

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 8 februari 1929 kl. 12 m.

Utlåtande, angående verkställd granskning av riksgäldskontorets styrelse och förvaltning.

Sedan bankoutskottet tagit kännedom om den av riksdagens år 1928 församlade revisorer avgivna berättelsen om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1927—30 juni 1928 samt genomläst de protokoll, som blivit förda hos fullmäktige i riksgäldskontoret från och med den 10 januari 1928, intill vilken dag ansvarsfrihet tillerkänts fullmäktige för deras i protokollen antecknade beslut och åtgärder, till och med den 9 januari 1929, får utskottet nu meddela yttrande i anledning av berörda, sålunda verkställda granskning.

1:o.

I likhet med vad under de senaste åren ägt rum hava revisorerna i sin ovannämnda berättelse (sid. 91—241) lämnat redogörelser för vissa enskilda med statslån understödda järnvägsaktiebolag.

Ang. enskilda, med statslån understödda järnvägsaktiebolag.

Av dessa redogörelser framgår, bland annat, att icke mindre än 19 bolag under år 1927 underlåtit att verkställa stadgad räntelikvid och kapitalavbetalning å sina lån från staten. Bland dessa hava 5 bolag, nämligen Uddevalla—Lelångens, Norra Södermanlands, Östra Blekinge, Sala—Gysinge—Gävle nya och Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag, efter särskilda medgivanden av riksdagen, fått förfallen skuld å sina statslån kapitaliserad till nya lån.

Av den å sid. 238—239 intagna sammanställningen framgår vidare, att det sammanlagda beloppet av statens utestående förfallna fordringar för lån från allmänna järnväglånefonden och bibanelånefonden under budgetåret 1927—1928 ökats från 8 312 439 kronor 23 öre till 8 756 007 kronor 82 öre eller med 443 568 kronor 59 öre.

I överensstämmelse med vad som skett under flera föregående år har på fullmäktiges föranstaltande granskning genom särskilt utsedda granskningsmän verkställts av åtskilliga utav här ifrågavarande järnvägsbolag, och pågår för närvarande utredning rörande vissa av dessa bolag. I flera fall hava till följd av dessa granskningar och utredningar vederbörande bolag vidtagit åtgärder i syfte att förbättra järnvägens ekonomiska ställning. I andra fall åter har det visat sig nödvändigt, att en mera genomgripande

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 8 saml. 5 häft. (Nr 5.)

konsolidering genomfördes, med anledning varav framställningar gjorts hos Kungl. Maj:t, avseende reglering av bolagens skuldförhållanden till staten **huvudsakligen genom större eller mindre avskrivningar av bolagets skuld.** Förslag i sådant syfte godkändes av 1928 års riksdag beträffande Mellersta Östergötlands och Falkenbergs järnvägsaktiebolag. Enligt vad utskottet inhämtat lära förslag till innevarande års riksdag vara att förvänta i avseende å ytterligare några järnvägsaktiebolag.

Bland de i revisorernas berättelse omförmälda bolagen hava två, nämligen Lidköping—Kållands och Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag, trätt i likvidation. Beträffande förstnämnda järnvägsbolag meddela revisorerna, att järnvägen Lidköping—Tun, som av riksgäldskontoret i april 1927 inropats på exekutiv auktion för statsverkets räkning, med tillhörande materiel m. m., enligt medgivande av 1928 års riksdag försålts till enskilda järnvägsföretag för sammanlagt 95 900 kronor. Trafikeringen av järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge ombesörjes enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande alltsedan den 1 september 1926 av statens järnvägar. Likvidatorerna hava för avsikt att, såvitt ej järnvägens uppgående i en angränsande bana kan genomföras, så snart förhållandena medgiva söka bilda ett nytt bolag i orten för övertagande av järnvägen.

Ang.
Uddevalla
—Lelångens
järnvägs-
aktiebolags
statslån.

