

Nr 63.

Ankom till riksdagens kansli den 31 maj 1921 kl. 10 f. m.

*Utlåtande, i anledning av en utav riksdagens revisorer framställd
anmärkning angående av Hultsfred—Västervik—Åt-
vidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag verkställd teckning
av aktier i främjade järnvägsaktiebolag m. m.*

1:o.

I sin år 1920 avgivna berättelse om granskningen av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning hava riksdagens revisorer, till vilkas kännedom kommit att Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag tecknat aktier å sammanlagt belopp av 257,000 kronor i Växjö—Virserums och Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, uttalat, att revisorerna ej kunnat undgå att finna berörda aktieteckningar synnerligen anmärkningsvärda. Enligt revisorernas mening kunde det ej anses riktigt, att ett järnvägsbolag, som sedan fyra år tillbaka fullständigt underlåtit att fullgöra betalningsskyldigheten för sina båda statslån, använde betydande belopp för ifrågavarande ändamål. Med anledning därav syntes det revisorerna, att lämpliga åtgärder borde av riksgäldskontoret vidtagas gentemot bolaget i syfte att detta måtte i mån av förmåga fullgöra sina förpliktelser mot staten såsom dess fordringsägare.

1920 års
statsrevisorer.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret med anledning av detta revisorernas uttalande från Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag infordrat förklaring, inkom till fullmäktige från bolaget en skrivelse av den 20 december 1920, vilken finnes intagen i en i förberörda revisionsberättelse avtryckt skrivelse av den 30 december 1920 från fullmäktige till riksdagen. I sistberörda skrivelse meddelade fullmäktige, att fullmäktige beslutat låta en representant för riksgäldskontoret med biträde av i järnvägsfrågor sakkunnig person på platsen granska järnvägsbolagets förvaltning; och skulle fullmäktige sedermera till bankoutskottet lämna redogörelse för denna granskning och de åtgärder från fullmäktiges sida, vartill densamma kunde föranleda.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 8 saml. 51 häft. (Nr 63.)

I sitt den 8 mars innevarande år avgivna utlåtande nr 20 angående verkställd granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning har utskottet för riksdagen anmält, att utskottet beträffande förevarande ärende komme att, om anledning därtill förefunnes, framdeles till riksdagen avgiva särskilt utlåtande.

Sedan berörda granskning efter fullmäktiges uppdrag utförts av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byrådirektören i järnvägsstyrelsen S. Norrman, hava fullmäktige med skrivelse den 2 innevarande maj till utskottet överlämnat granskningsmännens yttrande ävensom en av järnvägsbolaget med anledning därav avgiven förklaring m. fl. handlingar.

Statslånen till
järnvägarna
Västervik—
Åtvidaberg—
Bersbo och
Hultsfred—
Västervik.

Utskottet vill till en början lämna nedanstående uppgifter rörande låneunderstöden till Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag samt dessa bolags sammanslagning till ett bolag.

Genom särskilda beslut den 24 november 1876 har Kungl. Maj:t av medel, som 1876 års riksdag ställt till förfogande för låneunderstöd för nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägar, beviljat dels Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag ett låneunderstöd av 1,865,000 kronor för byggande av järnvägen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo med bibana till Storsjön dels ock Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag ett låneunderstöd av 1,750,000 kronor för utförande av järnvägsanläggning mellan Hultsfred och Jenny med bibana och sido- samt hamnspår. Berörda låneunderstöd utbetalades till bolagen under åren 1877—1879. — På ansökan av bolagen om överlåtande av koncession å det senare bolagets järnväg mellan Hultsfred och Jenny å det förstnämnda bolaget har Kungl. Maj:t genom resolution den 11 december 1914 — med fastställande av ordning för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag — medgivit överlåtelse av ovannämnda koncession å samma bolag och såsom villkor därför föreskrivit bland annat, att bolaget skulle övertaga betalningsansvaret för det Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag beviljade statslånet. Detta villkor har under år 1915 uppfyllts på sätt Kungl. Maj:t föreskrivit.

Då betalningsskyldigheten för ifrågavarande båda statslån ej blivit vederbörligen fullgjord — sedan flera år tillbaka har ingen som helst inbetalning ägt rum — har skulden för statslånen i hög grad ökats och utgjorde vid 1920 års utgång inalles 5,121,668 kronor 55 öre, varav ej mindre än 2,817,916 kronor 43 öre voro till betalning förfallna. Skuldbeloppets fördelning å de båda lånen m. m. framgår av här följande uppställning.

	Förfallen skuld	Icke förfallen skuld
1) Lånet för järnvägen Hultsfred— Västervik:		
a) Förfallen skuld:		
Kapital.....	kr. 613,248: 20	
Ränta.....	» 509,679: 01	
Överränta	245,003: 16	kr. 1,367,930: 37
b) Icke förfal- len skuld:		
Kapital.....	kr. 868,301: 96	
Anstånds- ränta	» 251,288: 89	kr. 1,113,690: 85
2) Lånet för järnvägen Västervik— Åtvidaberg—Bersbo:		
a) Förfallen skuld:		
Kapital.....	kr. 607,561: 81	
Ränta.....	» 583,129: 39	
Överränta	259,294: 86	kr. 1,449,986: 06
b) Icke förfal- len skuld:		
Kapital.....	kr. 918,967: 52	
Anstånds- ränta	» 271,093: 75	kr. 1,190,061: 27
Summa	kr. 2,817,916: 43	kr. 2,303,752: 12.

Hela skulden vid 1920 års slut utgjorde sålunda kronor 5,121,668: 55.

Under förutsättning att ingen inbetalning göres under år 1921 ökas den förfallna skulden med:

å lånet till järnvägen Hultsfred—Västervik:		
1921 års annuitet	kr. 87,500: —	
överränta å 5 procent å	kr. 1,122,927: 21	» 56,146: 36
		kr. 143,646: 36
å lånet till järnvägen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo:		
1921 års annuitet	kr. 93,250: —	
överränta å 5 procent å	kr. 1,190,691: 20	» 59,543: 56
		» 152,784: 56
		kr. 296,430: 92.

Då samtidigt den icke förfallna skulden minskas med det förfallna annuitetskapitalet, kronor, 100,592: 87 skulle, under ovan angivna förut-

sättning, ökningen under år 1921 av statens fordran i dess helhet komma att utgöra kronor 296,430: 92, minskat med kronor 100,592: 87 eller kronor 195,838: 05.

Gransknings-
männens
redogörelse.
Bokföringen.

I sin redogörelse behandla granskningsmännen till en början utförligt bolagets bokföring. Det påvisas, att mycket betydande belopp under årens lopp blivit använda till nyanskaffningar m. m., ägnade att öka järnvägarnas kapitalvärde, samt att dessa utgifter bestritts av trafiköverskottsmedel. Vidare framhålles, att anledning ur bokföringsteknisk synpunkt att disponera dylika medel för nämnda ändamål ernåtts genom tre särskilda bokföringsåtgärder, berörande anståndsrentan å statslånen, avskrivningar å järnvägarnas bokförda värde samt bolagets skuld till Kalmar läns norra landsting. Till och med 1886 års balansräkning var *anståndsrentan* i räkenskaperna uppförd såsom genomgående bokföringspost. I balansräkningarna för den 31 december 1887 var emellertid anståndsrenta struken från tillgångssidorna. Därigenom uppstod en brist, som under följande omkring tio år täcktes genom avskrivningar. Under detta tidsskede nedlades i enlighet med denna bokföring ett belopp, motsvarande de båda järnvägarnas anståndsrentor, sammanlagt kronor 522,483: 64, i järnvägsanläggningarna m. m., utan att i balansräkningarna angavs, att medlen tagits av reserverade medel. — Under närmast följande tidsskede, 1898—1916, erhöles medel till ersättnings- och utvidgningsarbeten genom *avskrivningar* av järnvägarnas bokförda värde till belopp av inalles kronor 1,534,562: 88. Enligt granskningsmännens uppfattning kunna dessa avskrivningar anses motiverade och nödvändiga för upprätthållande av järnvägarnas standard. I 1916 års balansräkning företogs ånyo en betydelsefull bokföringsändring, i det att *skulden till Kalmar läns norra landsting*, vilken från och med år 1894 varit införd inom linjen, efter att tidigare i bokföringen hava varit behandlad på olika sätt, infördes som effektiv skuld med ett belopp av kronor 1,069,867: 69. Denna skuld, som växer med fyra procent ränta å kapitalet, har uppkommit därigenom, att landstinget iklätt sig garanti-förbindelse för annuiteterna å två vid järnvägarnas byggande upptagna obligationslån å sammanlagt 406.000 kronor. Nu ifrågavarande bokföringsåtgärd påverkade så den ekonomiska ställningen, att, medan balansräkningen den 31 december 1915 utvisade en tillgång över skulderna av kronor 255,656: 49, 1916 års balansräkning erhöi en skuld över tillgångarna av kronor 798,100: 47. Den 31 december 1919 återstod av denna brist ännu kronor 679,772: 04. Skillnaden, kronor 547,497: 13, mellan detta belopp och den i samma balansräkning upptagna skulden

till landstinget finge anses intill nämnda tidpunkt hava blivit investerad i anläggningarna m. m. utan att i balansräkningen angäves, att medlen tagits av reserverade trafikmedel.

