

Nr 94.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av förfallen del av statslån till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag m. m.; given Stockholms slott den 21 januari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

Till Kungl. Maj:t hava inkommit framställningar, avseende reglering av de skuldförhållanden till staten, som uppkommit genom statslån till anläggning av Skövde—Axvalls, Varberg—Ätrans och Mjölby—Hästhalmens järnvägar.

Den 22 december 1898 beviljade Kungl. Maj:t Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag koncession å järnväg om 0,891 meters spårvidd från Skövde till Axvalls station å Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg och fastställde därvid plan för järnvägsanläggningens utförande. Därefter fastställde Kungl. Maj:t den 31 maj 1901 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanlägg-

Skövde—
Axvalls
järnväg.

ning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 739,500 kronor samt beviljade nämnda bolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 369,000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades 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 utöver ett år från den dag, eller den 31 december 1903, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjorts, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1906 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 till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Skövde—Axvall med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Sedan lånebeloppet utbetalts till bolaget, nedsattes genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 maj 1905 till följd av viss ändring i planen för järnvägen statslånet med 5,500 kronor, vilket belopp av bolaget sedermera återbetalts till riksgäldskontoret. Statslånet uppgick alltså därefter till 363,500 kronor.

I skrivelse den 3 december 1926 har *Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag* gjort framställning om avskrivning av viss del av bolagets skuld till staten. Till stöd härför anföres i huvudsak följande:

Då bolaget, fränsett ovanberörda återleverering av 5,500 kronor, icke kunnat verkställa någon inbetalning å statslånet, hade bolagets skuld till staten år efter år ökats, så att densamma, vid 1926 års slut beräknades komma att utgöra omkring 931,600 kronor. Årliga räntan å den del av sistnämnda belopp, varå ränta beräknades (å anståndsränta och debiterade överräntor gottgjordes ej ränta) uppginge till omkring 33,500 kronor.

Orsakerna till bolagets oförmåga att fullgöra sina förbindelser till staten vore flera och av mycket olika art.

Då statslånet beviljades, beräknades kostnaden för järnvägens anläggning och anskaffande av rullande materiel för densamma till sammanlagt 739,500 kronor. Det visade sig emellertid snart, att denna siffra var alltför låg. Bolaget tvangs nämligen att verkställa en dyrbar ombyggnad av den Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag tillhöriga Axvalls station och måste därjämte i skadestånd betala ett betydande belopp till nämnda järnvägs ägare. De utgifter, vilka härigenom tillskyndades bolaget, stego till långt högre summa än från början beräknats. Vidare voro de två först anskaffade

lokomotiven ej nog kraftiga, varför ett av dem måste avyttras och två nya större lokomotiv anskaffas. Även den övriga rullande materielen befanns inom kort vara otillräcklig för trafiken; en III klass personvagn och fem godsvagnar måste redan från början inköpas, varjämte med ett för ändamålet bildat konsortium träffades avtal om förhyrande av 17 godsvagnar. De vid järnvägens öppnande för trafik fastställda avgiftstaxorna voro alltför låga. Till följd av det underhålliga matarvattnet vid banans båda ändstationer, vilket skadade lokomotiven, måste även täta och dyrbara lokomotivreparationer verkställas. Stora förluster genom inkomstminskning tillskyndades bolaget av den förändring i samtrafiksvägen, som ägde rum, sedan Västergötland—Göteborgs järnväg år 1910 erhållit anslutning till statsbanan vid Gårdsjö, varigenom cirka 25 % av den förutvarande godstrafiken avleddes från Skövde—Axvalls järnväg. Ehuru under de första åren av världskriget en stark stegring inträdde såväl i priset för stenkol och andra för driften erforderliga förnödenheter som vad beträffade arbetslönerna, hade transporttaxorna ej omedelbart reglerats i jämbredd därmed utan först långt senare höjts till en nivå, som kunde anses motsvara de ökade driftkostnaderna.

Den rullande materiel, som bolaget förhyrt av ovannämnda konsortium, överläts år 1909 av detta till Skövde stad, som på samma gång även övertog konsortiets fordran hos bolaget. Den hyressumma, bolaget haft att erlägga till konsortiet och därefter till staden, hade genom särskild överenskommelse bestämts till 150,000 kronor i ett för allt. Denna skuld vore i det närmaste gulden; därav återstode nu endast ett belopp av 5,000 kronor. Att bolaget genom avbetalningarna å hyresskulden givit Skövde stad företräde framför staten och ej i stället sökt fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet torde ej kunna läggas bolaget till last. Staden hade under bolagets mest brydsamma tid trätt emellan, för att trafiken å järnvägen skulle kunna nödtorftigt uppehållas, och dess fordran utgjorde således en förskotterad driftkostnad, vars ersättande staden haft berättigade anspråk att påfordra. Beträffande bolagets mellanhavande med Skövde stad förtjänade även att nämnas, att staden år 1904 lämnade bolaget ett lån å 100,000 kronor, för vilket belopp med tillägg av därå upplupna räntor å 60,000 kronor staden år 1916 övertog aktier i bolaget å sammanlagt 160,000 kronor; i realiteten innebar denna transaktion, att stadens fordran efterskänktes.

