

Nr 162.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgfalt; given Stockholms slott den 14 februari 1930.

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.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

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—Älgfalt blivande ändstation vid Älgfalt till förenämnda Ruda station. Jämlikt Kungl. Maj:ts särskilda medgivanden

Bihang till riksdagens protokoll 1930. 1 saml. 129 häft. (Nr 162.) 449 30 1

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. För dessa lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem respektive fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv respektive fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning dära. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits (s. k. anståndsränta), inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all dära upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget dära gälda fem respektive fem och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningarna Oskarshamn—Ruda respektive Älghult—Ruda med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla in-teckning i vederbörande järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran.

De beviljade lånen utbetaltes, lånet å 483,300 kronor till Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag under åren 1906 och 1907 och lånet å 1,525,000 kronor till Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag under åren 1920—1923.

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 dära upplupen anståndsränta ett lån å 224,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden. För detta lån stadgades villkor, i huvudsak motsvarande de för lånet å 1,525,000 kronor föreskrivna, dock att i stället för anstånd med räntas erläggande medgavs räntefrihet till och med den 31 juli 1926, varjämte föreskrevs, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 augusti 1927.

I skrivelse den 9 januari 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning i fråga om reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten samt därvid till en början anfört:

Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag hade ej kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet. Till riksgäldskontoret hade under hela länetiden endast erlagts 74,000 kronor, vilket belopp i tre poster inbetalts under åren 1917—1919. Till följd härav hade bolagets skuld till riksgäldskontoret år för år ökats och uppgick den 30 juni 1928 till 1,077,215 kronor 35 öre, varav 601,325 kronor 34 öre voro förfallna till betalning.

Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag hade hittills icke verkställt någon inbetalning å sin skuld för statslånen. Skulden hade därigenom efterhand ökats och uppgick den 30 juni 1928 till 2,321,551 kronor 70 öre, varav 223,231 kronor 91 öre voro förfallna till betalning.

Trafikeringen av järnvägen Ruda—Älghult hade alltsedan järnvägens tillkomst ombesörjts av Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.

Sedan de båda järnvägsbolagen i september 1928 inkommit med en anhallan om att fullmäktige i riksgäldskontoret måtte låta företaga utredning om reglering av deras skuldförhållande till staten, hade fullmäktige uppdragit åt riksgäldssekreteraren J. Hagglund och byråchefen S. Norrman att verkställa den sålunda begärda utredningen. Efter förhandlingar med representanter för bolagen hade utredningsmännen i en den 10 januari 1929 dagtecknad promemoria framlagt redogörelse och förslag i ämnet.

Av *utredningsmännens* berörda utredning inhämtas huvudsakligen följande:

Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, som hade en banlängd av 32.6 respektive 45.6 kilometer och vilka öppnats för trafik år 1907 respektive 1923, trafikerades gemensamt enligt särskilt avtal med rullande materiel, som tillhörde Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag. Av bolagens aktiekapital, 493,200 respektive 1,525,000 kronor, hade Oskarshamns stad tecknat 316,000 respektive 700,000 kronor, varjämte staden tecknat borgen för ett av Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag i bank upptaget lån å 400,000 kronor för nyanskaffning av den rullande materiel, som erfordrats för trafikering av Ruda—Älghults järnväg.

Före tillkomsten av Ruda—Älghults järnväg hade trafiken å Ruda—Oskarshamns järnväg lämnat inkomster, som visserligen i allmänhet väl täckt de egentliga driftkostnaderna men dock ej räckt till gäldande av annuiter å bolagets samtliga lån. Då den under år 1921 inträdande näringskrisen medfört rena driftförluster för järnvägen under nämnda år och år 1922, hade utredningsmännen på vederbörligt uppdrag verkställt granskning av järnvägens förvaltning samt därvid uttalat bland annat, att viss förbättring av bolagets ställning syntes kunna förväntas, sedan Ruda—Älghults järnväg öppnats för trafik, men att detta icke vore helt visst, då säkerhet icke funnes för att inkomsterna å sistnämnda järnväg skulle komma att förslå ens till bestridande av driftkostnaderna.

Den sålunda uttalade farhågan hade visat sig berättigad. Oaktat järnvägarna trafikerats efter enklast möjliga grunder och den största sparsamhet i förvaltningen blivit genomförd, hade Ruda—Älghults järnväg hittills icke något år kunnat trafikerats utan driftförlust. För de samtrafikerade banorna tillsammans hade därför, sasom följande sammanställning för tiden 1923 till första halvåret 1928 gäve vid handen, under vissa år uppkommit driftförlust och under andra år driftöverskott av blott obetydlig storlek:

Utredning rörande reglering av bolagens skuldförhållande till staten.

| Å r | Inkomster | Drift- kostnader | Drift- överskott (+) eller under- skott (—) | Räntor | Förlust |
|-----------------------------|-----------|---------------------|--|---------|---------|
| | | | | | |
| <i>1923</i> | | | | | |
| R. O. J. | 263,084 | 198,469 | + 64,615 | 79,732 | 15,117 |
| R. Å. J. | 75,613 | 122,475 | — 46,862 | 4,236 | 51,098 |
| Summa | 338,697 | 320,944 | + 17,753 | 83,968 | 66,215 |
| <i>1924</i> | | | | | |
| R. O. J. | 233,503 | 214,573 | + 18,930 | 87,055 | 68,125 |
| R. Å. J. | 99,622 | 187,285 | — 87,663 | 81,939 | 169,602 |
| Summa | 333,125 | 401,858 | — 68,733 | 168,994 | 237,727 |
| <i>1925</i> | | | | | |
| R. O. J. | 199,873 | 155,194 | + 44,679 | 87,569 | 42,890 |
| R. Å. J. | 102,711 | 150,136 | — 47,425 | 90,076 | 137,501 |
| Summa | 302,584 | 305,330 | — 2,746 | 177,645 | 180,391 |
| <i>1926</i> | | | | | |
| R. O. J. | 212,876 | 172,013 | + 40,863 | 78,022 | 37,159 |
| R. Å. J. | 122,627 | 146,604 | — 23,977 | 100,580 | 124,557 |
| Summa | 335,503 | 318,617 | + 16,886 | 178,602 | 161,716 |
| <i>1927</i> | | | | | |
| R. O. J. | 203,953 | 173,487 | + 30,466 | 77,920 | 47,454 |
| R. Å. J. | 117,176 | 146,884 | — 29,708 | 113,760 | 143,468 |
| Summa | 321,129 | 320,371 | + 758 | 191,680 | 190,922 |
| <i>Första halvåret 1928</i> | | | | | |
| R. O. J. | 110,765 | 86,246 | + 24,519 | 42,001 | 17,482 |
| R. Å. J. | 53,762 | 67,361 | — 13,599 | 51,000 | 64,599 |
| Summa | 164,527 | 153,607 | + 10,920 | 93,001 | 82,081 |

Såsom framginge av följande sammandrag av bolagens balansräkningar vid 1927 års slut, vore ock den ekonomiska ställningen vid båda bolagen synnerligen svag.

Ruda—Finsjö—Oskarshamn järnvägsaktiebolag.

Kronor.

Tillgångar.

| | |
|--|---------------|
| Järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier | 1,722,901: 98 |
| Rörelseförlag: förråd, fraktfordringar och kassa | 10,754: 76 |
| Deposition | 18,000: — |
| Aktier i Ruda—Ålghults järnväg | 55,200: — |
| Fordringar (huvudsakligen) av Ruda—Ålghults järnväg | 206,068: 89 |
| Förlust | 374,774: 59 |
| Summa kronor | 2,387,700: 22 |

Kronor.

| <i>Skulder.</i> | | |
|---|---------------------|----------------------|
| Statslånet, kapital | 483,300: — | |
| ränta | 529,835: 30 | 1,013,135: 30 |
| anståndsrenta | 43,416: 35 | ej utförd |
| Andra skulder: banklån och växlar | 19,944: 80 | |
| Oskarshamns stad | 836,525: 45 | |
| Fliseryds kommun | 3,148: 15 | |
| Övriga skulder | 21,746: 52 | 881,364: 92 |
| Aktiekapital | | 493,200: — |
| | Summa kronor | 2,387,700: 22 |

Ruda Älghults järnvägsaktiebolag.

Kronor.

| <i>Tillgångar.</i> | | |
|---|---------------------|----------------------|
| Järnvägsanläggning och inventarier | | 3,257,769: 95 |
| Fraktfordringar och kassa | | 4,976: 39 |
| Förlust | | 626,225: 83 |
| | Summa kronor | 3,888,972: 17 |
| <i>Skulder.</i> | | |
| Statslån, kapital | 1,749,000: — | |
| ränta | 331,450: 32 | 2,080,450: 32 |
| anståndsrenta | 189,715: 62 | ej utförd |
| Andra skulder, Oskarshamns stad | 45,139: 59 | |
| övriga, huvudsakligen till Ruda—Oskarshamns järnväg | 238,382: 26 | 283,521: 85 |
| Aktiekapital | | 1,525,000: — |
| | Summa kronor | 3,888,972: 17 |

Skyldighet att träda i likvidation inträdde beträffande Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag, när av aktiekapitalet ett belopp av 328,800 kronor vore förbrukat, och beträffande Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag, när av aktiekapitalet förbrukats 1,016,667 kronor. Det förra bolagets balansräkning för år 1927 utvisade sådan ställning, att likvidation måst inträda, därest ej Oskarshamns stad, på sätt även tidigare skett, på hemställen av järnvägsbolagets styrelse medgivit viss avskrivning av stadens fordran. Vid Ruda—Älghults järnväg finge likvidationstrång beräknas inträda efter ytterligare omkring två år.

Anledningarna till att Ruda—Älghults järnväg icke infriat de vid banans planläggning och utförande hysta förhoppningarna utan fastmer blivit en svår besvikelse vore flera.

De väsentliga orsakerna härtill vore icke, såsom från bolagsledningens sida gjorts gällande, att samtrafiksvägen för gods mellan Oskarshamn och Alvesta samt stationer söder och väster därom ginge över Vetlanda i stället för den kortare vägen över Älghult samt att Ostra Värends järnväg, som utgjorde föreningslänken mellan Ruda—Älghults järnväg och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, kommit under den i Växjö sittande förvaltningen för ett flertal Växjöbanor i stället för, såsom ursprungligen varit avsikten, under samma förvaltning som Oskarshamnsbanorna. Utredningsmännen funne för sin del huvudanledningarna till det synnerligt svaga ekonomiska resultatet av Ruda—Älghults järnväg vara dels att järnvägens trafikområde vore snävt begränsat av närliggande järnvägar och att järnvägen vore utsatt för stark konkurrens från anslutande andra banor, särskilt Mönsterås (linjen Mönsterås—Sandbäckshult—Skoghult—Fagerhult) och Kalmar—Berga järnvägar, och

dels att den ekonomiska utvecklingen under tiden efter banans planläggning gått i för järnvägsföretaget synnerligen ogynnsam riktning, i det att en stark automobilkonkurrens tillkommit, den smäländska glasindustrien måst till stor del nedläggas och virkestransporterna från det inre Småland till ostkustens hamnar undergått stark minskning.

Såsom av förut omnämnda tablå framginge, hade driftsresultaten sedan år 1924 så förbättrats, att sagda års driftförlust för de två järnvägarna tillsammans av 68,733 kronor förbyts i driftöverskott å 16,886 kronor år 1926, 758 kronor år 1927 och 10,920 kronor första halvåret 1928. Härvid vore emellertid att märka, att inga avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond blivit gjorda. Det vore under anförda förhållanden och särskilt med hänsyn till den stora sparsamhet, som iakttoges vid järnvägarnas förvaltning, tydligt, att järnvägarna, så vitt nu kunde förutses, i egen regi saknade möjlighet att av egna medel förränta något kapital. Huruvida deras ekonomiska ställning kunde undergå sådan förbättring, att erforderliga avsättningar till förnyelsefond framdeles skulle kunna göras, berodde främst på näringslivets utveckling inom trafikområdet.

