

**Nr 45.**

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1930 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av viss del av statslån till Varberg—Ätrans och Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag.*

(4:e avd.)

1:o) I en till riksdagen den 14 februari 1930 avlåten proposition, nr 103, som hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t (punkt 1 av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) föreslagit riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 500,000 kronor, avskrivas under de av departementschefen till nämnda statsrådsprotokoll förordade villkor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 1—11 av återopade statsrådsprotokollet.

Den 23 november 1906 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1,435 meters spårvidd från Varberg över Ullared till Ätrans station å Kinnared—Ätrans järnväg. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits på Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 13 december 1907 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 2,370,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,185,000 kronor. Sedermera beviljade Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande den 13 juni 1913 för fullbordande av omförmälda järnvägsanläggning ytterligare ett lån ur berörda fond av 65,000 kronor.

Då alltsedan järnvägens öppnande för allmän trafik år 1911 dess trafikinkomster visat sig otillräckliga att medgiva någon förräntning av statslånen samt järnvägens förlust efter hand ökats, så att den balanserade förlusten vid 1925 års slut utgjorde 685,208 kronor, gjorde Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag år 1926 framställning om reglering av bolagets skuld till staten samt återopade därvid den utredning, som nämnda år verkställdes av en av riksgäldskontoret tillsatt undersökningsnämnd. Denna nämnd hade tillstyrkt, att av bolagets vid 1926 års utgång förfallna ränteskuld till staten finge

avskrivnas 400,000 kronor under villkor att säkerhet, som av vederbörande myndighet kunde godkännas, ställdes för vederbörligt inbetalande till riksgäldskontoret av minst 10,000 kronor vart och ett av åren 1927—1929.

I anledning av denna framställning, vilken tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 94, 1927 års riksdag medgiva, att av statens den 31 december 1926 förfallna räntefordran hos bolaget ett belopp av 400,000 kronor finge avskrivnas under det av undersökningsnämnden föreslagna villkor.

Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 97).

Genom brev den 6 maj 1927 har Kungl. Maj:t anmodat fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning, avseende en definitiv reglering av ifrågavarande järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

I skrivelse den 23 januari 1930 hava fullmäktige i riksgäldskontoret meddelat, att sedan bolaget avlämnat av Varbergs stad tecknad borgen för fullgörande av de såsom villkor för avskrivningen stadgade räntelikviderna — minst 10,000 kronor under vart och ett av åren 1927—1929 — sagda avskrivning vidtagits, varigenom skulden minskats till 2,078,149 kronor 41 öre. Bolaget hade under åren 1927—1929 till riksgäldskontoret inbetalt det stadgade beloppet av tillhopa 30,000 kronor. Emellertid hade skulden för statslånen under nämnda tid ånyo ökats med debiterade, oguldna räntor och hade vid 1929 års slut uppgått till 2,332,399 kronor 51 öre, fördelade på förfallen och icke förfallen skuld sålunda:

	Förfallen skuld		Icke förfallen skuld		Summa	
	kr.		kr.		kr.	
<i>1907 års lån.</i>						
Kapital .....	134,612	07	1,050,387	93	1,185,000	—
Ränta .....	816,539	31	3,807	66	820,346	97
Överränta .....	95,613	63	—	—	95,613	63
Anståndsränta .....	—	—	114,925	24	114,925	24
	Kronor					
	1,046,765	01	1,169,120	83	2,215,885	84
<i>1913 års lån.</i>						
Kapital .....	6,152	95	58,847	05	65,000	—
Ränta .....	39,347	05	—	—	39,347	05
Överränta .....	5,850	—	—	—	5,850	—
Anståndsränta .....	—	—	6,316	62	6,316	62
	Kronor					
	51,350	—	65,163	67	116,513	67
Summa summarum	1,098,115	01	1,234,284	50	2,332,399	51

Fullmäktige anföra vidare att, sedan fullmäktige föranstaltat om utförande av den i förenämnda brev den 6 maj 1927 avsedda utredningen, utredningsmännen i en den 23 oktober 1929 dagtecknad promemoria avgivit förslag till definitiv reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

I berörda promemoria hava utredningsmännen föreslagit, att statens fordran hos bolaget nedskrivs till 420,000 kronor, fördelade på två lån, det ena å 150,000 kronor och det andra å 270,000 kronor, på följande villkor:

För lånen skola ställas säkerhet genom inteckning i Varberg—Ätrons järnväg, till förmånsrätten liggande närmast efter två inteckningar å vardera 50,000 kronor, över vilka bolaget må äga att på vissa i det följande angivna villkor självt disponera. För det förstnämnda lånet å 150,000 kronor skall bolaget därjämte ställa säkerhet, som av riksgäldskontoret godkännes.