Trafiken å järnvägen hade, efter avräknande av driftkostnaderna, lämnat ett överskott, vilket, för femårsperioder räknat, i medeltal uppgått till:

för åren 1906—1910	kronor	5,015:—
» » 1911—1915	»	3,912:—
» » 1916—1920	»	2,194:—
» » 1921—1925	»	24,766:—

De senast förlutna fem åren utvisade alltså i jämförelse med föregående perioder ett gott trafikresultat. Emellertid vore det ytterst osäkert, huruvida den inträdda förbättringen skulle bli bestående. De hittills kända siffrorna för 1926 års trafik tydde på att så ej skulle bli fallet. För tiden den 1 januari—den 30 september 1926 utgjorde nämligen trafikinkomsterna 119,180 kronor och driftkostnaderna 111,034 kronor. Överskottet vore sålunda endast 8,146 kronor, under det att motsvarande siffra för perioden den 1 januari—den 30 september 1925 uppgick till 24,874 kronor.

Till följd av det särskilt under järnvägens första tid svaga trafikresultatet i förening med den ständigt växande ränteskulden å statslånet hade bolagets ekonomiska ställning så småningom försämrats. Den bokförda förlusten uppgick den 31 december 1925 till 303,253 kronor 43 öre, och denna siffra komme att vid 1926 års bokslut avsevärt ökas. Såvida ej en reglering av

bolagets skuld till staten företoges, syntes bolaget ej kunna undgå att inom den närmaste tiden träda i likvidation. Enligt gällande aktiebolagslag skulle detta nämligen ske, då den bokförda förlusten stigit till 345.000 kronor, motsvarande $\frac{2}{3}$ av bolagets till 517,500 kronor uppgående aktiekapital. Ovan hade framhållits, att en förbättring i bolagets ekonomi inträtt under femårsperioden 1921—1925 men att å andra sidan en tillbakagång av trafikresultatet givit sig till känna under år 1926. Anledningen till denna tillbakagång vore framför allt den övermäktiga automobilkonkurrensen, som ej visade några tecken att avtaga och mot vilken bolaget stode så gott som värlöst. Skulle denna ogynnsamma utveckling fortvara, inträdde inom kort den tidpunkt, då den samlade förlusten uppnådde den gräns, vid vilken bolaget vore skyldigt att likvidera och därmed överlämna järnvägen i främmande händer.

För bolaget och dess delägare måste det vara ett intresse av stor vikt att undvika en dylik tvångsätgård. Någon möjlighet att genom ny aktie-teckning av kommuner eller enskilda upphjälpa bolagets ekonomiska ställning funnes icke. Återstode sålunda endast, att staten, som numera vore bolagets nära nog enda fordringsägare, efterskänkte en del av sin fordran och därigenom beredde bolaget möjlighet att fortfarande behålla äganderätten till järnvägen och att trafikera densamma.

Bolaget erinrar härefter, att ett förslag till ordnande av bolagets mellan-havande med staten blivit framställt i samband med den undersökning av bolagets förvaltning och ekonomiska ställning, som på föranstaltande av riksgäldskontoret år 1923 verkställdes av särskilda granskningsmän. Dessa hade förklarat sig anse, att bolaget skulle kunna förränta en låneskuld, motsvarande det ursprungliga statslånet, 363,500 kronor, jämte två års ränta därpå, samt att en nedskrivning av bolagets skuld till nämnda belopp syntes försvarbar. Beträffande detta förslag har bolaget anfört:

Det av granskningsmännen sålunda framställda förslaget hade bolagets styrelse ansett sig böra upptaga. Om detsamma genomfördes, skulle det ifrågasatta nya lånets kapitalbelopp bliva 396,000 kronor. Å detta belopp skulle årligen inbetalas en annuitet av 5 % eller 19,800 kronor, varav först skulle utgå ränta efter 4 $\frac{1}{2}$ % å den oguldna kapitalskulden och återstoden utgöra avbetalning därpå. Den summa, varmed bolagets nuvarande skuld för statslånet överstege 396,000 kronor, skulle däremot avskrivnas.

