

Nr 217.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anstånd med likviderande av förfallen skuld å statslån till Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 4 april 1913.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen, att — därest ett nytt bolag på de i statsrådsprotokollet närmare angivna grunder bildas för inköp av Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolags järnväg från Sala till Hagsaström samt övertager betalningsskyldigheten för det sistnämnda bolag den 1 juli 1898 beviljade statslån å 1,545,500 kronor att, med nedannämnda undantag, förräntas och amorteras i överensstämmelse med de vid lånets beviljande föreskrivna villkor —

medgiva, att de den 31 december 1912 å berörda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, utgörande tillhopa 300,049 kronor 94 öre, må, räknat från sistnämnda tidpunkt, anses såsom särskilt lån till det nya bolaget, under villkor,

att det särskilda lånet skall innestå räntefritt, tills anståndsrentan å förutnämnda statslån blivit gulden;

att det särskilda lånet därefter skall inbetalas till staten genom fortsättande av de för det ursprungliga statslånet i övrigt stadgade annuitetslikvider, dock med rätt för bolaget att så fort ske kan återgälda det särskilda lånet;

att bolaget icke, förrän det särskilda lånet till fullo guldits, må vare sig öka amorteringen å sina övriga lån utöver de för dem nu gällande amorteringsplanerna eller lämna utdelning å aktierna i bolaget, vid äventyr att det särskilda lånet genast förfaller till betalning;

samt att bolaget skall, i den mån avbetalning sker å de i järnvägen fastställda inteckningar, vilka för närvarande utgöra säkerhet för andra än statens fordringar, och sådant av riksgäldsfullmäktige påfordras, lämna staten inteckning till motsvarande belopp till säkerhet för frågavarande särskilda lån.

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

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Axel Schotte.*

---

*Utdrag ur protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 4 april 1913.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,  
Statsråden PETERSSON,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM,  
friherre ADELSSVÄRD,  
PETRÉN,  
STENSTRÖM,  
LARSSON,  
SANDSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde vidare:

Genom resolution den 22 december 1897 har Kungl. Maj:t beviljat koncession å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Sala över Gysinge till Gävle—Dala järnväg vid Hagaström. Sedan denna koncession blivit med Kungl. Maj:ts samtycke överlåten å Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag, har Kungl. Maj:t genom resolution den 1 juli 1898 beviljat nämnda bolag för järnvägsanläggningen, för vilken anläggningskostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 3,091,000 kronor, ett lån av 1,545,500 kronor, att av de utav Riksdagen till Kungl. Maj:ts förfogande ställda medel till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar utgå med 528,500 kronor av 1897 års anslag,

247,000 kronor av 1898 års anslag samt 770,000 kronor av 1899 års anslag.

För tillgodonjutande av det bolaget sålunda meddelade statslånet stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande skulle beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke öfver ett år från den dag, den 1 oktober 1901, då järnvägen i sin helhet skulle vara färdig att öppnas för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till stateu, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp skulle fortfaras med annuitetens erläggande så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalning skulle vidtaga den 1 oktober 1904 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densamma erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest förfallet inbetalningsbelopp icke i föreskriven ordning erlades, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för ifrågasvarande låneunderstöd och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Enligt vad fullmäktige i riksgäldskontoret upplyst, utlämnades lånet till Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag under loppet av åren 1899—1901; och är lånet intecknat med första förmånsrätt i bolagets järnväg.

I en till Kungl. Maj:tt ingiven skrift av den 14 september 1912 har bolaget gjort framställning om viss eftergift i betalningsvillkoren för ovannämnda statslån.

I denna skrift meddelar bolaget, att dess ekonomiska ställning är efter år blivit allt bekymmersammare, ett förhållande, vartill flera samverkande orsaker bidragit. Sålunda blev själva järnvägsanläggningen

till följd av ökade materialkostnader och höjda arbetspriser vida dyrare än i det för järnvägen upprättade kostnadsförslaget beräknats. Järnvägen kostade nämligen fullt färdig i runt tal 3,967,000 kronor i stället för 3,091,000 kronor, vartill den i kostnadsförslaget beräknats. Härtill bidrog också den omständigheten, att entreprenören, som åtagit sig att bygga järnvägen, under byggnadstiden blev försatt i konkurs och att hans borgesmän befunnos vara insolventa, vadan bolaget nödgades med stor förlust självt övertaga och slutföra järnvägsbyggnaden.

Såsom ytterligare en anledning till den svaga ekonomiska ställningen anger bolaget, att nästan all industriell rörelse vid Gysinge bruk nedlades kort efter det järnvägen öppnats för allmän trafik, vilket haft till följd, att järnvägens inkomster vida understigit de beräknade. Den verkliga inkomsten å järnvägen har nämligen härigenom kommit att understiga den beräknade med omkring 50,000 kronor om året.

Alla dessa omständigheter i förening, fortsätter bolaget, hava vållat, att med det å järnvägstrafiken uppkomna överskottet kunnat gäldas allenast en mindre del av ränta och amortering å skulderna, varav åter blivit en följd, att bolaget åsamkat sig en stor svävande skuld, som vid 1912 års slut beräknades uppgå till 953,109 kronor 11 öre, nämligen till riksgäldskontoret 316,316 kronor 36 öre samt till kommuner och enskilda 636,792 kronor 75 öre.

