

Nr 204.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älgshults järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 11 mars 1932.

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.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1932.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, statsråden GÄRDE, HAMBIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENBER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Jeppsson:

I skrivelse den 3 mars 1932 hava fullmäktige i riksgäldskontoret gjort framställning i fråga om reglering av den fordran, som staten äger på grund av de lån, vilka på sin tid beviljats för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgshult.

Denna fråga har varit föremål för behandling av riksdagen såväl år 1930 som år 1931; förslag i ämnet hava förelagts riksdagen i propositionerna nr 162

Bihang till riksdagens protokoll 1932. 1 saml. 172 häft. (Nr 204.)

år 1930 och nr 114 år 1931. I dessa propositioner hava lämnats ingående redogörelser för verkställda utredningar och för vad i berörda hänseende eljest förekommit.

Under hänvisning i övrigt till nämnda redogörelser må här erinras om följande.

Den 2 september 1904 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg om 0 891 meters spårvidd från Oskarshamn till Ruda station å Kalmar—Berga järnväg. Vidare beviljade Kungl. Maj:t den 14 december 1917 vissa personer koncession å järnväg om 0 891 meters spårvidd från den koncessionerade järnvägens Sävsjöström—Älghult blivande ändstation vid Älghult till förenämnda Ruda station. Jämlikt Kungl. Maj:ts särskilda medgivanden den 27 januari 1905 respektive den 7 augusti 1919 överlätos koncessionerna å berörda järnvägsanläggningar å Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag respektive Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.

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

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

Beträffande järnvägarnas förvaltning och drift efter en dylik skuldreglering framkommo två alternativa förslag, vilka av riksgäldsfullmäktige anmälades i berörda skrivelse. Enligt det ena alternativet skulle Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar och skulder övertagas av Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag samt den i skuldregleringen förutsatta borgen för det nya lånet å 350 000 kronor tecknas av Oskarshamns stad, som jämte an-

nan kommun skulle nedskriiva vissa fordringar hos de nuvarande järnvägsbolagen. Det andra alternativet innebar, att jämlikt ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag år 1929 avgivet anbud bolaget genom ett för ändamålet bildat dotterbolag, Östra Smålands järnvägsaktiebolag, skulle mot övertagande av betalningsansvaret för de nedskrivna statslånen förvärva Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, varvid för det nya lånet å 350 000 kronor skulle ställas borgen, som kunde godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Vidare skulle Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag förbinda sig att för visst trafikområde vid såväl sina egna som de inköpta järnvägarna vidtaga en revision av gällande tariffer, vilka skulle dels nedsättas och dels göras likformiga, så att ej städerna Oskarshamn och Kalmar samt deras hamnar bleve obehörigen gynnade på varandras bekostnad. Fullmäktige i riksgäldskontoret förordade det senare alternativet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åter ifrågasatte i avgivet utlåtande en lösning av spörsmålet enligt det förra alternativet.

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

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

Departementschefen framhöll vidare, att förslaget att nedskriiva statens fordran till 525 000 kronor visserligen innebure en 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 syntes vara den förmånligaste, som i det uppkomna läget kunde för staten erhållas, tillstyrkte departe-

mentschefen berörda skuldreglerings genomförande. Beträffande förvaltningen av ifrågavarande järnvägar för framtiden tillstyrkte departementschefen på angivna grunder det andra av de båda förut nämnda alternativen, avseende samarbete med Kalmarbanorna.

I enlighet med departementschefens hemställan föreslog Kungl. Maj:t i förenämnda proposition nr 162 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 Älgshult finge till den del, densamma överstege 525 000 kronor, avskrivas under vissa av departementschefen förordade villkor.

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

Statsutskottet (utlåtande nr 93) tillstyrkte propositionen samt erinrade därvid, att några möjligheter till ett praktiskt genomförande av en sammanslagning av Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg knappast syntes föreligga. Skiljaktig mening anfördes av sju ledamöter, som ansågo, att utskottet bort hemställa om avslag å propositionen, varjämte blank reservation avgavs av en ledamot.

Propositionen blev avslagen av riksdagen (skrivelse nr 164).

I skrivelse den 5 februari 1931 gjorde fullmäktige i riksgäldskontoret förnyad framställning om reglering av ifrågavarande järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Fullmäktige meddelade därvid, att de med anledning av riksdagens beslut föranstaltat om utredning av frågan om förhållandet mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg. På initiativ av fullmäktige hade sålunda för ändamålet tillsatts en kommitté, bestående av representanter för berörda järnvägar. Resultatet av de förhandlingar, som förehafts vid ett av kommittén hållet sammanträde i Växjö, hade i det vid sammanträdet förda protokollet sammanfattats sålunda:

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

inom ramen för gällande bestämmelser ett gott samarbete mellan järnvägarna, som även för framtiden torde komma att bestå.