Betraktade man åter driftresultaten särskilt för Ruda—Oskarshamns och särskilt för Ruda—Älghults järnväg, så befunnas, att den förra järnvägen lämnade ett relativt gott överskott, medan den senare järnvägen ginge med förlust. Man skulle med hänsyn härtill möjligen kunna tänka sig, att nuvarande gemensamma trafikering uppsades. Då emellertid Ruda—Älghults järnväg saknade förutsättningar för att i så fall kunna trafikeras, torde i varje fall staten icke böra ifrågasätta något dylikt. För Oskarshamns stad, som dels för tecknande av aktier och dels i form av borgen iklätt sig betalningsansvar för stora, dels av staden och dels av Ruda—Oskarshamns järnväg tagna lån för möjliggörande av Ruda—Älghults järnvägs byggnad och trafikering, framstode det givetvis som synnerligen angeläget, att järnvägens drift upprätthölles.

Hos riksgäldskontoret hade bolagen i september 1928 hemställt, att fullmäktige ville söka utverka största möjliga nedskrivning av bolagens skuld till staten. Vid bolagens framställning hade fogats en av tre sakkunniga verkställd uppskattning av järnvägarnas sakvärden under förutsättning att trafiken nedlades och tillgångarna realiserades. Dessa värden hade beräknats för Ruda—Oskarshamns järnväg till 360,460 kronor och för Ruda—Älghults järnväg till 162,800 kronor eller tillhoppa 523,260 kronor. Värderingen hade granskats av överingenjören Hj. Fogelmark, som ansett de åsatta värdena icke vara för låga.

Enär järnvägarna, sedda tillsammans, saknade allt affärsvärde och såvitt nu kunde bedömas icke heller framdeles kunde förväntas erhålla sådant, syntes skäligt, att statens fordringar under vissa villkor nedskreves till järnvägarnas sakvärde, vilket torde böra avrundas till 525,000 kronor.

Under hänvisning till vad sålunda och i övrigt anförts hava utredningsmännen föreslagit reorganisation av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag och i samband därmed reglering av bolagens skulder enligt följande grunder:

Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag övertager Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar och skulder och antager härvid lämpligt nytt namn. Aktieägare i Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag erhålla i utbyte mot nuvarande aktier sådana i det övertagande bolaget till det antal, varom parterna må överenskomma.

Staten medgiver, att de av dess fordringar på Ruda—Finsjö—Oskarshamn och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag, som uppkommit på grund av från allmänna järnvägslånefonden utlämnade lån, nedskrivs till ett belopp av 525,000 kronor, fördelade på två lån, ett å 350,000 och ett å 175,000 kronor.

Fordringsägande kommuner medgiva, att sådana deras fordringar hos de båda bolagen, som uppkommit genom att dessa icke fullgjort räntelikvider å lån, för vilka kommunerna tecknat borgen, eller som lämnats eller övertagits av kommunerna, bliva avskrivna, ävensom att framdeles uppkommande motsvarande räntefordringar omedelbart avskrivs, intill dess järnvägsbolagets ekonomi undergått sådan förbättring, att annuiteter av riksgäldskontoret, på sätt i det följande sägs, påfordras för det nedskrivna statslånet i dess helhet.

Som säkerhet för statens nedskrivna fordran lämnas inteckning med bästa förmånsrätt i hela järnvägen Oskarshamn—Ruda—Älghult. För det första lånet å 350,000 kronor ställes därjämte borgen, som av riksgäldskontoret godkännes. Å sistnämnda lån skola annuiteter icke utgå för åren 1930 och 1931 men skola därefter erläggas med 5 procent av lånebeloppet, varav 4.5 procent skall utgöra ränta och återstoden amortering. Å det andra lånet å 175,000 kronor skall tills vidare ränta eller amortering ej erläggas, ägande dock riksgäldsfullmäktige framdeles påfordra erläggande av annuitet efter 5 procent, varav 4.5 procent ränta, för ifrågavarande belopp eller del därav, såvida fullmäktige efter företagen prövning finna bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande. Å förfallen icke likviderad fordran å statens lån skall överränta debiteras med 5 procent. I övrigt skola beträffande de nedskrivna lånen i tillämpliga delar gälla de bestämmelser, som från och med år 1923 gälla vid utlämnande av lån från allmänna järnvägslånefonden.

Staten förbehåller sig rätt att inlösa Oskarshamn—Ruda—Älghults järnväg för en köpeskillning av 525,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behörigt avdrag på grund av slitning eller annan teknisk värdeminskning.

I anledning härav hade *fullmäktige i riksgäldskontoret*, anföra fullmäktige i sin förevarande skrivelse, vid ärendets behandling den 10 januari 1929 förklarar sig beredda att i princip tillstyrka en reglering av bolagens skuldförhållande enligt de av utredningsmännen föreslagna grunderna. Sedan *bolagen* underrättats härom, hade de i början av februari 1929 till fullmäktige ingivit en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däri hemställts om bifall till utredningsmännens förslag. Tillika hade bolagen meddelat, att stadsfullmäktige i Oskarshamn den 29 januari 1929 beslutat teckna borgen för det föreslagna nya lånet å 350,000 kronor samt att Oskarshamns stad och Eliseryds kommun lämnat medgivande till avskrivning av sådana av kommuner innehavda fordringar hos bolagen, som avsäges i utredningsmännens förslag.

Fullmäktige anföra härefter vidare:

Då utredningen sålunda kunde anses avslutad, var det fullmäktiges avsikt att överlämna det preliminärt antagna skuldregleringsförslaget till Kungl. Maj:t med anhållan om ärendets framläggande för 1929 års riksdag. Emellertid inkom den 12 februari samma år från ordföranden i styrelsen för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag en skrivelse, varav framgick, att även

nyssberörda bolag hade intresse av att förvärva Oskarsham—Ruda—Älghults järnvägar. Då detta uppslag syntes fullmäktige vara förtjänt att närmare undersökas, beslöto fullmäktige att med representanter för vederbörande järnvägsbolag upptaga nya förhandlingar i ärendet.

I juni 1929 hölls ett sammanträde i riksgäldskontoret med ombud för de båda Oskarshamnsbolagen och Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Förutom själva huvudfrågan om skuldregleringen behandlades därvid även en av sistnämnda bolag väckt fråga, nämligen om ävägbringandet av en överenskommelse rörande de av järnvägsförvaltningarna å ömse sidor tillämpade godstarifferna, i syfte att förekomma en för samtliga intresserade järnvägar förlustbringande konkurrens.

Med anledning av vad sålunda förekommit ansågo sig fullmäktige böra bereda Oskarshamns- och Kalmarintressenterna tillfälle att sinsemellan närmare förhandla rörande såväl nyssnämnda fråga som ock rörande de spörsmål, som i samband därmed kunde uppkomma. Att såsom ordförande leda förhandlingarna utsågo fullmäktige byråchefen Norrman.

Över de sålunda förda förhandlingarna har *byråchefen Norrman* den 6 november 1929 till fullmäktige avgivit en redogörelse. I denna redogörelse lämnas till en början följande för frågans bedömande erforderliga uppgifter:

Oskarshamns och Kalmars förbindelser med statens järnvägar förmedlades för närvarande i huvudsak och torde efter förestående omreglering av samtrafikförhållandena komma att fullständigt förmedlas av från respektive städer utgående normalspåriga järnvägar, som ledde till Alvesta och Nässjö.

För de smalspåriga järnvägar, som utginge från Kalmar, Mönsterås och Oskarshamn, återstode därför i huvudsak endast att förmedla den lokala trafiken inom länet samt från och till angränsande delar av närliggande län. Äldst av dessa banor vore järnvägen mellan Kalmar och Berga, som vore föreningsstation med Nässjö—Oskarshamns järnväg. Järnvägen, som hade god trafik och en säker och sund ekonomi, ägdes av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Samma bolag ägde jämväl aktiemajoriteten i Mönsterås nya järnvägsaktiebolag samt tillsammans med Kalmar stad röstövertikt i Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag, som i sin tur innehade aktiemajoriteten i Ljungbyholm—Karlslunda järnväg. Samtliga nämnda järnvägar trafikerades i samband med Kalmar—Berga järnväg. Till Kalmar läns östra järnvägar med gemensam administration, reparationsverkstad och förråd samt gemensamt utnyttjande av den rullande materielen hörde nämnda fyra järnvägar med en sammanlagd längd av 206 kilometer. Från Oskarshamn dirigerades åter Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar med en total banlängd av 79 kilometer. Dessa järnvägars ekonomi vore som bekant synnerligen svag, och de järnvägarna ägande bolagen skulle för flera år sedan ha nödgats träda i likvidation, därest icke Oskarshamns stad av sina fordringar årligen avstode så stor del, som erfordrades för att tvångslikvidation skulle förebyggas. Staden ägde alltjämt värdelösa fordringar, genom vilkas avskrivning tvångslikvidation under ytterligare några år kunde förebyggas.

Efterföljande uppgifter angäve berörda järnvägars ekonomiska resultat för år 1928:

| | Inkomster | Utgifter, utom av- sättning till för- nyelse- fond och räntor | Drift- överskott eller drift- förlust | Avsätt- ning till för- nyelse- fond | Räntor | Vinst eller förlust |
|--|-----------|---|--|---|---------|---------------------------|
| K r o n o r | | | | | | |
| <i>Från Kalmar dirigerade järnvägar:</i> | | | | | | |
| Kalmar—Berga | 867,092 | 676,179 | + 190,913 | 81,985 | 49,821 | + 59,107 |
| Kalmar—Torsås | 470,812 | 379,275 | + 91,537 | 46,999 | 44,573 | — 35 |
| Ljungbyholm—Karlslunda ... | 56,237 | 52,560 | + 3,677 | — | 4,487 | — 810 |
| Mönsterås | 219,325 | 196,863 | + 22,462 | — | 44,228 | — 21,766 |
| Summa | 1,613,466 | 1,304,877 | + 308,589 | 128,984 | 143,109 | + 36,496 |
| <i>Från Oskarshamn dirigerade järnvägar:</i> | | | | | | |
| Ruda—Oskarshamn | 208,470 | 168,804 | + 39,666 | — | 76,081 | — 36,415 |
| Ruda—Älghult | 106,686 | 139,855 | — 33,169 | — | 121,478 | — 154 647 |
| Summa | 315,156 | 308,659 | + 6,497 | — | 197,559 | — 191,062 |
| <i>Av Oskarshamns stad efter- skänkt fordran</i> | — | — | — | — | — | 35,000 |
| Återstod förlust | — | — | — | — | — | — 156,062 |

Såsom av sammanställningen framginge, hade år 1928 de samförvaltade Oskarshamnsbanornas inkomster endast obetydligt överstigit driftkostnaderna, ehuru några avskrivningar eller mot dem svarande avsättningar till förnyelsefond icke inräknats som utgifter. För år 1929 komme banornas inkomster, att döma av de kända resultaten för månaderna januari—juni, att något understiga 1928 års inkomster. Med hänsyn till förestående allmänna taxesänkning syntes slutligen en ytterligare inkomstminskning snarast vara att förvänta.

Då således Oskarshamnsbanorna i egen regi knappast kunde förväntas komma att lämna inkomster till sådan storlek, att efter driftkostnadernas täckande medel skulle bliva över vare sig till utgifter för låneannuiteters bestridande eller till avsättningar för förnyelse, så vore det enligt Norrmans uppfattning sannolikt, att järnvägarnas bibehållande under särskild ledning skulle komma att åsamka dem, som iklädde sig garanti för företaget, ej obetydliga framtida kostnader.

En huvudledning till Oskarshamnsbanornas svaga ekonomiska resultat vore, att banorna hade ett av andra järnvägar så starkt beskuret trafikområde. Olägenheterna härav hade efter tillkomsten och utvecklingen av landsvägarnas motortrafik mycket skärpts. Vid föreningsstationerna Ruda och Skoghult bedreves genom nedsättningar direkt konkurrens mellan Kalmar- och Oskarshamnsbanorna, och beträffande handelstrafiken på Älghultsby hade Oskarshamn att konkurrera med det närmare belägna Växjö.

För att berörda fråga skulle kunna bedömas, vore det nödvändigt att intränga i järnvägarnas taxeförhållanden beträffande godstrafiken. Särskilda taxor gällde i banornas egen trafik och i samtrafik. I egen trafik finge järnvägarna icke tillämpa högre avgifter än enligt de taxor, som av Kungl. Maj:tt

fastställt för var och en av dem. Härunder ägde emellertid järnvägarna att medgiva nedsättningar. Sådana finnes ock i stor utsträckning.