Bolaget har ej heller hittills varit i tillfälle att göra några som helst avskrivningar, icke ens å sin rullande materiel.

Då det är uppenbart, anföres det vidare, att bolaget har mycket svårt att bära en så stor svävande skuld som den förenämnda, har bolaget upprättat ett förslag till rekonstruktion av detsamma, varigenom den stora skuldbördan skulle väsentligen lättas. Enligt bolagets mening vore det lämpligt att hänföra denna rekonstruktion till årskiftet 1912—1913, enär bolaget då till fullo guldit all den av bolaget inköpta rullande materielen och bolagets inkomster så stadgats, att bolaget där efter borde kunna gälda ränta och amortering å de skulder, som beräknades komma att kvarstå efter rekonstruktionen.

Enligt detta rekonstruktionsförslag skulle bolaget sälja sin järnväg till ett nytt bolag, bildat uteslutande av aktieägarna i och ett flertal av fordringsägarna hos det gamla bolaget.

Aktieägarna i det gamla bolaget skulle avskriva halva sitt aktiebelopp och i det nya bolaget taga aktier för det återstående halva aktiekapitalet. Vidare skulle fordringsägare hos det gamla bolaget taga aktier i det nya bolaget för ett belopp av 636,000 kronor av sina ford-

ringar. Slutligen skulle det nya bolaget övertaga betalningsansvaret för det gamla bolagets övriga skulder.

Avsikten med rekonstruktionen är närmast, att bolaget skall kunna ordentligt gälda annuiteterna å det statslån, som bolaget erhållit för sin järnväg, ävensom självt gälda ränta och amortering å sina övriga, genom rekonstruktionen nedbringade skulder och således undvika att, såsom hittills skett, beträffande bolagets tre obligationslån besvära de kommuner, vilka åtagit sig garanti för ränta å och amortering av dessa obligationslån, samt att för bolaget förskottera annuiteterna å samma lån.

Bolaget åberopar vidare, att bolaget vid slutet av år 1912 skulle hava en till betalning förfallen skuld till staten å 316,316 kronor 36 öre. Om denna svävande skuld jämte de årliga annuiteterna å det av bolaget erhållna statslånet skulle först gäldas, innan bolaget finge använda något av trafiköverskottet å sin järnväg till betalning av sina övriga skulder, skulle vederbörande kommuner fortfarande bliva betungade med utgifter på grund av sin garanti för bolagets obligationslån samt bolagets övriga skulder komma att fortfarande växa genom oguldna räntor. Ändamålet med rekonstruktionen bleve härigenom förfelat.

Bolaget ifrågasätter fördenskull, att staten å sin sida underlättar rekonstruktionen därigenom, att staten låter sin nyssnämnda, vid slutet av år 1912 till betalning förfallna, men då ännu oguldna fordran betraktas såsom ett statens särskilda lån, vilket finge tills vidare innestå räntefritt hos det nya bolaget, men med skyldighet för detta bolag att så fort ske kan återbetala detsamma. Det nya bolaget skulle därför tillförbindas att icke, förrän detta särskilda lån blivit till fullo infriat, öka amorteringen å sina övriga lån utöver de för dem fastställda amorteringsplaner eller att till aktieägarna lämna utdelning å deras aktier. Då staten för nu ifrågasvarande fordran icke har full säkerhet i den in-teckning i bolagets järnväg, som lämnats för det bolaget beviljade statslånet, skulle det nya bolaget enligt rekonstruktionsförslaget med-giva staten säkerhet i de sedermera i bolagets järnväg tagna in-teckningarna, i den mån dessa bleve frigjorda från de förbindelser, för vilka de för närvarande låge såsom säkerhet. Väl är, säger bolaget, den sä-kerhet, som sålunda erbjudes staten för dess ganska betydande oprio-riterade fordran, icke synnerligt stor, men den torde dock icke få anses oväsentlig.

Fördelen för staten av att den sålunda ifrågasatta rekonstruktionen komme till stånd, är, säges det vidare, att det nya bolaget otvivelaktigt skall bliva i tillfälle att ordentligt gälda de från och med den 1 oktober

1913 förfallande annuiteterna å statslånet. Vidare skulle staten undgå risken att nödgas inköpa och trafikera bolagets järnväg. Bolaget anser, att det utan rekonstruktion i en eller annan form torde kunna leva ännu några år, men allenast med allt större och mera tryckande skuldbörda. Till sist skulle denna skuldbörda bliva så tung, att bolaget tvingades träda i likvidation, i vilket fall staten enligt bolagets mening antagligen nödgades inköpa järnvägen. Då staten ej kan trafikera järnvägen lika billigt som ett enskilt bolag, skulle staten ej kunna undgå att på ett eventuellt inköp av järnvägen göra en förlust, som vore större än den uppoffring, vilken av bolaget nu ifrågasattes för den föreslagna rekonstruktionens genomförande.

