

Nr 220.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag av Östra Värends järnväg; given Stockholms slott den 10 mars 1936.

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.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

I skrivelse den 30 januari 1936 hava fullmäktige i riksgäldskontoret framlagt förslag om försäljning av Östra Värends järnväg till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Till anläggning av nämnda järnväg, som omfattar sträckan Brittatorp—Sävsjöström—Älghultsby, utgick åren 1920—1922 statslån ur allmänna järnvägslånefonden med sammanlagt 1,090,000 kronor. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 5 december 1922. Driftöverskottet blev emellertid så lågt, att järnvägens ägare, Östra Värends järnvägsaktiebolag, icke kunde fullgöra annuiteterna å statslånen. År 1931 försattes bolaget i konkurs, varefter riksgäldskontoret å exekutiv auktion år 1933 inköpte järnvägen för en köpeskillning av 180,000 kronor, i samband varmed statens återstående fordran, i runt tal 1,693,000 kronor, avskrevs. Underhållet och trafikeringen av järnvägen övertogs sedermera från och med den 1 juli 1933 av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag enligt ett av Kungl. Maj:t godkänt arrendeavtal. Detta avtal har i behörig ordning uppsagts av bolaget till upphörande den 31 sistlidne december, men bolaget upprätthåller alltjämt trafiken å banan.

Enligt det nu föreliggande förslaget skulle sistnämnda bolag inköpa järnvägen för en köpeskillning av 204,795 kronor. I denna summa ingå dels förenämnda belopp av 180,000 kronor, dels ock ett belopp av 24,795 kronor, motsvarande av riksgäldskontoret under arrendetiden enligt arrendeavtalet gjorda utlägg. Sistnämnda belopp skall gäldas kontant eller ock skall därå avlämnas skuldförbindelse med säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen, därvid beloppet skall förräntas och inom en tid av 14 år amorteras, med rätt för bolaget att vara befriat från amortering under de fyra första åren. Återstoden av köpeskillningen, 180,000 kronor, skall innestå räntefritt samt återbetalas först i samband med realisation av järnvägen och i den mån försäljningssumman efter avdrag för kostnader i och för försäljning och eventuell avstyckning därtill förslår. Bolaget äger sätta dotterbolag i sitt ställe, därvid bolaget skall teckna borgen för dotterbolagets riktiga fullgörande av de förbindelser, som eljest åvilat bolaget självt.

Vid riksgäldsfullmäktiges förevarande framställning finnes fogad en den 16 januari 1936 dagtecknad promemoria, innefattande resultatet av en av riksgäldssekreteraren *J. Hägglund* och *byråchefen S. Norrman* på fullmäktiges uppdrag verkställd utredning med avseende å träffande av nytt arrendeavtal med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Ur nämnda promemoria torde här, till en början beträffande järnvägen och dess ekonomiska förhållanden, få återgivas följande:

Järnvägen utgår från en punkt, Sevedstorp, norr om Brittatorps station å Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, och ansluter vid Älghultsby till Östra Smålands järnväg Älghultsby—Oskarshamn, vilken numera äges och trafikeras av ett dotterbolag till Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag. Järnvägen har i likhet med nämnda anslutande banor en spårvidd av 0.891 meter. Vid Sävsjöström korsar järnvägen den normalspåriga banan Kalmar—Nybro—Nässjö.

I efterföljande tablå anges enligt den allmänna järnvägsstatistiken inkomster, driftkostnader och driftresultat vid järnvägen för vissa år, därvid må framhållas, att i »driftkostnader» icke ingå vare sig avsättningar till förnyelsefond eller räntor.

Å r	Inkomster av järnvägs- driften	Drift- kostnader	Drift- resultat
	Kronor med avrundning till 1,000-tal		
1923.....	136,000	163,000	— 27,000
1926.....	162,000	132,000	+ 30,000
1929.....	137,000	125,000	+ 12,000
1932.....	83,000	118,000	— 35,000
1933.....	80,000	104,000	— 24,000
1934.....	82,000	102,000	— 20,000

Enligt till 1935 års slut gällande avtal uppbar det arrenderande bolaget järnvägens inkomster och svarade för driftkostnaderna, inkl. viss avsättning till förnyelsefond. Något arrende erlades icke. Härvid hava uppkommit vissa brister, att tackas av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, nämligen för:

	Kronor
år 1933 (senare halvåret)	7,810: 90
» 1934	23,488: 67
» 1935 t. o. m. juli månad.....	17,467: 66