I vanlig samtrafik gällde allmänna samtrafikstariffer, till vilka lades vissa frakttillägg. Inom respektive intressegrupper tillämpades åter särskild taxa i s. k. tvåbanetrafik. Avgifter enligt viss sänkt taxa tillämpades sålunda bland annat mellan dels Kalmar och stationer vid Mönsterås järnväg och dels Oskarshamn och stationer vid Ruda—Ålghults järnväg.

Samtrafikstaxan vore under omgestaltning, men storleken av i vanlig samtrafik nu utgående frakttillägg angäves i följande sammanställning:

| J ä r n v ä g | Extra banavgifter | |
|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| | Inräknade i grundavgiften | Utanför grundavgiften |
| | Öre per 100 kg. | |
| Kalmar—Berga | 1) 3 | — |
| Kalmar—Torsås | 3 | — |
| Mönsterås | 3 | 2) 12 |
| Ruda—Oskarshamn | — | 15 |
| Ruda—Ålghult | — | 15 |

1) Frändrages, innan fraktsatserna uträknas.

2) I transito 10 öre.

Då ordinarie banavgift utginge med 8 öre för vagnslastgoods och 12 öre för stycke-gods, tillkomme sålunda utöver frakt enligt statens järnvägars taxa, vilken låge till grund för samtrafikstaxan, vid övergång mellan Kalmar—Berga järnväg och någon av Oskarshamnsbanorna ett frakttillägg av ej mindre än 23 å 27 öre per 100 kilogram. Vid övergång mellan Mönsterås järnväg och någon av Oskarshamnsbanorna bleve frakttillägget 38 å 42 öre. Dessa i vanlig samtrafik utgående fraktavgifter, vilka vid förestående omreglering icke torde väsentligt ändras, vore av sådan storlek, att de praktiskt sett så gott som förhindrade befraktare av gods att för transporter från och till stationer vid berörda järnvägar anlita annan hamn än den, från vilken stationens järnväg dirigerades. Oskarshamn finge härigenom ett tämligen tryggt handelsområde utmed Ruda—Oskarshamns och Ruda—Ålghults järnvägar, och Kalmar behöfve vid Mönsterås järnvägs stationer icke befara någon konkurrens från Oskarshamn.

Det torde vara tydligt, att en dylik taxepolitik i det hela taget icke kunde vara till näringslivets fördel. Höga tariffbarriärer vid övergångsstationerna hindrade en fri och öppen konkurrens att göra sig gällande, vilket inverkade menligt t. ex. beträffande de virkespris, som skogsägare kunde betinga sig. En ensidigt inriktad taxepolitik måste ock leda till trafikminskning å järnvägarna, sedda tillsammans. Lastautomobilerna finge nämligen större spelrum än vid en likformig taxesättning vore möjligt. Man hade från berörda järnvägars sida på två olika vägar sökt råda bot för några av de olägenheter, som de höga banavgifterna medförde. Dels hade lastautomobiler engagerats med uppgift att från angränsande banas trafikområde öfverföra gods till egen banas station, varifrån godset sedan sändes, utan att de i samtrafiken förekommande höga banavgifterna behöfve debiteras. Dylika transporter förekomme exempelvis från Ruda—Ålghults järnvägs trafikområde till Högsby station vid Kalmar—Berga järnväg för vidare befordring

till Kalmar. Dels träffades mellan banorna, särskilt när fråga vore om relativt större sändningar, överenskommelser om fraktnedsättningar. Från Oskarshamnsbanornas sida gjordes gällande, att dylika nedsättningar förekomme i sådan omfattning, att någon egentlig olägenhet icke vore förbunden med de höga banavgifterna. Från Kalmarbanornas sida erinrades åter här emot, att tillfälliga nedsättningar, om vilkas blivande storlek ovisshet måste råda, icke kunde ha samma betydelse som en lika för alla låg allmän taxa. Affärsuppgörelser måste nämligen i regel grundas på kalkyler, som utginge från den allmänna taxan och kunde icke bygga på ovissa förhoppningar om extra nedsättning. En önskvärd utveckling av trafikområdets näringsliv syntes knappast kunna uppnås, utan att områdets taxeförhållanden gjordes mera likformiga och sunda. Vidare kunde lastautomobilskonkurrensens skadliga verkningar icke effektivt motarbetas, därest ej tariffbarriärerna vid övergångsstationerna mellan olika järnvägar bleve så sänkta, att trafikströmmen finge kraft att rinna över. Av angivna skäl vore man vid Kalmar läns östra järnvägar, vars aktiemajoritet ägdes av enskilda personer och icke av kommunerna, än mindre av Kalmar stad, och vilka därför måste anses ledas efter rent privatekonomiska grunder, benägen att göra betydliga uppoffringar, därest de för trafikens utveckling skadliga tariffbarriärerna vid övergångsstationerna bleve raserade.

Norrman anför härefter, att vid de förhandlingar, som först inletts med ombuden för Oskarshamnsbanorna, dessa ombud bestämt avvisat tanken på en flyttning av banornas ledning till Kalmar. Ett därefter framlagt förslag till fraktavtal, byggt på förutsättningen, att Oskarshamnsbanorna skulle ägas och förvaltas av bolag med säte i Oskarshamn och att säkerhet för viss del av statslånet skulle ställas av nämnda stad, hade av ombudet för Kalmarbanorna mötts med den erinringen, att därmed icke uppnåddes så stora fördelar för det allmänna och för trafikens utveckling som med ett avtal under förutsättning av att ansvaret för Oskarshamnsbanornas ekonomi övertoges av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Sedan i anledning härav i samråd med ombudet för Kalmarbanorna utarbetats ett förslag till förbindelse av sistnämnda bolag rörande fraktsatser m. m., byggt på förutsättningen, att Oskarshamnsbanornas ledning överflyttades till Kalmar, hade detta förslag överlämnats till ombuden för Oskarshamnsbanorna. Då dessa järnvägars styrelse alltjämt vidhölle sin uppfattning, att banornas ledning icke finge förflyttas från Oskarshamn, finge förhandlingarna om ett fraktavtal anses hava strandat.

Sistnämnda av Norrman uppgjorda förslag rörande fraktbestämmelser m. m., vilket godkänts av ombudet för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, är av följande lydelse:

Förslag till förbindelse av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag.

§ 1.

Därest staten, efter eventuellt inköp av Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghults järnvägar, skulle vilja försälja dem att förvaltas tillsammans med övriga av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag (K. L. Ö. j.-ab.) ägda eller förvaltade järnvägar, förbinder sig bolaget, *dels* att genom för ändamålet bildat bolag, nedan benämnt Östra Smålands järnvägsaktiebolag (Ö. Sm.

j.-ab.) ingiva anbud att inköpa järnvägarna enligt villkor, som i följande paragrafer 2—4 sägas, och *dels* att efter järnvägarnas övertagande vid deras trafikering tillgodose nuvarande ägares och trafikanters intressen genom i paragraferna 5—7 sagda medgivanden.

§ 2.

Under förutsättning att statens samtycke till ifrågavarande försäljning lämnas under år 1930, 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 Ö. Sm. blivande järnvägsaktiebolag skall vara villigt att till staten för Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar med all till dem hörande sådan egendom, i vilken staten nu innehar in-teckning som säkerhet för sin fordran på ifrågavarande järnvägsaktiebolag, erlagga ett pris av tillsammans 525,000 kronor, under förutsättning att bolaget för likvids erläggande erhåller två lån ur allmänna järnvägs-lånefonden å 350,000 respektive 175,000 kronor på i § 4 angivna villkor.

§ 4.

Som säkerhet för berörda två lån lämnas in-teckning med bästa förmånsrätt i järnvägen Oskarshamn—Älghult. För det förstnämnda lånet å 350,000 kronor ställes därjämte säkerhet, som av riksgäldskontoret kan godkännas.

Annuiteter å lånen skola erläggas med 5 procent, varav 4.5 procent skall utgöra ränta. Å förfallen, icke likviderad fordran skall ränta erläggas med 5 procent. Annuiteter å det första lånet å 350,000 kronor skola dock icke debiteras för tidigare år än 1932. Å det andra lånet å 175,000 kronor skola annuiteter debiteras först sedan och i mån som riksgäldsfullmäktige efter företagen prövning finna Ö. Sm. j.-abs ekonomiska ställning så god, att bolaget kan beräknas för framtiden kunna av egna medel bestrida ej mindre järnvägens driftkostnader och skäligen avsättning till förnyelsefond än även annuitet å de statslån, för vilka annuiteter skola utgå.

Staten medges rätt att inlösa Oskarshamn—Ruda—Älghults järnväg för ett belopp av 525,000 kronor, 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 värde-minskning.

I övrigt skola beträffande lånen i tillämpliga delar tillämpas de bestämmelser, som från och med 1923 gälla vid utlämnande av lån ur allmänna järnvägs-lånefonden.

§ 5.

K. L. Ö. j.-ab. är villigt medgiva, att förtursrätt till teckning av vissa aktier i Ö. Sm. j.-ab., nedan benämnda B-aktier, lämnas åt tidigare ägare av aktier i Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag. Innehavare av B-aktier tillförsäkras enligt blivande bolagsordning för Ö. Sm. j.-ab. rätt att utse två styrelseledamöter i bolagets styrelse och i övrigt samma rättigheter som innehavare av A-aktier. B-aktiekapitalet, som icke får ökas, skall utgöra 10,000 kronor.

§ 6.

K. L. Ö. j.-ab. förbinder sig:

att vid förvaltningen av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags järnvägar, med vilka järnvägen Oskarshamn—Älghult i driftshänseende skall sammanföras, iakttaga, att fraktsatserna mellan å ena sidan Kalmar, Mönsterås och

Oskarshamn och å andra sidan samtliga stationer vid Kalmar—Berga, Mönsterås, Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, belägna norr eller väster om Sandbäckshult, så regleras, att icke den ena av nämnda orter och hamnar blir oskäligt gynnad på den andras bekostnad,

att härvid för Kalmars och Oskarshamns godstrafik från och till nämnda stationer skola tillämpas fullt enhetliga, efter avståndet reglerade fraktgodstaxtar, varvid emellertid vid övergång mellan å ena sidan Ruda—Oskarshamns eller Ruda—Älghults järnväg och å andra sidan Kalmar—Berga eller Mönsterås järnväg vid Ruda eller Skoghult tariffavståndet skall förhöjas med 13 kilometer.

att, därest nedsättning i fraktavgifterna — vare sig allmän eller särskild — beviljas för gods från eller till någon av ovanstående norr och väster om Sandbäckshult belägna stationer och till eller från Kalmar, en procentuellt lika stor nedsättning skall medgivas för motsvarande försändelser till eller från Oskarshamn, samt

att samlastningstariffer, motsvarande dem, som tillämpas vid transporter till vissa stationer från Kalmar Västra, skola efter hand införas även från Oskarshamn, därest så påfordras, och i man som så stora mängder samlastningsgods kunna erhållas, att mot vagnslasttariff svarande samlastningstariff kan vara motiverad, samt förhållandena i övrigt bliva likartade med dem, som råda vid Kalmar Västra station.

§ 7.

K. L. Ö. j.-ab. medgiver,

att, därest tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av denna förbindelse uppkommer, låta sådan tvist i sista hand avgöras av tre skiljemän, av vilka fullmäktige i riksgäldskontoret utse en och de båda andra utses av innehavare av A- respektive B-aktier i bolaget, varvid skiljemännen utses för en tid, som väljarna äga själva bestämma,

att var och en av skiljemännen må äga att av verkställande direktören eller trafikchefen för K. L. Ö. järnvägar begära och erhålla närmare uppgifter angående viss åtgärd, som enligt skiljemännens uppfattning kan synas innebära åsidosättande av i denna förbindelses § 6 åtagna förpliktelser, skollande vad av skiljemännen under anförda förhållanden inhämtas vara strängt konfidentiellt, samt

att skiljemännen, därest uppgörelse i uppkommande tvistefråga icke träffas, må äga hänskjuta frågan till avgörande av samlad skiljenämnd.