I ovan omförmälda redogörelse för vissa enskilda med statslån understödda järnvägsaktiebolag hava revisorerna beträffande Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag framställt anmärkning mot det sätt, på vilket nämnda bolag fullgjort sin betalningsskyldighet till staten. Revisorerna anföra i avseende härå följande (sid. 110—113):

»Såsom revisorerna meddelade i sin år 1925 avgivna berättelse, sid. 112, medgav nämnda års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, att järnvägsbolagets skuld för statslånet å ursprungligen 1 247 000 kronor — vilken skuld vid 1924 års slut uppgick till 1 622 490 kronor 97 öre, varav 567 182 kronor 2 öre voro till betalning förfallna — finge, räknat från och med den 1 januari 1925, regleras på sådant sätt, att därav bildades tre särskilda lån, nämligen dels ett lån å 978 764 kronor 91 öre, motsvarande den 31 december 1924 icke förfallet kapital jämte anståndsränta, den senare beräknad till sitt dåvarande värde, dels ock två lån å 268 235 kronor 9 öre och 309 520 kronor 10 öre, tillhoppa utgörande samma dag förfallna kapital- och räntebelopp. De två förstnämnda lånen, som skulle förräntas och amorteras med annuiteter av 5,4 procent, varav resp. 4,5 och 5 procent utgörande ränta, låge inom av riksgäldskontoret innehavd inteckningssäkerhet med bästa förmånsrätt å 1 247 000 kronor. Säkerheten för det sistnämnda lånet, som jämväl skulle återbetalas med annuitet av 5,4 procent, varav 5 procent ränta, skulle utgöras av inteckning i bolagets järnväg med förmånsrätt efter inteckningar å tillhoppa 1 497 000 kronor. Ett kortfristigt banklån, vars hypotek utgjordes av mellanliggande inteckningar å 250 000 kronor, skulle ersättas med ett amorteringslån, utöver inteckningssäkerheten försett med borgen av Uddevalla stad av beskaffenhet att kunna godkännas av riksgäldsfullmäk-

tige. Inteckningarna för de två förstnämnda statslånen skulle, till den del avbetalningar å dessa ägde rum, utgöra säkerhet även för lånet å 309 520 kronor 10 öre, varjämte det åläge bolaget att ytterligare såsom hypotek för sistnämnda lån till riksgäldskontoret avlämna inteckningarna för lånet å 250 000 kronor i den mån de bleve frigjorda.

Reglering av bolagets skuldförhållande till staten har sedermera ägt rum i enlighet med ovanstående grunder. Ovannämnda banklån har med riksgäldsfullmäktiges medgivande blivit utbytt mot ett tjuguarigt amorteringslån å 250 000 kronor i enskilda järnvägarnas pensionskassa, försett med borgen av Uddevalla stad. Annuiteterna å detta lån förfalla till betalning med 10 169 kronor 84 öre varje den 15 maj och 15 november.

Annuiteterna för åren 1925 och 1926 å bolagets tre statslån hava sedermera, ehuru delvis långt efter förfalldagen den 31 december, blivit erlagda. Någon inbetalning å 1927 års annuiteter har däremot ännu ej ägt rum. Bolagets sammanlagda skuld för statslånen utgjorde vid 1927 års utgång 1 605 652 kronor 99 öre, varav 84 052 kronor voro förfallna till betalning.

Då bolaget inbetalat annuiteterna för åren 1925—1927 å lånet hos ovan nämnda pensionskassa utan att taga den för lånet tecknade borgen i anspråk, avlät riksgäldskontoret i november 1927 en skrivelse till bolaget med förklaring att riksgäldsfullmäktige, som saknade bemyndigande att medgiva undantag från bolagets skyldighet att erlægga betalning för sina skulder i den ordning, vari desamma ägde förmånsrätt, förväntade, att bolaget för framtiden ej av egna medel måtte betala annuiteten å lånet hos pensionskassan, därest ej annuiteterna å de båda statslån, till säkerhet för vilka lämnats inteckningar med förmånsrätt framför de av pensionskassan innehavda inteckningarna, kunde behörigen gäldas.

Till svar å en från riksgäldskontoret i november 1928 avlåten skrivelse med erinran om bolagets betalningsskyldighet har bolaget i skrivelse av den 20 i samma månad meddelat i huvudsak följande.