Såsom förut nämnts har riksgäldskontoret, efter av det arrenderande bolaget gjorda framställningar, sett sig föranlåtet att till bolaget utbetala ett belopp av 24,795 kronor, i vilket ingå följande delbelopp:

För växel- och säkerhetsanläggningar:	Kronor	Kronor
år 1933	3,375: —	
» 1934	1,090: —	4,465: —
För flyttning av hus år 1934 kr. 1,700: —, varav återbetalts kr. 200: —		1,500: —
För banans iståndsättande, grusning m. m.:		
år 1934.....	9,415: —	
» 1935.....	9,415: —	18,830: —
	Summa kronor	24,795: —

I förnyelsefonden, vilken tillhör järnvägen, fanns den 31 juli 1935 en behållen tillgång av kronor 10,224:98.

Om förhandlingarna rörande järnvägens framtida drift anföres i promemorian:

Som köpare eller arrendator av järnvägen kunde ifrågakomma ettdera av de järnvägsbolag, vilkas likspåriga banor anslöte till järnvägen vid Brittorp respektive Älghultsby.

Från Östra Smålands järnvägsaktiebolag hade emellertid på gjord förfrågan ingått meddelande, att bolaget ej kunde reflektera på förvärv av ifrågavarande järnväg. Bolaget hade emellertid framhållit den synnerliga vikten även för Östra Smålands järnväg av att tågrörelsen å Östra Väreuds järnväg upprätthölls i minst samma utsträckning som tidigare och betonat önskvärdheten av att berörda järnväg vid en försäljning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag komme att införlivas med denna.

Av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag utsedda förhandlingsmän hade vid förda förhandlingar framhållit, att Östra Väreuds järnvägs bi-

behållande vore av intresse för den järnväg, de representerade, men att någon köpeskilling i egentlig mening icke kunde ställas i utsikt, enär Östra Värend's järnväg ginge med förlust och något bidrag till dess förvärvande icke kunde förväntas från Växjö stad, Växjö—Alvesta järnväg eller Östra Värend's järnvägs trafikområde. Att Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag det oaktat kunde reflektera på järnvägens övertagande berodde därpå, att en nedläggning av densamma skulle medföra dels viss trafikminskning för Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, dels bortfallande av ersättning för trafikering av Brittatorps station samt för vissa andra prestationer.

Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägs indirekta vinster av trafikeringen av Östra Värend's järnväg överstege icke i mera avsevärd grad till trafikeringen hänförliga bokförda förluster. I betraktande härav och då de ekonomiska framtidsutsikterna för Östra Värend's järnväg ställde sig ovisse och järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande måste anses vara ett allmänt intresse, hade riksgäldskontorets förhandlingsmän funnit sig kunna tillstyrka en försäljning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag av Östra Värend's järnväg, under förutsättning att riksgäldskontoret dels erhöle ersättning för under arrendetiden gjorda utlägg, dels tillförsäkrades inbetalning av medel, som kunde komma att inflyta vid eventuell framtida nedläggning av järnvägen eller delvis försäljning av dess in-tecknade fastighet.

Beträffande de av riksgäldskontoret gjorda utläggerna för järnvägens istånd-sättande m. m., 24,795 kronor, hade Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolags styrelse, sedan preliminära förhandlingar slutförts, framställt yrkande, att bolaget vid köp av Östra Värend's järnväg skulle befrias från betalningsskyldighet för nämnda belopp, varvid förutsatts, att bolaget likväl skulle äga övertaga järnvägens i behåll varande förnyelsefond, vid utgången av juli månad 1935 uppgående till omkring 10,225 kronor. Denna framställning ansåge sig riksgäldskontorets förhandlingsmän icke kunna biträda, men de hade — med hänsyn till dels Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolags svaga likvida ställning, dels ock den förbättring efter hand av Östra Värend's järnvägs nettoresultat, varom hopp kunde hysas på grund av planerad övergång till motorvagnsdrift — funnit skäligt, att likvid av sagda 24,795 kronor kunde få göras genom en av köparen utfärdad revers, varvid hypotek skulle lämnas i järnvägsanläggningen och betalningsskyldigheten vara fullgjord inom en tid av fjorton år.

Vid förhandlingarna hade enighet vunnits om framläggande av ett i promemorian intaget förslag till avtal angående försäljning av Östra Värend's järnväg till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Till detta förslag återkommer jag i det följande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sin förevarande framställning till en början i korthet redogjort för innehållet av det med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag år 1933 träffade arrendeavtalet, varigenom bolaget övertog underhållet och trafikeringen av Östra Värend's järnväg.

