

Nr 103.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1933 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten m. m.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 24 februari 1933 avlåten proposition, nr 166, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag föreslagit riksdagen medgiva *dels* att statens den 30 juni 1933 beräknade kapital- och räntefordran hos Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Uddevalla—Lelången må till den del, densamma överstiger 600,000 kronor, avskrivas enligt de av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder, *dels ock* att nämnda bolag må på sätt departementschefen i statsrådsprotokollet förordat för egen räkning disponera inteckning med bästa förmånsrätt i sagda järnväg till belopp av 100,000 kronor jämte ränta.

Den 29 april 1892 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 0.891 meters spårvidd från Uddevalla till sjön Lelången i Älvsborgs län, vilken koncession innehaves av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag. För utförande av järnvägsanläggningen, som med slutstation i Bengtsfors har en längd av 89 kilometer, beviljade Kungl. Maj:t den 3 juni 1892 bolaget ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,247,000 kronor. Kostnaden för anläggningen hade beräknats till 2,495,000 kronor. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 januari 1895.

Sedan bolaget, som till och med år 1913 kunnat helt fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet, under vissa av de därpå följande åren icke förmått verkställa vederbörliga inbetalningar, medgav 1925 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 72, punkt 3, följande skuldreglering. Beloppet av statens fordran med till dåvärde reducerad anståndsrenta, 1,556,520 kronor 10 öre, uppdelades i tre särskilda lån å respektive 978,764 kronor 91 öre, 268,235 kronor 9 öre och 309,520 kronor 10 öre jämte ränta av 4.5 procent å förstnämnda lån och 5 procent på de båda andra länen. Till säkerhet för de två förstnämnda länen innehar riksgäldskontoret inteckning i järnvägen med bästa förmånsrätt. För det tredje lånet utgöres säkerheten av inteckning, till förmånsrätten liggande närmast efter nyssnämnda inteckning samt fem inteckningar å

tillhoppa 250,000 kronor, utgörande hypotek för ett lån hos Enskilda järnvägars pensionskassa, för vilket dessutom Uddevalla stad ingått borgen.

De annuiteter, bolaget haft att erlægga å de tre nybildade lånen, uppgå till sammanlagt 84,052 kronor 9 öre. Sedan bolaget under åren 1925—1927 inbetalat tillhoppa 171,422 kronor 35 öre, har vidare inbetalning å låneskulden icke verkställts. Till följd härav hade statens fordran hos bolaget vid utgången av år 1932 stigit till 2,021,515 kronor 92 öre. Under förutsättning, att någon inbetalning ej göres under tiden till och med den 30 juni 1933, kommer totala skuldbeloppet att då utgöra 2,068,646 kronor 98 öre.

Departementschefen har beträffande bolagets ställning för egen del anfört följande.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag efter den år 1925 vidtagna regleringen av bolagets statslån — vilken reglering dock icke innebar någon avskrivning av statens fordran — endast under de första åren, och ej heller då till fullo, kunnat verkställa inbetalning av föreskrivna annuiteter. Efter år 1927 har någon inbetalning icke ägt rum. På grund härav beräknas bolagets skuld till staten hava den 30 juni 1933 stigit till 2,068,646 kronor 98 öre. I detta belopp ingår förfallen skuld med 582,767 kronor 31 öre, fördelat i runda tal med 82,000 kronor på kapital, 422,000 kronor på ränta samt 78,000 kronor på överränta. Orsakerna till denna försämrade ställning synas vara att finna i verkningarna av bilkonkurrensen och rådande depression samt därjämte i trafikavledning till annan järnväg. Mot järnvägsföretagets skötsel synes icke vara något att anmärka. Avsevärda beskränningar av driftutgifterna hava genomförts. Det förefaller av utredningen uppenbart, att järnvägen icke ens under gynnsammare konjunkturer kommer att förmå bära de nuvarande annuiteterna å statslånen, tillhoppa något över 84,000 kronor, helst om erforderlig avsättning till förnyelsefond tages i beräkning. Antagligt synes ock att, därest en länereglering icke kommer till stånd, bolagets försvagade ställning skall än ytterligare minska utsikterna för staten att återfå någon del av det i järnvägen investerade länekapitalet.

Vad sålunda och eljest i ärendet framkommit synes giva vid handen, att i det läge, vari bolaget befinner sig, och med hänsyn till de berörda orternas behov av järnvägens bibehållande staten lärer till trygghet av den fortsatta driften å järnvägen nödgas nu träda emellan genom att medgiva erforderlig lindring i betalningsskyldigheten för statslånen.