I detta sammanhang framhåller bolaget, att, därest bolaget nödgades träda i likvidation, de kommuner, som åtagit sig garanti för bolagets tre obligationslån, fortfarande skulle stå i betalningsansvar för lånen och bliva tvingade att helt infria lånen, utan att för sina utlägg få valuta i järnvägen, som, om den fortfarande ägdes av de gamla aktieägarna, dock förr eller senare skulle för dem bliva en värdefull egendom.

Under återopande av vad sålunda anförts har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att — under förutsättning att ett nytt bolag varder på angivna grunder bildat för inköp av järnvägen Sala—Hagatröm — medgiva, att vad av det statslån, som lämnats Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag för byggande av järnvägen Sala—Hagatröm var vid utgången av år 1912 till betalning förfallet, men då ännu oguldet, utgörande ett beräknat belopp av 316,316 kronor 36 öre, må upptagas såsom en statens särskilda fordran, vilken tills vidare får hos det nya bolaget inestå räntefri, till dess det nya bolaget blir i tillfälle infria lånet, mot villkor att det nya bolaget förbinder sig:

*att* riktigt gälda ränta och amortering å det ursprungliga statslånet för tiden efter den 1 oktober 1912;

*att* så fort ske kan återgälda förenämnda särskilda skuld å 316,316 kronor 36 öre;

*att* icke tidigare, än berörda särskilda skuld blivit tillfullo infriad, vare sig öka amorteringen å sina övriga lån utöver de för dem fastställda amorteringsplanerna eller att till aktieägarna lämna någon utdelning å deras aktier;

*samt* att lämna staten säkerhet för ifrågavarande särskilda lån i de inteckningar i bolagets järnväg, som redan finnas tagna, i den mån samma inteckningar bliva frigjorda från de förbindelser, för vilka de för närvarande ligga såsom säkerhet.

Till belysande av bolagets ekonomiska ställning meddelas följande beräkning av bolagets tillgångar och skulder den 31 december 1912.

### Tillgångar:

#### A. Tillgångar, avsedda för bolagets stadigvarande bruk:

Järnvägsanläggningen .....	3,614,018: 77	
Rörliga materielen .....	871,314: 96	
Expeditionshuset .....	35,463: 50	4,520,797: 23

#### B. Andra tillgångar:

Inventarier, c:a .....	71,000: —	
Materialier, c:a .....	75,000: —	
Aktier .....	1,500: —	
Ingången till Gävle .....	1,423: 19	
Stationernas balanskonto, c:a .....	4,000: —	
Kassabehållning, c:a .....	30,000: —	182,923: 19

#### C. Balanserad förlust, c:a .....

250,222: 49

Summa 4,953,942: 91

### Skulder:

Till riksgäldskontoret .....	1,521,258: 64	
» » anståndsrenta .....	168,961: 43	
» » å räntekontot, c:a .....	250,000: —	1,940,220: 07

Obligationslånet nr 1 (260,000) .....	205,000: —	
» nr 1 (S. W. B. J.) (40,000) .....	31,530: —	
» nr 2 (240,000) .....	190,000: —	
» nr 3 (180,000) .....	165,000: —	591,530: —

Till kommuner och enskilda, vilka skulder äro avsedda att utbytas mot preferensaktier:

Till kommuner .....	481,816: 30
» S. W. B. J. (ränteskuld) .....	55,297: 86
» » (kapitalskuld) .....	15,000: —

Transport 552,114: 16 2,531,750: 07



	Transport	552,114: 16	2,531,750: 07
Till G. Benedicks		54,584: 48	
» O. V. Lundberg		11,896: 82	
» John Karlsson		7,952: 22	
» elva andra personer		10,245: 16	636,792: 84
» Kyllinge Fattigkassa mot säkerhet av in-teckning i bolagets expeditionshus			20,000: —
Till enskilda mot säkerhet av in-teckning i bolagets järnväg:			
G. Benedicks		70,550: —	
O. V. Lundberg		14,110: —	
John Karlsson		8,740: —	
Sala Sparbank med borgen av S. W. B. J.		30,000: —	123,400: —
Växlars konto, c:a			20,000: —
I avräkning med järnvägsstyrelsen, c:a			6,000: —
Aktiekapitalet			1,616,000: —
			<u>Summa 4,953,942: 91</u>

Om den föreslagna rekonstruktionen kommer till stånd, vilket skulle anses hava ägt rum den 1 januari 1913, skulle det nya bolagets ställning nämnda dag vara följande:

### Tillgångar:

A. <i>Tillgångar, avsedda för bolagets stadigvarande bruk:</i>			
Järnvägsanläggningen		3,486,442: 91	
Rörliga materielen		620,000: —	
Expeditionshuset		30,000: —	4,136,442: 91
B. <i>Andra tillgångar:</i>			
Inventarier, c:a		50,000: —	
Materialier, c:a		75,000: —	
Aktier		500: —	
Stationernas balanskonto, c:a		4,000: —	
Kassabehållning, c:a		30,000: —	159,500: —
			<u>Summa 4,295,942: 91</u>