Enligt granskningsmännens mening borde sålunda balansräkningens skuldsida under rubrik reserverade trafikmedel upptaga:

dels ett belopp, motsvarande anståndsrentan	kronor	522,482: 64
dels ett belopp, motsvarande skillnaden mellan		
skuld till landstinget och redovisad skuld		
över tillgångar	»	547,497: 13
Summa kronor		1,069,979: 77.

Till ledning för uppställning av järnvägarnas blivande bokföring hava granskningsmännen meddelat de ändringar i tillämpad bokföring, som synts dem främst av behovet påkallade. Förslag till
ändringar i
bokföringen.

1. Avskrivningsförfarandet borde ordnas efter rationella principer, varvid den av svenska järnvägsföreningen fastställda metoden för avsättning till förnyelsefond med vissa procent av olika slags anläggnings- och anskaffningskostnader lämpligen kunde komma till användning.

2. Anståndsrentan, kronor 522,482: 64, borde i balansräkningens skuldsida tills vidare uppföras inom linjen eller ock på tillgångssidan balanseras av ett motsvarande belopp.

3. Med skulden till Kalmar läns norra landsting, kronor 1,227,269: 17, borde förfaras på samma sätt som med anståndsrentan.

4. Det överskott, som uppkomme genom berörda bokföringsändringar — i det föregående beräknat till kronor 1,069,979: 77 — borde på skuldsidan upptagas under rubrik reserverade trafikmedel.

5. Den på tillgångssidan redovisade skulden över tillgångar, kronor 679,772: 04 komme i enlighet härmed att utgå.

Därefter hava granskningsmännen, med angivande av vissa siffror, uttalat, att, rent bokföringsmässigt sett, säkerheten för statslånen under det sista årtiondet undergått en väsentlig relativ försämring. Att så blivit fallet berodde dels därpå, att skulden till staten under denna period ökats vida hastigare än tidigare varit fallet, dels därpå, att betydande belopp av överskottsmedlen disponerats icke för nyanskaffningar m. m. utan för förvärv och ändamål, vilka icke ökat hypotekets värde. Det vore i sistnämnda hänseende tre förvaltningsåtgärder, vilka påkallade särskild uppmärksamhet, nämligen tecknandet av aktier i Växjö—Virse- Förvaltnings-
åtgärder.

rums och Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag samt inköpet av Nørholm—Bersbo järnväg.

Innan granskningsmännen ingå på dessa åtgärder, framhålla de bland annat följande.

Förbättringar och nyanskaffningar.

Utöver de medel, som använts till avskrivningar, hade från 1880 till 1919 överskottsmedel använts för förbättringar och nyanskaffningar till belopp, motsvarande skillnaden mellan år 1919 och år 1880 å järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier bokförda belopp. Inräknades för år 1919 härunder även utbetalt förskott för vagninköp, belöpte sig nämnda skillnad till i runt tal 896,000 kronor, hänförande sig nästan helt och hållet till den rullande materielen. Järnvägarnas lokomotiv- och vagnpark utvisade enligt företedda intyg ännu år 1912 stora brister i kvalitativt hänseende. På grund av trafikens stegring var den ej heller tillräcklig för kommande behov. Sedan dess hade emellertid såväl lokomotiven och vagnarna som ock verkstaden satts i gott skick. Enär en kvalitativt högtstående lokomotiv- och vagnpark utgjorde förutsättning för en god tågekonomi och en kvantitativt sett tillfredsställande tillgång på rullande materiel förutsättning för att trafikmöjligheterna skulle kunna utnyttjas, ville det synas, som om under de förhållanden, som förelegat, åtgärderna för den rullande materielens förbättrande varit ur järnvägarnas affärssynpunkt befogade. Då de trafiköverskottsmedel, som använts för nybyggnader och nyanskaffningar av rullande materiel, i motsvarande grad ökat hypotekets värde, torde överskottsmedels användande för sagda ändamål framför annuiteternas fullgörande icke hava menligt påverkat relationen mellan statslånen och hypoteket därför.

Aktieteckning i två främmande järnvägsaktiebolag.

Granskningsmännen övergå därefter till förberörda aktieteckningar i Växjö—Virserums och Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag.

I fråga om den förre aktieteckningen innehåller granskningsmännens redogörelse följande.

Växjö—Virserum.

Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag, som bildades år 1891 och ej erhållit något statslån, hade hittills burit sig, ehuru någon utdelning till aktieägarna ej förekommit. Bolagets aktiekapital utgjorde 1,620,100 kronor och dess nettovinst för 1919 kronor 119,760: 27.

En fortsättning av bolagets järnväg från Virserum till Hultsfred, varigenom förbindelse skulle vinnas mellan de smalspåriga Växjö- och Västerviksbanorna, hade länge varit påtänkt. För att bidra till för-

verkligandet av denna plan hade såväl Kalmar läns norra landsting som Västerviks stad och Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag tecknat nya aktier i Växjöbolaget, det senare till belopp av 100,000 kronor. Banbygget Virserum—Hultsfred hade fortskridit så långt, att banan torde komma att öppnas för trafik i augusti 1921.

Den nya banan beräknades komma att tillföra Västerviksbanorna en betydande såväl person- som godstrafik. Från Virserum, som vore en ej obetydlig industriort, beräknades varor i stor omfattning komma att utskeppas över Västervik. Genom insättande av tåg mellan Västervik och Växjö vunnes en god förbindelse med södra Sverige, varigenom en betydande persontrafik väntades bliva tillförd Västerviksbanorna. Förbindelserna mellan Virserum, som hörde till Kalmar län, och länets norra delar, Oskarshamn och Västervik, hade hittills varit synnerligen dåliga, men bleve väsentligt förbättrade genom den nya bandelens tillkomst.

Då det måste anses naturligt och lämpligt, att baudelen Virserum—Hultsfred komme till stånd, syntes det granskningsmännen från Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags synpunkt hava varit motiverat att med 100,000 kronor bidra därtill. Man torde jämväl kunna förutsätta, att banans tillkomst komme att öka nettointkomsten å nyssnämnda bolags i högre grad än som motsvarade räntan å de tecknade aktierna, bortsett från att framtida utdelning å dessa icke torde vara utesluten.

Det vore emellertid att märka, att aktieförvärvet i realiteten gjorts medelst statsmedel, utan att de förvärvade aktierna inginge i hypoteket för statslånen. Med hänsyn därtill torde aktieteckningen få anses medföra en relativ försämring av statslånehypoteket.

Ur granskningsmännens redogörelse för aktieteckningen i Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag må följande meddelas. Vimmerby—
Ydre.

För möjliggörande av tillkomsten av en planerad järnväg från Vimmerby till Hällefors, för vars byggande Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag bildats, hade Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag i två omgångar tecknat inalles 152,000 kronor. Kostnaden för järnvägsanläggningen, som ursprungligen uppskattades till cirka 850,000 kronor, hade sedermera beräknats till cirka 1,900,000 kronor; och vore ansökning om statslån å halva anläggningskostnaden ingiven. Den trakt, som järnvägen skulle genomlöpa, vore glest befolkad, men funnes där, utom enskilda skogar, två stora kronoparker med synnerligen värdefull skog, som hittills på grund av bristande

kommunikationer endast i mycket ringa utsträckning kunnat tillgodosgöras. Vederbörande jägmästare hade år 1917 uppskattat den merinkomst, som skulle tillföras de allmänna skogarna inom Aspelands revir genom byggandet av ifrågavarande järnväg, till cirka 24,000 kronor. Vid nutida värden å trävaror bleve ifrågavarande merinkomst givetvis väsentligt högre.

Vid företaget försök att bedöma ifrågavarande järnvägs bärighet och befogenheten ur ren järnvägsekonomisk synpunkt av ifrågavarande aktieteckning hade granskningsmännen utgått från, att trafiken så gott som uteslutande komme att bestå av trävarutransporter. Med ledning av lämnade uppgifter syntes man kunna räkna med en årligen framförd viktmängd virke av cirka 30,000 ton från det skogsområde, som komme att beröras av järnvägen, därav cirka 6,800 ton från kronoparkerna. Under antagande, att hälften av ovannämnda viktmängd komme att gå över Västervik och återstoden åt andra håll, skulle Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag genom Ydrejärnvägens tillkomst tillföras en ökad årlig godsmängd av 15,000 ton. Med en beräknad nettovinst för nyssnämnda bolag av 2 kronor för ton skulle bolagets nettovinstökning uppgå till cirka 30,000 kronor för år och med en nettovinst av endast 1 krona 50 öre för ton, 22,500 kronor för år.

Det kapital, Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag insatt i banan uppginge, såsom förut nämnts, till 152,000 kronor, och det kunde sålunda synas, som om jämlikt förestående beräkning berörda aktieteckning vore åtminstone ur järnvägens egen affärssynpunkt väl motiverad. Emellertid vore att märka, att banans tillkomst vore beroende av statslåns beviljande, varför den gjorda aktieteckningen kunde tänkas komma att ackumuleras genom räntor under en följd av år, innan Västerviksbanan erhöle kompensation genom ökade trafikinkomster. Då vidare vore avsett, att Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag skulle trafikera den nya järnvägen, torde icke böra bortses från, att trafikerandet av denna kunde komma att uppvisa driftförlust, vilken Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag i så fall möjligen finge bära. Det kunde därför enligt granskningsmännens uppfattning icke anses obestriddigt, att tecknandet av aktier i Vimmerby—Ydre järnväg ens ur Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags egen affärssynpunkt vore helt förmånligt. För staten som hypoteksinnehavare i Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag ställde sig aktieteckningen avgjort oförmånlig.

