

Nr 64.

Ankom till riksdagens kansli den 15 april 1932 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar m. m.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 11 mars 1932 dagtecknad proposition, nr 204, som hänvisats till statsutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att, därest Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar av riksgäldskontoret övertagas för statens räkning, sagda järnvägar må försäljas till av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag för en köpeskilling av 200,000 kronor och på villkor i övrigt, som av departementschefen i statsrådsprotokollet förordats.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

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.

Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar hava en banlängd av 32.6 respektive 45.6 kilometer.

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.

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 nedskryva vissa fordringar hos de nuvarande järnvägsbolagen. Det andra alternativet innebar, att jämlikt ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag år 1929 avgivet anbud bolaget 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, nr 162, till 1930 års riksdag tillstyrkte föredragande departementschefen genomförandet av ifrågasvarande skuldreglering samt anslöt sig beträffande förvaltningen av järnvägarna för fram-

tiden 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, 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 (utlåtande nr 93) tillstyrkte propositionen samt erinrade därvid, att några möjligheter till ett praktiskt genomförande av en sammanslagning av Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg knappast syntes föreligga. Skiljaktigt 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 (skrivelse nr 164).

I skrivelse den 5 februari 1931 gjorde fullmäktige i riksgäldskontoret förnyad framställning om reglering av ifrågavarande järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten. Fullmäktige meddelade därvid, att de med anledning av riksdagens beslut föranstaltat om utredning av frågan om förhållandet mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg. Fullmäktige meddelade vidare, att förhandlingar förts med Oskarshamns stad samt att förhandlingarna resulterat i ett erbjudande från staden att övertaga Oskarshamnsbanornas tre statslån mot ett kontant belopp av 350,000 kronor. Fullmäktige tillstyrkte, att anbudet antoges, samt föreslogo tillika bestämmelse, att beloppet skulle erläggas senast den 1 oktober 1931. Vad fullmäktige sålunda föreslagit biträdades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I proposition till 1931 års riksdag, nr 114, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen medgiva, att statens fordran på grund av statslån för anläggning av de båda ifrågavarande järnvägarna finge överlätas till Oskarshamns stad mot att staden senast den 1 oktober 1931 till riksgäldskontoret erlade ett kontant belopp av 350,000 kronor och på villkor i övrigt, som i propositionen förordats.

Vad sålunda föreslagits blev av riksdagen bifallet (skrivelse nr 125). Genom brev den 30 april 1931 förordnade Kungl. Maj:t i enlighet med det av riksdagen sålunda lämnade medgivandet.

Sedan staden därefter med hänsyn till försämrade konjunkturer och därav föranlett behov av rådrum för att bättre kunna överblicka stadens ekonomiska bärkraft hemställt om anstånd med erläggandet av förenämnda belopp, medgav

Kungl. Maj:t den 18 september 1931 sådant anstånd till den 1 februari 1932 under villkor att staden till riksgäldskontoret före den 15 oktober 1931 avlämnade förbindelse, av beskaffenhet att kunna av fullmäktige i riksgäldskontoret godkännas, att senast den 1 februari 1932 erlægga beloppet i fråga jämte ränta därå från och med den 1 oktober 1931 efter 4 $\frac{1}{2}$ procent, till dess full betalning skedde. Efter det att stadsfullmäktige med överlämnande av stadsfullmäktiges protokoll den 13 oktober 1931 meddelat, att staden icke vore i stånd att lämna förbindelse av nyss angivet innehåll, förordnade Kungl. Maj:t genom beslut den 23 oktober 1931, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till fullmäktige i riksgäldskontoret för den åtgärd, som kunde på fullmäktige ankomma.

I skrivelse den 3 mars 1932 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* ånyo gjort framställning i fråga om reglering av den fordran, som staten äger på grund av de lån, vilka på sin tid beviljats för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult. Fullmäktige hava till en början anfört följande:

Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag försettes i november 1931 på egen begäran i konkurs, och riksgäldskontoret kommer i anledning därav bliva nödsakat att vid förestående exekutiv auktion för statens räkning inköpa de bolagen tillhöriga järnvägarna. Att därefter ställa dessa under järnvägsstyrelsens förvaltning läser icke böra ifrågakomma i betraktande av banornas från statens järnvägar avvikande spårvidd och avskilda läge samt de betydande förluster, som bland annat till följd härav måste uppkomma å järnvägsdriften i statens hand. En möjlig utväg skulle givetvis vara att uppriva järnvägarna och försälja deras rullande materiel och övriga tillhörigheter. Järnvägarnas realisationsvärde uppskattades år 1928 av tre sakkunniga personer till 523,260 kronor. Denna värdering har i december 1931 granskats av f. d. överingenjören vid statens järnvägar Hj. Fogelmarck, som ansett realisationsvärdet ej kunna beräknas till högre belopp än 406.390 kronor. Enligt fullmäktiges mening bör man emellertid endast i nödfall skrida till järnvägsdriftens nedläggande, även om detta skulle kunna bereda staten någon ekonomisk fördel, utan först undersöka alla möjligheter, som kunna förefinnas att bevara järnvägarna och uppehålla driften å desamma.

Fullmäktige meddela, att fullmäktige i enlighet med sålunda angiven ståndpunkt upptagit förhandlingar om järnvägarnas övertagande av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, som på sätt i det föregående nämnts år 1929 inkom med anbud å desamma, samt att som resultat av dessa förhandlingar föreläge ett av bolaget den 29 februari 1932 avgivet anbud av följande lydelse:

ANBUD

å inköp av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar.

§ 1.

Därest staten, efter eventuellt inköp av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, skulle vilja försälja dessa järnvägar att förvaltas till-

sammans med övriga av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag (K. L. Ö. j:ab) ägda eller förvaltade järnvägar, erbjuder sig bolaget att genom för ändamålet bildat bolag, nedan benämnt Östra Smålands järnvägsaktiebolag (Ö. Sm. j:ab), inköpa järnvägarna enligt villkor, som i nedanstående §§ 2—4 sägas.

§ 2.

Under förutsättning att statens samtycke till ifrågavarande inköp lämnas under år 1932, ansvarar K. L. Ö. j:ab för att Ö. Sm. j:ab, med ändamål att inköpa Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, samma år bildas, och att erforderligt aktiekapital enligt blivande bolagsordning blir fulltecknat.

§ 3.

K. L. Ö. j:ab ansvarar jämväl för, att Östra Smålands blivande järnvägsaktiebolag skall till staten för Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar med all till dem hörande sådan egendom, i vilken staten nu innehar inteckning som säkerhet för sin fordran hos järnvägarnas nuvarande ägare, erlägga ett pris av tillsammans 200,000 kronor, under förutsättning att köpeskillingen må gäldas genom avlämnande av skuldförbindelse för ett lån å samma belopp att förräntas och amorteras på sätt i § 4 här nedan angives.

§ 4.

Som säkerhet för berörda lån lämnas *dels* inteckningar med bästa förmånsrätt i järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult eller i den järnvägsfastighet, som bildas genom berörda järnvägars sammanslagning, *dels* och ytterligare säkerhet, som av riksgäldskontoret kan godkännas.

Annuiteter å lånet å 200,000 kronor skola erläggas med 5 % av lånebeloppet, och skall av annuiteterna först gäldas 4½ % ränta å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra kapitalavbetalning. Å förfallna, icke likviderade annuitetsbelopp skall ränta erläggas med 5 %. Annuiteter å lånet skola dock icke debiteras för tidigare år än 1935. I övrigt skola beträffande lånet tillämpas de bestämmelser, som från och med år 1923 gälla vid utlämnande av lån ur allmänna järnvägslånefonden.

§ 5.

a. Staten medgives rätt att inlösa Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar för ett belopp, motsvarande den enligt § 3 erlagda köpeskillingen, ökat med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behörigt avdrag på grund av slitning och annan värdeminskning.

b. Skulle efter vederbörligen lämnat tillstånd järnvägarna komma att nedläggas och vid tillgångarnas avyttrande inflyta ett belopp, som överstiger vad staten enligt förestående mom. a. vid inlösen skulle erlägga i löseskillning, förbinder sig K. L. Ö. j:ab att till riksgäldskontoret inbetala sålunda uppkommande överskott. Detsamma gäller i tillämpliga delar, därest endera av järnvägarna helt eller delvis nedlägges.

§ 6.

Detta anbud gäller endast under förutsättning, att Kungl. Maj:t godkänner Kalmar stadsfullmäktiges beslut att teckna borgen för ett lån å 150,000

kronor, avsett att användas för iordningställande och komplettering av banorna och till dem hörande materiel.