## Skulder:

Till riksgäldskontoret .....	1,521,258: 64	
» anståndsrenta .....	168,961: 43	
» å räntekontot, c:a .....	250,000: —	1,940,220: 07
Obligationslånet nr 1 (260,000) .....	205,000: —	
» nr 1 (S. W. B. J.) (40,000) .....	31,530: —	
» nr 2 (240,000) .....	190,000: —	
» nr 3 (180,000) .....	165,000: —	591,530: —
Till Kyllinge Fattigkassa .....		20,000: —
» G. Benedicks .....	70,550: —	
» O. V. Lundberg .....	14,110: —	
» John Karlsson .....	8,740: —	
» Sala Sparbank med borgen av S. W. B. J. ....	30,000: —	123,400: —
Växlars konto, c:a .....		20,000: —
I avräkning med järnvägsstyrelsen, c:a .....		6,000: —
Skuld att kontant inbetalas .....		792: 84
Skuld till aktieägare i det gamla bolaget att gäldas med aktier i det nya bolaget .....		44,000: —
Reservfond .....		150,000: —
Det nya aktiekapitalet .....		1,400,000: —
	Summa	4,295,942: 91

Förestående uppställningar giva följande resultat:

Att de gamla skulderna minskas med ..	636,000: —	
Att det gamla aktiekapitalet minskas med ..	216,000: —	852,000: —
Däremot har tillkommit ny skuld till de gamla aktieägarna å .....	44,000: —	
Den verkliga minskningen å de gamla skulderna och å det gamla aktie- kapitalet blir således .....	808,000: —	852,000: —

Rekonstruktionsförslagets ekonomiska innebörd framgår ytterligare av följande tablåer:

**Sammandrag av trafikinkomsterna och trafikomkostnaderna vid  
Sala—Gysinge—Gävle järnväg åren 1901—1912.**

	Trafik- inkomster.		Trafik- omkostnader.		Överskott å inkomster.		Anmärkningar.
1901	236,782	68	170,942	06	65,840	62	
1902	271,630	57	186,251	27	86,379	30	
1903	290,012	84	194,348	27	95,664	57	
1904	325,375	41	213,980	55	111,394	86	
1905	350,040	62	229,742	07	120,298	55	
1906	366,696	73	243,476	14	123,220	59	
1907	379,713	76	272,097	58	107,616	18	
1908	383,694	61	292,447	22	91,247	39	
1909	401,986	50	293,126	39	108,860	11	
1910	395,321	90	321,244	86	74,077	04	
1911	452,773	86	310,316	27	142,457	59	
1912	277,956	26	200,053	32	77,902	94	Januari—juli månader

**Tablå (affärskalkyl) över Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolags  
affärsställning 1913—1917.**

	1913		1914		1915		1916		1917	
	Ränta.	Amort.	Ränta.	Amort.	Ränta.	Amort.	Ränta.	Amort.	Ränta.	Amort.
Inkomster	450,000		460,000		470,000		480,000		490,000	
Omkostnader och kompletteringar	320,000		325,000		330,000		335,000		340,000	
Överskott till ränta och amortering	130,000		135,000		140,000		145,000		150,000	
Statslånet	68,457	8,818	68,457	8,818	68,457	8,818	68,457	8,818	68,457	8,818
Kyllinge fattigkassa	1,000	—	1,000	—	1,000	—	1,000	—	1,000	—
Enskilda	7,262	90	7,262	90	6,972	38	6,681	87	6,391	35
Obligationslånet nr 1..	10,250	5,000	10,000	5,000	9,750	5,000	9,500	5,000	9,250	5,000
S. W. B. järnv. d.o.	1,576	50	1,538	70	1,499	50	1,461	70	1,422	50
Obligationslånet nr 2..	8,550	5,000	8,325	5,000	8,100	5,000	7,875	5,000	7,650	5,000
Obligationslånet nr 3..	7,425	5,000	7,200	5,000	6,975	5,000	6,750	5,000	6,525	5,000
Summa	104,521	24,588	103,782	29,524	102,753	29,524	101,724	29,524	100,695	34,524
	129,109:	40	133,306:	90	132,277:	88	131,248:	87	135,219:	85
Överskott	890:	60	1,693:	10	7,722:	12	13,751:	13	14,780:	15

De aktiebelopp, som de i Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag intresserade kommunerna äga i bolaget, samt de belopp, för vilka samma kommuner tecknat borgen (för av bolaget upptagna obligationslån), ävensom på grund av sådan borgen gjorda utbetalningar framgå av nedanstående tabell.