Granskningsmännen övergå därefter till en redogörelse för köpet av järnvägen Norsholm—Bersbo, som ägt rum under år 1920 och vid tiden för granskningen ännu ej varit föremål för behandling av riksgäldsfullmäktige.

Enligt denna redogörelse samt vad utskottet i övrigt inhämtat har berörda affärstransaktion tillkommit på följande sätt.

År 1914 bildades av 42 personer inom Östergötlands och Kalmar län ett konsortium för inköp av aktiemajoriteten i Norsholm—Ristens kommunikationsbolag, vilket ägde bland annat järnvägen från Norsholm till Bersbo. Av dessa 42 personer voro fyra styrelseledamöter i Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag¹, som ägde järnvägen från Bersbo till Västervik, samt återstoden framskjutna personer i orten. Konsortiet, som tillkom för att bereda Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag möjlighet att behärska dess naturliga utfartsväg över Norsholm och förbereda de båda banornas sammanslagning i en framtid, inköpte för 430,000 kronor 2,742 aktier i kommunikationsbolaget, motsvarande $\frac{2}{3}$ av samtliga aktier. Medel till köpet anskaffades genom ett banklån, varå år 1920 hade upplöpt räntor å 75,000 kronor. Lånet erhöles genom belånande av de inköpta aktierna jämte borgen av konsortiets medlemmar. Dessa hade ej å aktierna uppburit någon utdelning, vilken gått till banken till täckande av räntor etc. — Sedan kommunikationsbolagets aktiekapital år 1919 genom utdelning av gratisaktier ökats från förutvarande 400,000 kronor till 794,700 kronor, bildades i november 1920 ett nytt konsortium, bestående av 29 personer av de 42, som utgjorde 1914 års konsortium, däribland fem styrelseledamöter i Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. Det nya konsortiet beslöt att från Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag inköpa 2,278 aktier i kommunikationsbolaget för 125 kronor per aktie och att för ändamålet upptaga ett banklån å 284,750 kronor. Överenskommelsen innehöll vidare, att konsortiet skulle rösta för försäljning av järnvägen Norsholm—Bersbo till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag för 1,300,000 kronor samt använda all på affären uppkommande vinst dels till betalning av omkostnader och beskattning dels ock återstoden till bildande av en fond, som skulle förvaltas av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags styrelse och användas till förbättrande och utveckling av järnvägsförbindelserna inom Norra Kalmar län. Samtidigt med nu berörda överenskommelse träffades en överenskommelse mellan deltagarna i 1914 års konsortium, varigenom dessa beslöto att såsom innehavare av 2,800 aktier i kommunikations-

¹ Bolagets styrelse bestod, förutom statens ombud, av fem personer.

bolaget rösta för försäljning av järnvägen Norsholm—Bersbo till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag för 1,300,000 kronor med tillträde den 1 januari 1921. Konsortiet överenskom vidare, att uppkommande vinst på försäljningen skulle efter omkostnadernas bestridande användas så, att 150,000 kronor skulle överlämnas i form av två in-tecknade reverser, vardera å 75,000 kronor, till respektive lands-tinget och Västerviks stad att användas till ett barnbördshus vid lasarettet i Västervik samt den överskjutande nettovinsten utgöra en fond, som skulle förvaltas av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägs-aktiebolags styrelse och användas till förbättrande och utveckling av järnvägsförbindelserna i länet.

I enlighet med konsortiemedlemmarnas överenskommelse beslöt kommunikationsbolagets styrelse, under förbehåll av bolagsstäm-mornas godkännande samt Kungl. Maj:ts bifall, att försälja järnvägen Norsholm—Bersbo till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag för 1,300,000 kronor, varav 300,000 kronor skulle betalas kontant den 31 december 1920. Återstoden skulle erläggas genom övertagande av betalningsskyldigheten för fyra in-teckningar å respektive 600,000, 75,000, 75,000 och 250,000 kronor. Tillträdet skulle anses hava ägt rum den 1 januari 1921.

Likviden av förberörda 300,000 kronor, skedde på bestämd dag och användes härtill Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägs-aktiebolags trafiköverskott för år 1920.

För att erhålla ett uttalande angående värdet å Norsholm—Bersbo järnväg vände sig kommunikationsbolagets styrelse till majoren O. Bärn-heim och maskininspektören L. W. Stähle, vilka i ett den 15 november 1920 avgivet utlåtande uppskattat järnvägen till ett värde av 1,150,000 kronor. Till detta belopp hade värderingsmännen kommit genom att efter 7 procent kapitalisera järnvägens av dem till 80,000 kronor upp-skattade årliga nettobehållningen. Då det för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag måste vara av ganska stor be-tydelse att äga ifrågavarande järnväg, förklarade sig emellertid värde-ringsmännen ur denna synpunkt anse, att järnvägens värde för sist-nämnda bolag borde vara ej oväsentligt högre.

Konsortiemedlemmarna, som funno mera rationellt att kapitalisera nettobehållningen efter 6 procent, då en summa av 1,333,000 kronor erhöles, bestämde med ledning därav försäljningspriset för järnvägen till 1,300,000 kronor. Det ansågs sannolikt, att Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag skulle vara villigt att för järnvägen erlägga en avse-värt högre köpeskilling.

Konsortierna voro enhälliga i sitt beslut att försälja järnvägen i fråga för ovanberörda köpeskillning och använda denna på sätt, de skriftliga överenskommelserna innehölle. Den vinst — cirka 500,000 kronor — som uppkom genom försäljningen, ansåg man böra komma orten till godo.

Donationerna till landstinget och Västerviks stad bestode, såsom nämnt, av två inteckningar å sammanlagt 150,000 kronor, vilka icke löpa med ränta men kunna uppsägas, när landstinget och staden så önska. Återstoden av vinsten, omkring 350,000 kronor, ville konsortierna ha möjlighet att använda till järnvägarnas utveckling i Norra Kalmar län, och bildades härför en järnvägsfond, som bestode av förberörda inteckning å 250,000 kronor, vilken ej heller löper med ränta, samt omkring 100,000 kronor i fordran hos Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. Då de bolagsstämmor, som skola bekräfta köpeavtalet, ännu ej hållits, är köpet icke definitivt. Ifrågasvarande inteckningar å tillhopa 400,000 kronor hava till följd därav ej blivit till vederbörande överlämnade.

Såsom sitt omdöme om ifrågasvarande köp hava granskningsmännen uttalat följande.

Det vore tydligt, att hela järnvägssträckan Norsholm—Västervik organiskt utgjorde en enda järnväg och därför helst borde administreras och även ägas av ett enda bolag. Ur denna synpunkt vore det mycket naturligt, att strävandena inriktats på en sammansmältning av de länge skilda järnvägsenheter, Norsholm—Bersbo och Bersbo—Västervik, och man finge häri söka förklaringen till, att värderingssakkunniga angivit järnvägens ägande för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag hava större värde, än som direkt betingades av järnvägens affärsvärde.

Vid bestämmandet av järnvägens affärsvärde hade berörda värderingsmän utgått från nettoinkomsternas storlek under senare för enskilda järnvägar i allmänhet ekonomiskt goda år, men i gengäld räknat med en så hög kapitaliseringsprocent som 7. Dessa båda beräkningsgrunder kompletterade varandra. Vid försäljningsprisets slutliga fastställande sänktes emellertid ensidigt kapitaliseringsprocenten till 6.

Det försäljningsvärde av 1,300,000 kronor, som härvid framkom, torde få anses som i och för sig något högt beräknat och icke motiverat annat än med hänsyn till dels att förvärvet av banan hade ett särskilt stort värde för Hultsfred—Västervik—Åtvidabergs—Bersbo järnvägsaktiebolag, dels att, enligt uppgift, annan järnväg kunde finnas villig att erlägga samma eller än högre köpeskillning.

Förvärvet av banan medförde i sina konsekvenser, att högst avsevärda belopp tillsvidare undandroges förräntningen och amorteringen av statslånen. Tillsvidare hade redan 300,000 kronor överskottsmedel utbetalts för järnvägen Norsholm—Risten, i vilken staten icke hade hypotek. Vidare läge i samma bana fyra inteckningar å sammanlagt 1,000,000 kronor, för vilkas förräntning¹ och likvidering Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag övertagit skyldigheten.

*Hultsfred—
Västervik—
Åtvidaberg—
Bersbo järn-
vägsaktie-
bolags för-
klaring.*

I sin förut omförmälda, med anledning av granskningsmännens redogörelse till fullmäktige i riksgäldskontoret avgivna förklaring har styrelsen för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag bemött vissa delar av berörda redogörelse; och har styrelsen i sådant avseende anfört bland annat följande.

Med stöd av utredningar, verkställda av järnvägsbolagets trafikchef, förklarar styrelsen sig anse, att värdet av järnvägarna, som utgöra hypotek för statens fordran, under den sista tioårsperioden ökats i högre grad än ökningen av skulden till staten.

Med anledning av granskningsmännens anmärkning, att aktieförvärvet i Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag i realiteten gjorts medelst statsmedel utan att aktierna ingå i hypoteket för statslånen, har styrelsen dels samtidigt med förklaringen till riksgäldskontoret överlämnat dessa aktier jämte pantförskrivning dels ock förklarat sig villig att till säkerhet för statens fordran pantförskriva all bolagets egendom, både nuvarande och blivande, vilken icke kunde anses ingå i statshypoteket.