Efter uppdrag av nämnda kommitté hade även trafikchefen vid Malmö—Genarps järnväg J. C. Holm i denna fråga avgivit utlåtande, vilket utmynnade i det uttalandet, att vid en sammanslagning av alla tre järnvägarna till ett företag med gemensam taxa och ekonomi fördelarna icke komme att uppväga den sänkning av inkomsterna, som av den gemensamma taxan och samtrafiktaxan skulle föränledas, samt att genom en sammanslutning i en trafikförvaltning icke skulle vinnas någon förbättring i den ekonomiska ställningen, i varje fall icke någon förbättring av betydelse.

Fullmäktige meddelade vidare, att förhandlingar förts med Oskarshamns stad samt att förhandlingarna resulterat i ett erbjudande från staden att övertaga Oskarshamnsbanornas tre statslån mot ett kontant belopp av 350 000 kronor. Fullmäktige tillstyrkte, att anbudet antoges, samt föreslog tillika bestämmelse, att beloppet skulle erläggas senast den 1 oktober 1931. Vad fullmäktige sålunda föreslagit biträdades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av detta ärende den 20 februari 1931 anförde t.f. chefen för kommunikationsdepartementet — efter att hava vitsordat det dåmera än starkare framträdande behovet av en reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten — följande:

I fråga om sättet att genomföra en skuldreglering finge det genom den senast verkställda utredningen anses ådagalagt, att ett samgående i vidare mån än som ägde rum eller en fusion med Östra Värends järnväg, såsom i förut omförmälda motioner vid 1930 års riksdag ifrågasatts, icke skulle komma att medföra någon förbättring i Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning. Med hänsyn härtill och under i övrigt föreliggande förhållanden syntes endast återstå utvägen att genomföra en skuldreglering för ifrågavarande järnvägar såsom fristående företag. Det i sådant hänseende senast framlagda förslaget att till Oskarshamns stad överlåta statens fordran på grund av statslånen mot att staten kontant erlade ett belopp av 350 000 kronor innebure, att staten skulle vidkännas en ren kapitalförlust av inemot 1 900 000 kronor, alltså en ännu mera betydande eftergift än som avsetts med det för 1930 års riksdag framlagda nedskrivningsförslaget. Med hänsyn till att man, såsom redan i 1930 års proposition framhållits, icke torde kunna räkna med att bolagen någonsin skulle kunna fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen och i betraktande av de avsevärda ekonomiska uppoffringar, som Oskarshamns stad gjort för järnvägarna, samt då en för staten mindre kännbar skuldreglering än den sålunda föreslagna icke syntes kunna åstadkommas, ansåge sig t. f. departementschefen böra tillstyrka, att förslaget komme till genomförande.

Med bifall till t.f. departementschefens hemställan föreslog Kungl. Maj:t i förenämnda proposition nr 114 riksdagen medgiva, att statens fordran på grund av statslån för anläggning av de båda ifrågavarande järnvägarna finge överlåtas till Oskarshamns stad mot att staden senast den 1 oktober 1931 till riksgäldskontoret erlade ett kontant belopp av 350 000 kronor och på villkor i övrigt, som av t.f. departementschefen förordats.

Vad sålunda föreslagits blev av riksdagen bifallet (skrivelse nr 125). Ge-

nom brev den 30 april 1931 förordnade Kungl. Maj:t i enlighet med det av riksdagen sålunda lämnade medgivandet.

Sedan staden därefter med hänsyn till försämrade konjunkturer och därav föranlett behov av rådruum för att bättre kunna överblicka stadens ekonomiska bärkraft hemställt om anstånd med erläggandet av förenämnda belopp, medgav Kungl. Maj:t den 18 september 1931 sådant anstånd till den 1 februari 1932 under villkor att staden till riksgäldskontoret före den 15 oktober 1931 avlämnade förbindelse, av beskaffenhet att kunna av fullmäktige i riksgäldskontoret godkännas, att senast den 1 februari 1932 erlägga beloppet i fråga jämte ränta därå från och med den 1 oktober 1931 efter 4 $\frac{1}{2}$ procent, till dess full betalning skedde. Efter det att stadsfullmäktige med överlämnande av stadsfullmäktiges protokoll den 13 oktober 1931 meddelat, att staden icke vore i stånd att lämna förbindelse av nyss angivet innehåll, förordnade Kungl. Maj:t genom beslut den 23 oktober 1931, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till fullmäktige i riksgäldskontoret för den åtgärd, som kunde på fullmäktige ankomma.

