

## Nr 67.

Ankom till riksdagens kansli den 20 mars 1931 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älg hullts järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 20 februari 1931 dagtecknad proposition, nr 114, som hänvisats till statsutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att statens fordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älg hullt 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 departementschefen i statsrådsprotokollet förordats.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokoll.

Den 31 mars 1905, respektive den 13 juni 1919 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkningar för järnvägsanläggningarna Oskarshamn—Ruda och Älg hullt—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 Älg hullt—Ruda beviljat Ruda—Älg hullts 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 förmålan, att Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag dittills endast till en ringa del och Ruda—Älg hullts 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—Älg

hults järnvägsaktiebolag skulle nedskrivras 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 nedskriva 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 avlåtandet av proposition i ämnet till 1930 års riksdag tillstyrkte föredragande departementschefen genomförandet av ifrågavarande skuldreglering samt anslöt sig beträffande förvaltningen av järnvägarna för framtiden till det andra av de båda förut nämnda alternativen, avseende samarbete med Kalmarbanorna.

I propositionen föreslogs, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult finge till den del, densamma överstege 525,000 kronor, avskrivras under vissa av departementschefen förordade villkor. I detta avseende anförde departementschefen bland annat följande:

Förslaget att nedskriva statens fordran till 525,000 kronor, varigenom staten — förutom avskrivning av alla förfallna räntor — skulle göra en kapitalförlust av ej mindre än omkring 1,700,000 kronor, innebär en mycket betydande eftergift. Med hänsyn till ifrågavarande järnvägars dåliga ekonomiska ställning och till de ringa utsikterna för framtida förbättring härutinnan och då den föreslagna regleringen av bolagens skuldförhållande i allt fall torde vara den förmånligaste, som i det uppkomna läget kan för staten erhållas, lär berörda skuldreglering böra genomföras.

Såsom en förutsättning för att staten nu skall göra en så stor eftergift måste emellertid uppställas, att förvaltningen av ifrågavarande järnvägar för framtiden ordnas så, att i möjligaste mån deras bestånd tryggas och utsikter

öppnas för att det nedskrivna statslånet i dess helhet verkligen skall kunna bli förräntat och amorterat. Huruvida detta syfte kan nås genom att, såsom det ena alternativa förslaget innebär, efter sammanslagning av dessa båda järnvägar fortfarande driva dem såsom ett fristående företag synes emellertid tvivelaktigt. Under en dylik driftform torde nämligen icke några ytterligare besparingar i driftkostnaderna kunna genomföras, och då konkurrensen med Kalmarbanorna sannolikt komme att bestå och kanske än ytterligare skärpas, lär man ej heller kunna räkna med ökning i trafik och inkomster. De nya föreskrifter för järnvägarnas godssamtrafik och de på grund härav fastställda nya taxor å nu ifrågakvarande järnvägar, som skola tillämpas från och med den 1 juli 1930, torde i och för sig icke komma att föranleda någon avspänning i denna konkurrens.

Ett samarbete med Kalmarbanorna, på sätt i det andra alternativet ifrågasatts, synes däremot ägnat att leda till en bättre ekonomi för Oskarshamnsbanorna. Vid den i detta alternativ förutsatta gemensamma driften skulle en del — visserligen mindre men dock icke oväsentliga — driftkostnadsbesparingar för Oskarshamnsbanorna kunna vinnas. Viktigast är emellertid, att genom den föreslagna tarifföverenskommelsen en för dessa banors ekonomi menlig konkurrens skulle bortfalla samt möjligheter till trafikökning och större inkomster för de ifrågakvarande järnvägarna öppnas. Att detta alternativ innebär avsevärda fördelar även för trafikanterna inom järnvägarnas trafikområden torde få anses ådagalagt genom den i ärendet förebragta utredningen.

Det har framhållits, att genom ett samarbete med Kalmarbanorna skulle åsidosättas staden Oskarshamn och de övriga kommuners intressen, vilka ekonomiskt medverkat till Oskarshamnsbanornas tillkomst. Härutinnan må erinras, att dessa intressenter under alla förhållanden måste offra avsevärda i banorna nedlagda kapitalbelopp, vartill kommer, att de säkerligen skulle bli nödsakade att i framtiden ytterligare ekonomiskt stödja Oskarshamnsbanorna, ordnade såsom ett fristående företag — en ökad tunga för intressenterna, vilken skulle helt undvikas vid dessa banors samarbete med Kalmarbanorna. Vad beträffar Oskarshamnsintressenternas likställighet i fråga om taxor å de gemensamt drivna Oskarshamns- och Kalmarbanorna samt nämnda intressenters inflytande å den gemensamma ledningen av dessa järnvägar, så torde kraven på skäligt inflytande i dessa hänseenden få anses tillgodosedda genom de i förslaget till förbindelse intagna bestämmelserna rörande tarifferna, särskilt med däri av järnvägsfusionssakkunniga föreslagna tillägg, samt genom de föreslagna bestämmelserna om Oskarshamnsintressenternas representation i det nya bolagets styrelse och om tvistiga frågors hänskjutande till skiljemän.

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 ifrågakvarande 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—Älgshult, 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 avslagen av riksdagen.

I skrivelse den 5 februari 1931 hava fullmäktige i riksgäldskontoret ånyo framlagt förslag i fråga om reglering av de statslån, vilka beviljats för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult.

Fullmäktige hava därvid meddelat, att de med anledning av riksdagens beslut föranstaltat om utredning av frågan om förhållandet mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg.

Utredningen har givit vid handen, att fusion mellan de olika järnvägsbolagen varken önskades eller kunde genomföras under nuvarande förhållanden. varjämte uttalats, 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 föranledas, 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.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för egen del tillstyrkt 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.

I ärendet har yttrande avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Departementschefen* har yttrat följande:

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 omfördälda 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 sta-

den 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 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 lär 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.

I förevarande proposition föreslås, att statens fordran i Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, den 31 december 1930 uppgående till i runt tal 3,780,000 kronor, skulle överlätas till Oskarshamns stad mot erläggande av ett kontant belopp av 350,000 kronor. Då själva kapitalskulden utgör 2,232,300 kronor, skulle statsverkets förlust å järnvägsanläggningarna, ej likviderade räntor oräknat, alltså uppgå till ett belopp av inemot 1,900,000 kronor. Ur statens synpunkt måste här föreliggande förslag anses ofördelaktigare än det, som år 1930 förelades riksdagen. Med hänsyn till ifrågavarande båda järnvägsföretags ekonomiska svaghet torde emellertid ett ytterligare uppskjutande av regleringen av deras skulder endast medföra ännu ogynnsammare resultat för statsverket.

I betraktande jämväl av sistlidne års riksdags i frågan intagna ståndpunkt har utskottet ej velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må medgiva, att statens fordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult må överlätas 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 departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 20 februari 1931 förordats.

Stockholm den 20 mars 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 66.

*Utskottets  
yttrande.*