I fråga om nyssberörda aktieteckning har styrelsen uttalat såsom sin bestämda övertygelse, att förbindelseleden Virserum—Hultsfred, varigenom möjliggjordes genomgående trafik mellan Västervik och Norra Kalmar län ända till Växjö, komme att medföra så stora ekonomiska fördelar för Västerviksbanorna, att det tecknade beloppet redan inom de närmaste åren genom ökade frakter komme att gäldas.

Beträffande aktieteckningen i Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag meddelar styrelsen, att den senaste teckningen av 100,000 kronor, vore beslutad av bolagsstämman men ännu icke verkställd. Enligt styrelsens uppfattning vore det emellertid synnerligen beklagligt, om denna järnväg ej skulle komma till stånd. Styrelsen ansåge för övrigt, att de trafikberäkningar, som verkställts för Vimmerby—Ydre järnväg, vore synnerligen försiktigt uppgjorda. Särskilt syntes det styrelsen vara att räkna

¹ Av ifrågavarande fyra inteckningar å tillhoppa 1,000,000 kronor löpa såsom förut nämnt, tre å inallas 400,000 kronor icke med ränta.

med låga siffror, då det beräknats, att endast hälften av virkestransporterna skulle gå till skeppning i Västervik. Ydrejärnvägens byggande inginge jämte sammanbindningen mellan Virserum och Hultsfred i styrelsens plan att öka trafiken å bansträckan Hultsfred—Västervik; och det vore styrelsens bestämda övertygelse, att, sedan dessa järnvägar blivit färdiga, detta kraftigt skulle bidraga att sätta bolaget i stånd att förränta och amortera skulden till staten. Ydrejärnvägens byggande komme om intet oförutsett hinder mellankomme, att påbörjas inom den allra närmaste framtiden, då enligt styrelsens uppfattning det sökta statslånet vore färdigt att beviljas. — Likvid för den senaste aktieteckningen å 100,000 kronor komme ej att verkställas, innan det vore fullt visst, att järnvägen komme att byggas.

I fråga om köpet av järnvägen Norsholm—Bersbo har styrelsen i sin förklaring anført bl. a. följande.

Då styrelsen för tio år sedan övervägde frågan huru styrelsen skulle kunna på bästa sätt stärka järnvägarnas ekonomi, kom styrelsen alltmera till den uppfattningen, att i främsta rummet visserligen krävdes att försätta bana, verkstad och rullande materiel i tidsenligt skick, men att detta icke vore tillräckligt utan att andra åtgärder även måste vidtagas. Alltmera stadgades den mening inom styrelsen, att det vore nödvändigt att söka öka järnvägarnas trafikmöjligheter och därvid ifrågakomme främst att söka åstadkomma förbindelse med Växjö—Virserums järnväg samt att söka få till stånd en järnväg uppåt Ydre-trakten. På norra bandelen hade styrelsen tänkt åvägabringa en bibana från Nelhammars station till Fuldbosjön, varigenom järnvägen skulle kunna upptaga trafik även från den i förbindelse med Fuldbosjön varande stora sjön Vindomen, kring vars stränder stora trakter vore i saknad av kommunikationer. Koncession på denna bibana, som skulle hava en längd av endast 3 kilometer, vore också beviljad.

Men som ett önskemål framstode framför allt att söka försäkra sig om Norsholm—Bersbo järnväg, som utgjorde Västerviksbanornas och större delen av Norra Kalmar läns utfartsväg till statsbanan vid Norsholm. Det var känt, att det ekonomiskt bärkraftiga bolag, som ägde Norra Östergötlands järnvägar, även var ivrig spekulant på aktiemajoriteten uti järnvägen och länge ansåg styrelsen, att det för det i ekonomiskt hänseende så svaga Västerviksbolaget vore fullständigt uteslutet att om Norsholm—Bersbo järnväg konkurrera med en mäktigare spekulant. Förvärvet av banan var emellertid ett livsvillkor för järnvägsbolaget och därför släpptes aldrig målet ur sikte. Då man erfor, att underhandlingarna emellan Norra Östergötlands järnväg och innehavarna

av majoriteten i det bolag, som ägde Norsholm—Bersbo järnväg, började leda till resultat, *måste* något göras för att hindra detta och då bildades i hast det konsortium, som lyckades inköpa aktiemajoriteten. Därmed hade man ju visserligen vunnit tid, men problemet, huru en skuldsatt järnväg utan kapital och resurser skulle kunna förvärva en annan järnväg med god ekonomi var ju inte löst därmed. Att söka på något sätt genom aktieteckning för ändamålet anskaffa nytt kapital, var fullständigt otänkbart.

Att detta inköp vore en livsfråga för Västerviksbanornas ekonomiska framkomst, därom syntes samtliga de personer, som tagit saken i övervägande, hava varit ense. Det vore måhända tänkbart, att detta mål kunnat vinnas på lämpligare sätt än det, som använts. Styrelsen, som under årtal haft denna sak under övervägande, hade dock icke kunnat påfinna någon annan eller bättre lösning av frågan än den, som skett, och de personer, vilka uttalat sig för att inköpet av banan borde ske, men ansett att detta skulle menligt inverka på statens utsikter att snarast möjligt kontant utfå sin fordran, hade icke heller anvisat annan väg.

Styrelsen ville ytterligare i saken påpeka, att styrelsen icke kunnat framställa befogad anmärkning mot konsortiets önskan att sälja järnvägen för dess verkliga värde. Och detta i all synnerhet som ju konsortieledamöterna fränsagt sig personligen allt anspråk på vinst. Styrelsen lyckades emellertid utverka, att av denna vinst 250,000 kronor i form av en donerad fond överlämnades till styrelsen att efter dess beprövande användas till förbättrande och utveckling av järnvägsförbindelserna inom Norra Kalmar län, och det vore ju uppenbart, att styrelsen vid användningen av dessa medel hade för ögonen att i främsta rummet stärka sitt eget bolags ekonomiska förutsättningar, vilket ju alltså även det komme att bidra till att tillförsäkra staten ökad möjlighet att utfå sina fordringar. Det syntes styrelsen sålunda uppenbart, att de 250,000 kronor av köpeskillingen, om vilka denna bestämmelse träffats, i verkligheten om också icke till formen komme järnvägens ekonomi helt och fullt till godo och att i själva verket köpeskillingen därför måste anses vara 1,300,000 — 250,000 kronor d. v. s. 1,050,000 kronor och ej som den vore på papperet 1,300,000 kronor.

Efter att hava framställt vissa anmärkningar mot granskningsmännens uttalande rörande värdet av järnvägen Norsholm—Bersbo, förklarade styrelsen, att enligt dess mening konsortiet haft fullt fog för att beräkna kapitaliseringssiffran till 6 procent; och ansåge styrelsen järnvägen hava haft ett ännu mycket högre värde än det beräknade.

Vid sådant förhållande hade styrelsen icke ansett sig kunna göra någon invändning emot det sätt, på vilket konförtiet önskat använda den på järnvägsförsäljningen uppkomna vinsten, då det väl i allmänhet ansågs rimligt, att personer, vilka önskade till förmån för det allmänna avstå dem tillkommande vinst, även själva finge bestämma, till vad ändamål de ville anslå denna vinst. Styrelsen hade i detta avseende även utgått från, att statens fordran hos järnvägsbolagen, efter den utveckling, dessa på senare tider undergått, vore fullt säkerställd och att denna fordran genom köpet bleve än mera säkerställd, ehuru betalningen för tillfället bleve något fördröjd. I detta sammanhang ville styrelsen ännu en gång erinra om, att större delen av vinsten anslagits till ändamål, som komme just den köpande järnvägen direkt till godo.

Norsholm—Bersbo järnväg hade alltid burit sig väl och under många år givit skälig utdelning till aktieägarna och därjämte avamorterat ett obligationslån, så att järnvägsbolaget numera icke hade någon skuld. Styrelsen hyste därför den uppfattning, att så även framdeles skulle bliva fallet och att köpesumman för järnvägen skulle på detta sätt så småningom betalas utan att affären ens för närmaste tiden i avsevärd mån skulle tynga Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags ekonomi. Att köpet ej kunnat åvägbringas utan uppoffring av senaste årsvinsten 300,000 kronor och utan förpliktelse att kanske redan under loppet av år 1921 utbetala ytterligare 150,000 kronor vore styrelsen den första att beklaga, men i allmänhet vore det väl så, att man ej kunde köpa värdefulla och räntabla föremål utan någon kontant utgift.

Vidare förklarade styrelsen, att styrelsen nu funne sig stå vid målet för tio års målmedvetet arbete på järnvägarnas ekonomiska upp-ryckning. Järnvägen med allt vad därtill hör befunne sig i utmärkt skick. Samma vore förhållandet med all materiel. Järnvägen hade för-råd för närmaste tiden inne av alla slag och hade ingen svävande skuld. Styrelsen väntade sig gott ekonomiskt resultat av sammanbindningslinjen Virserum—Hultsfred, som vore så gott som färdig. Likaså av inköpet av Norsholm—Bersbo järnväg. Några inköp av materiel eller påkostningar av annat slag behövde ej göras. Styrelsen ansåge sig därför kunna nu hysa grundad anledning hoppas, att avbetalningen på järnvägarnas skulder skulle kunna börja.

