

## Nr 94.

Ankom till riksdagens kansli den 1 april 1930 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring beträffande säkerheten för statslån till Ämål—Årjängs järnvägsaktiebolag.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 28 februari 1930 avlåten proposition, nr 179, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Ämål—Årjängs järnvägsaktiebolag må på av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade villkor såsom säkerhet för nytt lån å högst 200,000 kronor använda in-teckningar å tillhopa högst nämnda belopp i bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

Den 22 september 1914 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Ämåls station å Bergslagernas järnvägar till Årjängs station å en samma dag koncessionerad järnväg mellan Billingsfors och Arvika. Därvid föreskrevs bland annat, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas viss angiven dag samt därefter så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 oktober 1919.

Sedan koncessionen å järnvägen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överläts å Ämål—Årjängs järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 13 oktober 1916 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 4,365,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån av 3,273,750 kronor ur den s. k. bibanelånefonden.

Med anledning av en av bolaget gjord ansökning om ytterligare statslån fastställde Kungl. Maj:t den 14 december 1923 ny kostnadsberäkning för järnvägsanläggningen att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för det då sökta statslånets belopp, sluta å 7,700,000 kronor samt beviljade för fullbordande av järnvägsanläggningen från bibanelånefonden ytterligare ett statsunderstöd av 2,326,250 kronor. Av detta belopp utgjorde en tredjedel anslag utan åter-

betalningsskyldighet; återstoden skulle åtnjutas såsom lån, beträffande vilket, i stället för anstånd med räntas erläggande, medgavs räntefrihet för fyra år från lyftningsdagarna.

Sedan Kungl. Maj:t den 11 juli 1924 beviljat bolaget koncession å bibana från Hallanda å järnvägen Åmål—Årjäng till Kättilsbyn, har Kungl. Maj:t dels den 12 april 1929 under visst förbehåll medgivit sådant tillägg till koncessionen å järnvägen Åmål—Årjäng, att hamnspår finge anläggas från nämnda järnvägs station i Åmål till djuphamnen vid Örnäs, dels ock den 19 april 1929 förklarar, att järnvägen Hallanda—Kättilsbyn skulle förenas med järnvägen Åmål—Årjäng med hamnspår till djuphamnen vid Örnäs, i följd varav samtliga anläggningarna skulle anses såsom en järnväg.

Vidare har Kungl. Maj:t efter beslut av riksdagen beviljat bolaget ytterligare statsunderstöd ur bibanelänefonden, nämligen dels den 8 april 1927 å 183,000 kronor för anläggning av nyssnämnda hamnspår och dels den 31 maj 1929 å 175,000 kronor för inköp av rullande materiel.

För ifrågavarande järnväg hava alltså i statslån och statsunderstöd beviljats tillhoppa 5,958,000 kronor.

Med fullgörande av det i koncessionen stadgade villkoret rörande tiden för järnvägsanläggningens fullbordande och öppnande för trafik har på ansökan av bolaget anstånd gång efter annan beviljats, senast genom Kungl. Maj:ts resolution den 19 oktober 1928, då nämnda tidpunkt bestämdes till den 1 januari 1929. Banan öppnades för trafik den 2 december 1928.

I skrivelse den 8 februari 1930 har *Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag* gjort framställning om viss ändring i bestämmelserna rörande säkerheten för bolagets statslån samt därvid anfört bland annat:

Det visade sig nu, sedan kostnaderna för vad som ännu återstode att utföra mera tillförlitligt kunde bedömas, att den slutliga kostnaden för järnvägsanläggningen komme att uppgå till omkring 8,000,000 kronor. I denna summa inginge då en del av det i förfallna räntor å lyftat statslån till riksgäldskontoret inbetalade beloppet av 393,068 kronor 46 öre.

Genom en verkställd utredning angående företaget ännu påvilande kostnader, jämförda med bolagets tillgängliga betalningsmedel, visade det sig nu, att ännu ett belopp av 175,000 till 200,000 kronor måste uppbringas. Dess anskaffande på enskild väg eller genom en ökad aktieteckning av de kommuner, som sammanskjutit större delen av bolagets aktiekapital, låte sig ej göra på grund av den ringa folkmängden i kommunerna och därav följande svaga ekonomi. En upplåning av beloppet vore den enda tänkbara utvägen, men härför fordrades möjligheten att kunna ställa en fullt betryggande säkerhet. En sådan måste sökas i bolagets tillgångar, som bestode i järnvägsanläggningen och i den rullande materielen. Enligt de gällande bestämmelserna för statslånen åtnjutande hade bolaget att såsom säkerhet för statslånen lämna statsverket en första in-teckning i järnvägsanläggningen med vad till densamma hörde. En in-teckning med förmånsrätt närmast efter in-teckningen för dessa lån bjöde ej den säkerhet, att på basis av densamma något lån skulle kunna uppbringas. Kunde däremot en in-teckning lämnas, med förmånsrätt framför varje annan in-teckning, skulle dess belånande säkerligen ej möta något hinder och bolagets svårigheter för kompletterande av sitt byggnadskapital därmed vara lösta. Genom en sådan anordning skulle det tidiga ränteinbetalandet till riksgäldskontoret medföra den omläggningen i förhållandet mellan statslånemedel och enskilt kapital,

att upp till 200,000 kronor enskilt kapital ersatte motsvarande belopp i statslånemedel.