Med hänsyn till ovissheten om huru bolagets ekonomi under framtiden skulle gestalta sig, hade bolagets styrelse emellertid sökt anskaffa en betryggande garanti för att nyssnämnda annuiteter bleve vederbörligen erlagda och i detta syfte inlett förhandlingar med Skövde stad om tecknande av borgen för det nya lånet. Dessa förhandlingar hade nu lett till resultat. Stadsfullmäktige hade nämligen beslutat att ikläda sig borgen för annuiteternas riktiga inbetalning, under förutsättning att den överskjutande skulden successivt avskreves under en tid av 25 år. Staden hade emellertid förbehållit sig rätt att tidigast den 31 december 1931 uppsäga sin förbindelse, och skulle i så fall stadens förpliktelser på grund av densamma upphöra att gälla ett år efter uppsägningens verkställande. Stadens åtagande omfattade sålunda fast garanti för annuiteternas erläggande under en period av 6 år (1927—1932).

För egen del anslöte sig bolaget i alla delar till förslaget om skuldens reglering på de villkor, som i Skövde stadsfullmäktiges beslut vore angivna. Tidpunkten för den nya ordningens inträdande skulle alltså bestämmas till den 1 januari 1927, från och med vilken dag räntebereäkningen å det nya lånet skulle börja. Den summa, vilken genom efter hand skeende avskriv-

ningar skulle efterskänkas, uppginge till omkring 535,600 kronor. För bolaget vore det givetvis fördelaktigt, att avskrivningarna fördelades lika på hela perioden och att sålunda för varje år avskreves ett belopp av i runt tal 21,500 kronor. Skulle det emellertid anses lämpligt, att avskrivningarna i början fixerades till lägre belopp för att sedermera successivt ökas, hade bolaget ej något att däremot erinra. Stadsfullmäktiges beslut lade ej heller något hinder i vägen mot en sådan anordning.

På grund härav hemställer bolaget, att bolagets skuld till den del, den överstiger 396,000 kronor, måtte avskrivas på sätt och villkor, som ovan angivits.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under anförande, att järnvägens realisationsvärde måste anses lägre än det belopp, vartill statens fordran hos bolaget skulle nedskrivas, tillstyrkt bolagets framställning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra följande:

»Bolagets skuld på grund av nämnda lån, varå hittills ingen inbetalning ägt rum, komme att vid 1926 års utgång uppgå till följande belopp:

kapital	kronor 363,500:—
anståndsrenta	» 23,791: 27
ränta	» 336,455: 36
överränta.....	» 207,827: 77

Summa kronor 931,574: 40

Då det enligt fullmäktiges mening måste anses uteslutet, att bolaget någonsin skall bliva i stånd att återbetala hela skuldbeloppet, synes det fullmäktige lämpligt, att en reglering av bolagets skuldförhållande till staten kommer till stånd. Det förslag till sådan reglering, som nu föreligger, torde från statens synpunkt vara så tillfredsställande, som med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning rimligen kan begäras. Enligt förslaget skulle bolaget för framtiden hava att förränta och amortera ett belopp av 396,000 kronor, motsvarande det ursprungliga statslånet med tillägg av två års räntor därå d. v. s. den del av skulden, för vilken staten enligt gällande lag har pant- och förmånsrätt. Den överskjutande skulden, bestående av ränta och överränta å tillsammans 511,783 kronor 13 öre samt anståndsrenta å 23,791 kronor 27 öre, skulle däremot avskrivas.

Mot beskaffenheten av den erbjudna garantien för fullgörande av bolagets betalningsskyldighet finnes intet att erinra. Visserligen hade det varit önskvärdt, att denna garanti utan vidare gällt för lånets hela löpetid, men under föreliggande förhållanden synes emellertid den omständigheten, att Skövde stad förbehållit sig rätt till uppsägning efter vissa år, ej böra föranleda regleringsförslagets avvisande. Mot det av staden uppställda villkoret, att det skuldbelopp, som överskjuter 396,000 kronor, d. v. s. ovannämnda 511,783 kronor 13 öre jämte anståndsrentan, skall efterskänkas genom successiv avskrivning under loppet av högst 25 år, synes ej heller något vara att erinra. Bolaget har förklarar sig helst önska, att avskrivningarna fördelades lika på hela perioden och att sålunda för varje år avskreves ett belopp av i runt tal 21,500 kronor. Detta förslag utgår från att ränta ej vidare skulle debiteras å det belopp, som är avsett att avskrivas. Med hänsyn till att den av bolaget erbjudna garantien framdeles kan komma att upphöra synes det emellertid fullmäktige lämpligast, att — i anslutning till vad riksdagen år 1925 beslöt i fråga om Slite—Roma järnvägsaktiebolags statslån — ränta efter 5 % beräknas å förenämnda 511,783 kronor 13 öre samt att å denna skuld årligen

avskrivs en summa, motsvarande den för året upplöpande räntan jämte så stort belopp därutöver, som erfordras för ovannämnda villkors uppfyllande. Då å anståndsräntan, som enligt villkoren för statslånet förfaller till betalning först under åren 1958—1960, någon ränta ej torde böra beräknas och dess belopp, 23,791 kronor 27 öre, bör avskrivas efter den övriga skulden, kräves en avskrivning av 37,000 kronor årligen för dennas slutförande inom 25 år.

