

Nr 119.

Ankom till riksdagens kansli den 30 maj 1933 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 3 mars 1933 avlåten proposition, nr 185, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att statens kapital- och räntefordran hos Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Halmstad—Bolmen må avskrivas till den del, densamma överstiger 190,000 kronor, under villkor att bolaget senast den 30 juni 1933 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sistnämnda belopp.

Halmstad—Bolmens järnväg, som är smalspårig och har en längd av 63.6 kilometer, öppnades för trafik den 30 oktober 1889; en bibana, vars längd är 2.3 kilometer, öppnades för trafik den 28 augusti 1893. I Halmstad har järnvägen egen station, medan Bolmens föreningsstation tillhör Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg.

Halmstad—Bolmens järnväg äges av Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag. Trafiken å järnvägen drives av bolaget, som emellertid med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag träffat vissa överenskommelser till nedbringande av trafikeringkostnaderna. Dessa överenskommelser innebära huvudsakligen, att underhållet av rullande materiel ombesörjes å sistnämnda bolags verkstad i Halmstad samt att befattningarna som trafikchef, ban- och maskiningenjör samt kontrollör upprätthållas av tjänstemän vid Halmstad—Nässjö järnväg.

Bolaget har till och med år 1931 vederbörligen fullgjort sin betalningsskyldighet på grund av innehaft statslån å 824,915 kronor, därvid å kapitalskulden återbetalats 441,454 kronor 69 öre. Däremot har bolaget icke erlagt den anuitet, som förföll till betalning den 1 oktober 1932. Vid 1932 års utgång uppgick bolagets skuld till följd därav till 479,031 kronor 54 öre, vilket belopp fördelar sig på sätt framgår av följande av riksgäldskontoret meddelade sammanställning:

| | Icke förfallen skuld | Förfallen skuld | Summa |
|---------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|
| | Kronor | Kronor | Kronor |
| Kapital | 359,470: 27 | 23,990: 04 | 383,460: 31 |
| Ränta | 3,999: 11 | 17,255: 71 | 21,254: 82 |
| Överränta | — | 509: 84 | 509: 84 |
| Anståndsrenta | 73,806: 57 | — | 73,806: 57 |
| | Summa kronor | 437,275: 95 | 479,031: 54 |

Departementschefen har för egen del i ärendet anfört följande:

Såsom av utredningen framgår, har driftresultatet vid Halmstad—Bolmens järnväg hastigt undergått en mycket betydande försämring. Under det att järnvägsrörelsen tidigare givit förhållandevis god avkastning, har driftöverskottet av densamma för år 1931 — fränsett förnyelsefundsavsättning, skatter och räntor — nedgått till omkring 9,000 kronor. För år 1932 redovisas ett driftunderskott av i runt tal 30,000 kronor, och enligt den preliminära balansräkningen uppgår bolagets totala förlust under året till omkring 60,000 kronor. Anledningen till denna försämring synes övervägande vara hänförlig till omständigheter av mera varaktig natur, nämligen trafikavledning till andra järnvägar — huvudsakligen på grund av de nya samtrafiksbestämmelserna men även genom införlivandet med statens järnvägar av banan mellan Hässleholm och Veinge — samt en med all sannolikhet bestående minskning i virkestransporterna, vilka tidigare givit banan en betydande del av dess trafikinkomster. Förefintliga besparingsmöjligheter synas i möjligaste mån hava iakttagits, bland annat genom anordnande av viss förvaltningsgemenskap med Halmstad—Nässjö järnvägar. Driftkostnaderna hava sålunda från år 1926 nedbringats med omkring 40 procent.

Efter allt att döma är företagets ekonomiska läge sådant, att man — även med beaktande av den allmänna lågkonjunktorens inverkan på 1932 års driftresultat — för framtiden näppeligen lär kunna förvänta, att avkastningen av bolagets rörelse skall kunna medgiva såväl stadgad avsättning till förnyelsefond som vederbörlig annuitetsbetalning å statslånet, uppgående till 41,245 kronor 75 öre. Under sålunda föreliggande förhållanden synes en på skäliga grunder fotad akordsuppgörelse rörande statslånet vara ur statens synpunkt fördelaktigt samtidigt med att bolaget därigenom skulle vinna sådan minskning i de årliga utgifterna, att ett vidmakthållande av järnvägsdriften i möjligaste mån säkerställes. Bolaget, som enligt nyss återgivna balansräkning disponerar — utöver för räkningsskulders gäldande erforderligt belopp — omkring 240,000 kronor i likvida medel, har ansett sig kunna som full betalning för återstående skuld till staten erbjuda ett belopp av 190,000 kronor. Detta innebär, att staten skulle å sin kapitalfordran avskrika 193,460 kronor 31 öre, var till komma räntebelopp, fränsett anståndsränta uppgående den 31 december 1932 till inemot 22,000 kronor. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava ansett ifrågavarande erbjudande kunna och bära godtagas; samma mening företräda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de för vissa järnvägsekonomiska frågor tillkallade utredningsmännen. I anslutning till det förut anförda och då bolagets efter en sådan uppgörelse återstående likvida medel ej skulle komma att uppgå till mera än vad som torde erfordras för rörelsens bedrivande, vill även jag tillstyrka att en uppgörelse av nu angiven innebörd kommer till stånd. Såsom villkor för en sådan nedskrivning av statens fordran torde bära uppställas, att nämnda belopp, 190,000 kronor, senast den 30 juni 1933 kontant inbetalas till riksgäldskontoret.