På grund av det anförda har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t måtte efter riksdagens hörande medgiva, att bolaget finge till annan långivare än staten lämna en inteckning i bolagets järnvägsanläggningar å 200,000 kronor med förmånsrätt framför varje annan fordran.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava i yttrande den 20 februari 1930 anført bland annat:

Därest det erforderliga beloppet ej skulle kunna uppbringas, torde bolaget komma att träda i likvidation, i vilket fall riksgäldskontoret säkerligen bleve nödsakat att för statsverkets räkning förvärva järnvägen. Vid sådant förhållande borde staten enligt fullmäktiges mening ej undandraga sig att nu lämna bolaget erforderlig hjälp för järnvägsanläggningens fullbordande. Det vore enligt fullmäktiges mening från statens synpunkt att föredraga att lämna bolaget den erforderliga hjälpen genom beviljande av ett statsunderstöd å högst 200,000 kronor att utgå från bibanelånefonden. Denna lösning vore givetvis även för järnvägsbolaget förmånligare än den av bolaget föreslagna, i det att en tredjedel av understödsbeloppet komme att tillhandahållas utan återbetalningsskyldighet och räntan å återstående två tredjedelar skulle utgå med endast 5 procent. Ett ytterligare understöd till bolaget skulle nödvändiggöra, att ett anslag till bibanelånefonden å motsvarande belopp uppfördes å riksstaten för budgetåret 1930/1931. Detta anslag borde, i likhet med anslaget till det statsunderstöd, som år 1929 beviljades bolaget för inköp av rullande materiel, anvisas att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i utlåtande den 24 februari 1930 tillstyrkt fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag om ytterligare statsunderstöd åt bolaget.

*Departementschefen* har anført följande:

»På grund av bland annat de svårigheter, som kristiden medförde, har byggnadstiden för Amål—Årjängs järnväg kommit att förlängas så, att den ursprungligen medgivna tiden för anstånd med räntans erläggande av fyra år från lyftningsdagarna beträffande de tidigast lyftade lånebeloppen utlupit och bolaget nödgats erlægga förfallna räntebelopp, innan banan öppnats för trafik. Visserligen har bolaget kunnat tillgodogöra sig räntor å lyftade låne- och understödsbelopp för tiden från beloppens lyftande till dess desamma tagits i anspråk, men å andra sidan har kostnaden för järnvägens färdigställande kommit att överstiga vad som beräknats och lagts till grund vid låne- och understödsbeloppens beviljande. Vid sådant förhållande och då bolaget icke haft att tillgå några trafikinkomster, hava för dessa ränteutgifters bestridande måst anlitas medel, som varit avsedda för järnvägsanläggningens färdigställande. Följden härav har blivit, att bolaget nu saknar medel att slutföra återstående arbeten. Det torde knappast vara bolaget möjligt att för sådant ändamål på enskild väg uppbringa erforderligt belopp vare sig utan återbetalningsskyldighet eller såsom lån mot inteckning med förmånsrätt efter statslånen. Man kan därför befara, att bolaget måste träda i likvidation och staten bliva nödsakad att övertaga järnvägen. Då det givetvis är angeläget att undvika att saken kommer i ett sådant läge, synas skäl föreligga för att staten träder hjälpande emellan.

I sådant hänseende har ifrågasatts antingen att låta bolaget förfoga över inteckningar i bolagets järnväg med förmånsrätt framför statslånen för erhållande av nytt enskilt lån å högst 200,000 kronor eller ock att bevilja bolaget

ett ytterligare understöd å nämnda belopp ur bibanelånefonden. Även om vissa skäl kunna tala för att välja den sistnämnda lösningen, måste det dock vara av intresse för staten att icke behöva i järnvägsföretaget nedlägga ytterligare kapital utöver de avsevärda belopp, som hittills investerats i detsamma. Redan av denna anledning synes mig det förstnämnda förslaget, vilket bolaget för sin del framfört, vara att föredraga. Visserligen lär det icke hava förekommit, att det medgivits järnvägsbolag rätt att i och för anskaffande av felande medel till järnvägsanläggningens fullbordande förfoga över inteckningar med bättre förmånsrätt än statens. Med hänsyn till i detta fall åberopade, särskilda förhållanden beträffande gjorda ränteinbetalningar och då byggande av enskilda järnvägar i landet synes vara praktiskt taget avslutat, torde det emellertid icke behöva befaras, att ett bifall till bolagets framställning skall bliva av prejudicerande innebörd. Härtill kommer slutligen, att förevarande ärende inkommit efter statsverkspropositionens avlåtande, vadan något anslag för avsättning till bibanelånefonden för beredande av ytterligare statsunderstöd åt bolaget icke beräknats i riksstatsförslaget för nästa budgetår. Av sålunda anförda skäl anser jag mig böra tillstyrka, att bolaget må såsom säkerhet för ett nytt lån å högst 200,000 kronor förfoga över inteckningar å tillhopa högst samma belopp i bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran, i följd varav staten till säkerhet för sin fordran skulle erhålla inteckningar liggande närmast efter det nya lånet. Såsom villkor torde därvid böra uppställas, att det nya lånet skall vara av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret samt att bolaget skall vara skyldigt att, i den mån ifrågavarande inteckningar å högst 200,000 kronor genom avbetalning av skulden frigöras, ställa hypoteket till riksgäldskontorets förfogande såsom ytterligare säkerhet för till bolaget utlämnade statslån.»

*Utskottets yttrande.* Utskottet, som ej velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förevarande förslag, får hemställa,

att riksdagen må medgiva, att Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag må på villkor, som i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 28 februari 1930 angivits, såsom säkerhet för nytt lån å högst 200,000 kronor använda inteckningar å tillhopa högst nämnda belopp i bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Stockholm den 1 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 92.

### Reservation:

av herrar *Lindblad* och *Carlsson-Frosterud*.