

N:o 112.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition angående vidtagande af
åtgärder för försäljning af Vislanda - Bolmens järnväg;
gifven Stockholms slott den 15 april 1904.*

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att sådana åtgärder må vidtagas, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försäljes till ett pris, ej understigande 768,299 kronor 12 öre, och på villkor i öfrigt, som äro för staten lika förmånliga som de i statsrådsprotokollet angifna, af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag erbjudna.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts,

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF.

Hjalmar Westring.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 15 april 1904.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LAGERHEIM,
Statsråden: ODELBORG,
 HUSBERG,
 PALANDER,
 WESTRING,
 RAMSTEDT,
 BERGER,
 MEYER,
 VON FRIESEN och
 VIRGIN.

Departementschefen statsrådet Westring anförde vidare.

Uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 22 juli 1902 har styrelsen för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag anmält, att bolaget vore villigt att för öfvertagande af Vislanda—Bolmens järnväg med hvad till densamma hörde erlägga 768,299 kronor 12 öre, motsvarande kapitalbeloppet af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags i likvidation skuld till staten den 31 december 1901.

Koncession
å järnvägs-
anläggning
från Vislanda
till Bolmen.

Med anledning häraf tillåter jag mig erinra om följande. Genom nådig resolution den 28 april 1876 har Kungl. Maj:t, under vissa villkor och förbehåll, beviljat Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag rättighet

att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg af 3,59 fots spårvidd från Vislanda station å södra stambanan öfver Ljungby köping till sjön Bolmens strand samt därefter den 6 oktober 1876 för denna järnvägsanläggning fastställt plan.

Vidare har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 24 november 1876 fastställt kostnadsförslag för nämnda järnvägsanläggning att, så vidt kostnaden skulle läggas till grund för bestämmande af beloppet för sökt statslån, sluta å 1,612,000 kronor, i hvilket belopp jämväl inginge den i kostnadsförslaget upptagna utgift af 158,000 kronor för anskaffande af rörlig materiel, äfvensom till utförande af järnvägsanläggningen beviljat Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag ett låneunderstöd af 785,000 kronor att af de medel till belopp af 10,000,000 kronor, som 1876 års Riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande för att till låneunderstöd för nya, då ej påbörjade järnvägar anvisas, utgå med 400,000 kronor af 1877 års anslag och med 385,000 kronor af 1878 års anslag.

Statslån för
järnvägen
Vislanda—
Bolmen.

Af de villkor, som för tillgodonjutande af den bolaget sålunda förunnade förmån stadgades, torde i detta sammanhang böra framhållas följande.

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till sex procent å det ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter fem för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande å hvarje särskildt belopp af försträckningen finge åtnjutas under tre år från lyftningsdagen, dock icke utöfver ett år från den dag, den 31 december 1880, då järnvägen skulle vara för trafik öppnad; och skulle den sålunda uppskjutna likviden af räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blefve till fullo godtgjort. Kapitalafbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1883 och i sammanhang därmed godtgörelse ske af därförinnan upplupen och obetald ränta, för såvidt uppskof med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera samma dag hvarje år erläggas till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blifvit till fullo godtgjord. Därest förfallet inbetalningsbelopp icke blefve i föreskrifven ordning erlagdt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp blefve behörigen inbetaldt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom skulle utgöra underpant och säkerhet för

den af staten lämnade försträckningen och staten vara berättigad åtnjuta all den pant- och förmånsrätt, som enligt gällande eller blifvande lagstiftning kunde för det lämnade låneunderstödet återbetalande medgifvas; i följd hvaraf järnvägsanläggningen med tillhörande byggnader och materiel äfvensom bolagets egendom i öfrigt icke finge såsom säkerhet för annat lån pantförskrifvas utan förbehåll om statens bättre rätt till säkerhet för det af staten lämnade låneunderstödet; och skulle Kungl. Maj:t äga att, utan bolagets vidare hörande, vidtaga de åtgärder, som för beredande af den staten sålunda förbehållna säkerhet kunde finnas erforderliga. Om betalningen af erhållet låneunderstöd icke af bolaget vederbörligen fullgjordes, skulle järnvägen komma att hemfalla till staten utan rättighet för aktieägarne att af det allmänna erhålla någon ersättning för de tillskott, som blifvit af dem till företaget gjorda. Till säkerhet för lånet har den 27 mars 1882 inteckning i järnvägen beviljats.

Riksdagen har år 1883 medgifvit, att de enskilda järnvägsaktiebolag, hvilka erhållit lån ur de af 1871 och 1876 årens Riksdagar beviljade anslag till låneunderstöd för enskilda järnvägar, finge, om de sådant önskade och före utgången af år 1883 därom hos fullmäktige i riksgäldskontoret gjorde anmälan, återbetala sin skuld till riksgäldskontoret på sådant sätt, att annuiteten skulle, utan rubbning af öfriga bestämmelser, beträffande de bolag, för hvilka full annuitets erläggande inträdt före 1884 års ingång, för tiden från och med nämnda år och, beträffande de bolag, för hvilka full annuitets erläggande icke före 1884 års ingång inträdt, för tiden från och med det att skyldigheten till sådan annuitets erläggande toge sin början, beräknas till 5 $\frac{1}{2}$ procent å ursprungliga lånebeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras 5 procent ränta å oguldet kapitalbelopp och återstoden skulle utgöra kapitalafbetalning.

Därefter har Riksdagen uti underdånig skrifvelse den 16 maj 1886 anmält, att Riksdagen medgifvit, att förenämnda enskilda järnvägsaktiebolag finge, om de sådant önskade och före utgången af år 1886 därom hos fullmäktige i riksgäldskontoret gjorde anmälan, återbetala sin skuld till riksgäldskontoret på sådant sätt, att annuiteten, utan rubbning af öfriga för lånet gällande bestämmelser, för tiden från och med 1887 beräknades till 5 procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter 4 $\frac{1}{2}$ procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning därå, dock under villkor, att de järnvägsaktiebolag, hvilka däraf sig begagnade, skulle vara underkastade de jämkningar i erhållna koncessionsvillkor eller andra af

Kungl. Maj:t för dem gifna bestämmelser, hvilka Kungl. Maj:t, ur statens och det allmännas synpunkt samt för åstadkommande af närmare öfverensstämmelse med senare gifna koncessioner, kunde finna skäl att föreskrifva och före den 1 december 1886 delgåfve bolagens styrelser. För sådant ändamål föreskref Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 1 oktober 1886, att Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag jämte andra järnvägsaktiebolag, hvilka erhållit då oguldna låneunderstöd ur de af 1871 och 1876 årens Riksdagar därför anvisade anslag, skulle, där de önskade komma i åtnjutande af den utaf Riksdagen medgifna nedsättning i annuiteten å beviljad försträckningsbelopp, vara underkastade vissa i nådiga brefvet angifna bestämmelser att tillämpas jämte förut meddelade föreskrifter. Dessa bestämmelser afsågo fastställande af taxa för transportafgifterna, ombesörjandet af transporter för det allmännas räkning, tåganordningar med hänsyn till sådana transporter, järnvägsområdets begagnande för statens telegraf- och telefonanläggningar samt statens rätt att under vissa villkor inlösa järnvägen, i hvilka villkor Kungl. Maj:t sedermera genom nådigt bref den 19 november 1886 medgaf viss ändring.

Af de särskilda medgifvanden, som sålunda lämnats af Riksdagen åren 1883 och 1886, begagnade sig bolaget, hvadan från 1884 års början annuiteten, utan förändring i den förut stadgade ränteberäkningen, debiterats med 5½ procent å ursprungliga lånebeloppet samt från och med år 1887 annuiteten beräknats till endast 5 procent likaledes å ursprungliga lånebeloppet.

Utom förenämnda nedsättningar af annuiteten för ifrågavarande statslån blef den s. k. öfverräntan å uteblifna inbetalningsbelopp jämlikt 1897 års Riksdags beslut nedsatt, så att den från och med år 1898 beräknas efter endast 5 procent om året.

Uti en den 13 september 1897 till Kungl. Maj:t ingifven skrift anförde styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, ej mindre att till följd af flera samverkande omständigheter, såsom banans förhållandevis dyra anläggningskostnad, dess ändpunkts belägenhet vid en i trafikhänseende så obetydlig plats som Bolmen samt banans saknad af egen rullande materiel, hvilken mot dryg afgift ända till år 1891 förhyrts från annan bana, bolaget icke kunnat fullgöra de föreskrifna annuiteterna å det från staten erhållna lånebeloppet, hvilket därför och till följd af den höga räntefoten så ökats, att kapitalskulden med förfallen ränta, anståndsrenta och öfverränta vid 1897 års slut utgjort

Framställning
om nedsättning
af statens
fordran på
grund af stats-
lånet.

sammanlagdt 1,450,410 kronor 87 öre, än äfven att styrelsen af bolaget erhållit uppdrag att, sedan värdering af järnvägen för utrönande af dess trafikförmåga skett, ingå med underdånig framställning om nedsättning i det beviljade statslånet till det belopp, som af berörda värdering framginge, samt att i händelse af afslag därå ställa järnvägen under likvidation. På grund däraf och af i öfrigt anförda skäl anhöll styrelsen i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes till 1899 års Riksdag aflåta proposition om nedsättning af bolagets dåvarande skuld till staten till 671,000 kronor, hvilket belopp, efter verkställd värdering, järnvägen ansetts kunna förränta och amortera, med skyldighet för bolaget att genom kapitalafbetalning jämte räntelikvider under 40 år till fullo inbetala detta belopp.