K. L. Ö. j.-ab. åtager sig icke någon kostnad för av ägare till B-aktier utsedd skiljeman.

Beträffande ifrågasvarande förbindelses innebörd och verkningar anför Norrman följande:

Förslaget till förbindelse utginge från förutsättningen, att staten, sedan de bankruttrade järnvägsaktiebolagen Ruda—Finsjö—Oskarshamn och Ruda—Älghult under år 1930 gått i konkurs, inköpte banorna och därefter försålde dem till av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag. För sadant fall förbunde sig bolaget att ombesörja banornas inköp och att ställa säkerhet för statslånet m. m. på villkor, som möjligast nära överensstämde med de villkor, som från riksgäldskontorets sida fordrats för en nedskrivning av statslånen, därest Oskarshamns stad ställde säkerhet för viss del av det nedskrivna lånet. Någon skärpning av tidigare till Oskarshamnsbanorna meddelade villkor hade av riksgäldsfullmäktige härvid icke ifrågasatts och torde sakligt sett icke heller hava fog för sig. Visserligen skulle nämligen banornas inkorporering i Kalmar läns östra järnvägsnät medföra vissa besparingar i administrations- och verkstadskostnader m. m., men ifråga-

varande besparingar kunde i detta fall icke anses bliva synnerligen betydande och uppvägdes mer än väl av de betydande fraktsänkningar, som, enligt vad i det följande skulle visas, skulle följa av i förbindelsen gjorda utfästelser beträffande taxesättningen å järnvägarna.

Om således staten enligt berörda förbindelse icke direkt skulle göra någon bättre affär än om järnvägarna förbleve i nuvarande besittares ägo, så ville det dock synas, som skulle järnvägarnas övertagande av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag på grund av i förbindelsens §§ 5—7 gjorda åtaganden medföra mycket avsevärda fördelar såväl för Oskarshamns stad som för järnvägarnas trafikanter.

Oskarshamns stad skulle sålunda frikallas från allt ansvar icke blott för fullgörande av annuiteterna å viss del av järnvägens statslån, utan även för driftens upprätthållande å järnvägen och för dennas vidmakthållande i dugligt skick. I betraktande av att några avsättningar till förnyelsefond icke kunnat göras och att avsevärda kostnader för banans vidmakthållande vore att förutse syntes betydelsen av sistnämnda förhållande icke böra underskattas. De ekonomiska förhållandena vid berörda järnvägar vore så brydsamma, att Oskarshamns stad, så vitt man kunde bedöma saken, måste, om banan bibehölles i egen regi, göra sig beredd på väsentliga uppoffringar i framtiden ej endast för fullgörande av annuiteterna å statslånet utan även för vidmakthållande av järnvägarna i trafikdugligt skick.

Från Norrmans sida hade framhållits, att det icke syntes behöfligt eller välbetänkt att taga sådana risker, då Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag vore villigt att vid övertagande av banorna medgiva nuvarande aktieägare erforderligt inflytande i dessas ledning och en väsentlig sänkning av de taxor, som finge beräknas, därest banorna skulle trafikeras som ett även reellt sett fullt fristående ekonomiskt företag.

Genom i § 5 gjort medgivande tillförsäkrades sålunda nuvarande aktieägare mot en engångskostnad av 10,000 kronor rätt att utse två styrelseledamöter i det nya bolagets styrelse. Härigenom torde ernås full garanti för att tidtabell och transportförhållanden i övrigt icke skulle efter ledningens förflyttning från Oskarshamn undergå försämring. Det vore visserligen sant, att dessa två styrelseledamöter komme att utgöra minoritet i bolagsstyrelsen och således icke skulle kunna diktera dennas beslut, men tydligt torde vara, att största hänsyn måste tagas till deras vota, därest fråga verkligen uppkomme om försämringar av tidtabell m. m., enär man ju i annat fall hade att räkna med att klagan fördes hos Kungl. Maj:t, som i sista hand ägde att besluta i sådana ärenden.

Genom bestämmelserna i § 6 tillförsäkrades vidare Oskarshamn, att järnvägens nya ledning icke skulle utnyttja sin befogenhet i taxehänseende så, att annan hamn gynnades framför Oskarshamn, vare sig beträffande de ordinarie fraktsatserna eller när nedsättningar lämnades. Ytterligare tillförsäkrades Oskarshamn i trafik på samtliga Kalmar läns östra järnvägsstationer norr och väster om Sandbäckshult frakter, som skulle beräknas efter samma taxa som i trafik på Kalmar, endast med det tillägget, att vid övergångsstationerna mellan de två nuvarande järnvägssystemen, Ruda och Skoghult, skulle införas ett tariffavstånd av 13 kilometer. Detta avstånd innebure ett för olika tariffer varierande frakttillägg, som i medeltal för alla tariffer finge beräknas till omkring 5 öre. Härmed kunde jämföras nuvarande frakttillägg, som med inräkning av den ordinarie banavgiften steg till lägst 23 öre.

Från Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag hade lämnats tablåer, av vilka kunde närmare utläsas, vilken förbättring av de ordinarie frakterna på Oskarshamn som en tillämpning av berörda bestämmelser skulle medföra.

Från tablåerna hämtades följande exemplifierande uppgifter:

| | Styckegodstariff 2 | | | | Vagnslasttariff 7 | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|--|---------------------------|------|--|--|---------------------------|-----------------|
| | År 1929 gällande avgift | Avgift enligt av K. L. Ö. J. föreslagen taxa | Höjning eller sänkning | | År 1929 gällande avgift | Avgift enligt av K. L. Ö. J. föreslagen taxa | Höjning eller sänkning | |
| | | | Öre per 100 kg. | Öre | | | % | Öre per 100 kg. |
| Långemåla (K. B. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 156 | 152 | — 4 | — 3 | 75 | 91 | + 16 | + 21 |
| Mönsterås | 107 | 84 | — 23 | — 21 | 65 | 60 | — 5 | — 8 |
| Oskarshamn | 148 | 135 | — 13 | — 9 | 117 | 84 | — 33 | — 28 |
| Kräksmåla (M. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 192 | 202 | + 10 | + 5 | 101 | 112 | + 11 | + 11 |
| Mönsterås | 141 | 135 | — 6 | — 4 | 75 | 84 | + 9 | + 12 |
| Oskarshamn | 232 | 190 | — 42 | — 18 | 162 | 107 | — 55 | — 34 |
| Grönskåra (M. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 212 | 224 | + 12 | + 6 | 108 | 121 | + 13 | + 12 |
| Mönsterås | 161 | 156 | — 5 | — 3 | 83 | 93 | + 10 | + 12 |
| Oskarshamn | 262 | 211 | — 51 | — 19 | 170 | 115 | — 55 | — 32 |
| Ekhult (R. O. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 220 | 199 | — 21 | — 10 | 122 | 110 | — 12 | — 10 |
| Mönsterås | 148 | 131 | — 17 | — 11 | 123 | 82 | — 41 | — 33 |
| Oskarshamn | 107 | 88 | — 19 | — 18 | 65 | 62 | — 3 | — 5 |
| Fröseke (R. Ä. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 311 | 233 | — 78 | — 25 | 158 | 124 | — 34 | — 22 |
| Mönsterås | 178 | 165 | — 13 | — 7 | 127 | 97 | — 30 | — 24 |
| Oskarshamn | 203 | 164 | — 39 | — 19 | 104 | 97 | — 7 | — 7 |
| | Vagnslasttariff 9 (spannmål m. m.) | | | | Vagnslasttariff 11 (trävaror m. m.) | | | |
| Långemåla (K. B. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 65 | 69 | + 4 | + 6 | 50 | 52 | + 2 | + 4 |
| Mönsterås | 56 | 51 | — 5 | — 9 | 47 | 38 | — 9 | — 19 |
| Oskarshamn | 99 | 65 | — 34 | — 34 | 75 | 48 | — 27 | — 36 |
| Kräksmåla (M. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 83 | 81 | — 2 | — 2 | 60 | 61 | + 1 | + 2 |
| Mönsterås | 60 | 65 | + 5 | + 8 | 50 | 48 | — 2 | — 4 |
| Oskarshamn | 139 | 78 | — 61 | — 44 | 108 | 59 | — 49 | — 45 |
| Grönskåra (M. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 89 | 86 | — 3 | — 3 | 65 | 65 | + 0 | + 0 |
| Mönsterås | 66 | 70 | + 4 | + 6 | 54 | 52 | — 2 | — 4 |
| Oskarshamn | 145 | 83 | — 62 | — 43 | 112 | 63 | — 49 | — 44 |
| Ekhult (R. O. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 100 | 75 | — 25 | — 25 | 70 | 60 | — 10 | — 14 |
| Mönsterås | 106 | 64 | — 42 | — 40 | 83 | 47 | — 36 | — 43 |
| Oskarshamn | 49 | 52 | + 3 | + 6 | 35 | 39 | + 4 | + 11 |
| Fröseke (R. Ä. J.)— | | | | | | | | |
| Kalmar | 128 | 88 | — 40 | — 31 | 96 | 67 | — 29 | — 30 |
| Mönsterås | 106 | 72 | — 34 | — 32 | 80 | 54 | — 26 | — 33 |
| Oskarshamn | 86 | 72 | — 14 | — 16 | 58 | 54 | — 4 | — 7 |

De nedsättningar av frakterna på Oskarshamn, som från Kalmar läns östra järnvägars sida erbjödes, vore sålunda mycket betydande. Enligt nuvarande taxeförhållanden tillämpades mellan Oskarshamn och stationer vid Kalmar läns östra järnvägar, såsom Långemåla, Kråksmåla och Grönskåra, särskilt beträffande vagnslastgods vida högre avgifter än på Kalmar. Enligt den erbjudna nya taxan skulle förhållandet omkastas, så att Oskarshamn finge lägre avgifter än Kalmar. Avgifterna mellan Oskarshamn och stationer vid Oskarshamnsbanorna, såsom Ekhult och Fröseke, vore för närvarande vida lägre än på Kalmar. Häre skulle ingen annan ändring inträda än att skillnaden minskades. Oskarshamn skulle alltjämt få de avgjort lägre frakterna. En avsevärd taxesänkning skulle komma till stånd även mellan Oskarshamn och stationerna vid dess egen bana Ruda—Ålghult. Taxesänkningens storlek varierade i olika förbindelser. I ifrågavarande samtrafik med Oskarshamn uppginge den beträffande vagnslastgods till 28 å 45 procent. Motsvarande nedsättningar på Kalmar vore betydligt mindre.

I den sista paragrafen hade slutligen medgivits inrättande av ett skiljemannainstitut, vilket genom de befogenheter, som förlänats skiljemännen, torde få anses medföra full trygghet för att i förbindelsen gjorda åtaganden icke skola kunna kringgås.

Såsom sammanfattning av vad sålunda förekommit anför Norrman slutligen:

De förda förhandlingarna hade sålunda resulterat däri, att ombudet för Kalmar läns östra järnvägar, under förutsättning att Oskarshamnsbanorna under särskilt dotterbolag införlivades med dem, ställt i utsikt en förbindelse, som skulle garantera införande av låga och likformiga tariffer å samtliga Kalmar läns smalspåriga järnvägar och dessutom giva Oskarshamnsbanornas nuvarande ägare vederbörligt inflytande beträffande banornas fortsatta ledning,

medan ombuden för Oskarshamnsbanorna ej endast avböjt det av Kalmarbanan gjorda erbjudandet utan även underlåtit att framlägga eget förslag till önskvärd reglering av banornas ömsesidiga fraktförhållanden, därest Oskarshamnsbanorna alltjämt förbleve i nuvarande ägares besittning.

Då nu ställning på högre ort skulle tagas till frågan, huruvida avskrivning borde till förmån för nuvarande ägare av berörda banor medgivas av större delen av statens fordran eller om åtgärder borde vidtagas för banornas inrangerande som led i ett större järnvägssystem, torde ett flertal synpunkter komma i betraktande.

För staten i egenskap av långivare torde de båda lösningarna av frågan kunna anses likvärdiga. Staten erhöle i båda fallen i det närmaste samma förmåner. Den enda skillnaden vore, att Oskarshamns stad redan iklätt sig borgen för fullgörande av vissa låneannuiteter, medan från Kalmar läns östra järnvägar utfästelse gjordes att ställa en motsvarande säkerhet, som av riksgäldskontoret kunde godkännas.

För ett avgörande av frågan i enlighet med vad av banornas nuvarande ägare önskades talade huvudsakligen, att dessa haft att bära stora uppoffringar för banornas tillkomst och befarade olägenheter för Oskarshamns stad, därest banornas ledning flyttades till Kalmar. Sistnämnda farhågor syntes emellertid med hänsyn till från Kalmar läns östra järnvägars sida gjorda åtaganden föga grundade.