I nu föreliggande skrivelse den 3 mars 1932 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* till en början anfört följande:

Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag försattes i november 1931 på egen begäran i konkurs, och riksgäldskontoret kommer i anledning därav bliva nödsakat att vid förestående exekutiv auktion för statens räkning inköpa de bolagen tillhöriga järnvägarna. Att därefter ställa dessa under järnvägsstyrelsens förvaltning läser icke böra ifrågakomma i betraktande av banornas från statens järnvägar avvikande spårvidd och avskilda läge samt de betydande förluster, som bland annat till följd härav måste uppkomma å järnvägsdriften i statens hand. En möjlig utväg skulle givetvis vara att uppriva järnvägarna och försälja deras rullande materiel och övriga tillhörigheter. Järnvägarnas realisationsvärde uppskattades år 1928 av tre sakkunniga personer till 523 260 kronor. Denna värdering har i december 1931 granskats av f. d. överingenjören vid statens järnvägar Hj. Fogelmarck, som ansett realisationsvärdet ej kunna beräknas till högre belopp än 406 390 kronor. Enligt fullmäktiges mening bör man emellertid endast i nödfall skrida till järnvägsdriftens nedläggande, även om detta skulle kunna bereda staten någon ekonomisk fördel, utan först undersöka alla möjligheter, som kunna förefinnas att bevara järnvägarna och uppehålla driften å desamma.

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

ANBUD

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

§ 1.

Därest staten, efter eventuellt inköp av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, skulle vilja försälja dessa järnvägar att förvaltas tillsammans med övriga av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag (K. L. Ö. j:ab)

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

§ 2.

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

§ 3.

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

§ 4.

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

Annuiteter å lånet å 200 000 kronor skola erläggas med 5 % av lånebeloppet, och skall av annuiteterna först gäldas $4\frac{1}{2}$ % ränta å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra kapitalavbetalning. Å förfallna, icke likviderade annuitetsbelopp skall ränta erläggas med 5 %. Annuiteter å lånet skola dock icke debiteras för tidigare år än 1935. I övrigt skola beträffande lånet tillämpas de bestämmelser, som från och med år 1923 gälla vid utlämnande av lån ur allmänna järnvägslånefonden.

§ 5.

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

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

§ 6.

Detta anbud gäller endast under förutsättning, att Kungl. Maj:t godkänner Kalmar stadsfullmäktiges beslut att teckna borgen för ett lån å 150 000 kronor, avsett att användas för iordningställande och komplettering av banorna och till dem hörande materiel.

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

Beträffande det nu avgivna anbudet yttra fullmäktige:

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

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

Med hänsyn till den allvarliga försämring av de enskilda järnvägarnas ekonomi och särskilt de mindre banornas, som under de senaste åren inträtt, kunde det icke vara möjligt för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag att i sitt bannät införliva Oskarshamn—Ruda—Älghults järnväg på samma ekonomiska villkor, som från dess sida år 1929 ifrågasatts. Vid prövning av under vilka villkor sådant införlivande nu kunde ifrågakomma måste man utgå från numera inträdda förhållanden.

Man hade därvid att räkna med att driftkostnaderna vid berörda järnvägar numera överstege inkomsterna av trafiken. Därest, såsom oundgängligt vore, i driftkostnaderna inräknades även avsättning till förnyelsefond, måste man vid nuvarande trafikeringsätt räkna med betydande årliga driftunderskott. Oskarshamns stad, som tidigare lämnat järnvägsföretaget sitt ekonomiska stöd och varit beredd att framdeles så göra, hade ock, tydligen med hänsyn till de härmed förbundna ekonomiska riskernas ökning, nu dragit sig tillbaka. Att vidmakthålla företaget som särskilt, av angränsande järnvägar oberoende företag torde då icke vara möjligt.

Järnvägen fyllde emellertid alltjämt uppgifter, som automobiltrafiken icke kunde lika bra tillgodose. Det finge även beaktas, att avsevärda kapital säkerligen måste nedläggas i vägförbättringar och automobilmateriel, därest biltrafiken skulle övertaga den trafik, som framfördes å banan. Trafikens fortsatta upprätthållande torde därför vara ett allmänt intresse. Även för Kalmar läns östra järnvägar vore det av visst intresse, att järnvägen till Älghult, när den nu blivit byggd, icke bleve nedlagd. Vid samförvaltning med nämnda järnvägar kunde det ock bliva möjligt att genomföra vissa besparingar och rationaliseringsåtgärder, som i någon mån kunde begränsa de med trafikens upprätthållande förbundna riskerna. Dessa bleve emellertid även vid dylik samförvaltning avsevärda. En förutsättning för att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag skulle kunna lämna sin medverkan till åtgärder, ägnade att säkerställa järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande, måste därför vara, att staten gjorde sådana medgivanden, som vore nödvändiga för uppnåendet av en nå-

gorlunda stabil ekonomi och för begränsning av de risker, som vore förbundna med övertagande av trafikeringskyldigheten å berörda järnväg.

