

Nr 45.

Ankom till riksdagens kansli den 12 april 1929 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags skuld till staten.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 15 februari 1929 avlåten proposition, nr 151, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags skuld till staten på grund av det för anläggning av bolagets järnväg beviljade statslån å 1,545,500 kronor må regleras på sätt och under villkor, som av departementschefen i statsrådsprotokollet förordats.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Den 22 december 1897 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Sala över Gysinge till Gävle—Dala järnväg vid Hagaström. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits å Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 3,091,500 kronor samt beviljade nämnda bolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,545,500 kronor.

Lånebeloppet utbetaltes i sin helhet till bolaget under åren 1899—1901.

Under åren 1903—1912 inbetalte bolaget å lånet sammanlagt 528,934 kronor 52 öre eller i medeltal 52,893 kronor 45 öre för år, medan annuiteten uppgick till 77,275 kronor. Till följd härav ökades den av bolaget oguldna, förfallna skulden å statslånet efter hand, så att skulden den 31 december 1912 uppgick till 300,049 kronor 94 öre.

Med bifall till Kungl. Maj:ts på framställning av bolaget i proposition, nr 217, framlagda förslag medgav 1913 års riksdag (skrivelse nr 120), att — därest ett nytt bolag på vissa i propositionen angivna grunder bildades för inköp av ifrågavarande järnväg samt övertog betalningsskyldigheten för statslånet att med angivna undantag förräntas och amorteras i överensstämmelse med de vid lånets beviljande föreskrivna villkor — berörda den 31

december 1912 förfallna annuitets- och räntebelopp, tillhoppa 300,049 kronor 94 öre, finge, räknat från sistnämnda tidpunkt, anses såsom ett särskilt lån till det nya bolaget. Det särskilda lånet skulle innestå räntefritt, tills ansökningsrätten å förutnämnda statslån blivit gulden.

Sedan Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag i likvidation försålt järnvägen med tillbehör till Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag, godkände Kungl. Maj:t den 10 juli 1914 gjord överlåtelse av koncessionen å järnvägen å sistnämnda bolag med skyldighet för bolaget att ställa sig till efter rättelse de i avseende å järnvägen och därför beviljade statslån meddelade föreskrifter.

Med skrivelse den 24 januari 1929 hava fullmäktige i riksgäldskontoret överlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däri *Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag* med hänvisning till den undersökning, som verkstälts av utav riksgäldskontoret utsedda utredningsmän, gjort framställning om viss reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Av *utredningsmännens* berörda, den 12 januari 1929 avgivna utredning inhämtas huvudsakligen följande:

Anläggningskostnaden för järnvägen hade på grund av vissa förhållanden blivit dyrare än som beräknats, nämligen i runt tal 4,156,000 kronor mot beräknade 3,091,000 kronor. För att skaffa medel till järnvägens färdigbyggande hade järnvägsbolaget under åren 1900—1905 måst upptaga diverse lån om tillhoppa 940,000 kronor.

Järnvägsrörelsen, som före 1913 års rekonstruktion medfört årliga förluster, hade därefter lämnat bättre resultat. Under åren 1915—1918 var järnvägen utarrenderad till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, vars järnvägar då tillhörde den stora sammanslutningen trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, vilken särskilt på grund av tomvagnstransporterna hade behov av en egen förbindelselänk till Gävle. Under de därefter följande första efterkrigsåren utvunns av rörelsen betydande vinster. De reducerades visserligen från och med år 1922, men järnvägens avkastning var dock till och med år 1924 tillräcklig för räntornas betalning. Efter sistnämnda år försämrades emellertid det ekonomiska läget hastigt. År 1926 gjorde bolaget framställning om kapitalisering av annuiteterna för åren 1925—1927 till ett räntefritt lån. Efter verkställd undersökning funno utredningsmännen anledning föreligga till erinran mot bolagets förvaltning och avstyrkte nämnda framställning.

Sedan bolagets revisorer icke funnit sig kunna tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för år 1926, hade den 9 juli 1927 valts en helt ny styrelse.

Under den nya styrelsens ledning hade ett flertal åtgärder vidtagits i syfte att förbättra bolagets ekonomiska läge och undanröja tidigare anledningar till erinran.