Av största betydelse vore, att det tillfälle, som nu öppnade sig till en rationell lösning av de invecklade järnvägsförhållandena i Kalmar län, knappast kunde tänkas återkomma, såvida det nu försuttes. Därest statens fordran på ifrågavarande järnvägsbolag nedskreves till dessas förmån, så komme nu-

varande ägare att sitta i tryggad besittning av banorna. Härmed fastlöstes sannolikt för all framtid i Kalmar län ett järnvägssystem med banor, vilka konkurrerade med varandra om trafiken på sina hamnstäder, den ena genom att asätta höga överföringsavgifter vid övergång till annan bana och den andra genom att sänka sina avgifter och genom att taga lastautomobiler i sin tjänst för att undgå den anslutande banans prohibitivt verkande överföringsavgifter. Det torde icke bliva möjligt att införa en skäligt låg ordinarie taxa, utan taxeväsendet särskilt i samtrafik torde, till skada för näringslivets fria och obehindrade växt, komma att alltjämt bygga på principen av synnerligt höga överföringsavgifter, med nedsättningar när man så funne lämpligt. Banornas driftkostnader komme slutligen att hållas uppe vid ett högre totalbelopp än som vid samförvaltning bleve nödvändigt.

För ett avgörande av frågan i enlighet med föreliggande förslag från Kalmar läns östra järnvägars sida syntes främst tala, att härigenom enhetliga och relativt låga tariffer skulle komma till användning inom Kalmar läns smalspåriga järnvägsnät, särskilt beträffande de betydelsefulla transporterna från och till hamnarna. Ur trafikanternas synpunkt, som väl torde få anses som den viktigaste, borde således järnvägarnas sammanslagning med Kalmar läns östra järnvägar framstå som synnerligen önskvärd.

Man hade ur järnvägsekonomisk synpunkt ansett sig kunna medgiva sådana taxesänkningar, enär dels vissa förenklingar och besparingar uppnåddes, om driften enhetliggjordes, och dels en väsentlig trafikökning kunde förväntas, om taxan bleve enhetlig och låg. Man hade slutligen genom vissa liberala medgivanden frivilligt uppställt till synes fullt betryggande garantier, att Oskarshamns stads och övriga nuvarande aktieägares intressen skulle bliva även framdeles väl tillgodosedda.

Norrman framhåller, att ett antagande av det från Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag gjorda erbjudandet sålunda skulle medföra mycket betydelsefulla fördelar för Kalmar län.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra med anledning av byråchefen Norrmans redogörelse följande:

Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags styrelse har vid sammanträde den 19 november 1929 förklarat sig villig att träffa uppgörelse med staten angående Oskarshamnsbanorna i enlighet med förenämnda, av bolagets ombud gjorda erbjudande.

Ombuden för de två Oskarshamnsbolagen hava åter ansett sig ej kunna medgiva, att ledningen av de båda järnvägarna överflyttades till Kalmar, och ej heller funnit sig kunna göra några utfästelser beträffande reglering och eventuell nedsättning av nuvarande godstariffer. Såsom skäl härför anfördes, att en dylik taxenedsättning skulle medföra så stor minskning av banornas trafikinkomster, att densamma ej kunde bäras av deras ägare. I en till fullmäktige ingiven skrivelse av den 13 oktober 1929 hänvisade ombuden vidare till ett av Oskarshamnsbanornas trafikchef avgivet utlåtande, vari uttalades bland annat, att från dessa banors sida största möjliga tillmötesgående visats, när det gällt att ordna frakterna i samtrafik med Kalmarbanorna, i följd varav något gemensamt avtal icke vore nödigt. Ombuden hemställde tillika i sagda skrivelse, att det ursprungligen uppgjorda förslaget till ordnande av Oskarshamnsjärnvägarnas skuldfråga måtte bliva definitivt fastställt. Skulle emellertid riksgäldskontoret, anförde ombuden vidare, av någon anledning icke nu vilja framföra frågan till slutgiltigt avgörande, funne järnvägsförvaltningarna sig böra hemställa, att järnvägarna måtte få fortsätta sin verksamhet under tre till fem år framåt.

Fullmäktige anföra, att då fullmäktige funnit det vanskligt att på grundval av den sålunda förebragta utredningen taga ställning till frågan, om vilket av de båda i ekonomiskt avseende för staten likvärdiga anbuden från Oskarshamn och Kalmar borde förordas till antagande, fullmäktige genom chefens för kommunikationsdepartementet medverkan erhållit yttranden i ärendet från länsstyrelsen i Kalmar län och de jämlikt Kungl. Maj:ts be- myndigande tillsatta s. k. järnvägsfusions-sakkunniga.

Länsstyrelsen i Kalmar län har överlämnat yttranden av vederbörande trafikanter och övriga intresserade samt för egen del anfört:

I det yttrande, länsstyrelsen den 23 augusti år 1929 avgivit över järnvägs- ekonomisakkunnigas betänkande angående vissa ekonomiska spörsmål rörande de enskilda järnvägarna, har länsstyrelsen framhållit den betydande inbesparing i administrationskostnader, som kunde åstadkommas genom sammanslutning av flere mindre eller svagare järnvägar till större enheter, och uttalat sig för att sådan sammanslutning komme att omfatta största möjliga antal smärre enskilda järnvägar.

I anslutning till denna princip skulle det enligt länsstyrelsens förmenande också varit ur alla synpunkter lämpligast, om, i samband med ordnandet av förenämnda järnvägsaktiebolags skuldförhållanden till staten, en utredning skett om sammanslagning av alla de i södra delen av Kalmar län och angränsande delar av närliggande län befintliga smalspåriga järnvägars förvaltningar. Särskilt synes det länsstyrelsen, som om en sådan utredning i det nu föreliggande fallet åtminstone bort omfatta en sammanslagning av Oskarshamnsjärnvägarna jämväl med Östra Värends järnväg, som trafikerar fortsättningen av järnvägslinjen från Älghult åt Växjö, genom vilken järnvägslinje en rak förbindelse erhållits från sistnämnda stad till kusten. Länsstyrelsen är därför av den uppfattningen att, innan den föreliggande frågan slutligen prövas, en dylik utredning bör äga rum.

Därest emellertid ärendet anses böra i befintligt skick avgöras, har länsstyrelsen för sin del ej något att erinra mot att regleringen av de ifrågasvarande järnvägsbolagens förbindelser till staten ordnas enligt den av sakkunniga uppgjorda plan, som synes för bolagen synnerligen förmånlig, samt att ansvarigheten för sagda förbindelser med den av Oskarshamns stad utfästa garantien övertages av ett genom sammanslagning av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag bildat, reorganiserat bolag enligt det av nämnda sakkunniga ursprungligen uppgjorda förslag.

Beträffande det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag senare avgivna anbud att genom ett för ändamålet bildat dotterbolag övertaga järnvägarna synas några vägande skäl för en sådan anordning ej förebragts. Enligt vad länsstyrelsen under hand inhämtat föreligger från sistnämnda järnvägsbolags sida ej heller något större intresse för ett dylikt övertagande, utan lär huvudsakligen vara, att likformighet i frakttarifferna härigenom lättare skulle åvägabringas, en fråga som emellertid torde kunna utan större svårigheter på annat sätt ordnas.

Då, såsom riksgäldskontoret anfört, de avgivna anbuden äro från statens synpunkt i ekonomiskt avseende likvärdiga och i betraktande av de enhälliga protester mot det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag framförda förslag, som från ortsbefolkningens sida till länsstyrelsen ingivits, anser länsstyrelsen för den skull, att en sammanslagning av järnvägarna icke, åtminstone för närvarande, bör mot Oskarshamnsbolagens bestridande genomföras. Frågan om en dylik sammanslagning bör däremot lämpligen, på sätt

nyss anförts, upptagas till förnyad prövning i samband med en blivande mera allsidig utredning om sammanslutning mellan de enskilda smalspåriga järnvägarna i södra Kalmar län.

Järnvägsfusionssakkunniga anföra följande:

De sakkunniga, som under förevarande förhållanden icke hava något att erinra mot riksgäldsfullmäktiges förslag till nedskrivning av statslånen, hava vid remissens besvarande ansett sig i första hand böra upptaga de föreliggande alternativa förslagen till bedömande ur fusionssynpunkt. De sakkunniga hava för frågans närmare belysande haft ett sammanträde med styrelserna för de båda Oskarshamnsbolagen, varvid närvaro jämväl representeranter för Oskarshamns stad, varjämte de sakkunniga föranstaltat om sammanträffande i Stockholm med verkställande direktören för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, J. A. Hansson.

Innan de sakkunniga närmare ingå på det föreliggande spørsmålet, torde det vara nödvändigt att något beröra hittills rådande förhållanden inom Oskarshamns- och Kalmarbanornas trafikområden.

Genom det sätt, på vilket de båda smalspåriga järnvägssystemen utbyggt, hava deras naturliga, av andra järnvägar dessutom snävt begränsade trafikområden kommit att överkorsa och delvis täcka varandra, varigenom redan från början kommit att inom dessa bedrivs en med åren allt intensivare konkurrens i syfte att i möjligaste mån leda gods till det egna trafikområdet och till den egna hamnen. Medlen för att vinna dessa syften hava, såsom av byråchefen Norrman i hans utredning för riksgäldsfullmäktiges räkning närmare utvecklats, varit att införa höga överföringsavgifter vid övergång till motpartens banor och därigenom skapa en för ett fritt val av transportväg hindrande tariffbarriär samt att genom sänkta avgifter å egna banor och genom anlitaandet av automobiler in på motpartens trafikområde söka för egen del neutralisera tariffbarriärens verkningar. Det nödläge, i vilket Oskarshamnsbanorna sedan några år befinner sig och som, om ej hjälp lämnas, nödvändiggör företagens snara trädande i likvidation, måste säkerligen tillskrivas, förutom den alltjämt stegrade konkurrensen med den direkta automobiltrafiken, även den konkurrens, som inom trafikområdet måste bedrivs med andra, nära liggande och korsande järnvägsföretag. Det nu föreliggande problemet måste framförallt ses mot denna bakgrund för att kunna rätt bedömas.

Det torde vara nödvändigt att i detta sammanhang även bilda sig en uppfattning om huru framtiden kommer att gestalta sig, och det synes då, vad det nya Oskarshamnsbolaget beträffar, vara otvivelaktigt, att bolaget kommer att tyngas av allt större och större skuld.

Utgår man från 1928 års ekonomiska resultat, sådant detta angivits i byråchefen Norrmans skrivelse den 6 november 1929, ställer sig framtiden för Oskarshamnsbanorna sålunda:

| | Kronor. |
|--|----------|
| Driftöverskott i runt tal | + 6,500 |
| Annuitet efter föreslagen avskrivning av statsskulden, 5 % å 350,000 kronor | — 17,500 |
| Avsättning till förnyelsefond, beräknad enligt i statens järnvägar använd genomsnittsbekräkning till 0.75 % å bana med byggnader, 4,300,000 kronor | — 32,500 |
| 3 % å rullande materiel, 650,000 kronor | — 19,500 |
| Summa årlig förlust | 63,000 |

Om 5 % ränta skulle räknas å 525,000 kronor statslån, komme det årliga förlustbeloppet att ökas med 8,750 kronor eller till 71,750 kronor.

Någon förhoppning, att driftöverskottet skall ökas, lär man med tanke på dels trafikområdets små möjligheter till trafikutveckling och dels automobiltrafikens alltjämt fortgående snabba utveckling icke kunna hysa; sannolikt går utvecklingen i motsatt riktning. Till järnvägsstyrelsen inkomna rapporter för tiden januari—september 1929 utvisa, att de båda banornas bruttoinkomster under berörda tid varit väsentligt mindre än under motsvarande tid år 1928, medan de sammanlagda utgifterna ökats mot föregående år. Sannolikt torde de komma att än ytterligare ökas, bl. a. med hänsyn därtill att då särskilt banan Ruda—Ålghultsby färdigställdes så sent som år 1923, underhållskostnaderna ännu icke börjat göra sig gällande på samma sätt som å äldre banor. Behovet av nödvändiga avsättningar till förnyelsefond bör icke för framtiden räknas bliva mindre än nyss angivits. Råntor å statslånet synes bolaget icke kunna gälda och kapitalskulden till staten kan sannolikt icke avvecklas. De fristående Oskarshamnsbanorna, från början svaga och säkerligen i framtiden utsatta för ännu skarpare konkurrens än hittills, komme således utan tvivel att allt mer och mer tyngas av årliga förluster och så småningom, trots nu ifrågasatta avskrivningar, drivas till likvidation, därest ej tillskott av medel sker.