Öfver denna framställning hördes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som af de närmast föregående årens berättelser öfver verkställda inspektioner och det af värderingsmännen afgifna utlåtandet funnit otvetydigt framgå, att järnvägen icke befundes i fullgodt skick, yttrade vidare, att af berättelsen öfver bolagets ställning vid 1897 års slut framginge, dels att, sedan aktiekapitalet fränräknats, bland skulderna kvarstode ett jämförelsevis obetydligt belopp af 10,282 kronor 62 öre, samt att svenska statsverket vore den hufvudsakliga fordringsägaren, dels att bolagets skulder öfver tillgångarna under år 1897 minskats med 45,256 kronor 21 öre, samt dels att, sedan till statsverket erlagts ett belopp af 15,000 kronor, årets behållna vinst uppgått till 9,222 kronor 1 öre. Bolaget uppgåfve icke, huru de för järnvägens förbättring behöfliga medlen skulle anskaffas, och då det icke syntes kunna antagas, att aktieägarna vore benägna att tillskjuta den erforderliga summan, äfven om statsverket skulle efterskänka större eller mindre del af sin fordran, syntes annan utväg icke förefinnas än att af tillgängliga trafiköferskott bereda den önskade tillgången. Enligt bolagsstyrelsens berättelse för år 1897, skulle vid årets slut finnas en behållning å trafikmedlen af 59,925 kronor 11 öre. Under nyssnämnda förutsättning blefve sålunda arbetet med järnvägens försättande i fullgodt skick beroende af det öferskott rörelsen kunde lämna, och någon tidrymd, inom hvilken kompletteringsarbetena skulle kunna fullbordas, hade ej uppgifvits, hvarför förverkligandet af järnvägsbolagets afsikter i detta hänseende syntes kunna blifva lämnadt till en oviss framtid. Äfven om statsverket skulle efterskänka sin fordran till den utsträckning järnvägsbolaget ifrågasatt, utan att betryggande anordningar blefve

förbehållna och genomförda, förefunnes sålunda ej någon visshet om, att banan blefve inom närmaste år försatt i fullgodt skick, än mindre att staten under tiden för förbättringarnas utförande mera än dittills komme i åtnjutande af annuiteten å ett nedsatt fordringsbelopp. Bolaget hade framhållit, att de i bolaget deltagande, i ekonomiskt hänseende vanlottade kommunerna inom Sunnerbo härad icke borde betagas möjligheten att i en aflägsen framtid återfå någon del af sina gjorda uppoffringar. Huru beklagligt det än vore, att dessa kommuner likasom enskilda, hvilka till företaget bidragit, komme att drabbas af en ekonomisk förlust, syntes detta förhållande likväl icke innefatta tillräckligt skäl för statsverket att efterskänka sin rättmättiga fordran, helst denna förlust dock borde i viss mån motvägas af den fördel järnvägsförbindelsen hade medfört och i all framtid komme att skänka för ortens utveckling uti ekonomiskt afseende. En dylik fördel kunde ofta nog icke ernås utan ekonomiska uppoffringar. Äfven för staten syntes en hufvudsaklig vikt böra anses ligga på fordran af en god och väl underhållen förbindelseled, och då nu statsverkets förlust af en stor del af dess fordran måhända i alla händelser syntes oundviklig, vore det fördelaktigast för det allmänna, om ifrågavarande järnväg öfvertoges af nya intressenter, som vore i stånd att handhafva trafiken och banans underhåll. Den enligt styrelsens åsikt viktigaste hänsynen vid frågans bedömande utgjordes af det betänkliga exempel, som ett bifall till ansökningsen skulle innebära för statsverkets liknande fordringar på annat håll. Enahanda skäl, som bolaget anförde, kunde ju framhållas i dylika fall, och följden skulle blifva, att statsverket kunde nödgas att på försträckningar till kommunikationsleder, äfven andra än järnvägar, efterskänka sina fordringar.

Måhända skulle äfven andra åtgärder kunna vidtagas för afhjälpan af bolagets trångmål, exempelvis genom bildande af ett trafikbolag eller annorledes, men någon utredning i detta syfte förefunnes icke bland ansökningshandlingarna. På grund af hvad styrelsen sålunda anförde fann styrelsen sig förhindrad att för det dåvarande förord bifall till framställningen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anförde, bland annat, att hvad i ärendet förekommit syntes gifva vid handen, att det belopp af 671,000 kronor, till hvilket styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag på grund af den verkställda uppskattningen föreslagit, att bolagets skuld till staten skulle nedsättas, icke kunde anses motsvara det verkliga värdet af bolagets järnväg, i hvilken staten till säkerhet för sin

fordran hade inteckning med första rätt. Under dåvarande förhållanden syntes det väl knappast antagligt, att denna fordran skulle kunna till fullo utbekommas, men statsverkets förlust å ifrågavarande försträckning borde dock, enligt fullmäktiges mening, kunna begränsas till mindre belopp än den då föreslagna nedsättningen af statslånet skulle innebära. Fullmäktige framhöllo jämväl, hurusom ett bifall till den gjorda ansökningen säkerligen skulle från andra håll framkalla anspråk på dylik eftergift från statens sida, samt hemställde, att ansökningen icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Järnvägsstyrelsen anförde hufvudsakligen följande.

Ehuru, därest nedsättning af bolagets skuld icke skulle beviljas, järnvägen antagligen komme att exekutivt försäljas, kunde järnvägsstyrelsen, jämväl med en sådan eventualitet för ögonen, icke annat än instämma med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret i deras hemställan, att afseende ej måtte fästas vid den underdåniga framställningen. Järnvägsstyrelsen föranleddes därtill först och främst af hänsynen till det betänkliga prejudikat, som skulle skapas genom en åtgärd i ansökningens syfte — en synpunkt som både väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit. Men därtill komme, att enligt järnvägsstyrelsens mening ett ombyte af ägare till järnvägen vore önskvärdt med hänsyn till såväl statens som ortens eget intresse. Tydligt vore nämligen, att i samma mån som med hänsyn till statens rätt reduktionen af kapitalskulden gjordes mindre, försvärades möjligheten för bolaget att på ett tillfredsställande sätt ombesörja trafiken och fullgöra sina förpliktelser i öfrigt. I en ny ägares hand syntes järnvägen kunna vederbörligen förränta ett större kapital än det, hvartill bolagets skuld enligt det föreliggande förslaget skulle nedsättas, helst den procent, som lagts till grund för beräkandet af detta kapital, uppenbarligen vore för hög. För den händelse järnvägen skulle kvarstanna i bolagets ägo, kunde däremot en mindre reduktion af ursprungliga kapitalskulden, än den som nu ifrågasatts, antagas endast komma att till nackdel för samtliga vederbörande undanskjuta den i allt fall oundvikliga realisationen. Ty äfven om en något större bruttoinkomst skäligen skulle kunna påräknas än hvad bolaget på grund af värderingsmännens utlåtande kalkylerat, kunde likväl nettoinkomsten svårigen beräknas högre än som skett, då utgiftsprocenten i kalkylen upptagits till allenast 50 procent, medan den under femårsperioden 1894—1898 i medeltal uppgått till något öfver 69 procent och, jämväl under förutsättning att

banan och materiel skulle kunna under den närmaste tiden istandsättas — något hvartill bolaget sannolikt icke skulle kunna anskaffa medel — icke syntes, då Vislanda—Bolmens järnvägs bruttoinkomster vore ovanligt låga vid jämförelse med öfriga banor med samma spårvidd och i samma del af landet, böra beräknas till mindre än 60 procent. Under sådana förhållanden syntes en fortvaro af den nuvarande förvaltningen icke önskvärd. Bolagsstyrelsen hade till stöd för sin hemställan särskildt framhållit den omständigheten, att vid ett bifall till densamma de i järnvägsföretaget engagerade Sunnerbo-kommunerna skulle beredas någon framtida utsikt till afkastning å deras för företaget gjorda kapitalutlägg. Däremot ville styrelsen framhålla att, då utsikten till afkastning i hvarje fall icke skulle inträda förr än mera än 60 år efter det aktiekapitalet inbetalts, denna omständighet icke syntes kunna blifva af någon faktisk betydelse för berörda kommuners ekonomi. Styrelsen hemställde därför, att bolagsstyrelsens framställning icke måtte till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

Vid föredragning af ärendet den 14 april 1899 fann Kungl. Maj:t, med anledning af hvad de i ärendet hörda myndigheterna anfört, omfördälda ansökning icke till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

Därefter har styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag med en till Kungl. Maj:t den 10 juli 1899 ingifven skrift öfverlämnat ett exemplar af den utaf revisorerna i bolaget afgifna berättelse öfver verkställd granskning af bolagets räkenskaper och förvaltning för år 1898 äfvensom utdrag af protokoll, hållet vid ordinarie bolagsstämma med delägarne i bolaget den 23 juni 1899, utvisande att, sedan uti revisionsberättelsen framhållits, hurusom, vid det förhållande att bolagets ställning vid 1898 års slut varit sådan, att mera än två tredjedelar af aktiekapitalet gått förloradt, sådana åtgärder, som omfördäldes i 54 § af lagen om aktiebolag den 28 juni 1895, syntes böra vidtagas, delägarne i bolaget vid förenämnda bolagsstämma beslutit att, då bolaget icke hade någon annan fordringsägare än staten, som för sin fordran hade inteckning i järnvägen med allt hvad därtill hörde och därjämte erhöle all den inkomst, järnvägen kunde gifva, samt på grund däraf någons enskilda rätt ej kunde blifva förnärmad, bolagets verksamhet skulle tillsvidare fortsättas med uttrycklig föreskrift, att bolagets styrelse icke finge ikläda bolaget några nya förbindelser. Till följd af styrelsen vid samma bolagsstämma lämnadt uppdrag hem-

Framställning
angående bo-
lagets trädande
i likvidation.

ställde styrelsen i förevarande skrift, huruvida, med anledning af hvad i omförmälda protokollsutdrag blifvit anfördt och revisionsberättelsen i öfrigt utvisade, likvidation af Kungl. Maj:t påfordrades eller bolaget ägde, på sätt och med villkor som vid nämnda bolagsstämma beslutits, fortsätta sin verksamhet, men fann Kungl. Maj:t, enligt nådig resolution den 15 september 1899, denna framställning icke till något Kungl. Maj:ts yttrande föranleda.