Kommunens namn.	Aktiebelopp.	Borgensförbindelser.	Under år 1911 utbetald borgen.		Till 1912 års slut utbetald borgen med ränta.	
Västerås stad .....	25,000	20,000	1,201	93	16,631	39
Sala stad .....	206,800	198,681	12,496	19	138,855	99
Sala socken .....	10,000	15,000	892	63	12,134	65
Enäkers » .....	30,200	—	—	—	—	—
Nora » .....	137,900	55,000	3,261	22	44,027	25
Öster Färnebo » .....	101,100	34,896	2,166	17	23,632	65
Hedesunda » .....	152,400	78,452	4,938	69	54,752	13
Valbo » .....	21,700	57,515	3,622	41	39,916	33
Gävle stad .....	206,700	220,456	13,920	76	151,865	91
Summa	891,800	680,000	42,500	—	481,816	30

Till ytterligare upplysning om den börda, som för järnvägen trycker de mest betungade av nämnda kommuner, nämligen Sala stad, Sala socken, Nora socken, alla i Västmanlands län, samt Öster Färnebo och Hedesunda socknar i Gävleborgs län, har bolaget från dessa kommuner förskaffat sig uppgifter å den utdebitering per bevillningskrona, som under år 1911 verkställdes inom kommunerna till gäldande av *dels* amortering å lån, som kommunerna upptagit för likviderande av sin aktieteckning, *dels* ock ränta och amortering å de bolagets lån, för vilka kommunerna åtagit sig borgen.

Av nämnda uppgifter inhämtas, att ifrågavarande debiteringar för nämnda kommuner uppgått till följande belopp:

Kommunernas namn.	Utdebitering per bevillningskrona.					
	Amortering å lån.		Utlägg för borgen.		Summa.	
Sala stad .....	—	42.7	—	47.6	—	90.3
Sala socken .....	—	59	—	70.45	1	29.45
Nora socken .....	2	93	1	21	4	14
Öster Färnebo socken .....	1	20.7	—	48.1	1	68.8
Hedesunda socken .....	1	87	—	98	2	85

Till följd av nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 28 november 1912 avgivit utlåtande i ärendet och därvid till en början meddelat följande från bolaget infordrade uppgift på användningen av järnvägens årliga driftöverskott sedan järnvägens öppnande för trafik:

Å r.	Drift- överskott.		Betaling till riksgälds- kontoret.		Räntor och amortering å andra lån.		Sådana be- talningar å rullande ma- teriel, som frigöras.			Järnvägsför- bättringar m. m. (ej in- räknat förut- nämnda rul- lande mate- riel).	
1902.....	85,457	62	—	—	26,160	37	30,468	—	28,829	25	
1903.....	95,664	57	34,897	50	24,144	08	27,721	63	8,901	36	
1904.....	111,394	86	40,000	—	19,082	01	31,307	23	21,005	62	
1905.....	120,298	55	80,000	—	18,035	12	19,420	—	2,843	48	
1906.....	123,220	59	105,000	—	6,354	09	11,866	50	—	—	
1907.....	107,616	18	89,037	02	—	—	18,579	16	—	—	
1908.....	91,247	39	10,000	—	25,257	42	30,185	—	25,804	97	
1909.....	108,860	11	35,000	—	42,254	16	21,250	—	10,355	95	
1910.....	74,077	04	20,000	—	25,385	02	22,665	—	6,027	02	
1911.....	142,457	59	70,000	—	26,716	41	36,254	60	9,486	58	
Summa 1903—1911	974,836	88	483,934	52	187,228	31	219,249	12	84,424	93	
Medeltal 1903—1911	108,315	21	53,770	50	20,803	15	24,361	01	9,380	55	

Styrelsen erinrar därefter om att statslånets ursprungliga belopp, såsom ovan sagts, var 1,545,500 kronor och att den årliga annuitet, som allt från amorteringsskyldighetens början skolat utgöras av bolaget, uppgår till 77,275 kronor. Järnvägen öppnades i sin helhet för allmän trafik år 1901 och har enligt Riksdagens revisorers berättelse över riksgäldskontorets förvaltning varken under samma år eller under år 1902 någon inbetalning ålegat bolaget, utan har första året för ränteinbetalning varit år 1903 och första året för amortering år 1904. Såsom ovanstående tablå visar, hava emellertid inbetalningarna för åren 1903—1911 utgjort endast 53,770 kronor 50 öre i medeltal om året och sålunda icke blott icke uppgått till det bestämda annuitetsbeloppet, utan till och med varit mindre än den under året upplupna räntan, så att järnvägsbolagets skuld till staten varit stadd i stigande.

I fråga om tablån över bolagets affärsställning åren 1913—1917 anmärker väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter i förbigående, att den järnvägsaktiebolaget åliggande annuiteten felaktigt fördelats i ett konstant räntebelopp och ett konstant amorteringsbelopp, ehuru i själva verket räntebeloppen minska och amorteringsbeloppen öka. Detta har emellertid icke någon betydelse, då summan av båda alltid skall uppgå till 77,275 kronor. Som emellertid denna tablå icke upptager rubriken »förbättringar» för sig, bör för jämförelse med den uppgjorda tablån över driftöverskottets användning de i sistnämnda tablå angivna utgifterna för förbättring frändragas driftöverskottet. Med iakttagande härav jämför styrelsen medelsiffrorna för åren 1903—1911 med rekonstruktionsförslagets siffror för år 1913 och kommer då till följande resultat:

	Driftöverskott med frånräk- ning av för- bättringar.	Inbetalning till riksgälds- kontoret.	Betaling på icke statslån.	
			För rullande ma- teriel.	På andra lån.
Medeltal för åren 1903—1911 ...	98,934: 66	53,770: 50	24,361: 01	20,803: 15
Beräkning för år 1913 .....	129,109: 40	77,275: —	—	51,834: 40