De medel, som erbjuda sig att för Oskarshamnsbanorna möjliggöra driftens upprätthållande, måste under angivna förhållanden sökas i ytterligare driftbesparingar, avskärande såvitt möjligt av osund konkurrens mellan järnvägsföretagen samt i åtgärder för trafikens naturliga ökning.

Vad då först angår driftbesparingarna, så hava de sakkunniga på grund av den korta tid, som stått till deras förfogande, icke kunnat i detta hänseende verkställa några mera ingående undersökningar. Genom att personligen besiktiga järnvägsföretagen och taga del av deras trafikorganisation hava dock de sakkunniga kunnat övertyga sig om, att Oskarshamnsbanorna äro erkännansvärt sparsamt och omtänksamt skötta, och att några större, i siffror uttryckbara besparingar icke lära vara att förvänta inom ramen av nuvarande trafikföretag. En påtaglig vinst på detta område synes kunna ernås endast genom en sådan fusion av banorna, att de i driftshänseende sammanföras med ett större järnvägsföretag. Trafikchefsbefattningen i Oskarshamn skulle härigenom kunna indragas, varigenom lära besparas omkring 6,000 kronor. Sannolikt torde också den obetydliga verkstaden därstädes kunna nedläggas, vilket synes representera en besparing av omkring 9,000 kronor. Även om detta förslagsvis beräknade belopp av 15,000 kronor icke utgör någon stor besparingssiffra, bör det dock ifråga om banor, som överhuvud taget röra sig med små inkomst- och utgiftssiffror samt med liten marginal dem emellan, icke kunna lämnas obeaktat. Och härtill kommer, att en sammanslagning av flera smärre banor alltid lämnar tillfälle till bättre utnyttjande av personal, materiel, förråd m. m., till fördelaktigare inköp av förnödenheter ävensom till förenkling i arbete, kontroll o. s. v., vilket allt medför besparingar, även om de icke kunna på förhand beräknas.

Vad vidare den osunda konkurrens, som för närvarande tär på banornas ekonomi, angår, så lærer densamma icke kunna undvikas, utan att nuvarande system effektivt brytes. Först genom den nuvarande tariffspärrens borttagande samt dess ersättande med en tarifföverenskommelse i huvudsaklig enhet med det av byråchefen Norrman utarbetade förslaget kan en sådan stadga och fasthet i tariffhänseende vinnas inom detta splittrade trafikområde, att anledningarna till en fortsatt, osund tariffstrid undanröjas.

Det är de sakkunnigas mening, att på denna väg och genom de ökade transportmöjligheter, som därigenom beredas, även skapas de bästa förut-

sättningarna för den ökade rörelse och trafik, som är nödvändig, om ej Oskarshamnsbanorna förr eller senare måste nedläggas. De sakkunniga hänvisa i detta senare avseende till byråchefen Norrmans skrivelse till riksgäldsfullmäktige den 6 november 1929, som tydligt utvisar, vilken tunga trafiken mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna för närvarande har att bära i form av extra pålägg utöver den normala samtrafikstaxan och hur betydande de lättnader äro, som genom den av Kalmarbanorna erbjudna tariffregleringen beredas trafikanterna.

Mot vad de sakkunniga här anfört angående fördelarna ur den allmänna samfärdsels synpunkt av en reglering av förhållandet i tariffhänseende mellan de båda järnvägsgrupperna hava vissa erinringar gjorts. Från Oskarshamnsbanorna har sålunda framhållits, att nedsättningar redan nu beviljas i sådan omfattning, att den tariffspärr, som anordnats för att hindra den ena banan från att inkomma på vad den andra anser vara sitt speciella trafikområde, icke skulle vara av praktisk betydelse. Häremot talar emellertid den påfallande omsorgen att behålla spärren oförminskad. Sannolikt är också, att denna spärr brytes, då det gäller större sändningar och då båda banorna hotas av biltrafiken, men att den med full verkan bibehålles, där så utan fara kan ske, framför allt således för smärre sändningar, vilkas avsändare icke komma sig för att begära nedsättning och för vilkas stora mångfald det icke heller ur praktisk synpunkt låter sig göra att bevilja dylik. Följden blir, att de större försändarna i många fall, men ingalunda med den säkerhet, som en tariffreglering skulle medföra, kunna ernå nedsättningar, medan småtrafikanterna överhuvudtaget icke kunna undandraga sig de dyrare frakterna, till men för trafiken i dess helhet.

Det har vidare särskilt från trafikantvall erinrats, att tariffstriden mellan tvenne konkurrerande järnvägsföretag innebär en säkrare garanti för låga frakter än en för båda banorna gemensam tarifföverenskommelse samt att risk måste föreligga för att de avsevärda nedsättningar, som nu erbjudas, måhända ej framdeles skola stå att ernå. Emot detta, vid ifrågasatta fusioner ofta framförda betraktelsesätt vilja de sakkunniga erinra, att en konkurrens, som drives utöver vad företagen ekonomiskt kunna bära, ej i längden kan vara i trafikanternas eget intresse. En förlustbringande transportrörelse kan ej i längden upprätthållas utan måste förr eller senare nedläggas. Den dagliga erfarenheten på järnvägarnas område lär även visa, att numera någon inbördes järnvägskonkurrens ingalunda är nödvändig för att skapa garanti för skäliga järnvägsfrakter. Automobiltrafiken med dess allt större och större konkurrensmöjligheter utgör säkerligen en tillräcklig borgen för att skäliga taxor och rimliga nedsättningar skola bliva tillgängliga för trafikanterna.

För trafikbehovet inom Kalmar län, särskilt den del, som utgör Kalmar- och Oskarshamnsbanornas egentliga trafikområde, bör således den ifrågasatta tariffregleringen medföra verkliga fördelar och därmed också trafikökning.

De sakkunniga framhålla, att av det anförda framginge, att det icke torde vara möjligt att för de båda Oskarshamnsbanorna ernå en för längre tid framåt ekonomiskt tryggad drift utan samarbete med de nu konkurrerande Kalmarbanorna. En reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten i enlighet med det från dessa banor lämnade erbjudandet utgjorde därför ej heller, enligt de sakkunnas mening, annat än en tillfällig lösning av det föreliggande spörsmålet. Några nya eller betryggande förutsättningar

för trafikföretagens ekonomiska bestånd skapades härigenom uppenbarligen icke. De sakkunniga fortsätta härefter:

En möjlighet i denna riktning öppnas däremot genom ett samarbete med Kalmarbanorna. Då av skäl, som ej nu torde behöva närmare utvecklas, en fullständig fusion mellan de båda bangrupperna icke kan för det närvarande ifrågasättas, synes en överenskommelse angående gemensam drift och gemensam tariffreglering nu vara den lämpligaste lösningen. Det synes naturligt, att en sådan överenskommelse skulle kunna ernås, även om Oskarshamnsbanorna kvarbleve i sina nuvarande ägares händer, och förslag härom har ju även, enligt vad handlingarna utvisa, på ett förberedande stadium dryftats, men tanken härpå har emellertid från Oskarshamns sida bestämt avvisats. De sakkunniga hava kunnat konstatera, att någon ändring i denna uppfattning icke inträtt. Under dessa förhållanden framstår det av Kalmarbanorna gjorda erbjudandet att genom Oskarshamnsbanornas övertagande själva ikläda sig den ekonomiska risken för tariffregleringens genomförande såsom den enda möjliga väg, på vilken nu en godtagbar lösning av frågan kan ernås.

Från Oskarshamnshåll har framhållits, att en lösning i förut förordad riktning måste anses vara för staden och dess intressen otillfredsställande. Då det emellertid synes synnerligen angeläget, att så vitt möjligt ett samförstånd i denna fråga ernås, så vilja de sakkunniga här med några ord söka bemöta de erinringar, som framkommit mot förslaget.

Det har sålunda från Oskarshamnsintressets sida, d. v. s. från Oskarshamn och de övriga kommuner, som finansierat de nuvarande Oskarshamnsbanorna, upprepade gånger framhållits, att banorna borde få stanna i Oskarshamnsintressenternas hand därför, att från dessas sida redan förut tillskjutits så stort kapital och gjorts så stora förluster. Denna invändning, ur viss synpunkt begriplig, läser dock, enligt de sakkunnigas mening, icke kunna tillmätas någon verklig betydelse. Vore det så, att utsikt funnes för Oskarshamnsintressenterna att återfå åtminstone någon del av vad som hittill gått förlorat, borde det givetvis vara angeläget att understödja dessas strävan att behålla äganderätten till banorna. Men som förut visats är det lika uteslutet för dessa intressenter att återfå någon del av det av dem tillskjutna kapitalet, som det är för staten att återfå någon del av det kapital, som enligt det nu föreliggande förslaget förutsättes skola helt avskrivras. Då dessutom ingen utsikt finnes, att driften å de fristående Oskarshamnsbanorna skulle täcka driftkostnaderna, om däri inräknas räntor och nödvändiga avsättningar till förnyelsefond, torde det vara tydligt, att banornas kvarblivande i Oskarshamnsintressets händer skulle för dessa vara liktydigt med att kasta goda pengar efter dåliga. En sammanslagning med Kalmarbanorna skulle däremot befria Oskarshamn och övriga vid Oskarshamnsbanorna bundna kommuner från varje dylikt bekymmer för framtiden, medan kommunerna ju dock fortfarande skulle ha förmånen av banornas tillvaro samt av deras förmåga att skapa ny odling och utveckla handel och industri inom de bygder, som de beröra. Genom de efter tariffregleringen för en större allmänhet sänkta trafikavgifterna skulle banornas betydelse i detta hänseende avsevärt ökas. Banorna skulle för framtiden stödjas av ett järnvägsbolag med tillfredsställande ekonomi, och frakterna skulle t. o. m. i vissa fall, där de nu äro högre till Oskarshamn än till Kalmar, bliva lägre till Oskarshamn än till Kalmar. Industri och näringar utefter banorna skulle överhuvudtaget få ett mera utsträckt avsättningsområde än för närvarande.

Från Oskarshamns sida har vidare ifrågasatts, huruvida icke vid en sammanslagning med Kalmarbanorna fara föreläge, att dessa i staden Kalmars jämte omkringliggande bygds intressen skulle begagna sig av sin makt över

Oskarshamnsbanorna till att genom en kraftig nedsättningspolitik draga till sig trafik, vars naturliga begynnelse- eller slutpunkt eljest skulle vara Oskarshamn, och således förrycka de naturliga handels- och omsättningsområdena. Denna invändning har redan bemötts av byråchefen Norrman i förut omfördälda förslag till förbindelse av Kalmars läns östra järnvägsbolag. I § 6 av förslaget hava införts regler och bestämmelser, avsedda att tillförsäkra Oskarshamns och Kalmars trafikanter *lika* gynnsam behandling i avseende å fraktsättningen från och till de trafikområden, som nu äro föremål för den förödande konkurrensen mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna. Byråchefen Norrman har närmare utvecklat innebörden av dessa bestämmelser. Enligt § 7 av samma förbindelse skulle dessutom till skiljemäns avgörande överlämnas uppkommande tvister angående tolkningen eller tillämpningen av förbindelsen ifråga. Det lärer väl under dessa förhållanden ej kunna ifrågasättas annat än att en fullt reciprok tariffpolitik skulle upprätthållas inom det gemensamma trafikområdet.

I övrigt anse sig de sakkunniga böra fästa uppmärksamheten därå, att betydelsen av en eventuell trafikavledning synes i Oskarshamn vara överskattad. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, torde av den sammanlagda godsmängd, som banorna tillföra Oskarshamns stad, endast en ringa del vara avsedd för förbrukning i Oskarshamn, under det att den övervägande delen av godstrafiken är avsedd för vidare befordran sjöledes. Denna senare godsmängd utgör emellertid endast cirka 7 % av hamnens årliga omslutning. Den övriga hamntrafiken utgöres av gods, som transporterats å Nässjö—Oskarshamns järnväg, ävensom av gods, avsett för Oskarshamns lokala industrier och förbrukning. En säkerhet mot trafikavledning ligger för övrigt däri, att Oskarshamns hamn erbjuder trafikanterna större förmåner, särskilt därigenom att den är isfri under vida längre del av året än Kalmar hamn.