Bolaget hade av egna medel betalt den 15 sistlidna maj förfallen inbetalning å lånet hos enskilda järnvägarnas pensionskassa, vilket dock ej skedde förrän i juni och juli. Någon inbetalning av det den 15 november förfallna beloppet hade ännu ej skett, och det såge ut som om bolaget ej skulle kunna göra detta före årets slut, varför anmälan om saken antagligen finge göras hos stadsfullmäktige i Uddevalla. Det vore bolaget likaledes omöjligt att kunna före årets slut inbetala något å bolagets statslån. Orsakerna därtill vore, dels att Dal—Västra Värmlands järnväg, sedan den till hela sin längd öppnades för allmän trafik den 1 sistlidna mars, ytterligare tagit ifrån bolaget en del trafik, som bolaget förut förmedlat över Bengtsfors till och från trakterna omkring sjöarna Lelången samt västra och östra Silen, dels ock att pappersindustrierna i Billingsfors och Bengtsfors under de tre första månaderna av året på grund av lönekonflikter stått stilla, orsakande bolaget en minskning i trafikinkomster av cirka 40 000 kronor.

Visserligen hade Dal—Västra Värmlands järnväg sedan den öppnats för fullständig trafik tillfört bolaget en del gods från sin övre del, men detta vore så försvinnande litet mot vad den tagit ifrån bolaget, att bolagets inkomster låge betydligt under i synnerhet 1926 års siffror. Trafikinkomsterna hade för tiden januari—september utgjort år 1926 608 027 kronor, år 1927 516 368 kronor och år 1928 473 837 kronor. Minskningen från 1926 till 1928 utgjorde alltså 135 000 kronor, varav cirka 90 000 kronor kunde hänföras till minskning genom Dal—Västra Värmlands järnvägs tillkomst.

Visserligen hade Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag gjort allt för att minska utgifterna, men då bana, hus och materiel krävde sitt underhåll samt ordinarie tågfrekvensen, med hänsyn till konkurrens dels med förenämnda järnväg, dels med bilar och bussar, icke kunnat minskas, hade det icke varit möjligt få ned utgifterna i samma grad som inkomsterna minskats.

Trafikomkostnaderna hade för tiden januari—september utgjort under år 1926 526 306 kronor, år 1927 479 510 kronor och år 1928 451 500 kronor.

Det framginge därav tydligt, att, om bolaget fått hava sitt trafikområde i fred, bolaget mycket väl skulle under dessa år hava kunnat fullgöra sina förbindelser till långivarna. Det måste då kännas ganska bittert för Uddevalla stad, som offrat 400 000 kronor på järnvägens tillkomst, utan att hava på de senaste 20 åren fått någon ränta på detta belopp, att nödgas offra ytterligare belopp för att hålla staten skadeslös för ränta och amortering å ett belopp av 250 000 kronor.

Järnvägen hade varit till en ofantlig nytta ännu mera för det fattiga Dalsland samt även för en del av sydvästra Värmland än för Uddevalla. När så Uddevalla stad i förening med innebyggarna i sydvästra Värmland ville bygga en naturlig fortsättningsled på järnvägen och med ett bidrag från statsverket av cirka 4½ miljoner kronor, vilkas förräntning genom överenskommelse med Uddevalla—Lelångens järnvägsbolag varit tämligen säker, hindrades detta av vissa statens organ. Statsmakterna hade sedan för att tillgodose samma trakter med järnväg offrat icke mindre än 11 miljoner kronor, å vilka ränta säkerligen aldrig kunde påräknas. Sorgligt nog såge det ut, som om denna statens järnvägspolitik skulle åstadkomma, att staten även ginge förlustig ränta å det relativt obetydliga belopp, som försträcks för Uddevalla—Lelångens järnväg. Men allra sorgligast tedde sig denna politik för Uddevalla stad, som icke blott förlorat ett gott uppland, utan även riskerade att, utom förut gjorda kapitalutlägg, även få förränta och amortera ifrågavarande lån hos pensionskassan.