Enligt denna tablå skulle det tillgängliga driftöverskottet ha ökats med kronor 30,174: 74, och då därjämte kronor 24,361: 01 ej längre skulle tagas i anspråk för amortering av rullande materiel, skulle det nya bolaget förfoga över ett nytt belopp av kronor 54,535: 75 till bestridande av järnvägens förbindelser. Härav skulle då ett belopp av kronor 23,504: 50 komma staten till godo och av kronor 31,031: 25 andra ford-ringsägare. Med anledning av bolagets uppgift, att amortering av pri-vata lån skulle ske endast efter uppgjord amorteringsplan, påpekar sty-relsen, att för dessa lån under de gångna åren visserligen endast tagits i anspråk ett årligt belopp av kronor 20,803: 15 i medeltal, men att detta belopp emellertid ej varit tillräckligt, vadan bristen måst fyllas av de räntegaranterande kommunerna.

Rörande utgifterna för »järnvägsförbättringar m. m.» har styrelsen infordrat särskild uppgift, i anledning varav styrelsen fått mottaga följande tablå över desamma:

1902—1903. Likviderades kostnaderna för järnvägens anslutning vid Sala och Hageströms stationer;  
Uppfördes en del kolbryggor;

1904. Kompletteringar vid Runhällens station m. fl. platser;  
Uppfördes kolbryggor;  
Inköptes inventarier;
1905. Förlängning av spår i Tärnsjö och Mackmyra;  
Utvidgning av lastkajen i Tärnsjö;  
Spåranordningar vid Ludvigsberg;  
Plattform och väntkur i Åbyfors;
1908. Rundspår vid Kroksbo, Skärsjö och Gysinge;  
Inköp av materialier;
1909. Spårförlängning vid Råsbo och Tärnsjö;  
Ny kolbrygga i Sala;  
8 par mekaniska grindbommar;
1910. Grindstolpar av sten;  
Avloppsränna vid Mackmyra;  
Mjölkbrygga vid Gysinge;  
Grindtavlor av järn;  
Ny materialbod i Sala;  
Ny upplagsplats vid Råsbo;  
Spårförlängning vid Jugansbo;  
Godsmagasin i Hagaström;
1911. Nytt lokstall och stickspår vid Gysinge.

De i tablan för åren 1902—1910 upptagna arbetena äro enligt styrelsens mening alla att hänföra till naturliga och behöfliga kompletteringar. Ifråga om den tämligen obetydliga posten för nytt lokomotivstall i Gysinge för år 1911 upplyser styrelsen, att den föranletts av behovet att välja denna station till utgångspunkt för ett tåg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, enligt vad vidare anföres, genomgått distriktstjänstemännens inspektionsrapporter angående ifrågasvarande järnväg för åren 1905—1911 och därav funnit, att järnvägen alltid varit ordentligt underhållen samt år 1910 till och med betecknats såsom »i mycket gott skick» och år 1911 såsom »i fullgott skick». Styrelsen anser det därför ej vara att befara, att för järnvägens vidmakthållande under de närmare åren skulle påfordras större utgifter, än vad som kan betraktas såsom ordinarie. Detta gäller järnvägen utan rullande materiel.

Vad den rullande materielen beträffar, har styrelsens maskininspektör efter verkställd undersökning av densamma meddelat, att vagnarna voro i mycket gott skick samt lokomotiven ordentligt eftersedda, så att intet annat varit att anmärka, än att den tid nu vore inne, då järnvägen

måste i naturlig ordning vidtaga utbyte av lokomotivens fyrboxar, ett ungefär vart tolyfte år återkommande arbete, som tillhörde järnvägens ordinarie underhåll. Järnvägens lokomotiv- och vagnpark ansåg maskininspektören vara fullt tillräcklig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller slutligen såsom sin mening, att staten billigtvis synes böra lika väl som andra borgenärer bidra till den föreslagna rekonstruktionen av bolaget. All sannolikhet talar för, säger styrelsen, att bolaget därefter skall kunna i enlighet med rekonstruktionsförslaget fullgöra sina förbindelser mot långivarna, och i varje fall torde det vara ställt utom allt tvivel, att bolaget skall kunna betala annuiteten på sitt statslån. Därjämte bör, tillägger styrelsen, hänsyn tagas därtill att de genom både räntegaranti och lån för egen aktieteckning redan hårt betungade kommunerna ej må bliva ytterligare betungade.

Med stöd av vad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om bifall till den gjorda framställningen.

sgäldsfull-  
äktige.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava fullmäktige i skrivelse den 19 december 1912 meddelat, att, därest icke ytterligare inbetalning å lånet verkställdes före årets slut, vilket icke voro att förvänta, bolagets skuld för statslånet vid sistnämnda tidpunkt skulle uppgå till följande belopp:

	Förfallet.	Icke förfallet.	Summa.
	Kr.	Kr.	Kr.
Kapital .....	59,231: 98	1,462,026: 66	1,521,258: 64
Vanlig ränta .....	237,124: 24	16,265: 05	253,389: 29
Överränta .....	3,693: 72	—: —	3,693: 72
Anståndsränta .....	—: —	168,961: 43	168,961: 43
Summa	300,049: 94	1,647,253: 14	1,947,303: 08

I detta sammanhang påpekas, att genom missuppfattning av en från riksgäldskontoret lämnad räkenskapsuppgift i bolagets framställning till Kungl. Maj:t statens vid 1912 års slut *förfallna* fordran beräknats uppgå till kronor 316,316: 36, men att den, i enlighet med vad ovan angivits, i själva verket stannar vid ett belopp av kronor 300,049: 94, beroende därpå, att annuiteten ej förfaller vid årets slut, utan den 1 oktober varje år.

