

Nr 114.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 20 februari 1931.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ake Holmbäck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1931.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena frihetse RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, HANSÉN, RUNDQVIST.

T. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Holmbäck anför: I skrivelse den 5 februari 1931 hava fullmäktige i riksgäldskontoret framlagt förslag i fråga om reglering av de statslån, vilka på sin tid beviljats för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult.

Förslaget i detta ämne förelades 1930 års riksdag i proposition nr 162. Förslaget tillstyrktes av statsutskottet (utlåtande nr 93) men vann icke riksdagens bifall (riksdagens skrivelse nr 164). I propositionen lämnades en ingående redogörelse för verkställda utredningar och vad eljest förekommit i saken. Under

hänvisning i övrigt till nämnda redogörelse må här i korthet erinras om följande.

Den 2 september 1904 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Oskarshamn till Ruda station å Kalmar—Berga järnväg. Vidare beviljade Kungl. Maj:t den 14 december 1917 vissa personer koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från den koncessionerade järnvägens Sävsjöström—Älghult blivande ändstation vid Älghult till förenämnda Ruda station. Jämlikt Kungl. Maj:ts särskilda medgivanden den 27 januari 1905 respektive den 7 augusti 1919 överlätos koncessionerna å berörda järnvägsanläggningar å Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag respektive Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.

Den 31 mars 1905 respektive den 13 juni 1919 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkningar för järnvägsanläggningarna Oskarshamn—Ruda och Älghult—Ruda, slutande å 970,000 respektive 3,050,000 kronor, samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningarna lån ur allmänna järnvägslånefonden å 483,300 respektive 1,525,000 kronor. Sedan Kungl. Maj:t den 26 maj 1922 för fullbordande av järnvägsanläggningen Älghult—Ruda beviljat Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag ett lån å 207,000 kronor ur handels- och sjöfartsfonden, beviljade Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande den 11 juli 1924 nämnda bolag för inlösen av lånet från handels- och sjöfartsfonden jämte därå upplupen anståndsrenta ett lån å 224,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden. För samtliga lån från allmänna järnvägslånefonden stadgades de för dylika lån vanliga villkor beträffande annuitet, ränta, kapitalavbetalning och säkerhet för lånen.

Med förmälan, att Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag dittills endast till en ringa del och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag alls icke kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånen, gjorde fullmäktige i riksgäldskontoret i skrivelse den 9 januari 1930 framställning om reglering av nämnda bolags skuldförhållande till staten. Framställningen, som föregåtts av vissa utredningar och förhandlingar, utmynnade i förslag att statens fordringar på grund av samtliga statslån till Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag skulle nedskrivas till ett belopp, motsvarande järnvägarnas realisationsvärde, eller 525,000 kronor, fördelat på två lån å 350,000 och 175,000 kronor, varvid tillsvidare endast lånet å 350,000 kronor skulle — från och med år 1932 — förräntas och amorteras; för sistnämnda lån skulle ställas av fullmäktige i riksgäldskontoret godkänd borgen.

Beträffande järnvägarnas förvaltning och drift efter en dylik skuldreglering framkommo två alternativa förslag, vilka av riksgäldsfullmäktige anmäldes i berörda skrivelse. Enligt det ena alternativet skulle Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar och skulder övertagas av Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag samt den i skuldregleringen förutsatta borgen för det nya lånet å 350,000 kronor tecknas av Oskarshamns stad, som jämte annan kommun skulle nedskrivna vissa fordringar hos de nuvarande järnvägsbolagen. Det andra alternativet innebar, att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag genom ett för ändamålet bildat dotterbolag, Östra Smålands järnvägsaktiebolag, skulle mot övertagande av betalningsansvaret för de nedskrivna statslånen förvärva

Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, varvid för det nya lånet å 350,000 kronor skulle ställas borgen, som kunde godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Vidare skulle Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag förbinda sig att för visst trafikområde vid såväl sina egna som de inköpta järnvägarna vidtaga en revision av gällande tariffer, vilka skulle dels nedsättas och dels göras likformiga, så att ej städerna Oskarshamn och Kalmar samt deras hamnar bleve obehörigen gynnade på varandras bekostnad. Fullmäktige i riksgäldskontoret förordade det senare alternativet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åter ifrågasatte i avgivet utlåtande en lösning av spörsmålet enligt det förra alternativet.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av denna fråga den 14 februari 1930 anförde dåvarande departementschefen bland annat följande:

Till följd av de senare årens förlustbringande drift å järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult hade Ruda—Finsjö—Oskarshamns och särskilt Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning i betänkelig grad försämrats. Anledningarna härtill vore flera. Redan från början hade möjligheterna för dessa järnvägar att bedriva en lönande transportrörelse begränsats därigenom, att de naturliga trafikområdena vid järnvägarnas tillkomst varit starkt beskurna och delvis sammanfallande med trafikområdena för de befintliga närliggande järnvägarna Kalmar—Berga och Mönsterås—Fagerhult. Detta hade i sin tur medfört, att mellan de bägge Oskarshamnsbanorna, å ena, och sistnämnda bägge från Kalmar dirigerade järnvägar, å andra sidan, uppstått en med åren allt kraftigare konkurrens. En annan orsak till ifrågasatt järnvägars försämrade ekonomi låge däri, att förhållandena på vissa för järnvägsdriften betydelsefulla områden särskilt sedan tillkomsten av järnvägen Ruda—Älghult utvecklats i en för såväl denna som Ruda—Oskarshamns järnväg mycket ogynnsam riktning, i det att dels den med järnvägarna konkurrerande motorfordonstrafiken snabbt ökats och dels en avsevärd inskränkning ägt rum inom vissa för dessa banors ekonomi viktiga näringsgrenar i Småland. Då åtminstone någon mera betydande ändring i sistnämnda hänseenden icke, så vitt det kunde förutses, torde vara att förvänta, syntes man icke kunna räkna med möjlighet till sådan förbättring i bolagens ekonomiska ställning, att de någonsin skulle kunna fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen. Under sådana förhållanden syntes en reglering av bolagens skulder snarast få vidtagas, för att likvidation skulle kunna undvikas och staten hava utsikt att återbekomma åtminstone någon del av sitt i järnvägsföretagen nedlagda kapital.

Departementschefen framhöll vidare, att förslaget att nedskriva statens fordran till 525,000 kronor visserligen innebure en betydande eftergift. Med hänsyn till ifrågasatt järnvägars dåliga ekonomiska ställning och till de ringa utsikterna för framtida förbättring härutinnan och då den föreslagna regleringen av bolagens skuldförhållande i allt fall syntes vara den förmånligaste, som i det uppkomna läget kunde för staten erhållas, tillstyrkte departementschefen berörda skuldreglerings genomförande. Beträffande förvaltningen av ifrågasatt järnvägar för framtiden tillstyrkte departementschefen på angivna grunder det andra av de båda förut nämnda alternativen, avseende samarbete med Kalmarbanorna.

Med bifall till departementschefens hemställan föreslog Kungl. Maj:t i förenämnda proposition riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran på grund av statslån för anläggning av järn-

vägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult finge till den del, densamma överstege 525,000 kronor, avskrivnas under vissa av departementschefen förordade villkor.

I två inom riksdagen väckta likalydande motioner (I: 302 och II: 476) hemställdes om avslag å berörda proposition. Till stöd härför anfördes, bland annat, att staden Oskarshamn gjort avsevärda uppoffringar för ifrågavarande banors tillkomst och för uppehållande av trafiken å desamma samt att med hänsyn härtill en lösning av förevarande spörsmål på sätt i propositionen föreslagits måste anses obillig. Vidare framhölls, att frågan om närmare samarbete eller eventuell fusion mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg, som trafikerade järnvägslinjen Växjö—Älghult, borde undersökas, innan frågan om skuldreglering avgjordes.

Statsutskottet tillstyrkte propositionen samt erinrade därvid, att några möjligheter till ett praktiskt genomförande av en sammanslagning av Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg knappast syntes föreligga. Skiljaktig mening anfördes av sju ledamöter, som ansågo, att utskottet bort hemställa om avslag å propositionen, varjämte blank reservation avgavs av en ledamot.

Propositionen blev, såsom förut nämnts, avslagen av riksdagen.

I nu föreliggande skrivelse den 5 februari 1931 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort förnyad framställning om reglering av ifrågavarande järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Fullmäktige hava därvid meddelat, att de med anledning av riksdagens beslut föranstaltat om utredning av frågan om förhållandet mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg. På initiativ av fullmäktige hade sålunda för ändamålet tillsatts en kommitté, bestående av representanter för berörda järnvägar. Kommittén hade sammanträtt i Växjö den 4 november 1930 och protokoll över därvid förda förhandlingar hade sedermera tillställts fullmäktige. Efter uppdrag av kommitterade hade även trafikchefen vid Malmö—Genarps järnväg J. C. Holm avgivit utlåtande i förevarande ärende.