Revisorerernas
uttalande.

Vid övervägande av vad sålunda förekommit hava revisorerna, särskilt i betraktande av riksgäldsfullmäktiges ovan omförmälda skrivelse till bolaget i november 1927, ej kunnat undgå att finna anmärkningsvärt, att bolaget av egna medel verkställt den 15 maj innevarande år förfallen inbetalning å bolagets förenämnda lån å 250 000 kronor hos enskilda järnvägarnas pensionskassa, oaktat bolaget ej erlagt 1927 års annuitet å bolagets två statslån å ursprungligen 978 764 kronor 91 öre och 268 235 kronor 9 öre, till säkerhet för vilka lån riksgäldskontoret innehar inteckning i bolagets järnväg med bättre förmånsrätt än de inteckningar, som äro pantsatta för lånet hos berörda pensionskassa.»

I en med anledning av revisorernas uttalande den 4 januari 1929 dagtecknad, till riksdagen avlåten och till utskottet överlämnad skrivelse hava fullmäktige i riksgäldskontoret, jämte det fullmäktige överlämnat från bolaget i skrivelse den 29 december 1928 avgivet infordrat yttrande över revisorernas uttalande, för egen del i ämnet anfört följande:

Fullmäktige. »Såsom revisorerna meddelat, hava fullmäktige redan under november 1927 i en till bolaget då avlåten skrivelse angivit sin uppfattning rörande det sätt, varpå bolagets överskottsmedel borde disponeras. Fullmäktige erinrade i denna skrivelse, att betalning å bolagets skulder borde erläggas i den ordning, vari desamma på grund av inteckning ägde förmånsrätt. Då det lån, bolaget erhållit från Enskilda järnvägarnas pensionskassa, i detta avseende

ägede sämre rätt än ovannämnda två statslån, förväntade fullmäktige, att bolaget för framtiden ej måtte av egna medel betala annuiteten å lånet hos pensionskassan, därest ej annuiteterna å berörda två lån kunde behörigen gäldas. I skrivelsen framhålles visserligen ej med uttryckliga ord, att bolaget under nyss angivna förutsättning borde taga i anspråk den borgen, Uddevalla stad ingått för lånet hos pensionskassan. Av skrivelsens avfattning framgår emellertid med erforderlig tydlighet, att detta varit avsikten, och dess innebörd har ock så uppfattats av järnvägsbolaget.

Bolaget, som sålunda på ett otvetydigt sätt erhållit anvisningar om, huru dess tillgängliga medel i enlighet med förberörda skuldreglering borde disponeras, har emellertid ej ställt sig desamma till efterrättelse, utan i stället även i fortsättningen använt sina överskottsmedel till gäldande av annuitet å förenämnda enskilda lån, under det att likviderna å de ifrågavarande båda statslånen däremot försummats. Någon hänvändelse till Uddevalla stad att på grund av den borgen, staden ingått, erlægga annuiteterna å lånet hos pensionskassan har, så vitt fullmäktige hava sig bekant, icke av järnvägsbolaget blivit gjord.

Med anledning av vad bolaget i sin berörda skrivelse anfört vilja fullmäktige framhålla, att frågan om Uddevalla stads skyldighet att infria sin borgen måste bedömas helt och hållet oberoende av det ekonomiska resultatet, trafiken å Uddevalla—Lelångens järnväg under tiden fr. o. m. år 1925 lämnat och i framtiden kommer att lämna. Något förbehåll om att staden skulle befrias från sitt borgensansvar, i händelse trafiken utvisade nedåtgående siffror, finnes ej intaget i den borgensförbindelse, som avgavs av staden, och vilken på sin tid godkändes av fullmäktige. Tvärt om måste antagas, att stadens ledande män vid beslutet om tecknande av borgen varit medvetna om, att trafikresultatet till följd av konkurrens från Mellerud—Billingsfors—Arvika järnväg kunde komma att försämrats, och att de på grund därav även måst inse, att stadens borgen icke vore att betrakta endast såsom en formalitet, som krävdes för skuldregleringens genomförande. Syftet med kravet på stadens borgen har i stället varit att bereda ökad trygghet för, att riksgäldskontoret, som vid början av år 1925 hos bolaget hade en förfallen, ogulden fordran av ej mindre än omkring 570 000 kronor, skulle, i den mån bolagets tillgångar det medgäve, få mottaga de inbetalningsbelopp, vartill riksgäldskontoret såsom innehavare av de båda första in-teckningarna i bolagets järnväg vore berättigat. Att såsom villkor för regleringen av bolagets skuldförhållande till staten begära borgen av Uddevalla stad å ifrågavarande enskilda lån hade eljest varit meningslöst.