Halmstad—
Bolmens järn-
vägsaktiebolags
ansökning om
öfvertagande af
Vislanda—Bol-
mens järnväg.

I förenämnda till Kungl. Maj:t ställda skrift af den 22 juli 1902 har styrelsen för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, som genom koncession den 6 maj 1886 erhållit rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg af 1,067 meters spårvidd från Halmstad—Nässjö järnvägs station i Halmstad till Bolmens station på Vislanda—Bolmens järnväg och som för utförande af denna järnvägsanläggning den 22 oktober 1886 erhållit statslån till belopp af 824,915 kronor, anført, bland annat, att, sedan Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag enligt beslut vid bolagsstämma den 15 september 1899 blifvit ställt under likvidation samt vid en af likvidatorerna föranstaltad, den 30 augusti 1901 för försäljning af bolagets järnväg från Vislanda till Bolmen hållen auktion något anbud icke afgifvits, aktieägarna i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag vid bolagsstämma den 18 juni 1902, med godkännande af framställt förslag, bemyndigat sin styrelse att vidtaga erforderliga åtgärder för inköp af järnvägen med hvad därtill hörde i lös och fast egendom mot ett pris ej öfverstigande Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags kapitalskuld till staten. Med stöd därpå och då staten, till hvilken Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags i likvidation, enligt dess balansräkning för år 1901, skuld den 31 december samma år utgjort i kapital 768,299 kronor 12 öre samt i räntor 860,090 kronor 83 öre eller tillhopa 1,628,389 kronor 95 öre, vore sagda bolags störste fordringsägare, har styrelsen för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag tillkännagifvit, att sistnämnda järnvägsaktiebolag vore villigt att för öfvertagande af ifrågavarande järnväg med hvad till densamma hörde erlægga 768,299 kronor 12 öre, motsvarande kapitalbeloppet af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags skuld till staten den 31 december 1901, äfvensom hemställt att, därest Kungl. Maj:t täcktes låta föranstalta om sådana åtgärders vidtagande att ett dylikt öfvertagande kunde komma till stånd, nämnda belopp finge af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag gäldas med en femtedel den dag, då öfverlåtelsen af järnvägen till bolaget skedde, och

därefter med likaledes en femtedel, samma dag under hvar och ett af de därpå följande fyra åren jämte ränta å det belopp, som vid järnvägens öfvertagande icke kontant erlades, efter 4 procent om året, räknadt från tillträdesdagen till förberörda likviddagrar.

Sedan genom nådig remiss den 31 juli 1902 fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att i detta ärende afgifva yttrande, har Kungl. Maj:t, med bifall till därom af fullmäktige i underdånig skrifvelse af den 7 augusti 1902 gjord hemställan, den 26 september samma år anbefallt järnvägsstyrelsen att, så fort ske kunde, låta uppskatta värdet af Vislanda—Bolmens järnväg med hvad därtill hörde i fast och lös egendom, samt att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med instrument öfver den sålunda verkställda värderingen.

Värdering af
Vislanda—
Bolmens
järnväg.

Till följd häraf har järnvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 3 februari 1903 öfverlämnat ett af bandirektören Hugo Nathorst och maskindirektören Th. af Klint den 24 november 1902 upprättadt instrument öfver af dem enligt järnvägsstyrelsens uppdrag verkställd värdering af Vislanda—Bolmens järnväg jämte sammandrag af nämnda järnvägs inkomster och utgifter under tio-årsperioden 1891—1900, och har i berörda värderingsinstrument järnvägen med därtill hörande rullande materiel, inventarier m. m. åsatts ett värde af 698,951 kronor 50 öre, däraf för rullande materiel 120,000 kronor. Uti sitt berörda utlåtande har järnvägsstyrelsen meddelat, hurusom värderingsmännen i skrifvelse till styrelsen anført att, då banan med därtill hörande rullande materiel vore uti ett i allo godt skick, värderingsmännen ansåge, att järnvägen med hvad därtill hörde i lös och fast egendom vore värd minst omkring 700,000 kronor, särskildt sedan banan med undantag af 8 kilometer blifvit belagd med stålskenor, hvarigenom underhållskostnaderna framdeles kunde betydligt minskas, samt att Vislanda—Bolmens järnväg borde i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ägo vara i ännu högre värde, då nämligen sistnämnda bolag med sin dåvarande materiel tillsammans med Vislanda—Bolmens järnvägs materiel kunde utan nämnvärd nyanskaffning upprätthålla trafiken, därvid administrations- och trafikskostnaderna borde ställa sig betydligt lägre än hvad för det dåvarande vore fallet, hvarjämte värderingsmännen meddelat, att de i värderingsinstrumentet upptagna värden blifvit satta under förutsättning af exekutiv auktion.

Därefter har statens ombud i styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag inkommit med en till chefen för civildepartementet

ställd skrift af den 24 februari 1903, däruti ombudet, med åberopande hufvudsakligen af det förhållandet att, sedan arbetena för järnvägens försättande i fullgodt skick med år 1903 blefve i sin helhet fullbordade, underhållskostnaderna därefter komme att betydligt nedgå, anført, bland annat, att det icke syntes vara till fördel för staten att oförändradt antaga det af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag gjorda anbudet, samt att, om Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags skuld till staten blefve nedsatt till den i nämnda anbud angifna summa, ombudet ansåge bolaget vara i stånd att på denna summa årligen betala ränta och amortering tills skulden blefve i sin helhet gulden, och skulle vid sådant förhållande aktieägarna kunna hoppas att framdeles erhålla någon valuta för sitt å järnvägen nedlagda kapital och ett främmande bolag förhindras att helt och hållet njuta vinsten däraf.

Fullmäktiges
i riksgälds-
kontoret
utlåtande.

Sedan samtliga till ärendet hörande handlingar blifvit med skrifvelse från civildepartementet af den 2 mars 1903 till fullmäktige i riksgäldskontoret öfverlämnade, hafva fullmäktige den 2 april 1903 i ärendet afgifvit underdånigt utlåtande och däruti till en början, bland annat, meddelat, att Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag endast i mycket ringa grad varit i stånd att verkställa inbetalningar å statslånet, i följd hvaraf statens fordran hos bolaget år för år ökats och vid 1902 års slut uppgått till följande belopp:

kapital, förfallet	kr. 115,874: 43	
» icke förfallet	» 652,424: 69	kr. 768,299: 12
ränta		» 515,793: 07
öfverränta		» 285,953: 66
anståndsrenta		» 117,750: —
		<hr/> Summa kr. 1,687,795: 85

Fullmäktige hafva därefter anført följande.

Sedan det under år 1899 visat sig, att mer än två tredjedelar af aktiekapitalet gått förloradt, hade Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, på grund af stadgandet i 54 § af lagen om aktiebolag, nämnda år trädt i likvidation, som fortfarande påginge. Bolagets tillgångar utgjordes så godt som uteslutande af järnvägen med tillhörigheter, och däruti hade riksgäldskontoret till säkerhet för sin fordran inteckning med första förmånsrätt. Uppenbart vore emellertid, att denna bolagets egendom icke på långt när försloge till betäckande af den intecknade skulden. Med hänsyn

till gäldenärens obestånd ansåge fullmäktige dock önskvärdt, att en reglering af detta skuldförhållande komme till stånd, oaktadt staten därvid måste vidkännas en afsevärd förlust. Då det icke kunde synas fördelaktigt att åt staten förvärfva ifrågavarande smalspåriga järnväg, borde man enligt fullmäktiges mening vara betänkt på att söka få densamma för skäligt pris försåld till enskilda, som hade förmåga att redan vid öfverlåtelsen erlægga en större del af köpeskillingen och inom jämförelsevis kort tid därefter betala återstoden. Däremot kunde fullmäktige icke finna tillrådligt att, såsom statens ombud i styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag ifrågasatt, åt detta bolag medgifva en betydlig afskrifning af dess skuld, hvars återstående belopp därefter skulle af bolaget under en lång följd af år förräntas och amorteras. Vid en dylik uppgörelse skulle nämligen, såvida icke skulden nedsattes åtskilligt under järnvägens värde, staten sakna erforderlig säkerhet, att det på kapitaltillgångar utblottade bolaget komme att äfven under mindre gynnsamma konjunktioner fullgöra föreskrifna ränte- och kapitalinbetalningar å den återstående skulden. Mot en uppgörelse af berörda art mötte ock, såsom fullmäktige förut vid flera tillfällen framhållit, principiella betänkligheter, i det att efterskänkande af statens fordran i detta fall säkerligen skulle från andra med statslån understödda järnvägsbolag framkalla anspråk på dylik eftergift. De af järnvägsstyrelsen förordnade värderingsmännen, som ansett Vislanda—Bolmens järnväg med tillhörigheter vara värd minst 700,000 kronor, hade emellertid, såvidt af handlingarna framginge, icke grundat sin uppskattning af järnvägens värde på någon sammanställning af dess trafikinkomster å ena sidan och utgifterna för drift och underhåll å den andra. För bedömande af järnvägens försäljningsvärde måste dock en på berörda förhållanden grundad beräkning af dess förmåga att gifva afkastning tillmätas afgörande betydelse. Fullmäktige hade därför låtit med ledning af ett vid järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse af den 3 februari 1903 fogadt sammandrag öfver Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags inkomster och utgifter under den med år 1900 afslutade tioårsperioden äfvensom revisionsberättelsen för år 1901 upprätta följande tabell, innefattande uppgifter för åren 1892—1901 rörande sagda utgifts- och inkomstposter samt den behållning, som, därest bolaget varit skuldfritt, skulle hafva uppkommit å dess verksamhet. Beloppen vore utförda i jämna krontal.