Förutnämnda utredningsmän hava i detta sammanhang även berört fusionsfrågan. Beträffande förevarande fall hava utredningsmännen emellertid av angivna skäl icke velat framställa något bestämt förslag, vilket eljest närmast skulle hava gått ut på knytande till den avsedda uppgörelsen av förbehåll om skyldighet för bolaget att, om så av Kungl. Maj:t påfordras, medgiva fusion med annat järnvägsföretag. Jag är fullt ense med utredningsmännen om fusionens betydelse för de mindre järnvägsföretagens ekonomi — en mening, för vilken jag även tidigare i annat sammanhang givit uttryck. Vad angår nu ifrågavarande fall, synas föreliggande möjligheter till kostnadsbesparingar vid järnvägens drift hava praktiskt taget helt tillvaratagits, och att ur andra synpunkter uppställa något förbehåll i nyss antytt syfte synes mig särskilt med

hänsyn till de även av utredningsmännen påpekade förhållanden, som föreligga i samband med den nu förordade uppgörelsen, icke böra ske.

Utskottet kan ej finna förevarande bolags ställning vara sådan, att staten bör godtaga här begärda betalningseftergift. Bolaget förfogar över betydande likvida tillgångar å bank eller i obligationer, som, oavsett de närmaste årens driftresultat, böra väl förslå till betalning av förfallande statslåneannuiteter, cirka 40,000 kronor för år. Utskottet har i detta sammanhang ej kunnat undgå att uppmärksamma, att den annuitet, som förföll den 1 oktober 1932, ej ännu av bolaget likviderats.

Utskottet.

Genom ett godtagande av ackordsuppgörelsen skulle också försvåras möjligheterna för en framtida fusion mellan förevarande Halmstad—Bolmens järnväg och Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg, vilka båda järnvägar äro smalspåriga banor av samma spårvidd. Utan att underskatta den förbättrade driftsekonomi, som för Halmstad—Bolmensbanans del vunnits genom det med den bredspåriga Nässjö—Halmstadbanan förefintliga samarbetet, vill utskottet erinra om de än större fördelar, som med all sannolikhet stode att vinna om — eventuellt utan upphörande av detta samarbete — en fusion kommer till stånd mellan Halmstad—Bolmens järnväg och Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg. Genom godtagande av nu ifrågasatta ackordsuppgörelse skulle tvivelsutan statens möjligheter att inverka på en dylik fusions genomförande avsevärt förminska.

Vid den prövning utskottet ägnat förevarande ärende har utskottet alltså kommit till den uppfattningen, att det i propositionen framlagda förslaget om betalningseftergift för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag ej bör från statens sida godtagas.

Utskottet hemställer alltså,

att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 185 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 30 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Bergqvist*, *Nilsson* i Malmö, *Nilsson* i Gränebo, *Johansson* i Fredrikslund, *Asplund*, *Walles*, *Ernfors*, *Bergström*, *Nylander* och *Andersson* i Djursholm; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Törnkvist* i Karlskrona, *Persson* i Fritorp, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Olsson* i Blädinge, *Högström*, *Olofsson* i Digernäs, *Norling* och *Andersson* i Ovanmyra.

Reservation

av herrar *Kvarnzelius, Bergqvist, Nilsson* i Malmö, *Johansson* i Fredrikslund, *Nylander, Anderson* i Råstock, *Törnkvist* i Karlskrona, *Andersson* i Höör och *Norling*, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Här föreslagna uppgörelse innebär att staten mot inbetalning kontant av ett belopp av 190,000 kronor skulle friskriva Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag från all dess skuld till staten på grund av utlämnat järnvägslån. Nämda skuld uppgår, oguldna räntor oräknat, till ungefär dubbla beloppet eller kronor 383,460:31. Med tillägg av förfallna oguldna räntor till och med den 31 december 1932 samt nutidsvärdet, 42,727 kronor 50 öre, av anståndsrentan skulle det belopp, om vars avskrivande fråga är, uppgå till 257,952 kronor 47 öre.

För egen del måste utskottet, i likhet med riksgäldsfullmäktige samt de för vissa järnvägsekonomiska frågor tillkallade utredningsmännen, finna den sålunda föreslagna uppgörelsen vara från statens sida godtaglig. Trots den stränga hushållning, som iakttages i fråga om bolagets driftsekonomi, visar järnvägsdriften betydande underskott. För år 1932 uppgick bolagets förlust till över 60,000 kronor. Enligt vad sistnämnda utredningsmän vitsordat, synes ingen förbättring härutinnan vara att motse, vadan det synes ovisst om staten genom de närmaste årens avbetalningar (cirka 40,000 årligen i kapital och ränta) kan sammanlagt återfå så mycket som nu erbjudes genom kontant inbetalning på en gång av 190,000 kronor.

Det bör också uppmärksammas, att nu förefintliga kapitalöverskott uppkommit tack vare bolagets försiktiga utdelningspolitik; under de senare åren har överhuvud ingen utdelning å aktierna förekommit.

Med hänsyn till sålunda och övriga i propositionen anförda omständigheter och på grund också av de upplysningar i ärendet, utskottet under hand införskaffat, har utskottet kommit till den uppfattningen att förevarande proposition bör av riksdagen bifallas.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må medgiva, att statens kapital- och räntefordran hos Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Halmstad—Bolmen må avskrivas till den del, densamma överstiger 190,000 kronor, under villkor att bolaget senast den 30 juni 1933 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sistnämnda belopp.»