Järnvägsbolaget har hittills av egna medel likviderat sex halvårsannuiteter å lånet hos enskilda järnvägarnas pensionskassa med sammanlagt något över 60 000 kronor, och staten har alltså förlorat ett däremot svarande belopp. Då fullmäktige, på sätt de i november 1927 meddelat bolaget, sakna befogenhet att medgiva undantag från den betalningsskyldighet, som enligt ovan angivna grunder åligger bolaget, komma fullmäktige, i händelse bolaget framgent skulle åsidosätta nämnda skyldighet, att taga i övervägande, vilka åtgärder gentemot detta böra vidtagas för att tillvarataga statens rätt och intressen.»

Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags i ärendet avgivna yttrande är av följande innehåll:

»När frågan allra först kom upp, år 1907, att bygga en normalspårig järn-

Uddevalla
—Lelångens
järnvägs-
aktiebolags
yttrande.

väg från Mellerud till Billingsfors, naturligtvis i akt och mening att taga trafik från den då planerade inlandsbanan, protesterade vi emot denna järnvägs tillkomst.

Kungl. Maj:t vägrade ock då järnvägen koncession med hänsyn till det intrång, den skulle göra å Uddevalla—Lelångens järnvägs trafikområde.

När sedan samma järnvägsförslag 1912 återkom, men då i samband med en järnväg Billingsfors—Arvika, protesterade vi lika kraftigt och yrkade i skrivelse den 19 februari 1913, att, om koncession å denna järnväg beviljades, vi skulle erhålla ett årligt skadestånd av 77 500 kronor.

Detta avstyrktes av såväl kungl. järnvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Naturligtvis trodde nämnda styrelser, att den nya järnvägen skulle komma att tillföra oss en del ny trafik, varigenom vi skulle erhålla kompensation för den förlorade.

Även riksgäldssekreteraren Hägglund och byrådirektören Norrman, som år 1923 undersökte vår affärsställning, voro då även av samma mening. Efarenheten har emellertid åtminstone hittills visat, att våra farhågor voro fullt grundade.

Vad järnvägen Mellerud—Billingsfors—Arvika beträffar kunna vi icke uraktlåta uttala, att vi finna det anmärkningsvärt med huru stor välvilja denna järnväg understötts av statens myndigheter.

Från att från början vara beräknad för en byggnadskostnad av cirka 9 miljoner kronor, vari skulle ingå statsbidrag med cirka 6 miljoner, har byggnadskostnaden vid slutet av år 1927 uppgått till 16 miljoner kronor, varav i statslån cirka 11 miljoner kronor.

Men vi förmoda, att vederbörande statsorgan, då de avstyrkte skadestånd till oss, hade i tankarna, att det betydde ytterst litet, om staten fick ränta på det till vår järnväg försträckta relativt obetydliga kapitalet, mot att den normalspåriga järnvägen kom till stånd och blev en mäktig hävstång för det ekonomiska framåtskridandet i norra Dalsland och sydvästra Värmland.

Emellertid har staten nu genom denna järnvägs tillkomst, såvitt nu kan bedömas, omöjliggjort för U. L. B. att göra rätt för sig. Det synes oss då bra hårt, att riksdagens revisorer kunna begära, att vi skola göra avbetalningar å statslånet framför lånet av pensionskassan, som i stället skulle amorteras av Uddevalla stad.