Å r.	Brutto- inkomst.	U t g i f t e r		Behållning.
		för drift.	för underhåll.	
1892	94,766	46,020	19,970	28,776
1893	97,661	44,217	18,728	34,716
1894	100,546	49,140	18,800	32,606
1895	99,481	46,832	24,757	27,892
1896	110,806	49,045	30,748	31,013
1897	129,632	54,837	19,017	55,778
1898	131,918	62,632	32,518	36,768
1899	130,473	68,815	39,805	21,853
1900	138,256	74,573	30,001	33,682
1901	151,680	98,997	26,658	26,025

Såsom af denna tabell framginge, utgjorde nettobehållningen under ifrågavarande tioårsperiod sammanlagdt 329,109 kronor eller i medeltal för år 32,911 kronor. För de fem första åren uppgingo medeltalet af årsbehållningarna till 31,001 kronor och för de fem sista till 34,821 kronor, hvilka belopp, efter $4\frac{1}{2}$ procent, utgjorde räntaafkastning å ett kapital af resp. 688,911 och 773,800 kronor. Med hänsyn till den stadigt fortgående tillväxten af trafikinkomsterna och då, enligt hvad såväl järnvägsstyrelsens värderingsmän som statens ombud i bolagsstyrelsen framhållit, underhållskostnaderna syntes komma att betydligt minskas, sedan järnvägen dåmera blifvit nästan helt och hållet belagd med nya stålskenor och jämväl beträffande rullande materiel befunne sig uti ett i allo godt skick, syntes man emellertid vara fullt berättigad antaga, att järnvägen för framtiden skulle lämna en årlig nettobehållning, som utgjorde skälig afkastning å ett kapital af 800,000 kronor. Med anledning däraf ansåge fullmäktige detta belopp vara det minsta, hvarmed staten vid en eventuell försäljning af järnvägen borde låta sig nöja såsom likvid för sin fordran hos Vislanda-Bolmens järnvägsaktiebolag.

Såsom af det anförda framginge, kunde fullmäktige icke tillstyrka, att staten, som vore ende inteckningshafvaren i Vislanda-Bolmens järnväg, medgäfv, att Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag finge mot erläggande af det erbjudna beloppet af ej fullt 769,000 kronor öfvertaga

nämnda järnväg fri från gravationer. Det syntes emellertid fullmäktige icke vara osannolikt, att bolaget kunde finna skäl att ej blott höja sitt anbud så, att staten finge sin fordran godtgjord med minst 800,000 kronor, än äfven — hvilket fullmäktige jämväl ansåge böra fordras för uppgörelsen — medgifva sådan ändring i de erbjudna betalningsvillkoren, att räntan å den del af köpeskillingen, som ej vid öfverlåtelsen kontant erlades, beräknades efter $4\frac{1}{2}$ procent. Möjligheten af att från annat håll erhålla antagligt anbud å järnvägen syntes ej heller få helt och hållet lämnas ur räkningen. Enligt nu gällande föreskrifter (63 § i det för riksgäldskontoret senast utfärdade reglemente) måste fullmäktige, därest tvångsförsäljning af järnvägen skulle ske, bevaka statens fordran till hela dess belopp; och uppenbarligen kunde fullmäktige ej heller utan särskildt bemyndigande eftergifva något af samma fordran för att möjliggöra en frivillig försäljning af järnvägen, därest öfverenskommelse därom kunde träffas mellan nuvarande ägaren och annat bolag. Då nu, såsom fullmäktige förut antydt, utsikt icke syntes saknas att kunna få ifrågavarande affär reglerad på villkor, som syntes vara för staten antagliga, vore det enligt fullmäktiges åsikt önskvärdt, om särskilda bestämmelser meddelades angående de förutsättningar, under hvilka en uppgörelse af skuldförhållandet finge komma till stånd.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hemställde fullmäktige att, därest Kungl. Maj:t skulle finna skäl att i detta ärende till Riksdagen aflåta proposition, däruti måtte äskas medgifvande af Riksdagen, att sådan uppgörelse rörande statens fordran hos Vislanda-Bolmens järnvägsaktiebolag finge träffas, att staten såsom full likvid för denna sin fordran erhöile ett belopp af minst 800,000 kronor, att till riksgäldskontoret gäldas med minst en femtedel den dag, då bolagets järnväg öfverlättes å ny ägare, och med återstoden jämte därå löpande $4\frac{1}{2}$ procent ränta senast inom fyra år därefter; och borde säkerhet, som af fullmäktige i riksgäldskontoret godkändes, ställas för den del af köpeskillingen, som icke vid öfverlåtelsen kontant erlades.

Genom nådig remiss den 16 april 1903 har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Hallands län anbefallts lämna Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag tillfälle att yttra sig i anledning af hvad fullmäktige i riksgäldskontoret i ärendet anförut samt till Kungl. Maj:t inkomma med det yttrande, som sålunda kunde komma att afgifvas, äfvensom det underdåniga utlåtande, hvartill omständigheterna kunde föranleda.

Styrelsens för
Halmstad—
Bolmens järn-
vägsaktiebolag
yttrande.

Till åtlydnad häraf har Kungl. Maj:ts bemälda befallningshafvande med underdånigt utlåtande af den 2 juli 1903 öfverlämnat yttrande i ärendet från styrelsen för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag.

Uti detta yttrande har styrelsen förklarat, att bolaget stode fast vid det af dess styrelse den 22 juli 1902 gjorda anbud, att detta anbud ägde bestående giltighet, intill dess åtta månader förflutit efter det anbudet blifvit af Riksdagen pröfvadt och af Kungl. Maj:t godkänt, samt att bolaget vore villigt att, därest Vislanda—Bolmens järnväg komme att på detsamma med äganderätt öfverlätas, för den del af köpeskillingen, hvilken icke vid järnvägens öfverlåtande kontant erlades, erbjuda säkerhet, som af fullmäktige i riksgäldskontoret godkändes.

Kungl. Maj:ts
befallningshaf-
vandes i Hal-
lands län ut-
låtande.

För egen del har Kungl. Maj:ts befallninghafvande anført följande. Skillnaden mellan den af fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna och den af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag erbjudna köpeskillingen belöpte sig allenast till 31,700 kronor 88 öre, hvartill skulle komma skillnaden i räntesatserna för den del af köpeskillingen, som icke kontant gäldades vid järnvägens öfverlåtande. Äfven om, såsom fullmäktige i sitt förut omförmälda yttrande antyddt, utsikt skulle finnas att erhålla köpare, som vore villig att på de af fullmäktige ifrågasatta villkoren öfvertaga järnvägen i fråga, syntes det dock Kungl. Maj:ts befallningshafvande, i saknad af kännedom om, hvem denne köpare skulle vara, som om staten icke borde låta det af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ifrågakomna erbjudande skapade tillfället gå sig ur händerna. Detta bolag hade nämligen genom omtänksam förvaltning ernått sådan ekonomisk ställning, att garanti syntes föreligga för att bolaget utan svårighet skulle kunna inom ifrågasatt tid till staten behörigen likvidera köpeskillingen för Vislanda—Bolmens järnväg, och det sätt, hvarpå bolaget skött sin egen järnväg, syntes gifva stöd för antagande, att bolaget på ett fullt tillfredsställande sätt skulle ombesörja driften jämväl å Vislanda—Bolmens järnväg, om den komme i bolagets ägo. Därjämte ansåge sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som förskaffat sig tillgång till Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags balansräkning för år 1902 och revisionsberättelsen angående detta bolags räkenskaper och förvaltning för samma år, böra i underdånighet framhålla, att enligt sagda revisionsberättelse bolaget vid 1902 års utgång hade disponibla medel till belopp af 32,342 kronor 34 öre. Därest detta belopp fortfarande funnes tillgängligt, skulle, då enligt berörda balansräkning staten den 31 december 1902 hos bolaget hade en fordran

om 1,687,795 kronor 85 öre, under det bolaget vid samma tid till öfriga kreditorer, oafsedt aktieägarna, endast hade en skuld om sammanlagdt 13,018 kronor 69 öre, af berörda disponibla medel å statens lott falla ett belopp ungefärligen motsvarande skillnaden emellan ofvan omförmälda köpeskillingar.

På grund af hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande sålunda anført hemställde Kungl. Maj:ts befallningshafvande, det Kungl. Maj:t tacktes, i anledning af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ifrågavarande erbjudande, sådant detsamma numera formulerats, till Riksdagen aflåta proposition med begäran om bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att vidtaga åtgärder ledande till försäljandet af Vislanda—Bolmens järnväg till ett pris ej understigande den i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags erbjudande angifna köpeskillingen och på de villkor i öfrigt, som samma bolag föreslagit.