Enligt detta avtal skulle kostnader för nyanläggningar, nyanskaffningar och förbättringar under arrendetiden, beroende på arbetenas art, antingen bestridas eller förskotteras av det arrenderande bolaget, som ägde rätt att vid arrendeavtalets upphörande av riksgäldskontoret utbekomma vad sålunda förskotterats. Det arrenderande bolaget skulle bestrida driftkostnaderna å järnvägen och äga att i ersättning härför uppbära 94 procent av järnvägens bruttoinkomster. Återstående 6 procent av bruttoinkomsterna skulle i första hand användas för avsättning till förnyelsefond. Arrendeavgift skulle tills vidare icke debiteras.

För fortsatt arrendering av banan hade, fortsätta fullmäktige, Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag uppställt som villkor, bland andra, att föreskriften om avsättning av viss del av bruttoinkomsterna till förnyelsefond skulle slopas, varigenom alltså hela kostnaden för järnvägens vidmakthållande skulle falla på staten såsom ägare, vilka villkor riksgäldskontorets förhandlingsmän ej funnit vara från statens synpunkt godtagbara. I stället hade förberörda förhandlingar om järnvägens försäljning upptagits.

Med förmälan att förhandlingsmännens förutnämnda förslag till försäljning av järnvägen enligt till riksgäldskontoret ingången skrivelse av den 24 januari 1936 med vissa jämkningar godkänts av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolags styrelse lämna fullmäktige följande redogörelse för nämnda förslag och av bolagsstyrelsen påkallade jämkningar däri:

Enligt förslaget skall Östra Värends järnväg jämte tillhörigheter och fordringar, inklusive förnyelsefond, uppgående till omkring 10,225 kronor, försäljas till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag för en köpeskillning av 204,795 kronor. Av köpeskillningen skall förut omförmälda belopp av 24,795 kronor gäldas kontant eller genom av köparen utställd skuldförbindelse, löpande med ränta från och med den 1 januari 1936 och med säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i Östra Värends järnväg. I det senare fallet skall amortering av beloppet vara slutförd inom fjorton år med skyldighet för köparen att påbörja amorteringen först efter fyra år.

Det köpande bolagets mindre goda likviditet har föranlett, att förhandlingsmännen ej ansett sig böra uppställa krav på kontant inbetalning av nu ifrågavarande belopp, ehuru möjlighet till sådan givetvis bör stå köparen öppen. Den ifrågasatta friheten från amorteringsskyldighet under de första åren motiveras av de förhoppningar, man synes hysa på en förbättring av driftresultat å Östra Värends järnväg efter genomförandet av en planerad övergång till motorvagnstrafik. Det köpande bolaget har av Kungl. Maj:t den 1 mars 1935 beviljats lån å 44,900 kronor för anskaffande av en motorvagn, avsedd för Östra Värends järnväg.

Å köpeskillningens återstående belopp, 180,000 kronor — motsvarande det belopp för vilket järnvägen inropats av riksgäldskontoret och något överstigande järnvägens beräknade realisationsvärde, 168,000 kronor — skall det köpande bolaget avlämna skuldförbindelse, löpande utan ränta och med i förslaget angiven inteckningssäkerhet. Betalningsskyldighet skall inträda först i samband med realisation i dess helhet eller till någon del av järnvägen, varvid till riksgäldskontoret skall inbetalas vad vid realisationen inflyter intill skuldförbindelsens belopp. Järnvägsbolagets styrelse har i sin berörda skrivelse hemställt om ett tillägg av innebörd, att från det belopp, som sålunda skall inlevereras, må göras avdrag för kostnader i och för försäljning och eventuell avstyckning.

Enligt förslaget skall vidare det köpande bolaget förbinda sig att, intill dess köpet blivit fullbordat, trafikera Östra Värends järnväg i enlighet med före 1935 års utgång gällande arrendeavtal. Bolagets styrelse har hemställt om ett tillägg till nämnda bestämmelse, innebärande rätt för bolaget att från och med den 1 januari 1936 för bestridande av driftkostnaderna använda inflytande trafikinkomster i deras helhet.

Förslaget innehåller vidare bland annat bestämmelser angående rätt för staten att inlösa Östra Värends järnväg i enlighet med grunder, som i allmänhet tillämpas vid regleringar av järnvägsbolags statslån, samt angående rätt för det köpande bolaget att i sitt ställe sätta ett för ändamålet bildat dotterbolag och att till sådant bolag överlåta äganderätten och trafikeringen av järnvägen.