Angående Oskarshamnsbanornas ställning inom den gemensamma driftförvaltningen vilja de sakkunniga slutligen erinra, att det för banornas förvaltning avsedda bolaget, Östra Smålands järnvägsbolag, skulle inom fusionen erhålla samma självständiga ställning som Kalmar läns östra järnvägsbolag samt de övriga järnvägsbolag, som redan äro på likartat sätt anslutna till detta. Vartdera bolagets styrelse skulle ombesörja driften å sina linjer och utöva de funktioner, som tillkomma styrelsen för ett driftbolag. Gemensamheten skulle bestå däri, att samtliga bolagen skulle ha samma verkställe direktör, kontrollkontor samt i möjligaste mån samma befäl och för driften erforderliga anordningar. Verkställande direktören skulle i förhållande till Östra Smålandsbolaget i sin verksamhet vara bunden inom samma gränslinjer som i Kalmar läns östra järnvägsbolag. I fraktnedsättningsfrågor skulle han äga samma bemyndigande som i Kalmar läns östra järnvägsbolag att inom vissa gränser bevilja lämpliga och nödiga nedsättningar. Uppstode frågan om nedsättningar utöver dessa gränser, vore han skyldig att föredraga frågan för respektive styrelser. Vartdera bolagets styrelse ägde samma rätt att granska och infordra förklaring över hans åtgöranden.

De sakkunniga vilja i detta sammanhang beträffande det i § 7 omfördälda skiljedomsinstitutet erinra, att detsamma vore avsett att vara permanent och att Oskarshamnsintressets skiljeman sålunda skall äga rätt att när som helst erhålla upplysning om viss åtgärd, som han, vare sig av eget initiativ eller efter anmodan av trafikanter eller andra intresserade, kunde finna sig vilja ha närmare klargjord.

Under nyss angivna förhållanden synes det de sakkunniga, som om representanternas för Oskarshamnsintresset farhågor för att den av Kalmarbanorna föreslagna fusionen skulle utsätta Oskarshamn för att till Kalmars förmån berövas sitt uppland utefter Oskarshamnsbanorna skulle sakna på-

taglig grund. Mot själva avgiftsreglerna enligt de i § 6 angivna linjerna lära inga vägande anmärkningar kunna göras. De två styrelseledamöterna i Östra Smålands järnvägsbolags styrelse komma icke att sakna reellt inflytande. De skulle ifråga om Oskarshamns järnvägars trafik komma att ha samma ställning som styrelseledamöterna i Kalmar läns östra järnvägsbolags styrelse i förhållande till detta bolags trafik. Givetvis kunna de icke behärska majoriteten inom styrelsen, vilket väl ej heller lärer kunna ifrågasättas, enär Oskarshamnsintressenterna ej längre skola bära det ekonomiska ansvaret för banorna, men de skola dock äga göra sitt inflytande gällande i fråga om sättet för driftens handhavande, de kunna utöva samma kontroll som ledamöterna i Kalmar läns östra järnvägsbolag, de äga rätt och möjlighet att följa med handhavandet av driften och de kunna slutligen, om de anse, att de i förbindelsen givna utfästelserna åsidosättas, hos Oskarshamnsintressets skiljeman göra anmälan härom för den åtgärd denne kan finna lämplig.

Det förefaller de sakkunniga, som om härmed Oskarshamnsintresset skulle i stort vara så väl tillgodosett och tillvaraget, som vid en fusion överhuvud taget är möjligt. Längre gående ingrepp i den gemensamma ledningens befogenhet skulle riskera att leda till ett omöjliggörande av de snabba avgöranden, som järnvägsdrift alltid kräver och som särskilt äro av nöden i den för konkurrens utsatta ställning, vari järnvägarna numera befinna sig.

Vid granskningen av det uppgjorda förslaget till överenskommelse hava de sakkunniga funnit ett par punkter, på vilka ett förtydligande och en förbättring för Oskarshamnsintresset synas befogade. Vid de förhandlingar, som fördes vid de sakkunnigas sammanträffande med Oskarshamnsintressets målsmän, omnämndes således några ur jämställighetssynpunkt anmärkningsvärda olikheter i Kalmar läns östra järnvägars personariffbildning. Med anledning härav anse de sakkunniga sig böra föreslå, att den likställighet i avgiftshänseende, som i förbindelseförslagets § 6 utlovats i avseende å fraktgodstrafik, skall gälla även i avseende å persontrafik. Likaså föreslå de sakkunniga, att bestämmelsen i § 6 skall äga giltighet även för annan godstrafik än fraktgodstrafik, d. v. s. för paket, ilgods, lik och levande djur. Tiden har givetvis ett medgivit att närmare undersöka möjligheterna för att få dessa och eventuellt andra befogade kompletteringar av det föreliggande erbjudandet genomförda, men de sakkunniga hava dock anledning förmoda, att härutinnan några svårigheter ej skola yppas.

Ehuru det måhända ej ligger helt inom ramen för de sakkunnigas yttrande i den föreliggande frågan, vilja de sakkunniga dock med avseende på frågan om säkerheten för de efter avskrivningen resterande statslånen erinra, att för båda erbjudandena gäller, att av riksgäldskontoret godkännbar säkerhet ställes för det större lånet å 350,000 kronor. Med avseende på det mindre lånet å 175,000 kronor, liksom måhända även med avseende på eventuella framtida krav på ytterligare avskrivning å statens fordran, föreligger dock den skillnaden, att enligt Oskarshamnserbjudandet vissa skulder till Oskarshamns stad samt Fliseryds och andra kommuner skulle alltjämt tynga banorna, vilket ej blir fallet, om Kalmarförslaget realiseras.

Slutligen vilja de sakkunniga icke underlåta att framhålla, att Oskarshamnsintressets representanter livligt framhållit önskvärdheten av en fusion mellan nu ifrågavarande Oskarshamnsbanor och Östra Värends järnväg, vilken ju bildar en direkt fortsättning å linjen Oskarshamn—Ålghultsby och vilkens ekonomiska svårigheter också lära vara föremål för riksgäldsfullmäktiges övervägande. För en sådan fusion vore enligt nämnda representanters åsikt de naturliga förutsättningarna större än för en fusion med Kalmar-

banorna. De sakkunniga vilja gärna framhålla, att ur järnvägsfusionssynpunkt det vore lyckligt, om man kunde under gemensam ledning samman-slå än flere järnvägar än de nu omhandlade Oskarshamns- och Kalmarbanorna. En fusion endast mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg synes emellertid de sakkunniga icke kunna leda till någon nämnvärd förbättring av dessa banors ekonomi. Då dessutom frågan om Östra Värends järnväg ännu ej av riksgäldsfullmäktige upptagits till slutlig behandling, så vilja de sakkunniga, utan att därmed underskatta önskvärdheten av denna frågas snara lösning, dock uttala, att en hopkoppling nu av frågan om Östra Värends järnväg med frågan om Oskarshamnsbanornas ställning till Kalmarbanorna ej synes nödig och måhända skulle äventyra den lösning av den senare frågan, som de sakkunniga anse lämplig och lycklig. Enligt vad de sakkunniga under hand inhämtat lärer nämligen ej kunna påräknas, att Kalmarbanornas erbjudande kvarstår, om frågans avgörande skulle uppskjutas. Frågan om Kalmar läns östra järnvägars förhållande till den sig allt mer och mer utvecklande biltrafiken synes från detta håll anses kräva en snabb lösning antingen genom godkännande av den föreslagna fusionen eller genom i annat fall nödiga åtgärder av annat slag.

De sakkunniga vilja tillägga, att därest de få tillfälle att fortsätta sin allmänna utredning om förutsättningarna för järnvägsfusioner, de givetvis komma att upptaga frågan om större fusioner av järnvägar i östra Sverige och därmed även frågan om Östra Värends järnväg.

De sakkunniga anse sig till sist böra framhålla, att det ur deras synpunkt varit lyckligt, om den nu föreslagna fusionen kunnat göras fastare än vad nu avsetts och av de sakkunniga tillstyrkts. Visserligen skulle genom realiserandet av Kalmarbanornas erbjudande ett i hög grad önskvärt samarbete i drifts- och tariffhänseende mellan de fem smalspåriga järnvägsenheter, Kalmar läns östra järnvägar, Mönsterås nya järnvägsaktiebolag, Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag, Ljungbyholm—Kärlunda järnväg och Oskarshamnsbanorna (Östra Smålands järnväg) ernås, men ett bibehållande av icke mindre än fem olika bolag borde dock icke vara nödvändigt för en tillfredsställande skötsel av driften å järnvägslinjer av tillhoppa icke större omfång än varom här är fråga. Större besparingar skulle ock kunna göras vid en intimare fusion. Tiden har emellertid icke medgivit några undersökningar, om möjligheter i den vägen finnas. Å andra sidan lärer icke den fusion av mera löslig art, varom nu fråga är, utesluta framtida försök att åstadkomma en fastare och större sammanslutning.

Såsom en sammanfattning av vad nu anförts framhålla järnvägsfusions-sakkunniga, att ifrågavarande banors överlämnande till ett nytt bolag enligt Oskarshamnsbanornas erbjudande med säkerhet inom kort skulle komma att leda till ett nytt ekonomiskt sammanbrott, att denna plan, ehuru fullt förklarlig och rimlig, så länge icke en förmånligare utväg kunde skönjas, likväl måste anses underlägsen Kalmarbanornas erbjudande, och att goda skäl finnes för ett antagande, att banornas fortsatta ekonomiska existens däri-genom komme att bättre tryggas.

Vid nu anförda förhållande anse sig järnvägsfusionssakkunniga också böra förorda, att ordnandet av Ruda—Oskarshamns- och Ruda—Älghultsbanornas framtida ekonomiska ställning måtte såvitt möjligt ske i enlighet med de riktlinjer, som framgå av det av byråchefen Norrman upprättade förslaget till förbindelse av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, med de kompletteringar, som av de sakkunniga föreslagits och som i övrigt efter en

närmare granskning kunna befinnas lämpliga och erforderliga för åstadkommande av fullt tydliga uttryck för såväl Kalmar läns östra som Östra Smålands järnvägsaktiebolags inbördes rättigheter och skyldigheter.

För egen del anföras *fullmäktige i riksgäldskontoret* följande:

Statens fordran den 31 december 1929 för de till Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag utlämnade lånen från allmänna järnvägslånefonden framgår av följande sammanställningar:

| | Icke förfallen skuld. | | Förfallen skuld. | | Summa kronor. | |
|--|-----------------------|----|------------------|----|---------------|----|
| | | | | | | |
| Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag. | | | | | | |
| Kapital | 407,490 | 97 | 75,809 | 03 | 483,300 | — |
| Ränta | 4,533 | 34 | 422,500 | 39 | 427,033 | 73 |
| Överränta | — | — | 186,900 | 04 | 186,900 | 04 |
| Anståndsrenta | 43,416 | 45 | — | — | 43,416 | 45 |
| Summa kronor | 455,440 | 76 | 685,209 | 46 | 1,140,650 | 22 |
| Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag. | | | | | | |
| Lån nr 1 av år 1919: | | | | | | |
| Kapital | 1,498,708 | 24 | 26,291 | 76 | 1,525,000 | — |
| Ränta | 24,770 | 32 | 417,067 | 97 | 441,838 | 29 |
| Överränta | — | — | 62,381 | 21 | 62,381 | 21 |
| Anståndsrenta | 189,715 | 62 | — | — | 189,715 | 62 |
| Kronor | 1,713,194 | 18 | 505,740 | 94 | 2,218,935 | 12 |
| Lån nr 2 av år 1924: | | | | | | |
| Kapital | 221,175 | 36 | 2,824 | 64 | 224,000 | — |
| Ränta | 4,577 | 10 | 33,463 | 36 | 38,040 | 46 |
| Överränta | — | — | 2,821 | 90 | 2,821 | 90 |
| Kronor | 225,752 | 46 | 39,109 | 90 | 264,862 | 36 |
| Summa kronor | 1,938,946 | 64 | 544,850 | 84 | 2,483,797 | 48 |

Såsom sammanställningarna utvisa, uppgick ifrågavarande två järnvägsbolags sammanlagda kapitalsskuld till riksgäldskontoret den 31 december 1929 till 2,232,300 kronor och hela skulden med inberäkning av ränta, överränta och anståndsrenta till inalles ej mindre än 3,624,447 kronor 70 öre. En nedskrivning av skulden till det av utredningsmännen föreslagna beloppet 525,000 kronor med säkerhet för förräntning och amortering av 350,000 kronor skulle medföra en omedelbar kapitalförlust av omkring 1,700,000 kronor och således innebära en mycket stor eftergift från statens sida. I betraktande av de båda järnvägsbolagens synnerligen svaga ekonomiska ställning och det allt sämre resultatet av järnvägsdriften kan emellertid någon för staten förmånligare reglering av bolagens skuldförhållande säkerligen ej påräknas. Utan att en reglering kommer till stånd, synas inga som helst utsikter finnas för att staten skall återfå ens en ringa del av de utlånade medlen.