Uppenbart är, säga fullmäktige, att, om det föreliggande rekonstruktionsförslaget bleve genomfört, det ifrågasatta nya bolaget skulle erhålla en i väsentlig mån mera solid ställning än det nuvarande. Den av bolagsstyrelsen framlagda tablån över bolagets beräknade inkomster



och utgifter under de nästföljande åren giver vid handen, att, sedan för järnvägen inköpt rullande materiel, vars likviderande hittills dragit en årlig utgift av i medeltal omkring 24,000 kronor, blivit under innevarande år slutbetald, bolaget anses kunna från och med år 1913 med nettoinkomsten av järnvägstrafiken gälda stadgad ränta och amortering å de skulder, som kvarstå efter rekonstruktionen.

Rekonstruktionen skulle givetvis, fortsätta fullmäktige, vara till avsevärd fördel för de kommuner, som åtagit sig garanti för bolagets obligationslån, i det att dessa kommuner härigenom kunde hava utsikt att icke vidare bliva besvärade med utgifter för gäldande av ränta och amortering å nämnda lån, utgifter, som, enligt vad vid ansökningen fogade handlingar utvisa, hittills varit mycket betungande för åtskilliga av dessa kommuner, vilka därjämte tryckas av kostnaderna för förräntning och amortering av lån, som upptagits för likviderande av deras aktieteckning. Fördelarna för staten av rekonstruktionens genomförande ligga däruti att genom densamma bolagets skuldbörda minskas med ett ganska avsevärt belopp, i det att en del fordringsägare, huvudsakligen kommuner, utbyta sina fordringar mot aktier. För staten beredes i följd härav större trygghet, att de hädanefter förfallande annuiteterna å statslånet bliva ordentligt inbetalda. I sammanhang härmed minskas ock risken för staten att nödgas inköpa järnvägen för bevakande av sin fordran.

I gengäld för dessa fördelar, vilkas betydelse fullmäktige anse icke böra underskattas, skulle staten avstå från ränta å sin den 31 december 1912 förfallna fordran och medgiva anstånd tills vidare med likviderandet av samma fordran. Under förutsättning att denna fordran, kronor 300,049:94, komme att behandlas alldeles såsom en ny anståndsrenta och sålunda genom fortsatt annuitetslikvid gäldas, först sedan bolagets hela övriga skuld för statslånet blivit genom stadgade annuiteter inbetald, har inom riksgäldskontoret med användande av 4<sup>1,2</sup> % räntefot beräknats, att nämnda fordran den 31 december 1912 skulle motsvara ett kontant belopp av endast kronor 36,822:70 och att staten sålunda genom det ifrågasatta medgivandet komme att efterskänka något mer än 263,000 kronor. Fullmäktige anse det emellertid icke osannolikt, att återbetalningen av ifrågasatt skuld av bolaget verkställes tidigare än ovan beräknats och att i följd härav statens eftergift reduceras till ett lägre belopp än det nämnda. Med hänsyn till bestämmelsen att ej någon aktieutdelning får ske eller amorteringen av övriga lån förstärkas förrän berörda skuld blivit infriad, synes det nämligen fullmäktige vara i bolagets intresse att icke fördröja denna betalning längre än nödigt är.

Vad angår den realsäkerhet, som för statens ifrågavarande fordran skulle av bolaget lämnas, i den mån som nu belånade in-teckningar i järnvägen bleve frigjorda, torde enligt fullmäktiges mening värdet av densamma med hänsyn till berörda in-teckningars sena förmånsrätt visserligen icke kunna anses vara synnerligen stort, såsom ock av bolagsstyrelsen med-givits, men fullmäktige finna dock, att detta erbjudande innefattar en fördel, som ej kan lämnas obeaktad.

Det har synts fullmäktige erbjuda stora svårigheter att mot var-andra väga de fördelar, som ett genomförande av rekonstruktionsför-slaget kan väntas medföra för staten, och den uppoffring, staten i följd av detsamma skulle få vidkännas; och fullmäktige hava därför, enligt vad vidare an-föres, icke kunnat undgå att hysa betänkligheter mot ett bifall till bolagets förevarande framställning, helst man icke kan förbise, att härigenom kunna framkallas anspråk på liknande eftergift från statens sida till förmån för andra med statslån understödda järnvägsbolag, som kämpa med ekonomiska svårigheter. Fördelen i detta fall av det lån-tagande bolagets rekonstruktion på en mera solid grundval har emeller-tid synts fullmäktige vara av sådan betydelse för staten, att fullmäktige ansett sig icke böra avstyrka bifall till den föreliggande ansökningen.

rtements-  
hefens  
trande.