Fullmäktige meddela vidare, att bolaget förklarar sig berett att övertaga banorna den 1 juli 1932 samt tillika upplyst, att den i anbudets fjärde paragraf omnämnda ytterligare säkerheten skulle bestå i borgen av bolaget.

Beträffande det nu avgivna anbudet yttra fullmäktige:

Jämfört med det anbud, Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag avgav år 1929, innebär det nu föreliggande en avsevärd försämring. Bolaget erbjöd sig nämligen då att — likaledes genom ett för ändamålet bildat dotterbolag — inköpa de båda järnvägarna för ett pris av 525,000 kronor, vilket belopp skulle gäldas genom avlämnande av skuldförbindelser för två särskilda lån å 350,000 kronor respektive 175,000 kronor. Det förra av dessa lån skulle från och med år 1932 förräntas och amorteras på vanliga villkor. För det senare lånet skulle åter betalningsskyldigheten inträda först om och i den mån järnvägarnas ekonomiska ställning det medgäve. Nu erbjuder bolaget endast 200,000 kronor såsom köpeskilling för banorna under villkor bland annat att beloppet må gäldas genom avlämnande av skuldförbindelse för ett lån å samma belopp och att ränte- och amorteringsfrihet å detta lån medgives för tiden till och med år 1934 eller sålunda under $2\frac{1}{2}$ år från tillträdesdagen. Fullmäktige äro emellertid av den uppfattning, att någon för staten fördelaktigare uppgörelse ej kan under nu rådande förhållanden ernås, och anse sig därför böra tillstyrka anbudets antagande.

Fullmäktige meddela härefter, att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag i skrivelse den 15 januari 1932 lämnat en utförlig redogörelse för de skäl, som varit för bolaget bestämmande vid fastställandet av den senast erbjudna köpeskillingen. I denna skrivelse anfördes bland annat följande:

För järnvägsdriftens rationalisering vore det nödvändigt, att nytt kapital, enligt verkställd utredning till belopp av 150,000 kronor, investerades i företaget. Mest önskvärt skulle vara, att sådant belopp kunde försträckas av staten. Då styrelsen dock förmodade, att ett sådant nytt lån av staten icke nu kunde erhållas, hade framställning gjorts hos stadsfullmäktige i Kalmar om stadens borgen för ett sådant lån.

Slutligen hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva att, därest Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar av riksgäldskontoret inköpas för statens räkning, sagda järnvägar må försäljas till Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för en köpeskilling av 200,000 kronor och på de villkor i övrigt, som angivits i bolagets anbud av den 29 februari 1932.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 7 mars 1932 tillstyrkt fullmäktiges förslag.

I propositionen meddelas följande sammanställning, utvisande statens fordran för ifrågakvarande statslån den 31 december åren 1929, 1930 och 1931:

	K r o n o r					
	31/12 1929		31/12 1930		31/12 1931	
Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.						
Kapital	483,300	—	483,300	—	483,300	—
Ränta	427,033	73	445,305	98	463,313	07
Överränta	186,900	04	212,114	22	238,536	65
Anståndsrenta	43,416	45	43,416	45	43,416	45
Summa kronor	1,140,650	22	1,184,136	65	1,228,566	17
Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.						
<i>Lån nr 1 av år 1919:</i>						
Kapital	1,525,000	—	1,525,000	—	1,525,000	—
Ränta	441,838	29	516,651	15	591,087	16
Överränta	62,381	21	88,263	16	118,674	36
Anståndsrenta	189,715	62	189,715	62	189,715	62
Kronor	2,218,935	12	2,319,629	93	2,424,477	14
<i>Lån nr 2 av år 1924:</i>						
Kapital	224,000	—	224,000	—	224,000	—
Ränta	38,040	46	49,077	77	60,062	14
Överränta	2,821	90	5,093	09	8,029	56
Kronor	264,862	36	278,170	86	292,091	70
Summa kronor	2,483,797	48	2,597,800	79	2,716,568	84