Järnvägsbolagets styrelse har vidare hemställt om ytterligare två tillägg till avtalsförslaget, det ena stadgande skyldighet för ägaren till Östra Värends järnväg att, så länge trafiken å järnvägen uppehålles, ställa sig till efterrättelse de föreskrifter i fråga om trafikeringen, som kunna komma att av Kungl. Maj:t meddelas, och det andra innehållande föreskrift, att de handlingar och kartor, som erfordras för lagfart för köparen å Östra Värends järnväg, skola tillhandahållas av säljaren, men med skyldighet för köparen att bekosta dylik lagfart.

Under erinran om att fullmäktige på grund av arrendekontraktet nödgats att för järnvägens vidmakthållande tillhandahålla järnvägsbolaget medel till belopp av inemot 25,000 kronor, anföra fullmäktige, att de vid sådant förhållande och med hänsyn till vad förhandlingsmännen meddelat angående järnvägsbolagets inställning till ett eventuellt nytt arrendekontrakt ansåge vidare utarrendering av Östra Värends järnväg ej böra ifrågakomma. En försäljning av järnvägen måste därför enligt fullmäktiges mening i nuvarande läge anses vara den naturliga och lämpliga utvägen, då det givetvis ej kunde ifrågasättas, att statens järnvägar skulle omhändertaga driften å järnvägen, och då denna ej utan tvingande skäl torde böra nedläggas. I anslutning härtill anföra riksgäldsfullmäktige:

Såsom förhandlingsmännen i sin promemoria påvisat, har driften å Östra Värends järnväg hittills visat ett dåligt resultat, och detta särskilt under de senare åren, då avsevärda rena driftförluster uppkommit. Vid sådant förhållande och med stöd därjämte av de skäl, förhandlingsmännen anfört för tillstyrkande av det framlagda förslaget till järnvägens försäljning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, finna fullmäktige detta förslag vara för staten godtagbart. Fullmäktige anse sig kunna förutsätta, att järnvägsbolaget, ehuru dess ekonomiska ställning ej är särdeles stark, skall bliva i stånd att i föreskriven ordning återbetala vad riksgäldskontoret utbetalat för järnvägen under arrendetiden, även om man ej synes kunna räkna med, att detta kan ske på en gång vid köpets fullbordande. Det hade visserligen varit önskvärt, att någon ytterligare säkerhet för återbetalningen utöver in-teckning i järnvägen kunnat ställas, men, då detta uppgivits ej kunna ske, synes fullmäktige denna omständighet ej böra föranleda förslaget förkastande, vilket efter allt att döma skulle medföra, att järnvägen måste nedläggas.

Östra Värends järnväg är i riksgäldskontorets räkenskaper bokförd som en tillgång med belopp av 180,000 kronor, varemot den överskjutande delen av det för järnvägens anläggning utlämnade statslånet avskrivits. Det föreliggande förslaget antagande skulle sålunda ej medföra något behov av ytterligare avskrivning, enär nämnda belopp skulle kvarstå som en fordran hos det köpande järnvägsbolaget, ehuru den ej skulle kunna göras gällande annat än i samband med en realisation av järnvägen.

De av järnvägsbolagets styrelse föreslagna, i det föregående omförmälda tilläggen till avtalsförslaget hade ej givit fullmäktige anledning till någon erinran. Lydelsen av det i enlighet härmed ändrade förslaget till försäljningsavtal framginge av en vid fullmäktiges skrivelse fogad bilaga.

Riksgäldsfullmäktige hemställa, att Kungl. Maj:t ville för den nu församlade riksdagen framlägga förslag om försäljning av Östra Värends järnväg till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag i enlighet med förhandlingsmännens förslag med däri av järnvägsbolaget yrkade tillägg.