I sin ovan omförmälda skrivelse av den 2 innevarande maj, var-med fullmäktige överlämnat granskningsmännens förberörda redogörelse samt ifrågavarande järnvägsbolags med anledning därav angivna för-

Fullmäktige i
riksgälds-
kontoret.

klaring ävensom vissa andra handlingar, hava fullmäktige anfört bland annat följande:

»Med anledning av granskningsmännens förberörda uttalande i fråga om aktierna i Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag har Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag den 21 nästlidne april till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för bolagets statslån överlämnat berörda aktier å nominellt 105,000 kronor. Bolaget har därjämte på begäran av riksgäldskontoret skriftligen förklarat sig villigt att, så snart bolaget erhållit breven till de tecknade aktierna i Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, tillhandahålla riksgäldskontoret desamma såsom pant för statens fordran.

— — — — —

Då järnvägsbolagets skuld till staten ökats genom förvärvet av nämnda järnväg¹ till följd därav att bolaget för likviden dels redan använt, dels ock ytterligare lär komma att använda betydande belopp av järnvägens trafiköverskott, som eljest kunnat inlevereras till riksgäldskontoret såsom avbetalning å statslånen, har från riksgäldskontorets sida framställts begäran om omedelbart pantförskrivande av järnvägen Norsholm—Bersbo för statens fordran hos bolaget i den mån detta för närvarande kunde ske. Med anledning därav har bolaget efter överenskommelse med riksgäldskontoret förbundit sig, dels att uttaga en inteckning å 300,000 kronor i järnvägen Norsholm—Bersbo med förmånsrätt näst efter järnvägen nu graverande inteckningar å sammanlagt 1,000,000 kronor samt till riksgäldskontoret överlämna sagda inteckning såsom pant för statens fordran hos bolaget, dels ock, i den mån avbetalning eller inlösen sker av berörda inteckningar å 1,000,000 kronor, på sätt fullmäktige finna lämpligt tillhandahålla riksgäldskontoret desamma såsom ytterligare pant för statens berörda fordran.

Vidkommande den fond — bestående av en inteckning å 250,000 kronor i Norsholm—Bersbo järnväg samt en fordran hos Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag å belopp mellan 50,000 och 100,000 kronor — som skall förvaltas av berörda järnvägsbolags styrelse och efter dennas beprövande användas till förbättrande och utveckling av järnvägsförbindelserna inom Norra Kalmar län, har bolagets styrelse i handling av den 27 nästlidne april förklarat, att styrelsen kommer att använda dessa medel uteslutande dels till varjehanda förbättringar å järnvägen från Hultsfred till Norsholm dels, och kanske i främsta rummet, till att ekonomiskt stödja bemödandena att åstadkomma vissa nya järnvägar, vilka skulle tillföra bolagets

¹ Järnvägen Norsholm—Bersbo.

järnvägar ökad trafik, samt, eventuellt, även en kanalled. Därjämte har styrelsen avgivit en försäkran, att, innan ifrågavarande fond helt eller delvis tages i anspråk, därom skriftligen underrätta fullmäktige i riksgäldskontoret, ävensom att icke utan dylikt meddelande verkställa ytterligare aktieteckningar i andra järnvägsbolag.

Genom de åtgärder, för vilka fullmäktige nu redogjort, kommer staten att erhålla säkerhet för åtminstone en del av de förfallna räntebelopp, för vilka enligt gällande lagbestämmelser panträtt ej åtnjutes i bolagets järnvägar. Några ytterligare åtgärder i detta syfte än de omförmälda anse sig fullmäktige för närvarande ej böra påfordra. Givetvis komma fullmäktige efter vad, som förekommit, att med synnerlig uppmärksamhet följa bolagets verksamhet samt söka tillse, att bolaget snarast möjligt kommer att påbörja avbetalningen av sin stora skuld till staten.

Den verkställda granskningen av järnvägsbolagets förvaltning får enligt fullmäktiges mening anses hava givit vid handen, att någon anmärkning knappast kan riktas mot bolaget för användande, på sätt skett, av trafiköverskottsmedel för järnvägens istandsättande och förbättrande samt dess förseende med modern rullande materiel m. m. De i detta avseende vidtagna åtgärderna synas hava varit nödvändiga för järnvägsföretagets rationella drift.

I fråga om bolagets aktieteckningar i främmande järnvägsbolag samt förvärvet av järnvägen Norsholm—Bersbo är förhållandet däremot ett annat. Ett järnvägsbolag i den skuldsatta ställning, vari Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag befinner sig till staten, bör självfallet låta sig angeläget vara att iakttaga den största varsamhet ifråga om åtgärder av sådan art, även om densamma från bolagets egen affärssynpunkt kunna vara fördelaktiga. Huru i detta senare avseende än må förhålla sig, måste i varje fall den omständigheten, att bolaget — utan att därom i förväg ens skriftligen underrätta den myndighet, som handhar förvaltningen av bolagets statslån — företagit här ifrågavarande åtgärder och för deras genomförande tagit i anspråk betydande belopp av järnvägens trafiköverskottsmedel, anses vittna om en självrådighet, som enligt fullmäktiges mening ej kan lämnas utan anmärkning.

I detta sammanhang få fullmäktige meddela, att fullmäktige i skrivelse till Kungl. Maj:t av denna dag, dels, med hänsyn till bestämmelserna i instruktion av den 22 oktober 1892 för de av Kungl. Maj:t förordnade ledamöterna i styrelserna för med statslån understödda järn-

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 8 saml. 51 häft. (Nr 63).

vägsaktiebolag, förklarat sig finna anmärkningsvärt, att den av Kungl. Maj:t förordnade ledamoten i ifrågavarande järnvägsaktiebolags styrelse ej till Kungl. Maj:t gjort anmälan om de bolagets åtgärder, varom här vore fråga, dels ock med anledning av vad som förekommit ifrågasatt, huruvida ej i de bestämmelser som framdeles kunde komma att meddelas angående villkoren för låneunderstöd åt enskilda järnvägsföretag, borde införas en föreskrift av innehåll, att de järnvägsaktiebolag, vilka ej behörigen fullgjorde sin betalningsskyldighet för erhållna statslån, endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande finge inköpa andra järnvägar, teckna aktier i järnvägsaktiebolag eller eljes vidtagna åtgärder, som innebure utvidgning av bolagets verksamhetsområde.»

Utskottet.
Bokföringen.

Då utskottet nu går att yttra sig i det föreliggande ärendet, anser sig utskottet till en början böra till behandling upptaga frågan om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags bokföring.

Av den å sid. 4 lämnade utredningen framgår, att bolaget eller de båda bolag, som före den år 1914 genomförda sammanslagningen ägde ifrågavarande två järnvägar från Bersbo till Västervik samt från Västervik till Hultsfred, under skilda tider förfarit på helt olika sätt vid bokföringen av bl. a. anståndsräntan å statslånen och skulden till Kalmar läns norra landsting samt att bolagen därigenom skaffat sig möjlighet ur bokföringsteknisk synpunkt att använda mycket betydande belopp av järnvägarnas trafiköverskottsmedel till nyanskaffningar samt ersättnings- och utvidgningsarbeten m. m. Möjlighet till dylika utgifter hade ock under åren 1898—1916 i stor utsträckning bokföringsmässigt erhållits genom avskrivningar å järnvägarnas bokförda värde. Rörande dessa avskrivningar hava granskningsmännen uttalat, att desamma enligt deras uppfattning finge anses motiverade och nödvändiga för uppehållande av järnvägarnas standard. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sin ovan berörda skrivelse förklarat, att den verkställda granskningen av järnvägsaktiebolagets förvaltning enligt deras mening finge anses hava givit vid handen, att någon anmärkning knappast kunde riktas mot bolaget för användande, på sätt skett, av trafiköverskottsmedel för järnvägarnas iståndsättande och förbättrande samt deras förseende med modern rullande materiel m. m.

Utskottet finner för sin del vanskligt att av den förebragta utredningen draga några bestämda slutsatser i frågan, huruvida det varit

nödvändigt att för ovannämnda ändamål disponera trafiköverskottsmedel i den utsträckning, vari detta ägt rum, eller om tilläventyrs större sparsamhet i detta avseende skulle kunna hava iakttagits och bolaget därigenom satts i tillfälle att verkställa inbetalningar å sina statslån. Huru därmed än må förhålla sig, är det i varje fall enligt utskottets mening fullt klart, att en bokföring, varigenom möjliggjorts användande i mycket stor utsträckning av trafiköverskottsmedel för nyanskaffningar o. d., utan att de av bolaget offentliggjorda utdragen av räkenskaperna tydligt utvisa detta, måste betecknas såsom mycket otillfredsställande. Även om nuvarande bristfälliga föreskrifter för de enskilda järnvägsaktiebolagens bokföring ej lagt formella hinder i vägen för bolaget att vidtaga de ovan antydda bokföringsåtgärderna, vill det dock synas utskottet, som om berörda räkenskapsutdrag bort hava uppställts så, att därav framgått, på vad sätt förenämnda medel blivit disponerade.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att 1919 års statsrevisorer, som funnit, att enhetliga grunder ej tillämpades vid uppgörandet av de statslåneunderstödda bolagens balans- samt vinst- och förlusträkningar, uttalat önskvärldheten av, att åtgärder vidtoges för ernående av förbättrade förhållanden i förevarande hänseende; och ifrågasatte revisorerna, huruvida ej, sedan utredning i detta syfte blivit verkställd, formulär till normalbokföring för ifrågavarande enskilda järnvägsbolag borde upprättas och bolagen åläggas att vid sin bokföring följa dessa formulär. Med anledning härav och efter framställning av fullmäktige i riksgäldskontoret har Kungl. Maj:t den 21 maj 1920 tillkallat sakkunniga för berörda utredning. Enligt vad utskottet av de sakkunnigas ordförande inhämtat, har emellertid dessas arbete ännu ej fortskridit så långt, att förslag hunnit avgivas, men torde möjlighet förefinnas för utredningens slutförande under innevarande år. Då vad som förelupit i nu ifrågavarande ärende enligt utskottets mening ytterligare belyst önskvärldheten av att bestämmelser för de statslåneunderstödda järnvägsbolagen snarast möjligt bliva utfärdade, vill utskottet uttala den förhoppningen, att nämnda sakkunnigas arbeten måtte bedrivas med all den skyndsamhet, som är möjlig.