Något sådant var det icke tal om, då riksgäldskontoret för sin medverkan till reglering av våra skulder år 1925 fordrade, att det kortfristiga banklånet skulle omläggas.

Då det ju känns hårt för Uddevalla stad att utom förut gjord aktieteckning i vår järnväg även betala ränta å lånet i pensionskassan, i synnerhet som tillkomsten av Dal—Västra Värmlands järnväg berövar staden ett gott uppland och en del hamninkomster, få vi till slut anhålla, att hänsyn visas Uddevalla stad, som liksom vi protesterat mot den konkurrerande järnvägens tillkomst.»

Utskottet. Även utskottet finner det anmärkningsvärt, att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag av egna medel verkställt inbetalning å ett hos enskilda järnvägarnas pensionskassa upptaget lån, oaktat bolaget ej erlagt förfallen annuitet å sina lån hos staten, till säkerhet för vilka riksgäldskontoret innehar inteckning i bolagets järnväg med bättre förmånsrätt än de inteckningar, som äro pantsatta för lånet hos berörda pensionskassa. Såsom

framgår av fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande i ärendet, komma emellertid fullmäktige, i händelse bolaget framgent skulle åsidosätta sin betalningsskyldighet till staten, att taga under övervägande, vilka åtgärder gentemot detta böra vidtagas för att tillvarataga statens rätt och intressen. Vid sådant förhållande har utskottet endast velat vad i ärendet förekommit för riksdagen

omförmäla.

2:o.

Enligt gällande reglementen för riksbanken och riksgäldskontoret äga fullmäktige i dessa båda verk att gemensamt bland annat vidtaga de åtgärder, som erfordras för utförande av riksdagens beslut i fråga om nya byggnader för riksdagen m. m. och riksbanken, allt i överensstämmelse med de närmare föreskrifter, som i särskilda skrivelser den 11 och 12 maj 1888 och den 6 april 1906 blivit av riksdagen meddelade.

Ang. åtgärder i fråga om riksbyggnaderna å Helgeands-holmen.

Några gemensamma sammanträden mellan bemälda fullmäktige för utförande av ifrågavarande uppdrag hava, enligt vad för utskottet anmäls, icke ägt rum under den tid, utskottets granskning omfattat; vilket utskottet härmed får för riksdagen

anmäla.

3:o.

Vad i revisorernas berättelse om granskningen av riksgäldskontorets ställning och förvaltning eljest blivit anfört, har utskottet funnit icke vara av beskaffenhet att från utskottets sida påkalla något yttrande; och har utskottet funnit vad vid läsningen av fullmäktiges protokoll förekommit ej böra föranleda någon anmälan eller hemställan; vilket utskottet härmed får för riksdagen

Ang. revisionsberättelsen m. m.

anmäla.

4:o.

I enlighet med föreskriften i § 4 av den för utskottet gällande instruktionen vill utskottet slutligen meddela, att med avseende på riksgäldskontorets ställning och förvaltning under den tid, granskningen omfattat, utskottet ej funnit anledning till erinran samt att utskottet för sin del anser, att ansvarsfrihet bör beviljas fullmäktige.

Ang. tillstyrkande av ansvarsfrihet.

Utskottet hemställer alltså,

att fullmäktige i riksgäldskontoret må tillerkännas ansvarsfrihet ej mindre för den av riksdagens år 1928 för-

samlade revisorer granskade förvaltningen av riksgäldskontoret under tiden 1 juli 1927—30 juni 1928 än även för alla beslut och åtgärder, som finnas antecknade i fullmäktiges protokoll från och med den 10 januari 1928 till och med den 9 januari innevarande år.

Stockholm den 8 februari 1929.

På bankoutskottets vägnar:

C. E. SVENSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *C. E. Svensson, Gustafsson* i Stensholm, *Petersson* i Olovstorp, *Lindley**, *Lindgren, Ström, Johansson* i Friggeråker och *Bjurström**;

från andra kammaren: herrar *Winkler, Borggren, Henrikson, Bäcklund, Wikström, Ryberg, Lovén* och *Svensson* i Betingetorp.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.