I utlåtande den 3 mars 1936 har 1932 års järnvägsekonomiutredning till en början i fråga om Östra Väreuds järnvägs trafikförhållanden anfört:

Ifrågavarande järnväg tillkom på sin tid främst i syfte att sätta nordöstra delen av Kronobergs län i förbindelse med länets administrativa och kommersiella centrum Växjö. Av järnvägsgeografiska och kostnadsskäl erhöi den emellertid sin slutpunkt åt Växjöhället vid Brittatorps station å Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, 25 kilometer norr om staden. Trafik söderifrån till och söderut från järnvägen är på grund härav i hög grad beroende av de dispositioner, som av sistnämnda järnväg vidtagas för dess framförande över bandelen Brittatorp—Växjö. Denna trafik utgör en mycket betydande del, såsom framgår av följande uppgifter för år 1934:

	Antal resande	Ton stycke gods	Ton vagns- last gods
Hela trafiken å Östra Väreuds järnväg....	19,340	2,000	13,920
Härav:			
Lokaltrafik	43·3 %	1·5 %	1·5 %
Samtrafik till och från järnvägen:			
Via Brittatorp (Växjö)	31·9 »	18·3 »	42·6 »
» Sävsjöström	8·7 »	28·6 »	21·7 »
» Älghultsby	4·6 »	1·3 »	3·7 »
Samtrafik transit järnvägen:			
Växjö (Brittatorp)—Älghultsby.....	7·1 »	28·7 »	13·3 »
» » —Sävsjöström	3·2 »	—	—
Sävsjöström—Älghultsby.....	1·2 »	21·6 »	17·2 »

Ett överlåtande av järnvägen i fråga till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag syntes vid angivna förhållanden i och för sig vara en naturlig utväg, under förutsättning att dess fortbestånd ansåges böra tryggas.

Om de föreslagna villkoren för en dylik överlåtelse anför järnvägsekonomiutredningen:

Järnvägsekonomiutredningen hade av hänsyn till det dåliga ekonomiska resultat, som Östra Väreuds järnvägs drift hittills lämnat, icke funnit anledning till erinran vare sig mot den i avtalet stadgade köpeskillingen, 204,795 kronor, eller mot sättet för gäldande av densamma. Det hade givetvis på grund av köpandebolagets mindre goda affärsställning varit önskvärt att erhålla ytterligare borgen för betalningen av beloppet 24,795 kronor, men med hänsyn till det relativt ringa belopp, varom fråga vore, ävensom till Östra Väreuds järnvägs svaga affärsresultat, ansåges sig utredningen icke böra framställa något yrkande i berörda hänseende.

Däremot hyste utredningen starka betänkligheter angående lämpligheten av att i fortsättningen driva järnvägen i fråga genom ett för ändamålet bildat dotterbolag. Syftet härmed vore, enligt vad utredningen inhämtat, dels att kunna bibehålla nuvarande zongräns samt nu utgående övergångsavgifter vid Brittatorp ävensom den särskilda banavgift av 10 öre per 100 kilogram, som uttoges i godstrafik å Östra Väreuds järnväg, dels att undgå den merkostnad, som eljest skulle följa av att Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg tillhörde en i lönehänseende något bättre ställd bangrupp än Östra Väreuds järnväg. Det hade från bolagets sida uppgivits, att en fullständig sammanslagning av järnvägarna skulle betyda en inkomstminskning av cirka 14,000 kronor och en utgiftsökning av omkring 6,000 kronor eller alltså i allt en kalkulatorisk nettointkomstminskning av i runt tal 20,000 kronor per år, och att trafikeringen av Östra Väreuds järnväg i allt fall, d. v. s. även om järnvägen drevs som ett i taxe- och lönehänseende fristående företag, medförde så stor

förlust, att denna tillsammans med övriga bolaget därigenom åsamkade kostnader vore större än summan av de bandelen Brittatörp—Växjö av trafik till och från järnvägen tillförda inkomsterna och de utgifter, som vid ett nedläggande av Östra Värends järnväg skulle få bäras av bolaget i stället för att som nu debiteras sistnämnda järnväg. Bolaget hade med andra ord gjort gällande, att trafikeringen av Östra Värends järnväg under alla förhållanden innebure en uppföring, och att denna vid en fullständig sammanslagning skulle komma att ytterligare ökas med nyss angivna belopp.

I vad bolagets sålunda framförda erinringar mot ett fullständigt införlivande gällde verkningarna därav på utgiftssidan kunde ekonomiutredningen i viss mån erkänna deras berättigande. Av de bägge tänkbara utvägar — järnvägens nedläggande eller överlåtande till någon av de angränsande likspåriga järnvägarna — mellan vilka det nu gällde att träffa ett val, finge nämligen den senare för personalens del anses så tillfredsställande som under förhandenvarande förhållanden rimligen kunde begäras, även om järnvägen i lönehänseende bibehölles i samma bangrupp som den, till vilken den för närvarande hörde. För personalen bereddes i varje fall fortsatt anställning, och ekonomiutredningen förmodade, att vissa möjligheter därjämte borde öppna sig för en framtida överflyttning till moderföretaget i mån av där uppkommande vakanser. Utredningens betänkligheter gällde alltså närmast det förhållandet, att med ett dotterbolag skulle komma att på obestämd tid konserveras ett taxsystem, som i ej ringa grad syntes vara anledning till, att Östra Värends järnvägs samhällsnytta och konkurrenskraft för närvarande vore så ringa och att en stor del av järnvägens naturliga uppgifter syntes hava övertagits av den motoriserade landsvägstrafiken.