Utskottet övergår härefter till de av 1920 års statsrevisorer omförmälda aktieteckningar, som Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag verkställt i tvenne andra järnvägsaktiebolag.

Av handlingarna framgår, att aktier tecknats år 1916 till belopp

Aktieteckningar i andra järnvägsbolag.

av 105,000 kronor i Växiö—Virserums järnvägsaktiebolag och år 1917 till belopp av 52,000 kronor i Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag; och äro dessa teckningar även likviderade. Sedan beslut år 1920 fattats om ökning av sistnämnda bolags aktiekapital, har Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag ytterligare tecknat aktier i bolaget till belopp av 100,000 kronor. Likvid för denna teckning är däremot ännu ej verkställd.

Berörda aktieteckningar hava motiverats i huvudsak därmed, att ifrågavarande järnvägar komme att tillföra Västerviksbanorna betydande trafik och att bolagets förmåga att betala sina statslån därigenom komme att avsevärt höjas. Utskottet vill själfallet ej ifrågasätta annat än att bolagets styrelse vid dessa åtgärders vidtagande handlat i bästa syfte och vill utskottet ej heller bestrida, att tillkomsten av de båda nya järnvägarna kan vara ägnad att i en framtid bidra till ökning av bolagets inkomster. Med hänsyn till bolagets ställning till staten — dess skuld till riksgäldskontoret vid 1920 års utgång utgjorde, såsom förut nämnts, 5,121,668 kronor 55 öre, varav ej mindre än 2,817,196 kronor 43 öre voro förfallna — samt den omständigheten att bolaget under de senare åren ej verkställt någon som helst inbetalning å statslånen, kan utskottet dock ej underlåta att instämma i 1920 års statsrevisorers uttalande, att det ej kan anses riktigt, att bolaget under föreliggande omständigheter använder betydande belopp för ändamål, varom här är fråga. För likviden av de verkställda aktieteckningarna hava tagits i anspråk trafiköverskottsmedel, som eljest bort kunna inlevereras till staten. Enligt gällande bestämmelser för bolagets statslån, har bolaget visserligen att å inbetalda, förfallna belopp erlagga s. k. öVERRÄNTA efter 5 procent, under det att lånen eljest löpa med 4 $\frac{1}{2}$ procent ränta. Då den ränta, staten har att erlagga å sina lån, numera väsentligen överstiger 5 procent, åsamkas staten dock sålunda direkt förlust därigenom, att med statslån understödda järnvägsbolag underlåta att verkställa föreskrivna inbetalningar å statslånen, även om stadgad öVERRÄNTA å de förfallna beloppen i sinom tid skulle komma att erläggas.

I sitt ovan återgivna yttrande med anledning av granskningsmännens utredning hava fullmäktige i riksgäldskontoret förklarat sig finna den omständigheten, att bolaget, utan att därom ens i förväg skriftligen underrätta den myndighet, som handhar förvaltningen av bolagets statslån, företagit bland annat här ifrågavarande åtgärder, vittna om en självrådighet, som enligt fullmäktiges mening ej kunde lämnas utan anmärkning. I detta fullmäktiges omdöme vill utskottet för sin del instämma. Även om fullmäktige enligt gällande bestämmelser

ej torde hava ägt befogenhet att lämna bolaget tillstånd till åtgärder av sådan art, synes det dock utskottet utom fråga, att bolaget i varje fall bort hava i förväg skriftligen meddelat fullmäktige sina avsikter i förevarande hänseende.

I detta sammanhang anser sig utskottet emellertid ej kunna underlåta att uttala, att utskottet finner anmärkningsvärt, att fullmäktige, vilka genom bolagets styrelse- och revisionsberättelser erhållit kännedom om förevarande aktieteckningar, ej ansett sig med anledning av dessa böra vidtaga någon åtgärd mot bolaget, oaktat det jämlikt § 22 i riksgäldskontorets reglemente åligger fullmäktige, att, om anledning därtill gives, söka förebygga, att med statslån understött järnvägsaktiebolags inkomster, med åsidosättande av bolagets skyldighet att erlagga föreskriven inbetalning till riksgäldskontoret, användas till bestridande av andra utgifter än sådana, som äro nödvändiga för järnvägsdriftens upprätthållande.

Såsom fullmäktige meddelat i sitt förenämnda yttrande, har bolaget dels till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för sina statslån överlämnat sina aktier i Växiö—Virserums järnvägsaktiebolag, dels ock skriftligen förklarat sig villigt att såsom pant för statens fordran därjämte tillhandahålla breven till de tecknade aktierna i Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, så snart bolaget erhållit dessa. I anledning därav vill utskottet framhålla, att förberörda aktier, vilkas framtida värde torde vara ganska ovisst, givetvis ej kunna anses utgöra tillräcklig säkerhet för den ökning av statens fordran hos Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, som uppkommit genom den av aktieteckningen föranledda uraktlåtenheten att fullgöra vederbörlig amorteringsskyldighet.

I detta sammanhang anser sig utskottet böra omförmåla en omständighet rörande Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, som kommit till utskottets kännedom.

Av en utskottet tillhandakommen avskrift av ett av rådhusrätten i Västervik den 25 april 1921 meddelat utslag i mål mellan Stegeholms trävaruaktiebolag, kârande, och Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, svarande, framgår, att rådhusrätten, enär sistnämnda bolags förut omförmålda beslut om aktiekapitalets ökning medelst ny aktieteckning blivit fattat, oaktat det ursprungliga aktiekapitalet ej varit till fullo inbetalt, förklarat sagda beslut såsom stridande emot 35 § aktiebolagslagen för ogiltigt. Därest detta utslag vunnit laga kraft, är givetvis Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags år 1920 verkställda aktieteckning å 100,000 kronor ej längre gällande. Vid sådant för-

hållande utgör sistnämnda aktieteckning icke hinder för inbetalning till riksgäldskontoret av motsvarande belopp.

Enligt vad utskottet har sig bekant är frågan om beviljande av statslån för järnvägen Vimmerby—Ydre för närvarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning. Då det synes utskottet kunna ifrågasättas, huruvida den blivande järnvägen kan antagas komma att erhålla den bärighet, att det begärda statslånet kan vederbörligen förräntas och amorteras, vill utskottet framhålla önskvärdheten av att beviljandet av statslånet måtte föregås av den utredning i detta avseende, som Kungl. Maj:t kan finna nödig.

Köpet av
järnvägen
Norsholm—
Bersbo.

Utskottet övergår härefter till förvärvet av järnvägen från Norsholm till Bersbo.

I fråga om de omständigheter, varunder köpet ägt rum, samt villkoren för detsamma får utskottet hänvisa till vad därom blivit här ovan anført.

Rörande förevarande transaktion hava de av riksgäldskontoret utsedda granskningsmännen uttalat, att hela järnvägssträckan Norsholm—Västervik organiskt utgjorde en enda järnväg och till följd därav helst borde administreras och även ägas av ett enda bolag, varför det vore helt naturligt, att strävandena inriktats på en sammansmältning av de skilda järnvägsenheterna Norsholm—Bersbo och Bersbo—Västervik. Med instämmande i detta granskningsmännens uttalande vill utskottet emellertid framhålla, att ur statens synpunkt det sätt, varpå affären genomförts, är synnerligen anmärkningsvärt. Statens rätt synes på ett betänkligt sätt hava blivit genom avtalet eftersatt, i det att bolaget för likviden dels redan använt dels ock ytterligare, om avtalet genomföres, torde komma att använda betydande belopp av trafiköverskottsmedel, som eljes bort kunna användas för avbetalning å statsskulden. Detta förfaringsätt innebär givetvis ytterligare en avsevärd ökning av bolagets stora skuld till staten.

I fråga om köpesumman, 1,300,000 kronor, hava granskningsmännen på anförda skäl funnit densamma i och för sig något högt beräknad och motiverad endast med hänsyn till järnvägens särskilt stora värde för Västerviksbanorna. Utskottet tilltror sig ej att, på grundval av den utredning, som föreligger, i detta avseende uttala någon bestämd uppfattning. En tillförlitlig värdering av järnvägen Norsholm—Bersbo synes utskottet för övrigt försvåras av den omständigheten, att tillgängliga handlingar ej giva nödig ledning för bedömande av fördelningen av inkomster och utgifter mellan Västerviksbanorna och nyssnämnda

järnväg, vilka trafikerats gemensamt under ledning av en utav representer för båda bolagen sammansatt trafikkommité. Av den förebragta utredningen framgår, att köpet ännu ej är definitivt, i det att avtalet för att bli gällande skall bekräftas av årets ordinarie bolagsstämmor med såväl det säljande som det köpande bolaget, vilka stämmor, enligt vad utskottet inhämtat, ännu ej hållits. Det kan enligt utskottets mening ifrågasättas, huruvida icke, innan dessa stämmor äga rum eller i varje fall innan frågan om överlåtande av koncessionen å bandelen Norsholm—Bersbo å Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag av Kungl. Maj:t avgöres, frågan om försäljningspriset borde i någon form göras till föremål för förnyad omprövning. Uppenbart är, att det för staten är av stor vikt, att köpeskillingen för ifrågavarande bandel ej sättes för hög, då det skuldsatta bolagets möjligheter att amortera sin skuld till staten givetvis därigenom skulle komma att ytterligare försämrast.