Innan jag fortsätter redogörelsen för hvad i detta ärende vidare förekommit, tillåter jag mig meddela, att Riksdagens år 1903 församlade revisorer i sin berättelse om granskningen af riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning (sid. 142) omförmäلت styrelsens för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag ifrågavarande anbud samt redogjort för fullmäktiges i riksgäldskontoret förenämnda, den 2 april 1903 däröfver afgifna utlåtande. Därefter hafva statsrevisorerna för egen del uttalat, att de ansett det kunna ifrågasättas, huruvida icke staten, hellre än att låta Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags järnväg öfvertagas till lågt pris af annat bolag, borde såväl i eget intresse som af billig hänsyn till låntagaren söka genom medgifvande af någon eftergift i betalningsvillkoren för ifrågavarande lån — exempelvis genom efterskänkande af fordran på öfverräntor, de öfriga förfallna räntornas likställande med anståndsräntan eller dylikt -- sätta Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, hvars järnväg efter fullbordad skenomläggning syntes komma att lämna ej obetydligt trafiköfverskott, i stånd att småningom återgälda sin skuld.

Efter det Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kronobergs län genom nådig remiss den 22 januari 1904 anbefallts att lämna styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation tillfälle att i ärendet yttra sig samt med det yttrande, som sålunda kunde komma att afgifvas, äfvensom eget underdånigt utlåtande till Kungl. Maj:t inkomma, har Kungl. Maj:ts bemälda befallningshafvande, till åtlydnad däraf, inkommit med underdånigt utlåtande af den 25 februari 1904

samt därmed öfverlämnat af styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägs-aktiebolag i likvidation i ärendet afgifvet yttrande.

Styrelsens för
Vislanda—
Bolmens järn-
vägsaktie-
bolag i likvi-
dation
yttrande.

Styrelsen har däri andragit följande.

Af de i remisshandlingarna förefintliga uppgifter öfver järnvägens inkomster och utgifter under tioårsperioden 1891—1900 framginge, att trafikinkomsterna varit i nästan oafbrutet stigande. De utgjorde sålunda 94,890 kronor 14 öre år 1891 mot 138,256 kronor år 1900. Under de därpå följande två åren hade dessa inkomster uppgått till

år 1901	148,906 kronor 34 öre och
år 1902	145,370 kronor 86 öre.

Enligt upprättad och handlingarna bifogad approximativ balansräkning hade trafikinkomsterna utgjort för år 1903 137,030 kronor, hvilket vore något mindre än för år 1902, beroende på den för skogsafverkning mindre gynnsamma vintern och möjligen äfven i någon mån på Borås—Alfvesta järnvägs framdragning i orter, som förut delvis tillhört Vislanda—Bolmens järnvägs trafikområde.

Af handlingarna i ärendet framginge vidare, att med järnvägens årliga inkomster under en följd af år bestridts rätt betydliga utgifter dels för inköp af rullande materiel, som järnvägsbolaget förut helt och hållet saknat, dels ock för järnvägens förseende med nya stålskenor, hvarmed järnvägen i sin helhet nu vore fullständigt belagd. Vid sålunda anmärkta förhållanden och då såväl järnvägens rullande materiel som dess underbyggnad och husbyggnader vore i godt skick samt annan mera kostsam nyanskaffning än inköp af oundgängligen behöfligt nytt lokomotiv, därtill bolaget för närvarande hade att disponera omkring 21,000 kronor, under en jämförelsevis lång tidsperiod ej syntes erforderlig, syntes uppenbarligen årliga underhållskostnaderna kunna icke obetydligt nedbringas.

Enligt kalkyler, som styrelsen låtit verkställa, syntes antagligt, att underhållskostnaderna under längre tid kunde begränsas till ett belopp, som med omkring 17,000 kronor per år skulle understiga de utgifter, som i sådant afseende förekommit under senast förflutna femårsperiod.

Under förutsättning att inga oförutsedda händelser inträffade och att bolagets trafikinkomster fortfarande som hittills komme att successivt stegras, syntes det därför styrelsen ganska sannolikt att, därest statens fordran nedsattes till det belopp, Halmstad—Bolmens järnvägs-aktiebolag erbjudit sig betala för järnvägen, Vislanda—Bolmens järn-

vägsaktiebolag själft skulle kunna betala årlig ränta och amortering å detta belopp.

Med åberopande för öfrigt af hvad Riksdagens år 1903 församlade revisorer i sin berättelse angående frågan om försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg yttrat och med fästadt afseende ej mindre därå, att Sunnerbo härads fattiga kommuner, hvilka för sina aktieteckningar i järnvägen, på sätt särskildt utdrag af registerboken utvisade, fått vidkännas förhållandevis betydliga utgifter, som ännu genom årliga amorteringar måste återgäldas, skulle, därest järnvägen öfverginge i annat bolags ägo, för all framtid förlora all utsikt att återfå något af hvad de sålunda fått utgifva, än äfven därå att det i princip väl syntes vara rättvisare och billigare, att staten hjälpte låntagaren än medverkade till att bereda ett annat bolag ekonomiska fördelar på låntagande bolagets bekostnad, hemställde styrelsen för Vislanda-Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation, det Kungl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition, att Riksdagen ville medgifva, det statens fordran hos bolaget nedsattes till 768,299 kronor 12 öre under villkor och förbehåll, att bolaget förräntade och amorterade detta belopp under 40 års tid.

Skulle bolaget brista i fullgörandet af de annuiteter, som sålunda belöpte, finge naturligtvis staten göra sitt oafkortade fordringsanspråk gällande gent emot bolaget.

Därest staten medgäfve den af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags styrelse sålunda ifrågasatta eftergift beträffande sin fordringsrätt hos bolaget, ville bolagsstyrelsen fortfarande, som hittills, söka genom sparsam förvaltning och genom vidtagande af alla åtgärder, som kunde vara ägnade att främja bolagets ekonomiska utveckling, å sin sida medverka därtill, att staten skulle kunna utbekomma så stor del af sin fordran, som komme staten till godo, därest Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolags köpeanbud nu godtoges.

Vid bolagsstyrelsens yttrande var fogadt följande

Sammandrag af Vislanda—Bolmens järnvägs

Å r.	I n k o m s t e r.											
	Öfverskott, utgörande disponibla medel från föregående år.		Trafik- uppbörd.		Extra inkomster.		Summa.		Drift- och underhålls- kostnad.		U t- Intråde i Enskilda Järn- vägarnas pen- sionskassa.	
1891	21,565	67	93,888	24	1,001	90	116,455	81	71,773	48	—	—
1892	26,338	29	92,833	70	1,932	37	121,104	36	65,990	06	—	—
1893	23,114	30	94,937	41	2,723	42	120,775	13	62,944	92	—	—
1894	41,170	10	97,429	83	3,116	24	141,716	17	67,939	58	9,052	42
1895	21,102	13	96,055	70	4,196	31	121,354	14	71,589	28	—	—
1896	34,206	61	105,442	63	21,846	89	161,496	13	79,793	03	—	—
1897	50,703	10	124,776	64	18,153	52	193,633	26	73,853	92	5,118	13
1898	59,925	11	127,222	73	19,684	37	206,832	21	95,150	48	—	—
1899	14,794	78	126,267	56	5,828	33	146,890	67	108,620	19	—	—
1900	24,179	46	133,440	25	32,834	06	190,453	77	104,573	92	—	—
1901	14,605	24	143,242	19	8,437	60	166,285	03	125,655	09	—	—
1902	33,726	94	140,960	77	15,710	09	190,397	80	123,807	17	—	—
1903	32,342	—	133,000	—	27,078	—	192,420	—	113,000	—	—	—
Summa	397,773	73	1,509,497	65	162,543	10	2,069,814	48	1,164,691	12	14,710	55

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes i
Kronobergs
län utlåtande.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kronobergs län har i sitt förberörda utlåtande till en början anmärkt, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags anbud affattats i ordalag, som syntes tyda på, att bolaget utgått från den förutsättningen, att staten såsom störste fordringsägaren hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag skulle kunna träffa aftal om öfverlåtelse af äganderätten till sistnämnda bolags järnväg.

Uppenbart syntes emellertid vara — fortsätter Kungl. Maj:ts befallningshafvande — att staten icke kunde träffa något bindande försäljningsaftal rörande järnvägen, förrän staten gjort sig till ägare af densamma. Då Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags anbud icke innefattade erbjudande att mot angifvet belopp öfvertaga statens fordringsrätt hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, skulle väl staten således,

räkenskaper under åren 1891—1903.

U t g i f t e r.													
gifter utöfver det normala drift och underhållet.										Disponibla medel.		Summa.	
Afbetalning till Riksgäldskontoret & räntor.		Nybyggnader.		Inköp af ny stålräls med tillbehör.		Inköp af rörlig materiel.		Ökadt förråd.					
—	—	3,104	—	—	—	10,000	—	5,240	04	26,338	29	116,455	81
12,000	—	—	—	—	—	20,000	—	—	—	23,114	30	121,104	36
—	—	—	—	—	—	14,543	47	2,116	64	41,170	10	120,775	13
10,000	—	—	—	26,775	79	6,846	25	—	—	21,102	13	141,716	17
—	—	—	—	—	—	14,755	—	803	25	34,206	61	121,354	14
10,000	—	—	—	—	—	21,000	—	—	—	50,703	10	161,496	13
15,000	—	—	—	38,486	87	—	—	1,249	23	59,925	11	193,633	26
35,000	—	—	—	36,242	61	23,952	98	1,691	36	14,794	78	206,832	21
—	—	—	—	—	—	9,000	—	5,091	02	24,179	46	146,890	67
10,000	—	—	—	53,274	61	8,000	—	—	—	14,605	24	190,453	77
—	—	—	—	—	—	6,903	—	—	—	33,726	94	166,285	03
—	—	—	—	29,976	23	—	—	4,272	06	32,342	34	190,397	80
25,000	—	—	—	33,052	—	—	—	—	—	21,368	—	192,420	—
117,000	—	3,104	—	217,808	11	135,000	70	20,463	60	397,576	40	2,069,814	48

därest skäl ansåges vara för handen att reflektera på anbudet, vidtaga åtgärder ledande till tvångsförsäljning af järnvägen.