Å lånet å 150,000 kronor skall annuitet erläggas med 5 procent, varav 4.5 procent utgör ränta.

Å lånet å 270,000 kronor skall annuitet tills vidare icke beräknas eller ränta debiteras, ägande dock riksgäldskontoret att framdeles debitera sådan för beloppet i dess helhet eller del därav, därest riksgäldsfullmäktige efter företagen undersökning finna järnvägsbolagets ställning hava undergått sådan förbättring, att bolaget bör vara i stånd att av egna medel bestrida ej mindre driftsutgifter, med inräkning av skälig avsättning till förnyelsefond, än även räntor å lån, för vilka lämnats inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför statslånet, och å statslån, för vilka annuitet fordras.

Över en första inteckning i järnvägen å 50,000 kronor må bolaget fritt disponera. Över en andra inteckning i järnvägen å likaledes 50,000 kronor må bolaget disponera som säkerhet för lån, som upptagas under åren 1930—1935, med villkor att sådant lån uteslutande användes för nybyggnader eller nyanskaffningar, som få anses ur affärsmässig synpunkt fördelaktiga, skolandet bolaget i varje fall, med företeende av utredning genom sakkunnig, inhämta riksgäldsfullmäktiges samtycke till upptagande av sådant lån. Bolaget bör förbinda sig att till säkerhet för statens fordran pantsätta sistberörda inteckning å 50,000 kronor, i den mån avbetalning sker å den enskilda gäld, för vilken inteckningen må utgöra säkerhet.

Staten förbehåller sig rätt att inlösa Varberg—Ätrons järnväg till ett belopp, motsvarande 420,000 kronor, ökat med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värde-minskning.

För egen del hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* beträffande ifrågavarande förslag anfört följande:

Vid granskning av utredningsmännens förslag hava fullmäktige ansett sig kunna i huvudsak biträda detta, dock med den ändring, att det skuldbelopp, vilket skulle av bolaget förräntas och återbetalas i den mån dess ekonomiska ställning det medgäve, höjdes från 270,000 kronor till 350,000 kronor och att i följd därav den ifrågasatta nedskrivningen av bolagets nuvarande skuld begränsades till 500,000 kronor. Sedan bolaget erhållit del härav, har bolaget i en till Kungl. Maj:t ställd, till fullmäktige ingiven skrivelse av den 20 januari 1930 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att bolagets skuld för statslånen måtte regleras i överensstämmelse med utredningsmännens förslag med nyssberörda förändring. Vid ansökningsningen finnes fogat utdrag av stadsfullmäktiges i Varberg protokoll för den 21 november 1929, utvisande, att stadsfullmäktige beslutit teckna den av utredningsmännen ifrågasatta borgen för det nya lånet å 150,000 kronor.

Det nu föreliggande regleringsförslaget medför visserligen en betydande förlust för staten, i det att alla räntor och därjämte 750,000 kronor av statens kapitalfordran skulle efterskänkas. En för staten förmånligare uppgörelse torde dock i betraktande av järnvägsbolagets synnerligen svaga ställning icke kunna ernås. Då nödiga förutsättningar ej heller synas föreligga för ifrågavarande järnvägs införlivande med statens järnvägar eller sammanslagning med någon angränsande enskild järnväg, hava fullmäktige ansett, att regleringsförslaget bör kunna godtagas.

Förslaget borde emellertid fullständigas med vissa av fullmäktige angivna detaljbestämmelser.

På grund av det anförda hava fullmäktige hemställt, att förslag måtte framläggas för riksdagen om reglering av bolagets skuldförhållande till staten enligt de av fullmäktige angivna grunderna.

Fullmäktiges förslag har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

*Departementschefen* har i ärendet anført följande:

»Av den senast i ärendet verkställda utredningen framgår, att trots det erkännansvärda arbete på förbättrande av företagens ekonomi, som bolagets nya ledning redan nedlagt, bolagets ekonomiska ställning alltjämt är mycket svag. Då utsikterna för bättre driftresultat än det nu uppnådda måste betecknas som synnerligen ovissa och då med avsättning av medel till förnyelsefond synes icke längre kunna få anstå, läser efter det sådana avsättning ägt rum även i bästa fall endast ett mycket ringa belopp av eventuella driftöverskott vara att påräkna för förräntning och amortering av bolagets avsevärda skuld till staten. Till följd härav torde den svävande skulden alltjämt komma att växa så, att en likvidation inom en jämförelsevis nära framtid blir oundviklig. Med hänsyn härtill och då, enligt vad utredningen giver vid handen, någon utsikt att järnvägen skulle övertagas av annat, närbeläget järnvägsföretag icke läser förefinnas, synes enda sättet att för bolaget möjliggöra en fortsatt verksamhet under mera lugna ekonomiska förhållanden vara att nedskryta bolagets skuld å statslånen till ett belopp, som, såvitt nu kan bedömas, kan förväntas bliva av bolaget förräntat och amorterat. Jag anser mig därför, trots det avsevärda belopp jämväl av kapitalskulden som, även med av fullmäktige i riksgäldskontoret förordad modifikation av utredningsmännens förslag, skulle efterskänkas, böra tillstyrka, att skulden på sätt och villkor fullmäktige föreslagit nedskrytes till 500,000 kronor, fördelade å två lån om respektive 150,000 och 350,000 kronor.