För den händelse emellertid förenämnda försäljningspris skulle komma att fastställas och Kungl. Maj:t finna skäl att medgiva koncessionsöverlåtelse, anser sig utskottet böra något beröra frågan om gäldandet av den överenskomna köpeskillingen och beredande av ytterligare säkerhet åt staten för dess fordran hos bolaget.

Av köpesumman äro 300,000 kronor redan kontant erlagda, varjämte det köpande bolaget skall övertaga betalningsskyldigheten för dels en inteckning å 600,000 kronor, vilken innehaves av en bank såsom säkerhet för det lån, varmed konsortiets köp av aktiemajoriteten i Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag finansierats, dels ock för två inteckningar å sammanlagt 150,000 kronor, avsedda att överlämnas till Kalmar läns norra landsting och Västerviks stad såsom en fond för uppförande av ett barnbördshus, samt en inteckning å 250,000 kronor avsedd att förvaltas av det köpande bolagets styrelse och utgöra en fond att användas för förbättrande av ortens järnvägskommunikationer.

Efter anmodan av fullmäktige i riksgäldskontoret har det köpande bolagets styrelse förbundit sig att uttaga och till riksgäldskontoret överlämna en inteckning å 300,000 kronor med förmånsrätt näst efter ovan berörda inteckningar å sammanlagt 1,000,000 kronor ävensom att tillhandahålla riksgäldskontoret dessa senare, i den mån avbetalning eller inlösen kommer att ske. I fråga om förberörda donation för järnvägsförbindelsernas utveckling, vilken utöver inteckningen å 250,000 kronor kommer att bestå av en fordran hos det köpande bolaget å belopp mellan 50,000 och 100,000 kronor, har dettas styrelse till riksgäldsfullmäktige avlämnat en förklaring rörande de ändamål, för vilka fonden

skall användas, dels ock avgivit en försäkran, att skriftligen underrätta fullmäktige, innan fonden helt eller delvis toges i anspråk.

De nu antydda åtgärderna synas emellertid ej utskottet tillräckliga för ett behörigt skyddande av statens rätt. Efter att hava tagit i övervägande på frågans bedömande inverkan omständigheter vill utskottet därför ifrågasätta, att den inteckning å 300,000 kronor, som Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag utfäst sig att uttaga i järnvägen Norsholm—Bersbo och överlämna till riksgäldskontoret, placeras så, att den erhåller förmånsrätt närmast efter inteckningar å sammanlagt 700,000 kronor, ävensom att, i den mån avbetalning å eller inlösen av dessa inteckningar äger rum, desamma komma att tillhandahållas riksgäldskontoret. Vad utskottet här ifrågasatt synes vara av beskaffenhet att kunna genom överenskommelse mellan vederbörande parter utan nämnvärd svårighet genomföras.

Utan att med dessa uttalanden vilja lämna fullmäktige i riksgäldskontoret bindande direktiv beträffande de åtgärder, som kunna påkallas mot Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, har utskottet endast avsett att framhålla vissa utvägar, som synas stå till buds för tillvaratagande i möjligaste mån av statens rätt och intressen; och vill utskottet uttala den förvisningen, att fullmäktige skola vidtaga alla de åtgärder, som för detta ändamål kunna finnas lämpliga.

Vad sålunda i ärendet förekommit har utskottet ansett sig böra för riksdagen

omförmäla.

2:o.

Fråga om
vidtagande
av vissa åtgärder
beträffande
utlåningsrörelsen till
enskilda
järnvägar.

Vad som förekommit beträffande Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag har givit utskottet anledning att till granskning upptaga frågan om den utlåningsrörelse, som staten nu utövar för understödjande av enskilda järnvägsföretag, och därvid särskilt undersöka, huruvida denna rörelse kan anses vara ordnad efter riktiga grunder och på ett i allo tillfredsställande sätt. Utskottet har i följd därav ansett sig böra lämna en kortfattad redogörelse för utvecklingen av sagda lånerörelse och vad därmed sammanhänger.

Sedan staten på 1850-talet började med lån understödja enskilda järnvägsföretag, hava intill 1920 års utgång för sådant ändamål utlämnats lån å sammanlagt belopp av 104,142,843 kronor 18 öre, därav från den s. k. allmänna järnväglånefonden 100,960,343 kronor 18 öre och från fonden för åstadkommandet av bibanor inom västra delarna

av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län (den s. k. bibanefonden) 3,182,500 kronor. Vid sistnämnda tidpunkt utgjorde statens återstående kapitalfordran å dessa lån 59,135,187 kronor 19 öre.

En stor del av de järnvägsaktiebolag, som erhållit låneunderstöd, fullgöra ej behörigen stadgade avbetalningar å sina lån, till följd varav de häfta i större eller mindre förfallen skuld till staten. Vid 1920 års slut häftade inalles 25 bolag i sådan skuld till sammanlagt belopp av 8,626,032 kronor 58 öre. Genom avskrivning eller på annat sätt hade å statslån till järnvägsaktiebolag vid samma tid uppkommit förluster å inalles 3,752,934 kronor 65 öre.

Till en början beviljade riksdagen låneunderstöd för varje särskilt järnvägsföretag. Allt ifrån år 1871 har riksdagen emellertid för sådant ändamål anslagit visst belopp att utgå under fem år med $\frac{1}{5}$ årligen. Dessa anslag hava ställts till Kungl. Maj:ts förfogande med bemyndigande för Kungl. Maj:t att anvisa av Kungl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå i enlighet med vissa villkor och bestämmelser, som av riksdagen fastställts. Sedan en följd av år må låneunderstöden från allmänna järnväglånefonden utgöra högst hälften av anläggningskostnaden enligt det fastställda kostnadsförslaget. Lånen från den år 1911 bildade bibanefonden må utgå med högst tre fjärdedelar av samma kostnad. Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för varje järnvägsbolag, som innehar lån av staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen av bolagets förvaltning och räkenskaper. Förslag å för dessa uppdrag lämpliga personer avgives av vederbörande Konungens befallningshavande. Det åligger fullmäktige i riksgäldskontoret att behörigen tillhandahålla och utbetala de belopp, som Kungl. Maj:t för ifrågavarande ändamål anvisat. Fullmäktige hava ock att förvalta lånen samt till statskontoret inleverera inflytande räntor och kapitalavbetalningar å desamma.

Utöver den förut berörda, i § 22 av riksgäldskontorets reglemente stadgade föreskriften för fullmäktige att, om anledning därtill gives, söka förebygga, att med statslån understött järnvägsbolags inkomster, med åsidosättande av bolagets skyldighet att erlagga föreskriven inbetalning till riksgäldskontoret, användas till bestridande av andra utgifter än sådana, som äro nödvändiga för järnvägsdrittens uppehållande, åligger det enligt § 60 av samma reglemente fullmäktige att, efter erhållen del av revisionsberättelserna rörande bolagens förvaltning och räkenskaper, taga under övervägande, huruvida några åtgärder erfordras för bevarande

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 8 saml. 51 häft. (Nr 63.)

av riksgäldskontorets rätt och säkerhet för de utgivna lånens fortsatta likviderande.

Enligt vad utskottet inhämtat, pläga fullmäktige gent emot bolag, som ej behörigen fullgöra sin betalningsskyldighet för erhållna statslån, förfara på följande sätt. När anmälan från riksgäldskontorets kameralbyrå inkommit till fullmäktige angående försummad inbetalning, uppdraga fullmäktige, därest ej vederbörande bolag i förväg, på sätt fullmäktige finna sig böra godtaga, anmält sin oförmåga, åt ombudsmannen att från bolaget infordra förklaring. I händelse denna förklaring synes fullmäktige tillfredsställande, besluta fullmäktige endast att i sinom tid överlämna densamma till riksdagens revisorer, varemot i annat fall ytterligare uppgifter infordras från bolaget. Den utredning, som därigenom åstadkommes, tillhandahålles sedermera revisorerna. Uppgift å de bolag, som underlåtit att fullgöra sin betalningsskyldighet, lämnas till riksdagen i de berättelser, som årligen avgivas av fullmäktige.