Betalningsvillkoren för det nya lån å 396,000 kronor, som, i händelse förslaget bifalles, kommer att från och med år 1927 träda i stället för det nuvarande, synas i tillämpliga delar böra bliva desamma, som gälla för det sistnämnda. Annuiteten bör således utgöra 5 % och räntefoten 4 1/2 % och amorteringen taga sin början den 31 december 1927. Så snart annuiteten för varje gång erlagts, bör vederbörlig avskrivning å den överskjutande skulden äga rum.

Givetvis bör såsom villkor för den nu ifrågasatta skuldregleringen föreskrivas, att Skövde stad till riksgäldskontoret avlämnar särskild ansvarsförbindelse av innehåll, stadsfullmäktiges därom fattade beslut angiver.»

Varberg—
Ätrans
järnväg.

Den 23 november 1906 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Varberg över Ullared till Ätrans station å Kinna-red—Ätrans järnväg. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits på Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 13 december 1907 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 2,370,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,185,000 kronor. Sedermera beviljade Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande den 13 juni 1913 för fullbordande av omförmälda järnvägsanläggning ytterligare ett lån ur berörda fond av 65,000 kronor. För dessa lån stadgades villkor motsvarande ovan omförmälda för statslån till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag föreskrivna villkor, dock med andra tider för anstånd med räntans erläggande och för kapitalavbetalnings påbörjande. Sålunda medgavs dylikt anstånd för högst tre år från lyftningsdagarna, dock beträffande lånet å 1,185,000 kronor icke utöver ett år från den dag, eller den 1 december 1911, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, och föreskrevs, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 december 1914 respektive den 31 december 1916.

I skrivelse den 18 november 1926 har *Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag* anfört, att alltsedan järnvägens öppnande för allmän trafik år 1911 dess trafikinkomster visat sig otillräckliga att medgiva någon förräntning av statslånen. Medan driftinkomsterna under de första åren lämnat något bruttoöverskott, hade under efterkrigsåren driftkostnaderna överstigit driftinkomsterna, så att järnvägen vid 1925 års utgång hade en bokförd förlust av 685,208 kronor. Olika utredningar om möjligheten att genom förenklingar och besparingar uppnå en förbättring hade företagits, och hade senast sådan utredning under år 1926 verkställts av en av riksgäldskontoret tillsatt undersökningsnämnd, som den 16 oktober 1926 avgivit yttrande i frågan.

Av *undersökningsnämndens* utredning, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, må här i korthet återgivas följande:

Under åren 1912—1920 hade inkomsterna överstigit de bokförda driftkostnaderna. Härvid vore dock att märka, att i dessa kostnader icke inginge räntor, ej heller avskrivningar eller däremot svarande avsättning till förnyelsefond. Efter år 1920 hade rörelsen givit direkt driftförlust med undantag endast för år 1924.

Vad järnvägens framtida inkomster anginge, bleve deras storlek beroende på dels trafikens blivande omfattning och dels tariffnivåns möjliga höjd. Trafikutvecklingen å banan vore icke gynnsam. Person- och stycke gods- trafikerna hade nedgått under nivån före kriget, och berodde detta kanske huvudsakligast på konkurrens från automobiltrafiken, om än lantbrukets under senare år försämrade räntabilitet även inverkat. Järnvägens tariffer hade sänkts med hänsyn till konkurrensen från automobiltrafiken och syntes numera i sin helhet väl anpassade efter de föreliggande förhållandenas krav.

Vissa omständigheter syntes emellertid tala för att botten nu vore nådd i fråga om trafiknedgång och inkomstminskning och att en successiv förbättring vore sannolik. Sälunda kunde en ökad trafik påräknas dels efter vidtagna förbättringar i tidtabellen och dels genom att fullständig samtrafik sannolikt komme att bli anordnad med Falkenbergers järnväg. Viktigast torde emellertid vara, att de vidsträckta skogar, för vilka Varberg—Åtrans järnväg bildade den naturligaste utfartsleden, efter en allt för långt driven tidigare avverkning numera vore stadda i uppväxt samt att en betydande avverkning av dessa skogar skulle kunna taga sin början efter 15 till 20 års förlopp.

