

Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 19 februari 1920 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anstånd med erläggande av ränta å annuitet å statslån för järnvägsanläggning mellan Gånghester och Ulricehamn.

I en till riksdagen avlåten, till bankoutskottet hänvisad proposition, nr 28, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen medgiva,

att Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag må — utan hinder av vad beträffande erläggande av anståndsrenta och annuitet stadgas i de av riksdagen i skrivelse den 18 mars 1916 föreskrivna villkor och bestämmelser för beviljande av låneunderstöd till understödjande av nya, ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar och i skrivelse den 12 april 1918 meddelade villkor för beviljande av ytterligare låneunderstöd till täckande av kostnaden för anläggning av järnväg från Gånghester till Ulricehamn — erhålla anstånd med erläggande av dels ränta å de för utförande av nämnda järnvägsanläggning den 18 augusti 1916 och den 24 maj 1918 beviljade statslån å respektive 1,165,000 och 150,000 kronor till den 31 december 1921, dels ock fullständig annuitet å samma lån till den 31 december 1922.

Till stöd för ifrågavarande framställning åberopas utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för den 7 januari 1920, däri föredragande departementschefen anfört följande:

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 28 juli 1919 dagtecknad skrift har Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag såsom innehavare av koncession å järnväg från Gånghesters hållplats å Borås—Alvesta järnväg till Ulricehamn anhållit om anstånd med erläggande av ränta och annuitet å två bolaget beviljade statslån.

Innan jag närmare redogör för bolagets ansökan, anhåller jag få erinra om följande:

Beviljade
statslån för
järnvägens ut-
förande.

För utförande av ifrågavarande järnvägsanläggning gjorde Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag år 1914 framställning om låneunderstöd. Vidare översände länsstyrelsen i Älvsborgs län med skrivelse den 11 september 1914 särskilda av arbetslöshets- och hjälpkommittéerna i Borås och Ulricehamn gjorda framställningar om åtgärders vidtagande för skyndsamt påbörjande av järnvägsanläggningen i syfte att motarbeta hotande arbetslöshet, och framhöll länsstyrelsen därvid för egen del önskvärdheten av att det sökta statslånet med det snaraste beviljades.

Då det anslag för en allmän lånefond för enskilda järnvägar, som 1910 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande att utgå under fem år från och med år 1912, redan blivit i det närmaste för sitt ändamål disponerat, fann Kungl. Maj:t sig icke för det dåvarande kunna upptaga låneansökningen till prövning, utan lät därmed anstå, till dess riksdagen kunde hava beslutat om anvisande av medel till ny sådan lånefond. Då emellertid bolagets styrelse meddelat, att den vore sinnad att påbörja arbetet redan år 1914, under förutsättning att bolaget icke därigenom förlorade möjligheten att erhålla statslån, föreslog Kungl. Maj:t i en till 1914 års senare riksdag avlåten proposition, nr 283, riksdagen medgiva, att den omständigheten, att arbetet å järnvägsanläggningen redan kunde hava påbörjats, icke finge utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till järnvägen från det anslag till understödande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, som kunde komma att av riksdagen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande. Denna Kungl. Maj:ts framställning blev också av riksdagen bifallen.

Såsom villkor för det av riksdagen lämnade medgivandet i fråga om framtida låneunderstöd till ifrågavarande järnväg föreskrev Kungl. Maj:t den 30 oktober 1914, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle med en arbetsstyrka av minst 250 man påbörjas senast den 1 januari 1915.

Genom resolution den 18 augusti 1916 har Kungl. Maj:t sedermera beviljat bolaget för utförande av järnvägsanläggningen ett lån å 1,165,000 kronor att utgå av de medel, till belopp av 7,500,000 kronor, som av 1916 års riksdag ställts till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

För tillgodonjutande av den sålunda förunnade förmånen stadgades — i enlighet med de av riksdagen för lån från allmänna järnvägslånefonden fastställda villkor, vilka finnas angivna i riksdagens skrivelse den 18 mars 1916, nr 39, — att anstånd med betalningen av den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöpte under en tid, som ej finge sträcka sig utöver ett år från den dag, den 1 juni 1918, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, medgäves på det sätt, att denna ränta,

benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlades till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts samt att kapitalavbetalningen genom erläggande av fullständig annuitet skulle vidtaga den 1 juni 1921.