I betraktande av numera inträdd försämring av järnvägens ekonomi måste ett pris enligt de år 1929 angivna villkoren få anses uteslutet. Järnvägens realisationsvärde hade givetvis starkt minskats. Det torde numera ej utgöra mer än omkring 400 000 kronor mot tidigare beräknade 525 000 kronor. Vidare finge beaktas, att övertagandet av trafikeringskyldigheten beträffande ifrågavarande järnväg numera icke vore en fördel utan ett onus. Om dock någon ersättning för järnvägen med därmed förbunden trafikeringskyldighet nu erbjödes, så skedde detta under en visserligen oviss förhoppning, att det skulle bliva möjligt att under järnvägens samförvaltning med Kalmar läns östra järnvägar i övrigt åvägabringa åtminstone jämvikt mellan inkomster och driftkostnader, inklusive avsättning till förnyelsefond.

Det andra lån å 175 000 kronor, för vilket enligt tidigare förslag förbindelse skulle lämnas, torde med hänsyn till vid lånet knutna villkor icke hava beräknats kunna ens framdeles ifrågakomma till betalning. Så som förutsättningarna för en löande järnvägsdrift numera försämrats, torde det få anses helt uteslutet, att järnvägen mellan Oskarshamn och Älghult någonsin skulle bliva så bärig, att en låneförbindelse med säkerhet endast i inteckningar i järnvägen skulle kunna få något värde. Det syntes då lämpligast, att priset för järnvägen erlades endast i form av *en* förbindelse, för vars fullgörande fullgod säkerhet lämnades, och att således den andra förbindelsen, avseende lån å vilket annuitet debiterades endast under förutsättning av blivande bärighet för företaget, bortföll. Ur järnvägssynpunkt och ur trafikanternas synpunkt vore önskligt, att så skedde. Vidhängandet av ett andra, under vissa förhållanden till betalning förfallande, lån måste nämligen utgöra ett bestående hinder för den fullständiga fusion till ett enda företag av Kalmar läns smalspåriga järnvägsnät, som givetvis vore ett önskemål, låt vara att det ej omedelbart kunde förverkligas. Skulle nu staten medgiva ett pris, som understeg järnvägens realisationsvärde, så låte det emellertid tänka sig, att järnvägens ägare skulle göra sig en vinst, om Kungl. Maj:t framdeles medgäve järnvägens nedläggning. En detta förebyggande bestämmelse kunde måhända vara lämplig.

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

Fullmäktige uttala, att i huvudsak intet syntes vara att erinra mot de i skrivelsen anförda synpunkterna, varjämte fullmäktige framhålla att, därest förändrade anordningar beträffande järnvägarnas framtida ställning ansåges önskvärda, staten utan svårighet kunde åvägabringa detta genom begagnande av den inlösningsrätt, som tillförsäkrats staten i anbudets femte paragraf.

Slutligen anföra fullmäktige:

Vid de förhandlingar, som år 1929 fördes mellan ombud för riksgäldskontoret och Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, uppgjordes även förslag till en förbindelse, som bolaget skulle avgiva och enligt vilken en reglering av såväl Kalmar- som Oskarshamnshavnarnas frakttaxor skulle genomföras. Syftet härmed var att undanröja den förutvarande skarpa och förlustbringande konkurrensen mellan de olika järnvägslinjerna, utan att obehörigt inträng å

endera sidan gjordes i den andras hamn- och handelsintressen. Fullmäktige hava ej ansett sig nu kunna ifrågasätta en dylik detaljerad förbindelse, men hava däremot hos förenämnda järnvägsbolag hemställt om avgivandet av en allmänt hållen förklaring i enahanda riktning. Frågan behandlades vid bolagsstyrelsens sammanträde den 25 februari 1932. Enligt det därvid förda protokollet har såväl bolagets verkställande direktör som dess styrelse gjort vissa uttalanden, av vilka framgår, att bolagets ledning ej har för avsikt att genom taxenedsättningar eller på annat sätt obehörigen gynna Kalmar stad och Mönsterås köping på Oskarshamnsintressets bekostnad.