Till belysande av järnvägens och en del andra med denna i viss mån jämförbara järnvägars trafikfrekvens m. m. har järnvägsekonomiutredningen meddelat följande uppgifter för år 1934:

J ä r n v ä g	Inkomst per dag och bankm. Kronor	Person- km pr tågkm	Person- km pr bankm	Tonkm pr bankm
Östra Värends	5·31	4·1	9,100	8,700
Växjö—Åseda—Hultsfreds	13·82	12·2	35,800	28,400
Östra Smålands	6·54	5·4	12,700	11,100
Mönsterås	5·32	5·0	12,200	9,500
Kalmar—Torsås	23·45	18·5	70,500	35,400
Kalmar—Berga	21·01	14·3	56,900	47,300
Falkenbergs	6·28	6·1	13,600	8,700
Östra Blekinge	11·54	11·0	23,900	20,100
Växjö—Tingsryds	16·46	17·8	55,700	30,300
Varberg—Åtrans	9·18	9·6	23,000	20,600

I anslutning härtill anför järnvägsekonomiutredningen:

Att bibehålla ifrågavarande järnväg enbart av hänsyn till en trafik av nyss angivna obetydliga storleksordning kan enligt ekonomiutredningens mening knappast anses ändamålsenligt, detta så mycket mindre om det förhåller sig så som från köpandebolagets sida gjorts gällande, nämligen att Östra Värends järnvägs drivande trots den trafik, som därigenom tillföres bolagets järnväg, snarast medför en börda. I betraktande av järnvägens ringa längd och ännu återstående trafik ävensom det berörda trafikområdets struktur synes tvärtom mest rationellt att helt nedlägga densamma och frigöra det i anläggningen bundna kapitalet för annat mera samhällsnyttigt ändamål. För persontrafi-

kens del bör en sådan åtgärd ej vålla nämnvärda olägenheter, då Karlskrona—Växjö järnväg, vilken förvaltas gemensamt med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg och övriga från Växjö utgående banor, redan driver en omnibuslinje genom en stor del av Östra Värends järnvägs trafikområde, vilken linje vid ett nedläggande av järnvägen lämpligen kan utsträckas ända fram till Älg-hultsby. Den obetydliga godstrafiken torde kunna övertagas av angränsande järnvägar och tillgängliga lastbilar.

Skulle järnvägens fortbestånd tryggas, anför järnvägsekonomiutredningen vidare, syntes sålunda angeläget, att så skedde under former, som kunde väntas stärka dess betydelse som transportorgan och därmed även dess trafik. Här om anföres i fortsättningen bland annat:

Det kunde framhållas, att järnvägens nuvarande ringa trafik icke enbart vore en följd av de hittillsvarande höga rese- och fraktavgifterna utan även i viss mån vore att tillskriva de mindre goda förbindelserna mellan järnvägens eget trafikområde och Växjö. Den av förenämnda omnibuslinje föranledda trafikavledningen syntes sålunda till icke oväsentlig del vara beroende på den i regel långa tiden för resor mellan järnvägens stationer och Växjö till följd av långa uppehåll mellan tågen i Brittatorp. Även om en förbättring därutinnan genomfördes, syntes borttagandet av nuvarande taxegräns i Brittatorp i alla händelser vara en än viktigare åtgärd för hävdande av järnvägens naturliga uppgift och stärkande av dess konkurrenskraft.

Härigenom skulle exempelvis priset för en enkel biljett III klass Lenhovda—Växjö nedbringas från 3 kronor 20 öre till 2 kronor 80 öre. Beträffande gods- trafikerna skulle vinnas en reducering av i samtrafikfrakterna ingående ban- och övergångsavgifter, de senare uppgående till 8—12 öre per 100 kilogram och övergångsstation, vilka avgifter utgjorde en förhållandevis mycket stor andel av hela den utgående frakten.