Vid bifall till vad sålunda förordats läser det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit stadga villkor för åtnjutande av de nya lånen ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntande och återbetalning m. m.»

*Utskottets  
yttrande.*

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

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 500,000 kronor, avskryvas under de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 februari 1930 förordade villkor.

2:o) Kungl. Maj:t har vidare (punkt 2 av nämnda) föreslagit riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 250,000 kronor, avskryvas under de av departementschefen till statsrådsprotokollet förordade villkor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 11—16 av åberopade statsrådsprotokollet.

Den 14 maj 1910 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Eksjö å Nässjö—Oskarshamns järnväg till Österbymo i Sunds socken av Östergötlands län. Den 31 januari 1913 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,300,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 643,000 kronor.

Sedan koncessionen å järnvägen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 15 augusti 1913 överlåtits på Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, utbetalade riksgäldskontoret under åren 1917 och 1918 hela det beviljade lånebeloppet till nämnda bolag.

I skrivelse den 31 januari 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning i fråga om reglering av bolagets skuld till staten. Fullmäktige anföra härvid till en början följande:

Under tiden från statslånet lyftningsdagar t. o. m. år 1922 fullgjorde Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag sin betalningsskyldighet för lånet och erlade därunder två annuiteter å tillsammans 64,300 kronor samt dessutom räntor å 8,864 kronor 5 öre. Sedermera har bolaget endast verkställt två inbetalningar å statslånet, nämligen med 17,000 kronor i december 1923 och 15,150 kronor i december 1927. Till följd därav har bolagets skuld efter hand ökats och uppgick vid 1929 års slut till 907,048 kronor 69 öre. Fördelningen av detta belopp å förfallen och icke förfallen skuld framgår av följande sammanställning:

	Förfallen skuld		Icke förfallen skuld		Summa	
	kr.		kr.		kr.	
Kapital .....	30,630	18	598,933	67	629,563	85
Ränta .....	174,944	82	—	—	174,944	82
Överränta .....	15,735	02	—	—	15,735	02
Anståndsrenta .....	—	—	86,805	—	86,805	—
Summa kronor	221,310	02	685,738	67	907,048	69

Med anledning av bolagets uraktlåtenhet att fullgöra stadgade inbetalningar å statslånet hava fullmäktige två gånger, nämligen åren 1925 och 1929, låtit företaga särskild undersökning av bolagets förvaltning och ekonomiska ställning. Undersökningarna hava verkställts av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman, vilka i promemorior av den 17 juni 1925 och den 3 oktober 1929 avgivit redogörelser i ämnet. Dessa handlingar innehålla dock ej något förslag till skuldens reglering; preliminära förhandlingar därom hava emellertid av utredningsmännen inlett med representanter för bolaget. Vidare har byråchefen L. G. Englund efter uppdrag av fullmäktige under år 1928 verkställt en trafikteknisk utredning angående Eksjö—Österbymo järnväg.

Bolaget har å sin sida under hösten 1929 låtit genom tre sakkunniga personer verkställa värdering av järnvägen, under förutsättning att driften nedlades och järnvägen med tillhörigheter realiserades. De sakkunniga hava under november månad 1929 avgivit instrument över värderingen, vari de

uppskatta järnvägens realisationsvärde till 218,300 kronor. Värderingen har sedermera granskats av överingenjören Hj. Fogelmark, som i utlåtande av den 20 november 1929 förklarar sig icke hava något att erinra mot det av värderingsmännen beräknade realisationsvärdet å järnvägen.

*Fullmäktige* hava meddelat, att i anledning av vad sålunda förekommit förhandlingar ägt rum mellan fullmäktige och bolaget i fråga om en eventuell reglering av dess skuldförhållande till staten, och hava fullmäktige överlämnat en av bolagets styrelse den 25 januari 1930 gjord framställning i ämnet.

I berörda skrivelse har *bolaget* hemställt, att dess skuld till staten måtte nedskrivnas till 250,000 kronor. Beträffande villkoren för nedskrivningen har bolaget anfört följande:

Av det kvarstående lånebeloppet, 250,000 kronor, skulle tillsvidare endast 100,000 kronor förräntas och återgäldas medelst erläggande av en annuitet av 5 %, därvid först gottgjordes ränta å 4½ % å ogulden kapitalskuld och återstoden utgjorde kapitalavbetalning.