Berörda protokoll har såvitt nu är i fråga följande lydelse:

» — — — — —

Därjämte anfördes av verkställande direktören:

Det hade kommit till hans kännedom, att farhågor uttalats därför, att Oskarshamns stad, i den händelse det till riksgäldsfullmäktige avgivna anbudet att genom särskilt bolag övertaga nu ifrågavarande järnvägar komme att antagas, skulle komma i ett sämre läge i trafikhänseende än hittills. Verkställande direktören hade emellertid för avsikt att söka verka för reglering av fraktsatserna till utskeppningshamnarna i Kalmar, Mönsterås och Oskarhamn i närgrunda förhållande till verkliga avståndet, så att icke någon av nämnda orter eller hamnar bleve oskäligt gynnad på de andras bekostnad. Därest nedsättningar i fraktaavgifterna komme att beviljas för gods från eller till orterna Kalmar och Mönsterås, borde enligt verkställande direktörens mening under samma förutsättningar och samma villkor nedsättning även lämnas för motsvarande sändningar till eller från Oskarhamn. Därjämte ansåge verkställande direktören lämpligt, att styrelsen ville söka verka för att såväl Mönsterås nya järnvägsaktiebolag som även det bolag, som eventuellt komme att övertaga Oskarhamn—Ruda—Älgshults järnvägar, tillämpade samma principer ifråga om frakterna till och från nämnda platser. Allt detta dock under förutsättning och förbehåll, att Oskarshamns köpmän och industriidkare läte sig angeläget vara att i största möjliga utsträckning begagna sig av järnvägarna för sina transporter och icke betraktade samma järnvägar såsom blott ett slags reservtransportmedel, varav man begagnade sig endast tillfälligtvis eller då snö eller tjällossning hindrade automobiltrafik. Likaså att man icke läte automobilerna ombesörja transporter av högvärdigt gods och läte järnvägarna taga befattning blott med sämre, billigare massgods, såsom sand, kalk, kol, halm o. d.

Efter detta verkställande direktörens anförande förklarade styrelsen, som hade till ögonmärke järnvägarnas affärsmässiga skötsel med tillgodoseende på bästa möjliga sätt av samtliga trafikanters intressen, att styrelsen för sin del anslöte sig till de riktlinjer ifråga om järnvägarnas förvaltning, som av verkställande direktören i hans här ovan relaterade anförande skisserats.

— — — — — »

Med åberopande av det anförda hava fullmäktige hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva att, därest Ruda—Oskarhamns och Ruda—Älgshults järnvägar av riksgäldskontoret inköpas för statens räkning, sagda järnvägar må försälas till Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för en köpeskilling av 200 000 kronor och på de villkor i övrigt, som angivits i bolagets anbud av den 29 februari 1932.

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

Slutligen må här meddelas följande sammanställning, utvisande statens fordran för ifrågavarande statslån den 31 december åren 1929, 1930 och 1931:

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

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

Departementschefen.

Fullmäktige hava liksom år 1930 framlagt ett förslag till samgående med Kalmarbanorna. Det anbud, som härutinnan avgivits av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, innebär visserligen en betydande försämring i förhållande till såväl 1930 som 1931 års förslag. Med den staten vid järnvägarnas försäljning nu erbjudna köpeskillingen av 200 000 kronor — att innestå såsom statslån hos ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för Oskarshamnsbanornas övertagande bildat dotterbolag, förslagsvis benämnt Östra Smålands järnvägsaktiebolag — kommer staten att få vidkännas en kapitalförlust av mer än 2 000 000 kronor mot ej fullt 1 900 000 kronor enligt 1931 års beslut och omkring 1 700 000 kronor enligt 1930 års förslag. Även i fråga om ränte- och amorteringsfrihet äro villkoren oförmånligare nu än enligt 1930 års förslag; ränte- och amorteringsfrihet, som då betingades för tiden till år 1932, skulle nu medgivas för tiden till och med år 1934 eller sålunda under 2 ½ år från tillträdesdagen. Med hänsyn emellertid till de på senare tid alltmer begränsade möjligheterna för en ekonomiskt lönande järnvägstrafik och då någon medverkan till järnvägsdriftens fortsatta uppehållande icke längre torde kunna påräknas från Oskarshamns stad och ej heller från något annat järnvägsföretag, lärer ett överlåtande av de båda banorna på nu ifrågasatta villkor till ett av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag vara den fördelaktigaste lösning av förevarande spörsmål, som numera kan vinnas. Jag anser mig därför böra förordda fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag.

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

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

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

att, därest Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar av riksgäldskontoret övertagas för statens räkning, sagda järnvägar må försälgas till av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag för en köpeskillning av 200 000 kronor och på villkor i övrigt, som av mig i det föregående förordats.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.