Övervägande skäl synas mig tala för en medverkan från statens sida till den föreslagna rekonstruktionens genomförande. Enligt vad den å sidan 13 intagna tablån utvisar har bolagets driftöverskott hittills allenast under tre år räckt till inbetalning av föreskriven annuitet å stats-lånet, och med den stora svävande skuld, som trycker bolaget, är det knappast troligt, att, om förhållandena få fortgå såsom hittills, driftöver-skottet skall förslå till annuitetens gäldande. Snarare är det sannolikt, att staten i en ej avlägsen framtid nödgades övertaga järnvägen, vilket säkerligen skulle medföra ej ringa förluster för staten. Kommer däremot rekonstruktionen till stånd, torde man kunna hysa grundade förhopp-ningar, att bolaget skall kunna fullgöra de årliga inbetalningarna. Full-mäktige i riksgäldskontoret hava emellertid framhållit, att det angivna sättet för likviderande av bolagets nu förfallna skuld till staten skulle kunna anses innebära ett efterskänkande av i sämsta fall något mer än 263,000 kronor. Denna beräkning förutsätter dock, å ena sidan, att bolaget utan rekonstruktion skulle vara i stånd betala den nu förfallna skuldsumman, och å andra sidan, att, om rekonstruktion sker, bolaget ej skulle kunna inbetala beloppet eller någon del därav tidigare, än efter det hela det övriga statslånet med ränta guldits. Att döma av uppgifterna om bolagets nuvarande ställning synes dock förhoppningen, att bolaget

utan rekonstruktion skall kunna betala sin ifrågavarande skuld, vara ganska ringa. Lyckas åter bolaget genom rekonstruktionen få sin ekonomi ordnad, ligger det, såsom fullmäktige också antytt, på grund av de föreslagna lånevillkoren i bolagets eget intresse att snarast möjligt inbetala skulden, i vilket fall ränteförlusten ej uppgår till så högt belopp som det av riksgäldskontoret beräknade.

Vid den föreliggande frågans bedömande måste man även taga hänsyn till de därav berörda kommunernas ställning. De kommuner, som varit intresserade av att Sala—Gysinge—Gävle järnväg kom till stånd, hava härför måst ikläda sig ett betydande ekonomiskt ansvar. Såsom av den förebragta utredningen framgår hava dessa kommuner, till antalet nio, jämte det de tecknat aktier i järnvägsbolaget för ett belopp av 891,800 kronor, åtagit sig borgen för av bolaget upptagna obligationslån för sammanlagt 680,000 kronor. På grund av nämnda borgen hava de för tiden intill senaste årsskiftet nödgats utbetala tillhoppa 481,816 kronor 30 öre. Därest den ifrågasatta rekonstruktionen komme till stånd, synes det antagligt, att kommunernas uppoffringar skulle stanna vid de för järnvägen hittills havda utlägggen, under det att eljest kommunernas borgen måste anlitas i hela dess omfattning. Enligt vad jag inhämtat hava också samtliga berörda kommuner godkänt det föreliggande rekonstruktionsförslaget.

Ett ordnande av likvideringen av bolagets nu förfallna skulder i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget i sin ansökning föreslagit, synes mig sålunda kunna godtagas av statsverket, på samma gång de i företaget intresserade kommunerna därmed beredas en synnerligen behövlig lättnad i sina bördor för ifrågavarande järnväg.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgiva

att — därest ett nytt bolag på de i statsrådsprotokollet närmare angivna grunder bildas för inköp av Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolags järnväg från Sala till Hagaström samt övertager betalningsskyldigheten för det sistnämnda bolag den 1 juli 1898 beviljade statslån å 1,545,500 kronor att, med nedannämnda undantag, förräntas och amorteras i överensstämmelse med de vid lånets beviljande föreskrivna villkor —

medgiva, att de den 31 december 1912 å berörda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, utgörande

tillhopa 300,049 kronor 94 öre, må, räknat från sistnämnda tidpunkt, anses såsom särskilt lån till det nya bolaget, under villkor;

att det särskilda lånet skall inestå räntefritt, tills anståndsrentan å förutnämnda statslån blivit gulden;

att det särskilda lånet därefter skall inbetalas till staten genom fortsättande av de för det ursprungliga statslånet i övrigt stadgade annuitetslikvider, dock med rätt för bolaget att så fort ske kan återgälda det särskilda lånet;

att bolaget icke, förrän det särskilda lånet till fullo guldits, må vare sig öka amorteringen å sina övriga lån utöver de för dem nu gällande amorteringsplanerna eller lämna utdelning å aktierna i bolaget, vid äventyr att det särskilda lånet genast förfaller till betalning;

samt att bolaget skall, i den mån avbetalning sker å de i järnvägen fastställda inteckningar, vilka för närvarande utgöra säkerhet för andra än statens fordringar, och sådant av riksgäldsfullmäktige påfordras, lämna staten inteckning till motsvarande belopp till säkerhet för ifrågavarande särskilda lån.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i nåder lämna bifall och förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till Riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Adelngrén.*