Genom av järnvägens nya ledning vidtagna eller i utsikt ställda driftkostnadsbesparande åtgärder skulle en utgiftsminskning av omkring 30,000 kronor kunna vinnas. Härigenom kunde banans ekonomi, såvitt nu kunde beräknas, väntas bli så förbättrad, att driftunderskott icke vidare torde behöva uppkomma. Rörande storleken av blivande driftöverskott vore givetvis omöjligt att göra säkrare uttalanden. Med större grad av säkerhet syntes man emellertid tills vidare icke kunna räkna med större överskott än som för upprätthållande av järnvägsanläggningens värde bleve behöfliga, därest affärsmässiga och i aktiebolagslagen angivna avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond skulle kunna göras. Sådana avskrivningar hade tidigare icke ägt rum. Först längre fram i tiden, när skogarnas tillväxt komme att föranleda större avverkningar och större trafik, kunde trafiken väntas bli så ökad i omfång, att överskotten kunde förränta ett mera avsevärt kapital.

Bolagets balanserade förlust uppgick vid 1925 års slut till 685,208 kronor. Då tvångslikvidering inträdde, när förlusten uppginge till ett belopp av 797,934 kronor, och då berörda förlust årligen ökades med förfallande räntor eller omkring 110,000 kronor, måste bolaget inom kort tid träda i likvidation, såvida en rekonstruktion av detsamma icke genomfördes.

Bolagets skuld den 31 december 1925 utgjorde:

	Kapital	Ränta	Överränta	Anstånds- ränta	Summa
<i>1907 års lån:</i>					
Icke förfallen	1,093,375 61	3,963 49	— —	114,925 24	1,212,264 34
Förfallen	91,624 39	721,129 42	251,583 73	— —	1,064,337 54
	1,185,000 —	725,092 91	251,583 73	114,925 24	2,276,601 88
<i>1913 års lån:</i>					
Icke förfallen	61,006 32	— —	— —	6,316 62	67,322 94
Förfallen	3,993 68	28,506 32	7,312 50	— —	39,812 50
	65,000 —	28,506 32	7,312 50	6,316 62	107,135 44

Bolagets praktiskt sett ende fordringsägare vore staten. Det berodde därför på statens medverkan, huruvida åtgärder till förhindrande av likvidation kunde vidtagas. Då det enligt inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning icke kunde anses fördelaktigt för staten att efter likvidation övertaga banan och driva densamma, syntes möjligheten av en nedskrivning av statslånen böra utredas. Vid bedömande av hur stor nedskrivning som kunde anses skäligen hade man att taga hänsyn till dels järnvägens affärsvärde, dels dess sakvärde vid realisation och dels värdet för järnvägens större aktieägare och trafikanter av att järnvägsdriften upprätthölls.

Undersökningsnämnden beräknade järnvägens affärsvärde till 200,000 kronor och dess sakvärde till 420,000 kronor. Betydelsen av järnvägsdriftens uppehållande vore enligt nämndens mening framgent mycket stor för järnvägens trafikområde och särskilt den största aktieägaren i bolaget, Varbergs stad.

Vid ett efterskänkande av statens fordran i syfte att förebygga likvidation och konsolidera företagens ställning syntes nedskrivning icke böra ske till lägre belopp än 500,000 kronor. Av detta belopp torde under de första femton åren, under vilka trafiken väntades komma att icke synnerligt överstiga den nuvarande trafiken i storlek, skäligen böra förräntas endast 200,000 kronor. Först därefter borde förräntning av hela beloppet, 500,000 kronor, äga rum. Med fyra och en halv procent ränta skulle för slutförbetalning år 1967 erfordras annuiteter om 10,868 kronor under åren 1928—1942 och om 31,100 kronor under åren 1943—1967. Såsom villkor för en dylik nedskrivning torde böra krävas säkerhet för fullgörandet av berörda annuiteter i form av, förutom första inteckning i järnvägen, borgen för annuiteternas fullgörande, därvid såsom borgensmän främst komme i fråga Varbergs stad och övriga av järnvägen berörda kommuner.