Bolaget hade nu i skrivelse den 22 juni 1928 hemställt dels om avskrivning av de obetalda annuiteterna för åren 1925—1928 jämte överräntor och dels om fastställande av annuiteterna för därefter följande år till högst 55,000 kronor. Då av utredningen framginge, att bolaget, såvitt nu kunde bedömas, icke syntes bliva i stånd att med vidmakthållande i dess fulla värde av järnvägsanläggningen och dess rullande materiel av förfallande annuiteter erlagga sistnämnda belopp och då bolagets ekonomiska ställning kunde komma att framdeles undergå förbättring, syntes det riktigare, att bolaget för år 1928 inbetalte visst belopp och att inbetalningarna därefter fastställ-

des endast för viss tid, förslagsvis åren 1929—1933. I sådant hänseende ansågo sig utredningsmännen böra tillstyrka, att bolagets inbetalningar å statslånet för år 1928 och närmast följande fem år fastställdes till sammanlagt 245,000 kronor, varvid ränta å statslånet finge anses gulden, därest för år 1928 inbetaltes 45,000 kronor och för vart och ett av åren 1929—1933 40,000 kronor. De föreslagna inbetalningarna om sammanlagt 245,000 kronor under åren 1928—1933 understeg summan av för samma tid förfallande räntor och överräntor, och utgjorde värdet av den ogulda delen av dessa räntor den 1 oktober 1933 181,018 kronor 83 öre. Vid dylikt förhållande torde berörda inbetalningar icke böra anses innesluta någon amortering.

Som villkor för att berörda räntenedskrivning skulle medgivnas torde emellertid böra krävas, att bolaget under den tid, uppgörelsen avsåge, bokföringsmässigt genomförde avsättningar till förnyelsefond med åtminstone 34,000 kronor årligen och icke förr än minst sådan avsättning även kassamässigt genomförts använde de överskottsmedel, som uppkomme, sedan inbetalning till riksgäldskontoret blivit verkställd, för fullgörande av annuiteter å de obligationslån, framför vilka statslånet hade förmånsrätt. Att detta villkor måste anses berättigat framginge därav, att räntefordringarna å statslånet föreslagits sänkta uteslutande i syfte att tillgodose järnvägens krav på nytt kapital för nödiga ersättningar.

Beträffande inbetalningarna å statslånet efter år 1933 torde några utfästelser ej böra göras förr än genom riksgäldskontorets försorg förnyad undersökning under nämnda år verkställts rörande bolagets dåvarande ekonomiska ställning och framtidsutsikter. Möjligt vore, att härvid förhållandena komme att visa sig sådana, att en slutlig reglering av bolagets skuldförhållanden lämpligen då kunde göras.

Härefter återstode att till prövning upptaga bolagets hemställan om efterskänkande av de ej inbetalda annuiteterna för åren 1925—1928 jämte debiterade överräntor. Ifrågavarande belopp utgjorde:

Å r	Förfallen annuitet kronor	H ä r a v				Debiterad överränta kronor	Summa kronor			
		amortering		ränta						
		kronor	öre	kronor	öre					
1/10 1925	77,275	—	19,475	16	57,799	84	—	—	77,275	—
1/10 1926	77,275	—	20,351	55	56,923	45	3,863	75	81,138	75
1/10 1927	77,275	—	21,267	37	56,007	63	7,727	50	85,002	50
1/10 1928	77,275	—	22,224	40	55,050	60	11,591	25	88,866	25
Summa kronor	309,100	—	83,318	48	225,781	52	23,182	50	332,282	50

Av annuiteterna för åren 1925—1928 utgjorde 83,318 kronor 48 öre amortering. Någon avskrivning av detta belopp kunde utredningsmännen ej tillstyrka, enär frågan om i vilken mån det eventuellt kunde bliva nödvändigt att avskrika viss del av statens kapitalfordran torde böra tills vidare uppskjutas och behandlas tidigast i samband med den undersökning under år 1933, som ovan föreslagits skola komma till stånd.

Med hänsyn till den i förhållande till järnvägens avkastningsförmåga stora kapitalskuld, som åvilade bolaget, ävensom till att bolaget, sedan det ursprungliga statslånet, vid 1928 års slut uppgående till 1,201,122 kronor 32 öre, blivit slutamorterat, hade att fullgöra först inbetalningen å anstånds-räntan, 168,961 kronor 43 öre, och därefter bolagets år 1913 kapitaliserade då förfallna skuld till staten, 300,049 kronor 94 öre, syntes åter skäligt, att avskrivning medgaves beträffande under åren 1925—1928 å statslånet debiterade räntor, tillsammans 248,964 kronor 2 öre.

Under hänvisning till det anförda hava utredningsmännen föreslagit såsom av järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden betingad, att avskrivning medgives av bolagets under åren 1925—1928 till inbetalning förfallna annuiteter, i den mån de utgöras av räntor, ävensom av för samma tid debiterade öVERRÄNTOR, mot det att bolaget senast den 1 juni 1929 till riksgäldskontoret erlägger ett belopp av 45,000 kronor, samt att för vart och ett av åren 1929—1933 bolagets till riksgäldskontoret förfallande räntor och öVERRÄNTOR må anses guldna med ett årligt belopp av 40,000 kronor att inbetalas å dag, som är stadgad för låneannuiteternas fullgörande, dock att detta medgivande förfaller, därest bolaget för sagda år av egna medel helt eller delvis fullgör annuiteter å sina obligationslån, innan avsättning till förnyelsefond även kassamässigt blivit verkställd med minst 34,000 kronor per år.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för sin del anslutit sig till det av utredningsmännen framlagda förslaget, vilket fullmäktige emellertid funnit böra förtydligas och fullständigast i vissa avseenden. Fullmäktige hava lämnat följande sammanfattning av de villkor och bestämmelser, vilka i enlighet med vad fullmäktige anført borde lända till efterrättelse vid den föreslagna skuldregleringen:

1) De räntor och öVERRÄNTOR, vilka för tiden 2 oktober 1924—1 oktober 1928 debiterats å Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags statslån av år 1898, avskrivs mot det att bolaget senast den 1 juni 1929 till riksgäldskontoret erlägger ett belopp av 45,000 kronor.

2) Anstånd med likviderandet av de kapitalbelopp, som å 1898 års statslån redan förfallit till betalning under åren 1925—1928 och framdeles förfalla under perioden 1929—1933, medgives tillsvidare.

3) Såsom ränta å återstående kapitalskulden för sagda lån skall för tiden 2 oktober 1928—1 oktober 1933 endast debiteras ett belopp av 40,000 kronor årligen, vilket belopp bolaget har att till riksgäldskontoret inbetala den 1 oktober under vart och ett av åren 1929—1933.

4) Såsom villkor för den eftergift i avseende på ränteberäkningen, som omförmåles i mom. 3), gäller, att bolaget ej må av egna medel betala de under åren 1929—1933 förfallande annuiteterna å sina tre obligationslån, med mindre den i samma mom. stadgade räntelikvid till riksgäldskontoret behörigen fullgöres och bolaget därjämte årligen kontant reserverar och till förnyelsefond avsätter ett belopp av minst 34,000 kronor.

5) I händelse ytterligare reglering av bolagets skuldförhållande till staten icke kommer att genomföras senast den 30 september 1934, åligger det bolaget att enligt de grunder, som av fullmäktige angivits, förränta och återbetala 1898 års statslån samt återbetala 1913 års statslån.

Fullmäktige hava hemställt, att till riksdagen måtte avlåtas proposition om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med utredningsmännens förslag med däri av fullmäktige föreslagna jämkningar och tillägg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt reglering av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten i enlighet med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.

Departementschefen har anført följande:

»Av vad i ärendet förekommit framgår, att efter den år 1913 genomförda rekonstruktionen av järnvägsbolaget och regleringen av skulden å statslånet

det nya bolaget kunnat under en ganska avsevärd tid fullgöra såväl förräntning som amortering av det ursprungliga statslånet men att detta alltsedan år 1925 icke varit möjligt. Den försämrade ekonomiska ställning, vari bolaget numera befinner sig, är dock icke sådan, att en reglering av bolagets skuld på grund av statslånet är nödvändig för att undvika likvidation. Emellertid är den förfallna men oguldna skulden så pass betydande, att det erkännansvärda arbete på att förbättra företagens ekonomi, som av bolagets nya ledning igångsatts, vid en ytterligare ökning av skulden sannolikt icke kommer att medföra avsedd verkan. Den fortsatta ökningen av den förfallna skulden skulle slutligen kunna leda till att en nedskrivning av skulden till såväl ränta som kapital bleve nödvändig. Därest åter på sätt nu föreslagits bolagets förfallna ränteskuld nedsättes och dess förräntningsplikt under erforderlig tid inskränkes till sådana belopp, som med en god förvaltning beräknas kunna erhållas, synes det icke osannolikt, att bolaget sedermera ånyo skall kunna bli i stånd att helt fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånet. Med hänsyn härtill och då det i betraktande av de upppoffringar, som gjorts av de i företaget intresserade kommunerna, synes skäligt, att staten även nu lämnar sin medverkan till företagens fortsatta verksamhet under mera tryggade ekonomiska betingelser, anser jag mig böra tillstyrka, att bolagets skuldförhållande till staten regleras i enlighet med det framlagda, av fullmäktige i riksgäldskontoret slutligt utformade förslaget. Därvid torde emellertid böra föreskrivas, att för den händelse bolaget icke kommer att uppfylla de för skuldregleringen uppställda villkor, fullmäktige i riksgäldskontoret skola äga att förklara uppgörelsen förfallen.»

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anført, får utskottet tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition, medgiva, att Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags skuld till staten på grund av det för anläggning av bolagets järnväg beviljade statslån å 1,545,500 kronor må regleras på sätt och under villkor, som av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 15 februari 1929 förordats.

Stockholm den 12 april 1929.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *P. A. Dahl*, *K. V. Rydén*, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *C. I. Asplund*, *Oscar Olsson* och *G. Kobb*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund* i Brattfors, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren*, *J. Olofsson* i Digernäs, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm och *O. Andersson* i Höör.