Även om man hade anledning förmoda, att berörda järnvägar genom individuella nedsättningar sökte såvitt möjligt neutralisera verkningarna av nämnda avgiftsfördryrande faktorer, så måste dessa i varje fall framstå som ett betydande handikap, och ett borttagande av taxegränsen i Brittatorp framstode därför som en nödvändighet. Ekonomiutredningen hyste för sin del den uppfattningen, att så borde kunna ske utan åsidosättande av de företags- ekonomiska synpunkterna, då åtgärden utan tvivel komme att tillföra berörda järnvägar ny trafik, särskilt om tågförbindelserna dessutom bleve ordnade på ett mera ändamålsenligt sätt.

Järnvägsekonomiutredningen, som i övrigt icke haft något att erinra mot det föreliggande förslaget, har med stöd av det anförda föreslagit, att för den nu ifrågasatta försäljningens godkännande skulle uppställas det villkoret, att Östra Värends järnväg i varje fall i taxehänseende helt sammansloges med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. För den händelse bolaget icke befunnas villigt att förvärva järnvägen på nämnda villkor, har utredningen ansett starka skäl föreligga för ett beslut rörande densamma nedläggande snarast möjligt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 7 mars 1935 för sin del funnit det mest önskvärt, att ifrågavarande försäljning skedde under det av järnvägsekonomiutredningen föreslagna villkoret, men har tillika anført, att, om detta ej skulle låta sig genomföra, en försäljning även utan detta villkor syntes vara att föredraga framför affärens omintetgörande.

Departement-
schefen.

Innan Östra Värends järnvägsaktiebolag i mars 1931 försattes i konkurs hade med intressenterna i de till bolagets järnväg anslutande Oskarshamnsbanorna och Växjöbanorna förts långvariga förhandlingar angående järnvägens införlivande med ettdera av dessa bankkomplex. För dessa förhandlingar lämnas en närmare redogörelse i den till 1932 års riksdag av riksdagens revisorer avgivna berättelsen om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1930—30 juni 1931 m. m. (sid. 136 ff.). Såsom av nämnda redogörelse framgår blev resultatet av förhandlingarna negativt. Under desamma hade visserligen Växjö stad, som ägde betydande intressen i Växjöbanorna, erbjudit sig att med visst belopp inlösa statens fordran hos Östra Värends järnvägsaktiebolag i syfte att därefter bibehålla järnvägen såsom självständigt företag, men detta erbjudande förföll under förhandlingarnas fortsatta gång.

Alltsedan riksgäldskontoret, efter det förenämnda järnvägsaktiebolag försatts i konkurs, år 1933 inköpte järnvägen å exekutiv auktion, har densamma varit utarrenderad till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Bolaget har emellertid uppsagt arrendeavtalet till upphörande med ingången av innevarande år. På grund av den sålunda inträdda situationen hava nya förhandlingar upptagits om järnvägens framtida trafikering.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, att Östra Smålands järnvägsaktiebolag, vars järnväg utgör förbindelse mellan Oskarshamn och Östra Värends järnvägs slutpunkt i Älghultsby, icke önskar förvärva sistnämnda järnväg.

Vid sådant förhållande hava — under förutsättning att järnvägen icke skall nedläggas — endast två utvägar ansetts återstå, nämligen antingen att fortsättningsvis utarrendera järnvägen till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag eller att försälja densamma till nämnda bolag.

På sätt riksgäldsfullmäktige framhållit har emellertid sistnämnda bolag uppställt sådana villkor för ett arrendeavtal — bland annat att staten skulle påtaga sig alla kostnader för järnvägens vidmakthållande — att denna utväg synes oframkomlig. På grund härav torde till övervägande återstå allenast en försäljning av järnvägen eller dess nedläggande.

Ehuru, såsom järnvägsekonomiutredningen visat, trafikmängden å järnvägen är relativt obetydlig, synes dock med hänsyn till ortens och de anslutande järnvägarnas intressen ett nedläggande av järnvägen böra komma under övervägande endast därest från statens synpunkt godtagbara försäljningsvillkor icke kunna erhållas.