För fullgörande av bolagets betalningsskyldighet för ifrågavarande 100,000 kronor hade borgen tecknats av Eksjö stad, Eksjö landsförsamling, Västra Ryds församling, Sunds församling och Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag. Dessa garantier svarade var för sig för ett belopp, motsvarande deras innehav av aktier i bolaget, och utgjorde den årliga andelen av ansvarssumman för envar följande belopp:

Eksjö stad .....	kronor 1,923: 08	Sunds församling .....	kronor 865: 38
» landsförsamling.....	» 144: 23	Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag .....	» 1,057: 69
Västra Ryds församling.....	» 1,009: 62		

Återstående 150,000 kronor skulle bilda ett särskilt lån, varå ränta och amortering skulle erläggas, om och i den mån riksgäldsfullmäktige efter företagens prövning funne bolagets ekonomiska ställning, sedan annuiteten för lånet å 100,000 kronor erlagts, medgiva detta.

Skyldighet för bolaget att erlægga annuitet å sistnämnda lån skulle dock kunna inträda tidigast fem år efter skuldregleringens genomförande.

Bolaget medgäve sådan ändring av de för bolaget gällande koncessionsvillkoren, att staten vore berättigad inlösa järnvägen till det efter regleringen kvarstående skuldbeloppet, 250,000 kronor, ökat med det belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

För egen del anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret* beträffande bolagets framställning följande:

Det av järnvägsbolaget sålunda framställda förslaget till reglering av dess skuld anse fullmäktige sig kunna tillstyrka. Av statens fordran skulle visserligen upplupna räntor å 277,484 kronor 84 öre samt dessutom ett kapitalbelopp av nära 380,000 kronor gå helt och hållet förlorade. Emellertid har i de på föranstaltande av fullmäktige verkställda utredningarna påvisats, att bolagets ekonomiska ställning, som i början varit jämförelsevis god, under de senare åren allt mer försämrats, och att någon utsikt till förbättring härutinnan icke finnes. Enligt fullmäktiges mening kan därför en för staten förmånligare uppgörelse icke erhållas.

Förslaget innefattar emellertid endast huvudgrunderna för en blivande skuldreglering och torde i anledning därav böra fullständigas med vissa av fullmäktige angivna särskilda villkor och bestämmelser.

Fullmäktige hava hemställt, att till riksdagen måtte avlätas proposition om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med bolagets ansökning med därtill av fullmäktige föreslagna tillägg.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har tillstyrkt fullmäktiges förslag.

*Departementschefen* har i ärendet anfört följande:

»Av utredningen i ärendet framgår, att Eksjö—Österbymo järnvägs driftresultat till följd av konkurrensen med andra kommunikationsleder sedan år 1921 efter hand försämrats, så att järnvägsbolaget under senare år icke kunnat fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånet. Den ekonomiska ställning, vari bolaget för närvarande befinner sig, är visserligen icke sådan, att faran för bolagets trädande i likvidation är överhängande. Emellertid förefinnas näppeligen utsikter för en framtida förbättring av det ekonomiska läget. Något ytterligare nedbringande av driftkostnaderna genom besparingar och förenklingar utöver de av bolagets ledning redan vidtagna torde knappast vara att förvänta, och med hänsyn till att banans trafikområde är glest befolkat och saknar industri lär man ej heller kunna räkna med någon nämnvärd ökning av trafikinkomsterna. Man har därför anledning att befaras en fortgående ökning av bolagets skuldbörda, så att likvidation inom en ej alltför avlägsen framtid blir nödvändig. Vid sådant förhållande och då det ej synes kunna påräknas, att företaget skall övertagas av annat närbeläget järnvägsföretag, samt då vidare det torde vara otänkbart, att staten någonsin skall kunna erhålla likvid för mera än en mindre del av sin fordran, synes nu lämpligen böra vidtagas en nedskrivning av skulden till sådant belopp, att, såvitt för närvarande kan bedömas, förräntning och amortering blir möjlig. Oaktat ett genomförande av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag skulle innebära efterskänkande av förutom upplupna räntor större delen av kapitalskulden, anser jag mig därför böra förorda, att bolagets skuld regleras i enlighet med sagda förslag. Statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran skulle sålunda nedskrivnas till 250,000 kronor, vilket belopp skulle fördelas å två lån om respektive 100,000 och 150,000 kronor.

Därest vad sålunda förordats vinner bifall, lär det få ankomma på Kungl. Maj:ts att beträffande de nya lånen å tillhoppa 250,000 kronor föreskriva villkor och bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

*Utskottets  
yttrande.*

att riksdagen må medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 250,000 kronor, avskrivnas under de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 februari 1930 förordade villkor.

Stockholm den 14 mars 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 44.