Jämlikt medgivande av 1918 års lagtima riksdag har Kungl. Maj:t sedermera genom resolution den 24 maj 1918 beviljat bolaget till täckande av kostnaden för ifrågavarande järnvägsanläggning ytterligare ett lån å 150,000 kronor att utgå av ovannämnda av 1916 års riksdag beviljade medel till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

Därvid stadgades beträffande sistnämnda lån bland annat — på sätt i riksdagens skrivelse i ämnet den 12 april 1918, nr 105, blivit förutsatt — att anståndsrenta icke finge beräknas för längre tid än till den 1 juni 1921 samt att kapitalavbetalning skulle genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga den 1 juni 1922.

I sin till Kungl. Maj:t nu ingivna skrift har bolaget, efter meddelande att järnvägen den 16 december 1917 öppnats för trafik samt att båda statslånen i sin helhet lyftats av bolaget, gjort framställning om anstånd med betalande av ränta och annuitet å lånen.

Framställning
av Borås—
Ulricehamns
järnvägs-
aktiebolag.

Till stöd för denna framställning har bolaget anfört följande:

Då världskriget i augusti 1914 utbröt, var bolagsstyrelsen betänkt på att låta företagets realiserande förfalla med hänsyn till dels de ovissa framtidsutsikterna dels ock att statslån av brist på tillgängliga medel då ännu icke kunnat erhållas.

Emellertid hade statsmakterna befarat, att arbetslöshet skulle inträda till följd av kriget och i anledning härav sökt uppmuntra till igångsättande av större allmännyttiga företag. Sålunda hade för bolaget ställts i utsikt, att statslån så snart medel bleve tillgängliga, skulle erhållas, därest järnvägsarbetet genast påbörjades med en viss större arbetsstyrka; och hade bolaget sålunda erhållit dispens från det eljest för statslån gällande villkor, att järnväg icke finge vara påbörjad. Med anledning härav påbörjades arbetet å järnvägen redan under år 1914, ehuru statslånemedel för ändamålet blivit tillgängliga först två år senare, vilket medfört, att bolaget måst arbeta med i banker upplånat dyrare kapital. Att allt annat under kristiden också blivit betydligt dyrare än man kunnat beräkna, vore en känd sak. På grund av de sålunda avsevärt stegrade kostnaderna hade järnvägen jämväl i sin helhet blivit högst avsevärt dyrare än man från början antagit, och bolaget hade, förutom att aktiekapitalet måst ökas och det nya statslånet tillkommit, sålunda åsamkats en svävande skuld, som vid årsskiftet 1918—1919 uppginge till 100,000 kronor. Under år 1919 måste bolaget taga inflytande trafikmedel i anspråk dels för utförande av nödiga kompletteringsarbeten dels för iståndsättande av de skador å bolagets järnvägslinje, som uppkommit genom ett nämnda år inträffat svårt ras vid Härnasjön, och dels för anskaffande av behöfligt förråd av för driften nödiga materialier.

Bolaget hade från början hyst grundade förhoppningar att av 1919 års trafikinkomster kunna samla medel till gäldande av statslåneräntan. På grund av ovannämnda förhållanden och med anledning av de starkt stegrade avlöningarna till all personal och de avsevärt ökade driftkostnaderna i övrigt syntes numera ringa utsikt finnas för bolaget att den 1 juni 1920 kunna fullgöra föreskriven räntelikvid. Bolagets ställning komme i så fall att ytterligare försämrans på grund av uppstående överränta.

För att förebygga att bolaget genom oguldna förfallna räntor åsamkades ytterligare skuld, som komme att förlama järnvägens utveckling, måste bolaget söka vinna tid till samlande av behövliga medel.

På grund av vad sålunda anförts har bolaget anhållit, att anstånds-räntorna å de bolaget beviljade statslånen finge löpa till den 31 december 1921 samt att erläggande av fullständig annuitet skulle vidtaga först den 31 december 1922.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

I infortrat utlåtande i ärendet av den 12 september 1919 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit bolagets framställning förtjänt av bifall, då bolaget, som under byggnadstiden fått vidkännas dryga räntebetalningar å de enskilda lån, bolaget nödgats upptaga, eljest bleve ställt i betydligt ogynnsammare ställning än övriga järnvägsaktiebolag, som tilldelats statslån.

Riksgälds-
kontoret.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava fullmäktige inkommit med sådant yttrande den 25 september 1919 och därvid anförut följande:

I ett den 15 april 1915 till Kungl. Maj:t avgivet yttrande över en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning med förslag i fråga om avsättning till allmänna järnväglånefonden m. m. hade fullmäktige utförligt visat, att de förmåner, som genom medgivandet av anstånd med erläggande av viss ränta beredas låntagarna, måste anses vara för staten ganska betungande samt till följd därav bestämt uttalat sig mot varje utsträckning av anståndstiden.