Det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda, av järnvägsekonomiutredningen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak tillstyrkta förslaget till försäljning av järnvägen innebär i stort sett följande. Järnvägen skall överlätas till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, som dock äger sätta ett dotterbolag i sitt ställe. Den föreslagna köpeskillingen uppgår till 204,795 kronor, motsvarande dels vad riksgäldskontoret vid inköpet av banan erlagt för densamma, 180,000 kronor, och dels av riksgäldskontoret havda utlägg till belopp av 24,795 kronor för järnvägens vidmakt-

hållande. Beloppet 180,000 kronor skall innestå såsom en riksgäldskontorets fordran, att erläggas först därest järnvägen framdeles skulle komma att realiseras. Det andra delbeloppet av köpeskillingen, 24,795 kronor, skall gäldas kontant eller ock jämte ränta därå betalas under loppet av 14 år, dock att köparen skall vara befriad från amortering under de fyra första åren. Till säkerhet för fullgörandet av betalningen av innestående belopp skall riksgäldskontoret erhålla in-teckningar i järnvägen med bästa förmånsrätt ävensom, därest ett dotterbolag övertager järnvägen, borgen av Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Vid realisation av järnvägen eller del därav skall till riksgäldskontoret inbetalas vad vid realisationen inflyter intill belopp, motsvarande riksgäldskontorets in-tecknade fordran, dock med avdrag för kostnader i och för försäljning och eventuell avstyckning. Staten skall äga inlösa järnvägen för ett belopp, motsvarande den vid riksgäldskontorets försäljning av järnvägen avtalade köpeskillingen, ökad med de belopp, som framdeles kunna bindas i anläggningen, men minskad med behöriga avdrag på grund av realisering samt slitning och annan teknisk värde-minskning.

Järnvägsekonomiutredningen — som med hänsyn till önskvärdheten av ett förenklat taxsystem uttalat betänkligheter mot medgivande för järnvägsaktiebolaget att överlåta Östra Väreuds järnväg å ett för ändamålet bildat dotterbolag — har för sin del föreslagit det ytterligare villkoret för försäljningen, att Östra Väreuds järnväg i varje fall i taxehänseende helt samman-slås med Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg, varigenom de nuvarande ban- och överföringsavgifterna vid den för järnvägarna gemensamma stationen Brittatorp skulle bortfalla. Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har funnit detta villkor önskvärt, ehuru styrelsen ansett avgörande betydelse icke böra tillmätas detsamma.

Vad till en början beträffar köpeskillingen för järnvägen, 204,795 kronor, vill jag erinra om att banans realisationsvärde enligt riksgäldskontoret uppskattats till allenast 168,000 kronor. Vid en framdeles inträffande realisation av järnvägen kan därför det då i varje fall innestående beloppet å 180,000 kronor, motsvarande det värde, vartill järnvägen såsom tillgång bokförts hos riksgäldskontoret, måhända komma att icke helt vinna täckning. Däremot synas utsikter finnas att under de närmaste fjorton åren återfå riksgäldskontorets förberörda utlägg å sammanlagt 24,795 kronor. Då här-till kommer, att en utarrendering av järnvägen, som icke har något egentligt affärsvärde, icke synes kunna medföra ett från statens synpunkt bättre ekonomiskt resultat, och försäljningen skulle innebära, att järnvägen definitivt överlåtes å det järnvägsföretag, med vilket den torde få anses hava sitt när-maste samband, synas goda skäl tala för den föreslagna försäljningen.

Då jag ej heller i övrigt funnit anledning till erinran mot de av riksgäldskontoret föreslagna köpevillkoren, vilka godkänts av styrelsen för Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, anser jag det föreliggande förslaget böra vara godtagbart även från statens synpunkt.

Vad beträffar det av järnvägsekonomiutredningen förordade villkoret för

försäljningen skulle en sammanslagning av banorna i taxehänseende, särskilt vid en samtidig förbättring av tågförbindelserna, otvivelaktigt medföra betydande fördelar för trafikanterna och därmed också kunna antagas verka höjande på trafikfrekvensen. Huruvida härigenom skulle kunna kompenseras den försämring av driftresultatet med omkring 20,000 kronor, som — frånsett nyss nämnda omständigheter — beräknats uppstå vid en dylik sammanslagning, är ett svårbedömligt spörsmål. Då utfallet av den ifrågasatta taxeåtgärden är av väsentlig betydelse för järnvägarnas redan nu svaga ekonomiska ställning är jag icke i sakens nuvarande läge beredd att taga slutlig ståndpunkt till detta spörsmål.

I betraktande av att nyss omförmälda taxeåtgärd ytterst gäller mera ortens än statens intressen torde hinder icke böra möta att redan nu underställa riksdagen frågan om järnvägens försäljning.

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

att Östra Värends järnväg må försäljas till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägsaktiebolag för en köpeskilling av 204,795 kronor och på villkor i övrigt, som Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med vad i det föregående anförts finner gott fastställa.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.