Emellertid ansåge undersökningsnämnden sig icke för närvarande kunna framlägga något förslag till definitivt ordnande av bolagets skuldförhållande till staten. På grund av föreliggande förhållanden syntes det i stället lämpligt att nu inskränka sig till en provisorisk lösning, varigenom järnvägsbolaget kunde utan reorganisation beredas tillfälle att under viss tid, förslagsvis tre år, fortsätta sin verksamhet, utan att likvidationstvång skulle behöva inträda. Bolagets nya styrelse och trafikledning, vilka redan åstadkommit avsevärda besparingar, skulle härigenom få rådrum att i möjlig utsträckning genomföra avsedda reformer. Det kunde därefter med större säkerhet av olika parter bedömas, till vilket belopp statens fordran skäligen borde nedskrivs och vilken garanti borde fordras och kunde ställas för fullgörandet av annuiteterna å det belopp, till vilket statslånen nedskrevs. Och slutligen torde det ej vara uteslutet, att under en sådan uppskovstid tillfälle skulle kunna uppstå till järnvägens sammanslutning på rationellt sätt med någon av de anslutande banorna.

Den lämpligaste formen för vinnande av dylikt rådrum syntes vara, att viss del av redan förfallen ränteskuld avskrevs. Med en dylik avskrivning av 400,000 kronor kunde beräknas en frist av omkring tre år, vilken tid anses tillräcklig för vinnande av det med ifrågavarande rådrum avsedda syftet. Då järnvägsdriftens fortsatta uppehållande vore av stor betydelse för de trakter, som järnvägen berörde, och såväl kommunerna som trafikanterna helst torde se, att driften uppehölls i ungefär samma form som hittills, syntes det rimligt, att staten såsom villkor för en avskrivning, som skulle medgiva upprätthållande under några år framåt av järnvägsdriften i oförändrad regi, uppställde, att vederbörligen godkänd borgen lämnades för inbetalning av så stor del av låneräntorna, som kunde anses skäligen. Såsom skäligt belopp föresloges under prövningstiden 10,000 kronor årligen, ungefär

ligen motsvarande ränta å järnvägens halva realisationsvärde. Anledning funnes ju att förvänta en sådan förbättring i järnvägens ekonomi, att åtminstone något driftöverskott för framtiden skulle uppkomma, ehuru det givetvis kunde vara svårt att säga, om resultatet av järnvägsdriften, sedan nödiga avskrivningar blivit gjorda, komme att medgiva berörda beloppes inbetalande av överskottsmedel.

Prövningstiden borde omfatta åren 1927—1929. Före densammas utgång borde en förnyad utredning komma till stånd, avseende ett definitivt reglerande av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten.

På grund av vad sålunda anförts har undersökningsnämnden för sin del tillstyrkt, att av bolagets vid 1926 års utgång förfallna ränteskuld till staten finge avskrivas 400,000 kronor under villkor att säkerhet, som av vederbörande myndighet kunde godkännas, ställdes för behörigt inbetalande till riksgäldskontoret av minst 10,000 kronor under vart och ett av åren 1927—1929.

Under återopande härav har *bolaget* hemställt, att detta förslag måtte föreläggas riksdagen. Därjämte har bolaget meddelat, att framställning gjorts hos Varbergs stad om tecknande av borgen för de föreslagna inbetalningarna under åren 1927—1929 men att denna framställning ännu ej avgjorts av stadsfullmäktige i nämnda stad.

Bolagets framställning har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava visserligen funnit det önskvärt, att förslag till en definitiv reglering av bolagets skuldförhållande till staten kunnat föreläggas 1927 års riksdag, men då undersökningsnämnden måste anses hava framlagt goda skäl för att endast en provisorisk reglering nu företages, hava fullmäktige ej velat motsätta sig att så sker. Fullmäktige, som icke hava något att erinra mot storleken av den ifrågasatta avskrivningen eller mot det för densamma föreslagna villkoret, uttala slutligen, att vid bifall till framställningen berörda avskrivning torde få anses verkställd vid årsskiftet 1926—1927.

Den 31 december 1907 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1,435 meters spårvidd från Mjölby station å östra stambanan till Hästholmens hamn. Såsom villkor för koncessionen stadgades bland annat, att svenska statsverket vore berättigat att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som för det fall, att yrkande om inlösen framställdes efter tio år från banans öppnande för allmän trafik, skulle antingen motsvara två gånger summan av hela den under de närmast föregående tio år uppkomna nettobehållningen av trafiken eller, därest vare sig från statens eller från koncessionshavarens sida sådant fordrades, bestämmas av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utsåge två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkallade den femte.

Sedan koncessionen å järnvägen med Kungl. Maj:ts medgivande överlätits på Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 27 mars 1908 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,600,000

Mjölby—
Hästholmens
järnväg.

kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 800,000 kronor. För detta lån stadgades villkor motsvarande förut omförmälda, för statslån till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag föreskrivna villkor, dock med andra tider för anstånd med räntans erläggande och kapitalavbetalnings påbörjande. Sålunda medgavs dylikt anstånd för högst tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 januari 1912, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, och föreskrevs, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 januari 1915.