Med anledning av järnvägens efter hand allt mer försämrade läge hava sedan en tid tillbaka underhandlingar förts mellan representanter för fullmäktige i riksgäldskontoret samt för järnvägsbolaget och Uddevalla stad. Dessa underhandlingar resulterade till en början i ett preliminärt förslag, varefter fortsatta förhandlingar medförde vissa ändringar i förslaget.

För förslaget, sådant det i slutgiltigt skick föreligger, har departementschefen lämnat följande kortfattade redogörelse:

Statsverkets fordran den 30 nästkommande juni nedskrivs till 600,000 kronor, vilket belopp fördelas på tre lån, vart och ett å 200,000 kronor med 4.5 procents ränta. För två lån, nr 1 och 2, skulle Uddevalla stad enligt åtagande teckna borgen. För samtliga tre nya lån skulle i övrigt säkerhet ställas med inteckningar i järnvägen med förmånsrätt näst efter en inteckning å 100,000 kronor, vilken bolaget skulle få disponera. Annuiteten skulle bestämmas för lånen nr 1 och 2 till 5.1 procent samt för lånet nr 3 till 5.4 procent. Annuitets-

betalningen skulle taga sin början den 30 juni 1938 för lån nr 1, den 30 juni 1940 för lån nr 2 och samma dag år 1948 för lån nr 3. Slutligen föreslås bestämmelser om rätt för staten att inlösa järnvägen till ett belopp av 600,000 kronor med tillägg av framtida investeringar i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel men med avdrag för slitning och annan teknisk värdeminskning, dock att bolaget skulle vara berättigat kräva inlösningsbeloppets bestämmande efter järnvägens på visst sätt beräknade affärsvärde.

Ett genomförande av detta förslag skulle i fråga om annuitetsbeloppens storlek innebära, att järnvägsföretaget skulle belastas med en inbetalning från och med år 1938 av 10,200 kronor, från och med år 1940 av 20,400 kronor samt från och med år 1948 av 31,200 kronor, alltså en betydande nedsättning i förhållande till det nuvarande annuitetsbeloppet av något över 84,000 kronor.

Det sålunda framlagda förslaget har tillstyrkts av fullmäktige i riksgäldskontoret samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och, om än med viss tvekan, av de jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 december 1932 för järnvägs-ekonomiska frågor särskilt tillkallade utredningsmännen.

I anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hava väckts två lika lydande motioner, den ena, nr 261, inom första kammaren av herrar *A. C. Lindblad* och *A. Forslund* samt den andra, nr 438, inom andra kammaren av herrar *F. Severin* och *E. Eriksson* i Stockholm, i vilka föreslagits, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 166 om avskrivning av fordran hos Uddevalla—Lelångens järnväg samt nr 142 om anslag för beviljande av lån till enskilda järnvägar måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

Enligt Kungl. Maj:ts förevarande förslag skulle bolagets skuld till staten, uppgående till något mer än 2,000,000 kronor, nedskrivs till 600,000 kronor, fördelade å tre lån vart och ett å 200,000 kronor, å vilka i viss utsträckning anstånd med amorteringsskyldigheten skulle medgivas. Vidare skulle en inteckning å 100,000 kronor i järnvägen med bästa förmånsrätt få av bolaget disponeras. För de nya lånen skulle som säkerhet lämnas inteckningar i järnvägen med förmånsrätt efter den nyssnämnda, varjämte Uddevalla stad skulle teckna borgen för två av lånen. Ehuru den föreslagna skuldregleringen innebär en betydande eftergift av statsverkets fordran hos bolaget, har utskottet i betraktande av bolagets svaga ekonomiska ställning och med hänsyn till den betydelse, järnvägen otvivelaktigt äger för de därav berörda trakterna, ansett sig böra tillstyrka det i propositionen framlagda förslaget.

Beträffande de i anledning av propositionen väckta motionerna ifråga om förstatligande av det svenska järnvägsnätet kommer utskottet att framdeles avge utlåtande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må medgiva,

a) att statens den 30 juni 1933 beräknade kapital- och räntefordran hos Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Uddevalla—Lelången

Utskottet.

må till den del, densamma överstiger 600,000 kronor, avskrivnas enligt de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 februari 1933 förordade grunder,

b) att nämnda bolag må, på sätt departementschefen i statsrådsprotokollet förordat, för egen räkning disponera in-teckning med bästa förmånsrätt i sagda järnväg till belopp av 100,000 kronor jämte ränta.

Stockholm den 19 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzélius*, *Lindblad*, *Widell*, *Olof Olsson*, *Oscar Olsson*, *Johansson* i Fredrikslund, *Bergström*, *Alexander Nilsson* i Fredriksfält, *Thelin*, *Nordborg* och *Sandén*;

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren*, *Strindlund*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Persson* i Fritorp, *Jeppsson*, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Nilsson* i Hörby, *Norsell* och *Weijne*.