Departementschefen har för egen del anfört följande.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har Oskarshamns stad icke förmått erlægga den av staden erbjudna och av statsmakterna godtagna ersättningen, 350,000 kronor, för övertagande av statens fordran på grund av de till järnvägsanläggningarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult beviljade statslånen. Därmed har frågan om reglering av dessa lån ånyo förfallit. Försämringen av de ifrågavarande bolagens ekonomiska ställning har fortgått, och bolagen hava numera försatts i konkurs. Härigenom blir staten nödsakad att för tillvaratagande av sin fordran på exekutiv auktion inköpa de bolagen tillhöriga järnvägarna. Av skäl, som fullmäktige i riksgäldskontoret anfört, synas järnvägarna icke böra kvarbliva i statens ägo. Då emellertid järnvägarna alltjämt torde fylla vissa uppgifter för samfärdseln inom de trakter, som av dem beröras, och — såsom fullmäktige uttalat — ett nedläggande av trafiken å desamma endast i nödfall bör ske, torde möjligheterna för järnvägsdriftens fortsättande annorledes än i statens regi få övervägas.

Fullmäktige hava liksom år 1930 framlagt ett förslag till samgående med Kalmarbanorna. Det anbud, som härutinnan avgivits av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, innebär visserligen en betydande försämring i förhållande till såväl 1930 som 1931 års förslag. Med den staten vid järnvägarnas försäljning nu erbjudna köpeskillingen av 200,000 kronor — att inestå såsom statslån hos ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för Oskarshamnsbanornas övertagande bildat dotterbolag, förslagsvis benämnt Östra Smålands

järnvägsaktiebolag — kommer staten att få vidkännas en kapitalförlust av mer än 2,000,000 kronor mot ej fullt 1,900,000 kronor enligt 1931 års beslut och omkring 1,700,000 kronor enligt 1930 års förslag. Även i fråga om ränte- och amorteringsfrihet äro villkoren oförmånligare nu än enligt 1930 års förslag; ränte- och amorteringsfrihet, som då betingades för tiden till år 1932, skulle nu medgivas för tiden till och med år 1934 eller sålunda under 2¹/₂ år från tillträdesdagen. Med hänsyn emellertid till de på senare tid alltmer begränsade möjligheterna för en ekonomiskt lönande järnvägstrafik och då någon medverkan till järnvägsdriftens fortsatta uppehållande icke längre torde kunna påräknas från Oskarshamns stad och ej heller från något annat järnvägsföretag, lärer ett överlåtande av de båda banorna på nu ifrågasatta villkor till ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag vara den fördelaktigaste lösning av förevarande spörsmål, som numera kan vinnas. Jag anser mig därför böra förorda fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag.

Det föreliggande anbudet har förklarats gälla endast under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande av stadsfullmäktiges i Kalmar beslut att teckna borgen för ett lån å 150,000 kronor för rationalisering av järnvägsdriften å omförmälda banor. Berörda fråga torde i sinom tid bliva föremål för avgörande av Kungl. Maj:t på finansdepartementets föredragning, varvid prövnin-gen givetvis kommer att ske i överensstämmelse med de principer, som i dylika fall pläga tillämpas.

Vid bifall till vad sålunda förordats lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i det föregående angivits stadga villkor och bestämmelser för det nya lånet å 200,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag nu gjorda anbudet om övertagande av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar ställer sig för staten avsevärt oförmånligare än det tidigare av sagda järnvägsaktiebolag avgivna. I föreliggande läge och sedan Oskarshamns stad förklarat sig ur stånd att infria sitt tidigare gjorda erbjudande om inlösen av banorna, vill emellertid utskottet ej motsätta sig de båda järnvägarnas försäljning i enlighet med Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags nu senast avgivna anbud.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må medgiva, att, därest Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar av riksgäldskontoret övertagas för statens räkning, sagda järnvägar må försäljas till av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag för en köpeskilling av 200,000 kronor och på villkor i övrigt, som av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 11 mars 1932 förordats.

Stockholm den 15 april 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Widell, Olof Olsson, Bergqvist, Nilsson* i Gränebo, *Svensson* i Kompersmåla, *Walles, Bergström, Carlsson* i Gävle, *Nylander* och *Sandén* samt
från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Wiklund* i Brattfors, *Nilsson* i Bonarp, *Bengtsson* i Norup, *Törnkvist* i Karlskrona, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren, Eriksson* i Stockholm, *Olofsson* i Digernäs, *Nilsson* i Örebro, *Andersson* i Höör och *Andersson* i Ovanmyra.