Såsom ovan nämnts, voro fullmäktige i januari 1929 beredda att tillstyrka det förslag om skuldreglering med borgen av Oskarshamns stad, som då förelåg. Genom den ytterligare utredning, som därefter skett, och det anbud, som därunder avgivits av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, har emellertid frågan om Oskarshamnsbanornas framtid kommit i ett annat läge. Nyss-

nämnda bolag är ägare av järnvägen mellan Kalmar och Berga samt innehar enligt uppgift i byråchefen Norrmans utredning aktiemajoriteten i Mönsterås nya järnvägsaktiebolag och tillsammans med Kalmar stad röstövertikt i Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag, som i sin tur innehar aktiemajoriteten i Ljungbyholm—Karlslunda järnvägsaktiebolag. Sistnämnda tre bolags järnvägar trafikeras i samband med Kalmar—Berga järnväg med gemensam administration, reparationsverkstad och förråd samt gemensamt utnyttjande av rullande materiel.

Olägenheterna för vederbörande järnvägsbolag av den nuvarande frakt konkurrensen mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna äro uppenbara. Då från Oskarshamnshåll tanken på en tarifföverenskommelse mellan järnvägarna bestämt avvisats, kunna dessa olägenheter ej avlägsnas på annat sätt än genom Oskarshamnsbanornas införlivande på ett eller annat sätt med Kalmarbanorna. Genom en sådan fusion skulle därjämte vissa driftsbesparingar kunna ernås.

Såsom de fusionssakkunniga framhållit, lärer det ej behöva antagas, att frakterna för Oskarshamnsbanornas trafikanter skulle komma att ställa sig ofördelaktigare efter en sammanslagning med Kalmarbanorna. Snarare torde motsatsen komma att bli förhållandet.

Då driftsresultatet för Oskarshamnsbanorna synes tendera att bli allt sämre, kan med visshet antagas, att Oskarshamns stad, därest banornas framtid skulle ordnas enligt det ursprungliga förslaget, komme att nödgas ej blott betala annuiteterna å det skuldbelopp, varför staden skulle ikläda sig borgen, utan även därutöver årligen tillskjuta avsevärda belopp för järnvägsdriftens uppehållande och banornas bibehållande i trafikdugligt skick. Vid sådant förhållande och då det föreliggande förslaget om fusion mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna med en komplettering, som av fullmäktige nedan föreslås, måste anses taga all rimlig hänsyn till Oskarshamnsintressena — bland annat genom inrättandet av en skiljenämnd för lösning i sista hand av uppkommande tvistefrågor — kunna fullmäktige ej finna annat än att detta förslag för alla parter skulle innebära den fördelaktigaste lösning av frågan om Oskarshamnsjärnvägarnas framtid, som står att vinna.

Mot förslaget till förbindelse av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag hava fullmäktige i stort sett ej funnit något att erinra. Fullmäktige anse dock i likhet med fusionssakkunniga, att den likställighet i avgiftshänseende, som enligt förslagets § 6 skall gälla i avseende å fraktgodstrafik, bör tillämpas även å persontrafik samt annan godstrafik än fraktgodstrafik d. v. s. för paket, ilgods, lik och levande djur. Enligt vad fullmäktige förvisat sig om, har nyssnämnda bolag intet att däremot erinra. Vidare torde förslagets § 4 böra kompletteras så, att tydligt framgår, att den där omförmälda säkerheten skall gälla för såväl kapital som ränta av den nedskrivna skulden för statslånet.

Det för övertagande av Oskarshamnsbanorna föreslagna nya bolaget bör givetvis, så snart detsamma konstituerats, avgiva en förbindelse att för sin del jämväl iakttaga bestämmelserna i förslaget.

Järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult böra i samband med skuldregleringen sammanslås till en järnväg, vari riksgäldskontoret skulle erhålla inteckning med bästa förmånsrätt för statens efter nedskrivningen kvarstående fordran. För en del av nämnda fordran skulle därjämte ställas erbjuden borgen.

Den föreslagna skuldregleringen bör, om densamma godkännes av Kungl. Maj:t och riksdagen, anses hava ägt rum vid 1930 års början. Då köparens skyldighet att erlägga ränta och amortering å lånet å 350,000 kronor skulle inträda först år 1932, bör annuiteten å detta lån inbetalas första gången den

31 december nämnda år och därefter samma dag årligen, intill dess lånet slutamorterats. Därest annuitet jämlikt beslut av fullmäktige kommer att debiteras för lånet å 175.000 kronor, bör densamma lämpligen förfalla till betalning samtidigt med annuiteten å det förra lånet eller den 31 december.

I händelse det för inköp av järnvägarna bildade nya bolaget skulle försättas i konkurs eller träda i likvidation eller ock järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult eller någondera av dem skulle försäljas på exekutiv auktion, bör statens hela då återstående fordran anses vara genast förfallen till betalning.

Fullmäktige vilja uttala sin anslutning till vad järnvägsfusionssakkunniga anfört beträffande sammanförande under gemensam ledning av flera järnvägar än de ifrågavarande Oskarshamns- och Kalmarbanorna samt därvid framhålla, att, därest frågan om Oskarshamnsbanornas framtid ej avgöres under år 1930 utan ställes på framtiden, med största sannolikhet kan antagas, att den nu föreslagna för staten relativt förmånliga regleringen av Oskarshamnsbolagens skuldförhållande till staten ej kommer att stå till buds.

Slutligen vilja fullmäktige såsom sin mening uttala, att, för den händelse Kungl. Maj:t och riksdagen ej skulle anse sig kunna biträda fusionsförslaget, en reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten ej bör ske utan att därmed förknippas det villkoret, att berörda banors ägare förklara sig villiga att underkasta sig de enhetliga och likformiga frakttariffer, som kunna komma att av statsmakterna eller vederbörande myndigheter fastställas.

Under åberopande av vad sålunda anförts hava fullmäktige hemställt om förslag till riksdagen att, med antagande av förenämnda av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag avgivna anbud, medgiva reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags skuld för till bolagen utlämnade statslån till belopp och på villkor, som av fullmäktige förordats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt såväl sammanslagningen i fastighetsavseende mellan Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar som den föreslagna nedskrivningen av statslånen. Däremot har styrelsen ställt sig tveksam gentemot förslag att genom tvång åstadkomma banornas trafikering genom Kalmar—Berga järnväg samt härutinnan anfört:

Då borgen för statslånet i varje fall skulle erhållas, har staten i egenskap av långgivare icke någon anledning att föredraga trafikfusionen med Kalmar—Berga järnväg framför en reglering av Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning utan dylik fusion. Det kan därför ifrågasättas, huruvida staten bör vidtaga en sådan åtgärd som tvångsfusion för att tillgodose det av förslagsställaren angivna ändamålet att borttaga en trafikbarriär, vilket tyckes vara ett staten som långgivare ovidkommande intresse. Hela det enskilda järnvägsnätet har ju i övrigt sin frihet i dylikt avseende, utan att staten därmed tager befattning; och därför torde också staten hava anledning att därutinnan iakttaga försiktighet i ett enstaka fall och sålunda ej begagna sin genom statslånet givna makt på här föreslaget sätt annat än om synnerligt skäl därtill finnes. Styrelsen framhåller härvid, hurusom Oskarshamns stad och landskommunerna offrat betydliga summor för järnvägarna; och redan denna omständighet är ett allvarligt skäl för att ej mot dessa samhällens bestridande flytta järnvägarnas förvaltning till Kalmar—Berga järnväg.

Styrelsen finner sålunda sakläget vara sådant, att styrelsen saknar anled-

ning instämman i förslaget om tvångsfusionen med Kalmar—Berga järnväg, och ifrågasätter, huruvida ej nedskrivning av Oskarshamnsbanornas statslån bör medgivas utan villkoret om järnvägarnas överlämnande till något Kalmar—Berga järnvägs dotterbolag.

Till följd av de senare årens förlustbringande drift å järnvägarna Ruda—Oskarshamn och Ruda—Älghult har Ruda—Finsjö—Oskarshamns och särskilt Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning i betänklig grad försämrats. Anledningarna härtill äro flera. Redan från början hava möjligheterna för dessa järnvägar att bedriva en lönande transportrörelse begränsats därigenom, att de naturliga trafikområdena vid järnvägarnas tillkomst voro starkt beskurna och delvis sammanfallande med trafikområdena för de befintliga närliggande järnvägarna Kalmar—Berga och Mönsterås—Fagerhult. Detta har 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 i syfte att leda gods till vederbörande järnvägs egna trafikområde och närmaste hamn. För sådant ändamål hava dels uttagits höga övergångsavgifter vid övergång till konkurrerande bana, dels vidtagits tariffnedsättningar å den egna banan och dels gods från konkurrerande banas trafikområde medelst automobiler förbi övergångsstationen tillförts den egna banan. En annan orsak till ifrågavarande järnvägars försämrade ekonomi ligger 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 nu kan förutses, torde vara att förvänta, synes man icke kunna räkna med möjlighet till sådan förbättring i bolagens ekonomiska ställning, att de någonsin skola kunna fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen. Under sådana förhållanden lär en reglering av bolagens skulder snarast få vidtagas, för att likvidation skall kunna undvikas och staten hava utsikt att återbekomma åtminstone någon del av sitt i järnvägsföretagen nedlagda kapital.

I sådant syfte har nu framlagts förslag, att statens fordringar på grund av samtliga statslån till Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag skulle nedskrivnas 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 från och med år 1932 skulle förräntas och amorteras samt för detta lån ställas av fullmäktige i riksgäldskontoret godkänd borgen. På grundval av detta skuldregleringsförslag hava därefter framlagts två alternativa förslag till järnvägarnas förvaltning och drift efter nedskrivningen. Enligt det ena alternativet skulle Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag övertaga Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar och skulder samt den i

Departements-
chefen.

skuldregleringen förutsatta borgen för det nya lånet å 350,000 kronor tecknas av Oskarshamns stad, som jämte annan kommun skulle nedskriwa vissa fordringar hos de nuvarande järnvägsbolagen. Det andra alternativet innebär, 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 nu 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.

Förslaget att nedskriwa 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, lärer 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 bliva 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, lärer 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 ifrågavarande 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 ifrågavarande järnvägarna öppnas. Att detta alternativ innebär avsevärda fördelar även för trafikanterna inom järnvägar-

nas trafikområden torde få anses ådagalagt genom den i ärendet förebragta utredningen.

Det har framhållits, att genom ett samarbete med Kalmarbanorna skulle åsidosättas staden Oskarshamns 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 frågor hänskjutande till skiljemän.

Då sålunda, såvitt jag kunnat finna, ett genomförande av förslaget om samarbete med Kalmarbanorna i längden torde vara den för alla vederbörande förmånligaste lösning av föreliggande fråga, som kan åvägbringas, anser jag mig böra förorda, att Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars ekonomiska mellanhavanden med staten och framtida förvaltning ordnas i enlighet med sagda förslag med de tillägg, som föreslagits av järnvägsfusionssakkunniga och fullmäktige i riksgäldskontoret.

Vid bifall till vad sålunda förordats lär det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit stadga villkor och bestämmelser för de nya lånen å 350,000 och 175,000 kronor ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntning och amortering m. m.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

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 må till den del, densamma överstiger 525,000 kronor, avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

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.