Resultatet av de vid berörda sammanträde förda förhandlingarna har i protokollet sammanfattats sålunda:

Fusion mellan de olika järnvägsbolagen varken önskades eller kunde genomföras under nuvarande förhållanden. För att genom samtrafik öka järnvägar- nas inkomster måste denna samtrafik utsträckas till Alvesta; dock vore inkomstökningen, även om samtrafiken med bortseende från Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägs intresse kunde genomföras, obetydlig och oviss. För att ernå nämnvärt bättre tidtabellsförhållanden måste motorvagnar eller motorlokomotiv inköpas. Att från kommunerna erhålla medel till dessa inköp vore säkerligen icke möjligt, synnerligast som den eventuella ökningen i trafikinkomster vid motorvagnstrafik icke skulle uppgå till belopp, motsvarande ränta och amortering å kapitalutlägg. Beträffande taxefrågorna rådde för närvarande inom ramen för gällande bestämmelser ett gott samarbete mellan järnvägarna, som även för framtiden torde komma att bestå.

Trafikchefen Holms utlåtande, beträffande vars närmare innehåll jag tillåter mig att hänvisa till handlingarna i ärendet, utmynnar i det uttalandet, att vid en sammanslagning av alla tre järnvägarna till ett företag med gemensam taxa

och ekonomi fördelarna icke komme att uppväga den sänkning av inkomsterna, som av den gemensamma taxan och samtrafiktaxan skulle föränledas, samt att genom en sammanslutning i en trafikförvaltning icke skulle vinnas någon förbättring i den ekonomiska ställningen, i varje fall icke någon förbättring av betydelse.

Sedan den av fullmäktige i riksgäldskontoret sålunda föranstaltade utredningen slutförts, återupptogo fullmäktige förhandlingar med Oskarshamns stad angående reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten.

Såsom resultat av dessa förhandlingar hava *stadsfullmäktige i Oskarshamn* i en till Kungl. Maj:t ställd, av fullmäktige i riksgäldskontoret överlämnad skrift meddelat, att stadsfullmäktige den 13 december 1930 beslutat erbjuda riksgäldskontoret ett kontant belopp av 350,000 kronor såsom full betalning för de till Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag utlämnade statslånen, samt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års riksdag avlåta proposition om antagande av detta erbjudande.

För egen del anföra fullmäktige i riksgäldskontoret följande:

De på föranstaltande av fullmäktige verkställda utredningarna utvisa otvetydigt, att redan vid den tidpunkt, då det ursprungliga anbudet ingavs, endast ringa utsikt förefanns för staten att någonsin erhålla likvid för lånet å 175,000 kronor, för vilket någon säkerhet ej skulle ställas. Resultatet av driften å båda banorna tillsammans, som år 1928 utvisade ett obetydligt överskott, förbyttes under år 1929 till ett driftunderskott å omkring 5,000 kronor. Beträffande 1930 års resultat kan någon exakt uppgift för närvarande ej lämnas, då årets räkenskaper ännu ej äro avslutade, men man räknar med ett driftunderskott av 20,000 å 25,000 kronor. I betraktande av den sålunda alltjämt fortgående försämringen av ifrågavarande järnvägars driftsresultat och med hänsyn till de stora ekonomiska uppoffringar, som Oskarshamns stad tidigare gjort för desamma, anse fullmäktige, att det nu föreliggande anbudet bör av statsmakterna godtagas.

I överensstämmelse med vad som skett vid tidigare uppgörelser av ifrågavarande art bör emellertid såsom villkor härför föreskrivas, att staten erhåller rättighet att inlösa järnvägarna för den nu bjudna köpeskillingen 350,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles komma att bindas i järnvägarnas fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning. Sedan bolagen erhållit underrättelse om denna fullmäktiges uppfattning, hava de i särskilda till Kungl. Maj:t ställda ansökningar hemställt, att de för järnvägarna gällande koncessionsvillkoren måtte i detta syfte undergå erforderlig förändring.

I övrigt hava fullmäktige icke någon annan erinran att framställa mot stadsfullmäktiges nu avgivna anbud än att en viss termin bör fastställas, inom vilken förenämnda summa av 350,000 kronor bör vara erlagd; och vilja fullmäktige föreslå, att inbetalningen verkställs senast den 1 oktober 1931.

På grund av vad sålunda anförts tillstyrka fullmäktige i riksgäldskontoret överlåtelse till Oskarshamns stad av statens fordran för Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags tre statslån mot ett belopp av 350,000 kronor att erläggas kontant senast den 1 oktober 1931.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 14 februari 1931 tillstyrkt antagande av det av Oskarshamns stad gjorda erbjudandet på de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkoren.