Av berörda lån hava utbetalats 799,600 kronor.

Järnvägen öppnades för allmän trafik år 1910. Sedan bolaget år 1913 försatts i konkurs, bildades ett nytt bolag, Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag, för övertagande av järnvägen och betalningsansvaret för statslånet med ränta, och medgav Kungl. Maj:t den 18 april 1914, att koncessionen finge överlåtas å Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag samt stadgade därvid skyldighet för detta bolag att ställa sig till efter rättelse de i avseende å järnvägen och därför beviljade statslån meddelade föreskrifter.

I skrivelse den 8 december 1926 har *Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag* anfört bland annat följande:

Då alltsedan statslånet utlämnade endast en inbetalning å 22,890 kronor 31 öre kunnat verkställas (år 1913), hade bolagets skuld för lånet år efter år ökat, så att densamma vid 1926 års utgång komme att utgöra 1,572,486 kronor 74 öre.

Orsaken härtill vore framför allt att söka i det svaga resultatet av trafiken å järnvägen. Under perioden 1914—1925 hade trafikinkomsterna endast under ett verksamhetsår — år 1919 — stigit till sådant belopp, att de kunnat täcka driftkostnaderna med tillägg av upplupna räntor. För nyssnämnda räkenskapsår hade nämligen en vinst på rörelsen av något över 33,000 kronor uppkommit. Övriga år under perioden utvisade däremot en förlust, växlande mellan cirka 11,000 kronor (år 1918) och cirka 55,000 kronor (år 1925). Sammanlagt hade den bokförda förlusten vid 1925 års slut uppgått till 216,604 kronor 65 öre. Med hänsyn därtill att den s. k. anstånds-räntan å statslånet i räkenskaperna vore upptagen med sitt nominella belopp och ej till det värde den för närvarande hade, bleve förlusten i verkligheten dock något mindre.

Då bolagets aktiekapital utgjorde 330,000 kronor, inträdde enligt aktiebolagslagen skyldighet för bolaget att träda i likvidation, då den samlade förlusten uppginge till 220,000 kronor, motsvarande två tredjedelar av aktiekapitalet. 1926 års rörelse beräknades medföra en förlust av ytterligare omkring 50,000 kronor, och komme med anledning därav — även om en reduktion av anstånds-räntans bokförda belopp vidtoges — bolaget vara förpliktadt att redan under år 1927 träda i likvidation.

För bolaget vore det givetvis en angelägenhet av största vikt att undvika tvångslikvidation. Den enda utväg, som stode till buds för vinnande av detta syfte, vore att en del av skulden för statslånet avskreves. Bolaget vågade därför göra framställning om att Kungl. Maj:t måtte avgiva förslag till riksdagen om en dylik åtgärd. Tillika ville bolaget erinra, att frågan om ordnandet av dess mellanhavande med staten redan varit föremål för behandling av statsrevisorerna, järnvägsstyrelsen och riksgäldskontoret, och ansåge sig bolaget om vad därvid förekommit böra meddela följande.

I sin berättelse angående riksgäldskontoret framhöllo 1925 års statsrevisorer önskvärdheten av att redan inom den närmaste tiden genom järnvägsstyrelsens försorg verkställdes en undersökning dels beträffande möjligheten av ytterligare förenklingar i järnvägsdriften, dels ock av frågan, huruvida ett övertagande från statens sida av Mjölby—Hästhalmens järnväg redan före en eventuell likvidation skulle kunna vara för staten ekonomiskt fördelaktigt.

Med anledning av vad statsrevisorerna sålunda anfört anmodade fullmäktige i riksgäldskontoret järnvägsstyrelsen att utföra den av revisorerna ifrågasatta undersökningen, och verkställdes denna genom byråchefen G. Englund. I avgiven promemoria av den 24 mars 1926 uttalade byråchefen Englund som sin uppfattning, att ytterligare förenklingar i driften utöver redan vidtagna ej lämpligen syntes böra göras och att ett övertagande av banan av staten ej komme att medföra någon ekonomisk fördel.

Sagda promemoria överlämnades till riksgäldskontoret av järnvägsstyrelsen med skrivelse av den 30 april 1926. Styrelsen förklarade sig däri icke hava någon erinran att göra mot de slutsatser, till vilka byråchefen Englund kommit, utan hade funnit de därför anförda skälen bindande. Vidare framhöll styrelsen, att då det, såsom här vore fallet, gällde en bibana med obetydlig trafik, vilken bana även i statens hand icke kunde utgöra någon förbindelse mellan olika statsbanor, bevarandet i enskild förvaltning syntes principiellt riktigare och mera överensstämmande med de grundprinciper, efter vilka det syd- och mellansvenska järnvägsnätet vore utbyggt. I det förevarande speciella fallet syntes ej heller några särskilda fördelar, vare sig ekonomiska eller av annan art, vara att vinna genom ett statsförvärf, och ansåge styrelsen följaktligen, att övriga möjligheter att uppehålla banans drift först borde försökas.