Frågan om orsakerna till att en stor del av de med statslån understödda järnvägsbolagen ej fullgjort sina förpliktelser gent emot staten, och om de åtgärder, som i anledning därav böra vidtagas för bevakande av statens rätt, har flera gånger varit föremål för behandling av riksdagens revisorer, bankoutskottet och riksdagen. Så förekom vid 1905 och 1910 års riksdagar förslag om skärpt kontroll å kostnadsberäkningarna för enskilda järnvägsanläggningar. Detta ledde till att sagda beräkningar numera uppgöras med större noggrannhet samt att kontroll från statens sida äger rum även under utförandet av själva arbetet med järnvägarnas anläggning. — I skrivelse till 1913 års statsrevisorer meddelade fullmäktige, att det i åtskilliga fall inträffat, att järnvägsbolag, som innehade statslån, använde av trafiken uppkomna överskott till betalning av enskild gäld, under det att likviderandet av ränta och amortering å statslånen åsidosattes. Denna fråga behandlades av revisorerna och sedermera av 1914 års bankoutskott; något bestämt uttalande, huru i dylika fall borde förfaras, gjordes emellertid ej vare sig av revisorerna eller utskottet. Utskottet uttalade som sin mening, att frågan om bolagens underlåtenhet att fullgöra sin betalningsskyldighet vore av stor statsfinansiell betydelse och en så viktig angelägenhet, att den borde följas med uppmärksamhet. Emellertid borde även nödig hänsyn tagas till de i varje särskilt fall föreliggande omständigheterna, och utskottet ansåg, att de i §§ 22 och 60 i riksgäldskontorets reglemente meddelade föreskrifterna gäve åt fullmäktige en så vid handlings- och prövningsrätt, att den borde vara tillfyllest.

En annan orsak till bolagens underlåtenhet att fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånen framhölls av 1917 års statsrevisorer; de fäste nämligen uppmärksamheten på att vissa järnvägsbolag, i stället för att verkställa föreskrivna inbetalningar å statslånen, använt sitt trafiköverskott till anskaffande av ny rullande materiel, nybyggnad och likartade ändamål. Bankoutskottet vid 1918 års lagtima riksdag avgav häröver yttrande, vari utskottet, med understrykande av vad 1914 års bankoutskott anförde, för riksdagen omförmälde vad i ärendet förekommit.

Härjämte torde böra erinras om, att fullmäktige i sin berättelse till 1910 års riksdag även framhållit angelägenheten därav, att de beräkningar rörande ifrågasatta järnvägars avkastningsförmåga, som lades till grund för låneunderstödens beviljande, bleve uppgjorda med största omsorg och underkastades noggrann prövning. Några särskilda åtgärder från statsmakternas sida hava dock ej, såvitt utskottet har sig bekant, vidtagits i anledning av detta uttalande.

Enligt utskottets mening kunna varken det hittills tillämpade förfarings sättet vid beviljande av låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar eller gällande bestämmelser för låns utlämnande och förvaltning eller sättet för dessa bestämmelsers tillämpning anses tillfredsställande. För ett bättre tillvaratagande av statens rätt och intressen synas utskottet ändrade föreskrifter i åtskilliga avseenden erforderliga; och anser sig utskottet i detta sammanhang böra i korthet angiva vissa huvudsynpunkter, som vid en eventuell omläggning av ifrågavarande lånerörelse synas böra tagas i beaktande.

Till en början vill utskottet då framhålla, att såväl allmänna järnvägslånefonden som bibanefonden, från vilka lånemedel anvisas, enligt utskottets mening böra tagas i anspråk för understödjande av endast sådana företag, vilka kunna antagas hava möjligheter att i behörig ordning förränta och amortera beviljat statslån, och torde för detta ändamål böra meddelas föreskrifter i den riktning, fullmäktige i riksgäldskontoret ifrågasatte i sin berättelse till 1910 års riksdag. Att med lånemedel understödja även företag, som ej kunna förväntas bliva bärkraftiga, innebär att på kommande generationer överflytta bördan av de upplånade medlens förräntande och amorterande. Därest det i särskilda fall skulle kunna anses vara ett statsintresse att med allmänna medel bidraga till tillkomsten jämväl av dylika järnvägsföretag, bör detta ske med anlåtande av andra statsinkomster än lånemedel, vare sig understödet lämnas i form av lån eller direkt anslag.

Den tillsyn, som fullmäktige i riksgäldskontoret för närvarande

Utskottet

utöva över de bolag, som ej behörigen erlægga sina inbetalningar å statslånen, synes emellertid utskottet ej tillfredsställande. Såsom framgår av den redogörelse, utskottet ovan lämnat, inskränka sig fullmäktige i allmänhet till att infordra bolagsstyrelsernas förklaringar i anledning av uteblivna inbetalningar och att sedermera överlämna dessa till statsrevisorerna. Det är emellertid uppenbart, att varken revisorerna eller bankoutskottet, samtidigt med fullgörande av sina övriga uppgifter, under den relativt korta tid, som står till buds, äro i tillfälle att ombesörja erforderliga utredningar för en allsidig prövning av orsakerna till de försummade inbetalningarna och av de åtgärder, som böra ifrågakomma.

För ernående av en fullt säker kännedom om vederbörande bolags ställning och dess förutsättningar att kunna fullgöra vederbörliga inbetalningar till staten synes det utskottet nödvändigt, att fullmäktige åtminstone i vissa fall — såsom innevarande år skett i fråga om Hultsfred — Västervik — Åtvidaberg — Bersbo järnvägsaktiebolag — låta med anlitan av i järnvägstekniska frågor sakkunnigt biträde verkställa en grundlig undersökning av järnvägsbolagens förvaltning.

För övrigt vill utskottet ifrågasätta, huruvida ej fullmäktige i riksgäldskontoret böra regelbundet beredas tillfälle att yttra sig över inkommande låneansökningar, innan dessa av Kungl. Maj:t företagas till avgörande.

Av redogörelse, som förut lämnats, framgår, att Kungl. Maj:t efter förslag av vederbörande Konungens befallningshavande utser såväl en ledamot i styrelsen som en revisor för varje järnvägsbolag, som innehar statslån. Enligt utskottets mening är det lämpligt, att staten alltså är representerad i bolagets styrelse och revision. Det torde emellertid kunna ifrågasättas, huruvida ej en förändring i sättet för dessa ombuds tillsättande bör äga rum. Det synes ligga i sakens natur, att Konungens befallningshavande vid uppgörande av sina ifrågavarande förslag, vilka nästan utan undantag lära av Kungl. Maj:t följas, bereda ett väsentligt inflytande åt ortens och vederbörande järnvägsbolags speciella intressen. En omläggning av sättet för utseendet av ifrågavarande statens ombud synes utskottet sålunda önskvärd. Enligt utskottets mening torde vid den utredning, som utskottet ifrågasätter, böra tagas under omprövning, huruvida ej ombuden lämpligen böra utses av och bliva närmast ansvariga inför den myndighet, som förvaltar lånen, d. v. s. fullmäktige i riksgäldskontoret.

Såsom framgår av vad förut meddelats, hava enligt gällande bestämmelser för lån från allmänna järnvägslånefonden bolag, vilka ej i

föreskriven ordning erlægga till betalning förfallna belopp, att därå gälda ränta, som med en halv procent överstiger låneräntan. Det synes utskottet böra övervägas, huruvida ej denna överränta eller straffränta, vad beträffar lån, som framdeles komma att utlämnas, bör höjas, så att den åtminstone ej understiger den effektiva ränta, staten själv måste betala vid sin upplåning.

Vidare bör enligt utskottets mening undersökas, huruvida den förmån, som järnvägsbolagen för närvarande åtnjuta i form av anstånd med erläggande av räntor å statslånen för viss tid, bör bibehållas oförändrad. Enligt nu gällande bestämmelser äro bolagen ej skyldiga att genast erlægga den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under tre år — beträffande bibanefonden fyra år — från lyftningsdagarna, utan skall sagda ränta inbetalas först sedan hela lånekapitalet och all annan ränta guldits. Denna s. k. anståndsränta löper dock ej längre än till dess ett år (för bibanefonden två år) förflutit från det järnvägen öppnats för trafik och kommer därför i vanliga fall att tillgodonjutas något kortare tid än tre respektive fyra år. Men även med denna begränsning innebär den långt framskjutna inbetalningstiden för anståndsrentan en uppoffring för staten. Vid sådant förhållande och då anståndsrentans bokföring vållar ej ringa arbete för såväl riksgäldskontoret som bolagen, synes det utskottet jämväl böra tagas under omprövning, huruvida ej, därest en lindring i betalningsvillkoren även för framtiden anses böra medgivas de låntagande bolagen under den första tiden efter lånens utlämnande, detta bör ske i form av någon tids räntefrihet, såsom för övrigt tidigare varit fallet.

I sin ovan omförmälda skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag hava fullmäktige i riksgäldskontoret ifrågasatt, huruvida ej i de bestämmelser, som framdeles kunna komma att meddelas angående villkoren för låneunderstöd åt enskilda järnvägsföretag, bör införas en föreskrift av innehåll, att de järnvägsbolag, vilka ej behörigen fullgöra sin betalningsskyldighet för erhållna statslån, endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande må inköpa andra järnvägar, teckna aktier i järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhetsområde. Jämväl denna synpunkt anser utskottet böra beaktas vid den utredning, som utskottet ifrågasätter.

Under åberopande av vad sålunda blivit anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning av frågan om statens utlåning för understödjande av enskilda järnvägsföretag samt därefter vidtaga de åtgärder, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 31 maj 1921.

På bankoutskottets vägnar:

EMIL KRISTENSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

av första kammaren: herrar *Gustafsson, Lindley, Vindahl, Waller, Bondeson, Bodin, Andersson* i Hägelåkra och *Malmberg* samt

av andra kammaren: herrar *Kristensson, Gustafsson* i Örebro, *Janson* i Kungsör, *Ryberg, Wikström, Bäcklund, Olsson* i Berg och *Lovén*.

Reservation

vid punkt 1:o: av herr Lovén.