Slutligen må här meddelas följande sammanställning, utvisande statens fordran för ifrågavarande statslån den 31 december 1929 respektive samma dag år 1930:

	Icke förfallen skuld		Förfallen skuld		S u m m a	
	Kronor		Kronor		Kronor	
	31/12 1929	31/12 1930	31/12 1929	31/12 1930	31/12 1929	31/12 1930
Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.						
Kapital.....	407,490 97	401,663 06	75,809 03	81,636 94	483,300 —	483,300 —
Ränta	4,533 34	4,468 50	422,500 39	440,837 48	427,033 73	445,305 98
Överränta	— —	— —	186,900 04	212,114 22	186,900 04	212,114 22
Anståndsrenta	43,416 45	43,416 45	— —	— —	43,416 45	43,416 45
Summa kronor	455,440 76	449,548 01	685,209 46	734,588 64	1,140,650 22	1,184,136 65
Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.						
<i>Lån nr 1 av år 1919:</i>						
Kapital.....	1,498,708 24	1,491,293 65	26,291 76	33,706 35	1,525,000 —	1,525,000 —
Ränta	24,770 32	24,647 77	417,067 97	492,003 38	441,838 29	516,651 15
Överränta	— —	— —	62,381 21	88,263 16	62,381 21	88,263 16
Anståndsrenta	189,715 62	189,715 62	— —	— —	189,715 62	189,715 62
Kronor	1,713,194 18	1,705,657 04	505,740 94	613,972 89	2,218,935 12	2,319,629 93
<i>Lån nr 2 av år 1924:</i>						
Kapital.....	221,175 36	220,138 13	2,824 64	3,861 87	224,000 —	224,000 —
Ränta	4,577 10	4,555 64	33,463 36	44,522 13	38,040 46	49,077 77
Överränta	— —	— —	2,821 90	5,093 09	2,821 90	5,093 09
Kronor	225,752 46	224,693 77	39,109 90	53,477 09	264,862 36	278,170 86
Summa kronor	1,938,946 64	1,930,350 81	544,850 84	667,449 98	2,483,797 48	2,597,800 79

Såsom varit att förutse har Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, som var betänkligt svag redan då förut nämnda proposition angående reglering av bolagens skuldförhållande till staten avläts till 1930 års riksdag, numera blivit ytterligare försämrad. En sådan reglering är alltså nu än mera av behovet påkallad.

I fråga om sättet att genomföra en skuldreglering torde det genom den senast verkställda utredningen få anses ådagalagt, att ett samgående i vidare mån än som nu äger rum eller en fusion med Östra Värends järnväg, såsom i förut omförmälda motioner vid 1930 års riksdag ifrågasatts, icke skulle komma att medföra någon förbättring i Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning. Med hänsyn härtill och under i övrigt föreliggande förhållanden lär endast återstå utvägen att genomföra en skuldreglering för ifrågavarande järnvägar såsom fristående företag. Det i sådant hänseende nu senast framlagda förslaget att till Oskarshamns stad överlåta statens fordran på grund av statslånen mot att staten kontant erlägger ett belopp av 350,000 kronor innebär, att staten skulle vidkännas en ren kapitalförlust av inemot 1,900,000 kronor, alltså en ännu mera

Departements-
chefen.

betydande eftergift än som avsågs med det för 1930 års riksdag framlagda nedskrivningsförslaget. Med hänsyn till att man, såsom redan i nästlidet års proposition framhölls, icke torde kunna räkna med att bolagen någonsin skola kunna fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen och i betraktande av de avsevärda ekonomiska uppoffringar, som Oskarshamns stad gjort för järnvägarna, samt då en för staten mindre kännbar skuldreglering än den nu föreslagna icke läser kunna åstadkommas, anser jag mig böra tillstyrka, att förslaget kommer till genomförande. Därvid torde det av fullmäktige i riksgäldskontoret förordade villkoret om inlösningsrätt böra föreskrivas.

Tidpunkten för inbetalning av beloppet i fråga torde, såsom riksgäldsfullmäktige föreslagit, böra bestämmas till senast den 1 oktober 1931.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens fordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgshult må överlåtas till Oskarshamns stad mot att staden senast den 1 oktober 1931 till riksgäldskontoret erlägger ett kontant belopp av 350,000 kronor och på villkor i övrigt, som av mig i det föregående förordats.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.