Genom slik försäljning skulle utredning samtidigt kunna vinnas, huruvida möjlighet förefunnes att från annat håll erhålla antagligt anbud å järnvägen; en möjlighet som fullmäktige i riksgäldskontoret ansett icke böra helt och hållet lämnas ur räkningen.

Efter förutskickande af dessa mera formella anmärkningar ansåge sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande beträffande själfva saken böra i underdånighet framhålla och göra gällande, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags köpeanbud under alla omständigheter måste anses oantagligt såsom varande mycket för lågt.

Då Vislanda—Bolmens järnväg, som hade en spårvidd af 1,067 meter,

vore 51 kilometer lång, samt erbjudna köpesumman utgjorde 768,299 kronor 12 öre, skulle således för järnvägen med rullande materiel belöpa allenast 15,065 kronor pr kilometer.

Toge man hänsyn till järnvägens verkliga kostnad, framginge af allmän svensk järnvägsstatistik för år 1901, att byggnadskostnaden då utgjort 31,772 kronor pr kilometer.

Motsvarande kostnad för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags egen järnväg vore upptagen till 28,453 kronor pr kilometer.

Tänkte man sig vidare, att Vislanda—Bolmens järnväg nu icke funnes till, utan skulle byggas, torde kostnaderna därför under för handen varande konjunkturer icke kunna beräknas till lägre belopp än omkring 26,000 kronor pr kilometer, motsvarande en anläggningskostnad af 1,326,000 kronor för hela järnvägen med rullande materiel.

Det af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag erbjudna köpeskillingsbeloppet syntes nätt och jämnt motsvara byggnadskostnaden för en s. k. Kostabana mellan Vislanda och Bolmen.

Af de sålunda anförda siffrorna framginge, att köpeanbudet icke ens närmelsevis motsvarade vare sig den faktiska anläggningskostnaden för Vislanda—Bolmens järnväg eller det belopp, som skulle erfordras, därest det nu vore fråga om att anlägga denna järnväg.

Visserligen hade de af järnvägsstyrelsen förordnade värderingsmännen upptagit värdet af järnvägsanläggningen med dess särskilda tillbehör till sammanlagdt allenast 698,951 kronor 50 öre, men då värderingsmännen samtidigt förklarat, att den af dem verkställda värderingen skett »under förutsättning af exekutiv auktion», syntes däraf påtagligen kunna dragas den slutsatsen, att ledmotivet för deras värdesättning varit att komma till en slutsumma, som af dem ansetts motsvara det pris, järnvägen vid tvångsförsäljning komme att betinga. Värderingsmännens förenämnda uppskattning kunde följaktligen icke anses innebära annat än deras personliga uppfattning om järnvägens sannolika försäljningspris vid exekutiv auktion.

Ville man söka bilda sig möjligast tillförlitliga föreställning om järnvägens merkantila värde, syntes, på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret jämväl framhållit, finnas nödvändigt att taga hänsyn till järnvägens afkastningsförmåga. Man borde därvid uppskatta och kapitalisera den afkomst, järnvägen under senaste åren lämnat, med iakttagande därjämte af de utsikter till ökning eller minskning i afkomsten, som kunde anses vara för handen.

Enligt hvad fullmäktige i riksgäldskontoret påvisat, hade årsbehållningen å järnvägens trafikrörelse under femårsperioden 1892—1896 utgjort

i medeltal 31,001 kronor mot 34,821 kronor under femårsperioden 1897—1901. Då nyssnämnda två belopp med beräkning af 4 $\frac{1}{2}$ procents räntefot utgjorde afkastning å respektive 688,911 och 773,800 kronors kapital, kunde järnvägens merkantila värde under sistberörda femårsperiod således genom stegrad afkastning anses förhöjdt med 84,889 kronor. Äfven om järnvägens nettobehållningar icke komme att under den allra närmaste framtiden ökas i liknande omfattning, syntes dock med den stegring i trafiken, som alltsedan järnvägens öppnande tämligen stadigt gjort sig gällande, på fullgoda grunder kunna förväntas, att järnvägens på afkastningen fotade värde skulle jämväl framgent i afsevärd mån stiga. Vid sådant förhållande kunde det tydligtvis icke vara med statens verkliga ekonomiska fördel förenligt att nu medverka därtill, att Vislanda—Bolmens järnväg, å hvilken för inköp af nya stål-skenor och rörlig materiel allenast under de senast gångna tio åren gjorts påkostnader till sammanlagdt belopp af icke mindre än 308,265 kronor, blefve till Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag försäld för en summa af 768,299 kronor 12 öre.

Äfven andra beaktansvärda skäl talade för öfrigt emot en dylik försäljning.

Icke utan fog syntes kunna antagas att, därest Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag blefve ägare till Vislanda—Bolmens järnväg, nämnda bolag, hvilket såsom hvarje annat enskildt järnvägsföretag i främsta rummet tillvaratoge sina privatekonomiska intressen, komme att i dylikt syfte såvidt möjligt leda och länka lokaltrafiken från Vislanda—Bolmens järnväg öfver sin förut ägda bana till Halmstad. Sålunda komme förvisso statens järnvägar att tillskyndas icke obetydlig förlust genom minskad trafik vid Vislanda station.

Sannolikt kunde därjämte befaras, att tågförbindelserna och trafik-anordningarna å Vislanda—Bolmens järnväg äfven i andra afseenden icke komme att i samma grad som hittills lämpas efter befolkningens önskemål inom de orter, som närmast berördes af järnvägen, särskildt i alla de fall, där dessa önskemål icke läte sig rätt väl förenas med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags förut antydda ekonomiska intressen.

I detta sammanhang ansåge sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande än vidare böra framhålla och betona det obestridliga förhållandet, hvilket af värderingsmännen jämväl påpekats, att Vislanda—Bolmens järnväg i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ägo måste anses representera ett särskildt och högre värde, på den grund att sistnämnda järnvägsaktiebolag med sin nuvarande materiel tillsammans med Vislanda—

Bolmens järnvägsmateriel skulle kunna utan nämnvärd nyanskaffning upprätthålla trafiken, därvid administrations- och trafik kostnaderna komme att ställa sig betydligt lägre än hvad hittills varit fallet.

Enligt allmän svensk järnvägsstatistik för år 1901 hade driftkostnaden i förhållande till inkomsterna under femårsperioden 1897—1901 i medeltal för år utgjort vid Vislanda—Bolmens järnväg 74,3 procent och vid Halmstad—Bolmens järnväg 54,3 procent. Hade driftkostnaden vid Vislanda—Bolmens järnväg under nyssnämnda period kunnat nedbringas till samma procent som vid Halmstad—Bolmens järnväg — hvilket icke syntes hafva varit omöjligt under fullt genomfördt gemensamhetsförhållande mellan de båda järnvägarna — skulle behållningen vid Vislanda—Bolmens järnväg under perioden ökas med sammanlagdt 136,392 kronor eller i medeltal för år med 27,278 kronor. Sistnämnda belopp 27,278 kronor motsvarade, efter 4 $\frac{1}{2}$ procent, räntefkastning å ett kapitalbelopp af 606,177 kronor.

Med ledning af dessa siffror kunde man bilda sig en någorlunda tillförlitlig föreställning om det särskilda och högre värdebelopp, å hvilket Vislanda—Bolmens järnväg borde kunnat lämna 4 $\frac{1}{2}$ procents afkastning, därest järnvägen under förenämnda period varit i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ägo.

Om till nyssberörda 606,177 kronor lades förut beräknade 773,800 kronor, eller det belopp, å hvilket järnvägen under femårsperioden 1897—1901 i Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags ägo lämnat 4 $\frac{1}{2}$ procents afkastning, komme man upp till en värdesumma af 1,379,977 kronor.

Det förefölle därför Kungl. Maj:ts befallningshafvande gauska anmärkningsvärdt att, då Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag nu, sedan Vislanda—Bolmens järnväg med dryga utgifter blifvit försatt i godt skick, hvarigenom underhållskostnaderna komme att framgent betydligt minskas, begagnat tillfället att afgifva anbud å järnvägen, ifrågavarande anbud tilltagits så lågt, att detsamma endast med 78,311 kronor öfverstege hälften af det värde, hvartill Vislanda—Bolmens järnväg med fästadt afseende allenast å de på värdefrågan nu inverkande omständigheter och utan tagen hänsyn till värdestegring genom trafikens framtida sannolika utveckling skäligen syntes i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags ägo kunna uppskattas.

Med stöd af hvad sålunda anförts hemställde Kungl. Maj:ts befallningshafvande för sin del, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags förevarande underdåniga framställning måtte lämnas utan vidare afseende.

Med angifna åsikter i ännu kunde Kungl. Maj:ts befallningshafvande tydligtvis icke heller biträda fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag, enligt hvilket Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag skulle kunna få öfvertaga statens hela fordran hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag för ett belopp af minst 800,000 kronor. Skulle staten för sin del medverka därtill, att Vislanda—Bolmens järnväg fränhändes hittills varande ägaren och öfverlättes till Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, syntes de ekonomiska fördelar, som därigenom gifvetvis skulle beredas den nye ägaren, böra delvis och i skäligen mån uppvägas genom den köpeskilling, som för sådant fall betingades.

Enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åsikt borde till ömsesidig och ungefärligen lika båtnad för staten och för Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag uppgörelse dem emellan kunna träffas på basis af ett köpeskillingsbelopp å 1,075,000 kronor.

I likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret ansåge Kungl. Maj:ts befallningshafvande visserligen önskvärdt att, på grund af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags obestånd, och då staten i hvarje fall icke kunde påräkna att någonsin utfå hela sin i Vislanda—Bolmens järnväg in-tecknade fordran, en reglering af detta fordringsanspråk komme till stånd, oaktadt staten därvid måste vidkännas afsevärd förlust.

Men Kungl. Maj:ts befallningshafvande kunde för sin del icke tillmäta en sådan reglering den vikt och betydelse, att staten för sådant syftes vinnande hade skäl att låta Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, hvars delägare veterligen icke gjort några som helst uppoffringar för Vislanda—Bolmens järnvägs åstadkommande, få öfvertaga järnvägen till underpris.

Någon nämnvärd olägenhet för statsverket förorsakades ju för öfrigt ej därigenom, att statens ifrågavarande fordran tillsvidare i statsräkenskapen balanserades. Statens ställning gent emot Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation tedde sig i allt fall för närvarande gynnsammare än tillföre, i det staten numera, sedan järnvägen blifvit försatt i godt skick, kunde påräkna, att de årligen uppkommande netto-behållningarna å trafiken blefve till riksgäldskontoret inlevererade.

Ur viss synpunkt ganska tilltalande förefölle däremot ett sådant regleringssätt, som blifvit antydt i Riksdagens revisorers senast afgifna berättelse.

Styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation hade upptagit den tanke, åt hvilken revisorerna gifvit uttryck, och i sådant afseende hemställt, det Kungl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta

nådig proposition, att Riksdagen ville medgifva, det statens fordran hos bolaget nedsattes till 768,299 kronor 12 öre under villkor och förbehåll, att bolaget förräntade och amorterade detta belopp under 40 års tid.

För den meningen, att lämplig befunnen eftergift i afseende å skuldförhållandet borde beviljas Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation, hade bolagsstyrelsen enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande anført tungt vägande billighetsskäl.

De erinringar, som fullmäktige i riksgäldskontoret gjort gällande emot slikt tillmötesgående från statens sida, syntes icke vara i tillräcklig mån öfvertygande. Ansåges det, på sätt fullmäktige själfva framhållit, önskvärdt, att staten medgäfvade nedsättning i sin fordran och inginge på ackordsuppgörelse, syntes visserligen fullgiltig anledning för statsmakterna vara för handen att låta gäldenären, hvars rätt och bästa det närmast gällde, få åtnjuta dylik eftergift, synnerligast i ett fall som förevarande, där sålunda tilläfventyrs beviljad förmån i verkligheten och i hufvudsak skulle tillgodokomma fattiga och äfven i andra hänseenden vanlottade kommuner, som dock för höjande af den karga bygdens näringslif i eget och det allmännas intresse påtagit sig förhållandevis icke obetydliga uppoffringar för järnvägens åstadkommande.

Den omständigheten, att bolaget möjligtvis under mindre gynnsamma konjunkture kunde tänkas blifva urståndsatt att, äfven efter det bolagets ekonomiska svårigheter blifvit i skälig mån underlättade, fullgöra »föreskrifne» ränte- och kapitalinbetalningar å den återstående skulden, syntes väl i och för sig icke böra utgöra hinder för vidtagande af åtgärder, som i allt väsentligt syntes väl ägnade att på ett ändamålsenligt och med billighet öfverensstämmande sätt möjliggöra, att statens och bolagets ekonomiska mellanhafvande i sinom tid skulle kunna utjännas.

Därest lämpliga villkor och förbehåll i sådant afseende uppställdes, kunde ju för öfrigt rättsförhållandet mellan staten och bolaget ordnas så, att befarade svårigheten i afseende å kapitalinbetalningars verkställande undanröjdes och att äfven i det af fullmäktige antydda ogynnsammaste fallet någon ny risk eller förlust för staten icke behöfde uppstå genom de medgifvanden och eventuella eftergifter, som staten kunde vilja göra i syfte att afveckla sin fordringsrätt hos bolaget.

Hvad fullmäktige i principiellt afseende åberopat gent emot en direkt ackordsuppgörelse mellan staten och Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag syntes icke heller böra tillmätas någon afgörande betydelse. Staten, som numera till främjande af allmännyttiga företag på flera olika områden uppträdde som lån- eller förlagsgifvare, syntes uppenbarligen

hvarken kunna eller böra lämna praktiska och billiga hänsyn åsido och i stället obetingadt hålla på en princip, som i sina konsekvenser skulle uti många fall leda till obillighet och orättvisa.

Ehuru Kungl. Maj:ts befallningshafvande således för sin del funne öfvervägande skäl tala för, att vissa ganska betydande lättnader och eftergifter i ekonomiskt afseende bereddets Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation, kunde Kungl. Maj:ts befallningshafvande dock icke tillstyrka bolagsstyrelsens i sådant afseende gjorda hemställan. Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som noga öfvervägt denna fråga, kunde nämligen icke dela bolagsstyrelsens säkerligen alltför hoppfulla uppfattning angående möjligheten att under den närmaste tiden medelst årsbehållningarna å bolagets rörelse samtidigt både — efter $4\frac{1}{2}$ procent — förränta och — med beräkning af 40-årig amorteringstid — amortera bolagets nuvarande kapitalskuld.

Då annuiteten i dylikt fall skulle uppgå till 41,750 kronor, syntes bolagets nu beräkneliga nettobehållningar, såsom af den förut lämnade utredningen framginge, icke komma att förslå till täckande af denna utgiftspost. För öfrigt borde i detta sammanhang ihågkommas, att bolagets för närvarande disponibla kapitaltillgång jämte en stor del af nu löpande årets behållning skulle åtgå till anskaffande af ett för trafikens ändamålsenliga skötande oundgängligen behöfligt nytt lokomotiv. Kungl. Maj:ts befallningshafvande ansåge emellertid för sin del ganska sannolikt, att bolaget under särskildt omtänksam och mycket sparsam förvaltning skulle från och med nästkommande år kunna med $4\frac{1}{2}$ procent förränta en skuldsumma på högst 800,000 kronor.

Vid nu anmärkta förhållanden syntes statens fordringsrätt hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation lämpligen och i hufvudsakliga delar kunna regleras på det sätt,

att statens kapital- och räntefordran hos bolaget, till den del samma fordran öfversköte 800,000 kronor, från 1904 års utgång och tillsvidare i statsräkenskapen fördes inom linjen;

att bolaget skulle å detta belopp, 800,000 kronor, hvilket därefter beräknades såsom bolagets skuldsumma, erlägga $4\frac{1}{2}$ procent årlig ränta från och med den 1 januari 1905;

att bolaget emellertid berättigades att, om och i den mån bolagets ekonomiska resurser sådant medgäfv, samtidigt med de årligen skeende räntebetalningarna göra ytterligare inbetalningar, som för sådant fall afräknades å nyssberörda skuldsumma;

att bolaget icke ägde göra utdelning till bolagets aktieägare, förrän hela beloppet 800,000 kronor blifvit till riksgäldskontoret inbetaladt;

att, därest bolaget komme i konkurs, innan dylik inbetalning skett, staten ägde göra sitt fordringsanspråk jämväl beträffande det inom linjen förda beloppet gent emot bolaget lagligen gällande;

att staten, så länge bolaget behörigen fullgjorde sin ofvan angifna räntebetalningsskyldighet, icke vidtog några åtgärder, som kunde leda till att järnvägen fräntoges bolaget;

att staten, därest bolaget skulle brista i fullgörande af berörda räntebetalning, ägde, om så ansåges lämpligt, föranstalta tvångsförsäljning af järnvägen samt därvid bevaka sin resterande fordran i hela dess vidd; samt

att, om och när bolaget till fullo inbetalt skuldsumman 800,000 kronor jämte belöpande $4\frac{1}{2}$ procent ränta, statens hela fordran hos bolaget blefve i allo afskrifven.

Därest nu omförmälda lättnader och eftergifter bereddes Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation, syntes man kunna hysa berättigade förhoppningar, att aktieägarne ej mindre än bolagsstyrelsen skulle göra allt hvad på dem ankomme för fullgörande af betalningsskyldigheten gent emot staten.

Slutligen uttalade Kungl. Maj:ts befallningshafvande lämpligheten och önskvärdheten däraf att, för den händelse staten — oafsedt hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande däremot invänt — komme att i sin tid till Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag öfverlåta Vislanda—Bolmens järnväg, vid sådan öfverlåtelse fästes det villkoret, att Halmstad—Bolmens och Vislanda—Bolmens järnvägar därefter skulle utgöra *en* järnväg, hvarigenom den trafikerande allmänheten bereddes den fraktlindring, som blefve en följd af att dymedelst en banavgift komme att bortfalla.

På min anmodan hafva slutligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen afgifvit yttranden i ärendet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därvid anført följande.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsens
utlåtande.