I det nu föreliggande fallet vore emellertid omständigheterna, enligt tullmäktiges uppfattning, sådana, att den av Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag ifrågasatta utsträckningen av sagda tid skäligen borde kunna medgivas. Då arbetet å bolagets järnväg av skäl, som i ansökningen framhölles, påbörjats år 1914, under det att statslånet ej kunnat bliva tillgängligt förrän efter 1917 års ingång och bolaget sålunda varit nödsakat att under större delen av byggnadstiden anskaffa kapital på annat håll, hade bolaget obestriddligen befunnit sig i en ogynnsammare ställning än flertalet andra statslåneunderstödda järnvägsbolag.

Jämlikt av riksdagen fastställda bestämmelser för allmänna järnväglånefonden finge anstånds-ränta åtnjutas under en tid av högst tre år från tiden för lyftning av statslånet, dock att anståndet ej finge sträcka sig över ett år från den dag då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skulle vara färdig och öppnad för trafik. Borås—Ulricehamns järnväg skulle vara färdig senast den

1 juni 1918, och utlöpte sålunda tiden för anståndsrentan å bolagets tidigare och större statslån den 1 juni 1919. Då sagda lån lyftades med 776,600 kronor i mars 1917 samt 123,400 i juni och 265,000 i juli 1918, skulle bolaget alltså komma att i själva verket åtnjuta en anståndstid, som högst väsentligt understeg tre år. Denna omständighet syntes fullmäktige kunna vara ett ytterligare skäl för bifall till bolagets framställning, ehuru den verkliga anståndstiden härigenom skulle komma att något överskrida tre år.

I detta sammanhang ville fullmäktige erinra, att fullmäktige i ett den 12 maj 1916 till Kungl. Maj:t avgivet yttrande uttalade sig till förmån för en likartad framställning från Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, vilken framställning jämväl blev av 1917 års riksdag bifallen.

På grund av vad fullmäktige sålunda anfört förklarade fullmäktige sig icke hava något att erinra mot att framställning gjordes till riksdagen om ifrågavarande lättnader i betalningsvillkoren för Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolags båda statslån.

De vid beviljande av statslån till enskilda järnvägsanläggningar meddelade bestämmelser om anståndsrenta torde närmast hava sin grund däri, att det ansetts olämpligt att betunga ett järnvägsbolag med erläggande av ränta under de år, då järnvägen är under byggnad. I förevarande fall har bolaget för att tillmötesgå ett allmänt intresse påbörjat arbetet å järnvägsanläggningen och till större delen utfört densamma, innan för järnvägens utförande sökt statslån beviljades och fick lyftas. Nämda omständighet har medfört, att bolaget under byggnadstiden måst hos enskilda penninginrättningar upplåna motsvarande belopp och därå i vanlig ordning gälda ränta. Nu angivna förhållande i förening med att arbetet å järnvägen utförts under rådande betungande konjunkture har föranlett bolagets nuvarande ogynnsamma ekonomiska ställning. I detta sammanhang må beaktas den fördel, det allmänna haft av att arbetet å järnvägsanläggningen igångsattes under kristidens första period, varigenom anställning vid järnvägsanläggningen kunde beredas ett avsevärt antal arbetare, då arbetslöshet i stor omfattning förekom.»

*Departements-
chefen.*

Departementschefen framhåller vidare, hurusom de sålunda iråkade svårigheterna tillkommit utan bolagets eget förvållande, och erinrar att riksdagen, enligt vad som framgår av dess skrivelse den 23 mars 1917, nr 51, i ett med förevarande likartat ärende medgivit anstånd med erläggande av ränta å statslån för järnväg.

Utskottet, som på de i statsrådsprotokollet anförda skäl funnit sig böra tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, hemställer,

Utskottet.

att Kungl. Majt:s ifrågavarande proposition nr 28
må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 19 februari 1920.

På bankoutskottets vägnar:

K. J. GUSTAFSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:
av första kammaren: herrar Gustafsson, Lindley, Öhngren, Johansson i Friggeråker, Rosling, Enhörning, Söderbom och Petterson, S. M., samt
av andra kammaren: herrar Jonsson i Gumboda, Borg, Edbom, Wikström, Borggren, Bäcklund och Winkler.