Då statens fordran den 31 mars 1904 uppgått till 1,739,353 kronor 31 öre, skulle ifrågasatta försäljningen till minimipriset 768,299 kronor 12 öre medföra en kapitalförlust af nära 1 million kronor, motsvarande omkring 45,000 kronor för år. Den genom järnvägsstyrelsen föranstaltade värderingen af Vislanda—Bolmens järnväg med rullande materiel till omkring 700,000 kronor eller omkring 15,065 kronor för kilometer vore, då järnvägen enligt besiktningsprotokoll från 1903 års inspektioner vore i godt stånd, uppenbarligen alldeles för låg. Exempelvis erinrades därom, att i värderingsinstrumentet husbyggnaderna upptagits till 30,150 kronor, under det att deras brandförsäkringsvärde år 1904

upptagits till 102,500 kronor, samt att efter värderingnn återstående 8 kilometer bana försetts med nya stålskenor m. m., och borde banans värde i och för sig ej skattas lägre än omkring 30,000 kronor för kilometer eller för 51 kilometer till 1,530,000 kronor. Med hänsyn till afkastningsförmågan åter, som syntes vara den afgörande faktorn vid reglering af statens fordran hos bolaget, syntes järnvägen efter nu fullbordadt iståndsättande för framtiden komma att kräva en betydligt reducerad underhållskostnad och ej högre driftkostnad än Halmstad—Bolmens järnväg, och därför, såsom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kronobergs län anført, drift- och underhållskostnad kunna nedbringas från dess osedvanligt höga belopp, som under perioden 1897—1901 belöpt sig till 74,3 procent, till ungefär samma storlek som vid Halmstad—Bolmens järnväg, eller till 54,3 procent. Då vidare bruttoinkomsten visat sig vara i stadigt stigande och icke någon anledning påvisats, hvarför så ej fortfarande skulle äga rum, syntes ej utsikt saknas, att nettovinsten skulle komma att motsvara ett kapital, som betydligt öfverstege en million kronor. Skulle försäljningen ske för 700,000 kronor, utgjorde årsbehållningen på detta kapital för statsverket efter $4\frac{1}{2}$ procent 30,000 kronor, och hade efterskänkts ett kapital af omkring 1 million kronor, hvaraf årsafkastningen belöpte sig till omkring 45,000 kronor. Uppginge bruttotrafikinkomsten till endast samma belopp som år 1903 eller till 133,000 kronor, frånsedt extra inkomster och öfverskott, och utgifterna endast kunde reduceras från 74,3 procent till 60 procent, skulle nettobehållningen blifva $0,40 \times 133,000 = 53,200$ kronor (kapitaliseradt efter $4\frac{1}{2}\%$ = 1,180,000 kronor), som tillfölle statsverket och således betydligt högre än om järnvägen försåldes för omkring 700,000 kronor, hvarå $4\frac{1}{2}$ procent ränta utgjorde 30,000 kronor. Godtagandet af ett försäljningspris af omkring 768,000 kronor skulle förutsätta de ogynnsamma förhållandena, att bruttoinkomsten vid järnvägen ej skulle komma att öfverskrida 1903 års låga belopp eller 133,000 kronor, och att samtidigt drift- och underhållskostnaden icke skulle kunna nedbringas under 74,3 procent eller det belopp, hvartill de under förenämnda år uppgått.

I anledning af hvad sålunda anförts och då en försäljning till underpris kunde komma att genom sitt exempel menligt inverka på säkerheten för statens fordringar hos andra enskilda järnvägar, syntes lämpligt att till reglering af statens fordran hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation åtgärder vidtoges till försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg till ett pris under alla förhållanden ej under-

stigande det af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kronobergs län föreslagna beloppet 1,075,000 kronor.

Järnvägsstyrel-
sens utlåtande.

Järnvägsstyrelsen yttrar följande.

På de skäl, som järnvägsstyrelsen i sitt förberörda underdåniga utlåtande framhållit, funne sig styrelsen böra afstyrka äfven förevarande af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag gjorda ansökning om nedsättning af statens ifrågavarande fordran, hvilken med nästlidne mars månads utgång uppgått till 1,739,353 kronor 31 öre. Därvid ville styrelsen i främsta rummet ytterligare betona de betänkliga konsekvenser, ett bifall till en dylik framställning kunde medföra, i det från andra bolag kunde förväntas anspråk på att under likartade förhållanden komma i åtnjutande af enahanda förmån af efterskänkande af statens rätt. Man kunde nu uppställa det spörsmål, huruvida icke den utvägen kunde tänkas, att staten såsom enda betydande fordringsägaren inköpte järnvägen och själf förvaltade och trafikerade densamma. En dylik åtgärd kunde dock järnvägsstyrelsen icke tillråda. Det låge nämligen i sakens natur, att en smalspårig bana som denna icke kunde förvaltas och trafikeras efter samma grunder, som vid statsbanornas skötsel komme till tillämpning. Svårigheter af hvarjehanda art skulle helt naturligt uppstå. Så t. ex. skulle ytterligare rullande materiel, såväl vagnar som lokomotiv, behöfva anskaffas, hvilken emellertid blefve af helt andra typer än statens järnvägars öfriga rullande materiel och därför icke kunde med full fördel utnyttjas. Reparationer af samma materiel skulle icke heller lämpligen kunna äga rum vid statens järnvägars egna verkstäder, hvarjämte andra olägenheter beträffande förvaltningen skulle uppstå. Ett trafikerande af den smalspåriga järnvägen genom statens försorg skulle alltså icke vara med statens järnvägars fördel förenligt. Däremot synes det styrelsen som om den enda nuvarande anbudsgifvaren, Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, såsom ägare af den västra delen af denna järnvägslink mellan sjöstaden Halmstad och sydvästra Småland, borde äga de bästa förutsättningar för ett ekonomiskt fördelaktigt trafikerande af ifrågavarande järnväg. Detta bolag syntes ock kunna ställa fullgod säkerhet för sitt anbud, som öfverstege det af sakkunniga under förutsättning af tvångsförsäljning järnvägen åsatta värde.

Departements-
chefens
yttrande.

Riksgäldskontorets fordran hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag den 31 mars innevarande år framgår af följande från riksgäldskontoret på anmodan lämnade öfversikt.

	Kapital.		Ränta.		Anstånds-ränta.		
Riksgäldskontorets fordran vid 1904 års början:							
förfallet kapital.....	125,765:	32					
icke förfallet kapital.....	642,533:	80					
öfverränta.....	—	—	768,299	12	545,152	18	117,750 —
Upplupen ränta à $4\frac{1}{2}$ procent från $\frac{31}{12}$ 1903					292,537	03	—
till och med $\frac{31}{3}$ 1904 à kronor 642,533: 80...	—	—			7,228	51	
Öfverränta à 5 procent från $\frac{31}{12}$ 1903 till och							
med $\frac{31}{3}$ 1904 å:							
1886 års annuitets kapital.....	4,760:	04					
1887 års annuitet, återstoden.....	38,157:	46					
1888—1902 års annuiteter (à							
kronor 39,250).....	588,750:	—					
1903 års den $\frac{31}{12}$ samma år för-							
fallna annuitet	39,250:	—					
= kr. 670,917: 50	—	—			8,386	47	—
Summa	768,299	12	853,304	19	117,750	—	1,739,353 31

Bolagets skuld har således år för år vuxit och nu nått ett sådant belopp, att det icke finnes någon utsikt, att bolaget skall kunna återgälda detsamma. Att låta detta förhållande fortfara synes så mycket mindre lämpligt, som de inbetalningar, bolaget sedan år 1891 gjort, icke något år uppgått till stadgad ränta å bolagets kapitalsskuld. Att efterskänka någon del af fordringen är, på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret anført, betänkligt redan ur den synpunkten, att det skulle blifva ytterst svårt att afvisa de anspråk i samma riktning, som i sådant fall utan tvifvel komme att från andra med statslån understödda järnvägar framställas. Därtill kommer, att bolaget icke kunnat erbjuda någon säkerhet för att, därest en nedsättning beviljades, bolaget skulle kunna fullgöra ens de förpliktelser, som därefter skulle åligga bolaget. Att ifrågasätta att staten skulle förvärfva järnvägen för att behålla densamma synes, på sätt järnvägsstyrelsen anført, icke vara tillrådligt, enär järnvägen icke är byggd med samma spårvidd som statens järnvägar. Återstår då att järnvägen försäljes. Därvid föreligger nu Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags anbud att öfvertaga järnvägen för återstående kapitalskulden 768,299 kronor 12 öre att betalas med en femtedel,

då öfverlåtelsen af järnvägen till bolaget sker, och en femtedel samma dag under hvart och ett af de därpå följande fyra åren jämte ränta å oguldet belopp efter 4 procent om året från tillträdesdagen till förberörda likviddagrar, med skyldighet för bolaget att för den del af köpeskillingen, som ej kontant erlägges, ställa säkerhet, som af fullmäktige i riksgäldskontoret godkännes. På sätt af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kronobergs län anförts, är det väl antagligt, att järnvägen i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags hand borde kunna anses äga ett högre värde än det belopp bolaget sålunda bjudit. Men å andra sidan är att märka, att järnvägen vid den värdering, som af sakkunniga blifvit verkställd, uppskattats till allenast 700,000 kronor. Det belopp bolaget bjudit understiger jämväl endast obetydligt hvad fullmäktige i riksgäldskontoret ansett skäligen böra af bolaget betalas. Bolagets ekonomiska ställning är sådan, att någon tvekan icke förefinnes därom, att bolaget kan fullgöra de förpliktelser, som anbudet innehåller. Vid dessa förhållanden synes bolagets anbud icke böra afvisas. Då det emellertid skulle kunna vara möjligt, att de kommuner, som äro aktieägare i Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, eller andra intresserade skulle vilja inköpa järnvägen, lär tillfälle till afgifvande af anbud jämväl från annat håll böra gifvas. Och torde därför exekutiv auktion å järnvägen böra föranstaltas. Om därvid icke bjudes mera än hvad Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag bjudit, bör alltså järnvägen för statsverkets räkning inropas och därefter på förut angifna villkor öfverlätas på Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag.

På grund af hvad sålunda förekommit får jag hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen medgifva,

att sådana åtgärder må vidtagas, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försäljes till ett pris, ej understigande 768,299 kronor 12 öre, och på villkor i öfrigt, som äro för staten lika förmånliga som de här förut angifna, af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag erbjudna.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition skulle till Riksdagen aflätas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

O. G. Rehn.