Efter mottagandet av detta yttrande tillsatte riksgäldsfullmäktige den 6 maj 1926 en särskild nämnd, vilken erhöll i uppdrag att efter värdering av Mjölby—Hästhalmens järnväg och verkställande av i övrigt erforderlig utredning avgiva förslag till reglerandet av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten ävensom till formen för järnvägsdriftens uppehållande för framtiden.

Den av bolaget omförmälda *utredningsnämnden* har med skrivelse den 20 november 1926 framlagt resultaten av sin utredning. Nämnden har i denna skrivelse, beträffande vilken må hänvisas till handlingarna i ärendet, kommit till följande slutsatser:

Av nämndens utredning finge anses framgå, att Mjölby—Hästhalmens järnväg ej lämpligen borde införlivas eller sammanslås med annan järnväg samt att någon utsikt ej finnes att få bygdens kommuner att ingå i företaget och därmed övertaga ansvaret för järnvägens drift och järnvägskapitalets förräntning. Då det nuvarande bolaget med insikt och klok sparsamhet handhaft banans förvaltning, finnes ej heller skäl för nämnden att påyrka någon förändring. En rekonstruktion av järnvägsföretaget syntes därför böra byggas på förutsättningen, att nuvarande aktiebolag bibehålles.

Härför fordrades emellertid, att av skulden till staten visst belopp avskreves till förebyggande av likvidation. Vid övervägande av frågan hur stort belopp lämpligen borde avskrivas hade nämnden kommit till den uppfattningen, att anledning saknades att bokföra statens fordran hos bolaget till högre belopp än som motsvarade järnvägens av nämnden beräknade realisationsvärde, 380,000 kronor.

Icke ens ett härtill nedskrivet belopp beräknades emellertid järnvägen kunna förränta. Med hänsyn härtill och i betraktande av den avkastning

å järnvägens samtliga tillgångar, varom man kunde hysa grundad förhoppning, syntes större annuitet än 5,000 kronor per år under den närmaste tiden ej böra fordras, varvid 4,500 kronor finge efter en räntefot av 4.5 procent anses utgå ränta och 500 kronor amortering. Då det emellertid icke kunde anses uteslutet, att bolagets ekonomiska ställning framdeles kunde komma att medgiva erläggande av större annuiteter än den nu ifrågasatta, borde riksgäldskontoret äga att debitera ränta och amortering även för den del av statens nedskrivna fordran eller 280,000 kronor, å vilken förräntning och amortering tills vidare ej krävdes, eller viss del därav, och skulle även härvid räntefoten utgå 4.5 procent och amorteringen 0.5 procent. Å ej erlagda annuiteter borde ränta utgå med 5 procent.

Såsom ytterligare säkerhet för statens fordran utöver inteckning i järnvägen och av bolaget redan tidigare i riksgäldskontoret deponerade 632 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag borde numera för förstnämnda bolag tillgängliga ytterligare 368 dylika aktier överlämnas. För säkerställande av inbetalningen av annuiteterna å ett nedskrivet statslån vore givetvis en borgensgaranti önskvärd. Då dylik garanti av större värde för långvaren icke torde kunna erhållas vare sig av de av järnvägen berörda kommuner eller av järnvägens större aktieägare, syntes bolaget böra tillförbindas dels att medgiva riksgäldskontoret att intill belopp motsvarande förfallna annuiteter å det nedskrivna statslånet taga i anspråk utdelningen å bolagets samtliga 1,432 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag och dels att icke utan riksgäldskontorets samtycke avyttra nämnda aktier.

Utredningsnämnden har därför föreslagit, att statens fordran hos bolaget nedskrivs till 380,000 kronor på följande villkor:

Annuitet å det nedskrivna statslånet erlägges med 5 procent, varav 4.5 procent utgör ränta och 0.5 procent amortering. Staten medgiver dock, att tills vidare och under minst fem år annuitet debiteras å endast 100,000 kronor; och äga riksgäldsfullmäktige att efter fem års förlopp påfordra erläggande av annuitet å ytterligare så stor del av statens fordran, som med hänsyn till resultatet av bolagets rörelse synes framdeles kunna förräntas och amorteras, samt att efter förloppet av ytterligare fem år samt vidare framgent för minst fem år i sänder ytterligare öka annuiteten, till dess sådan utgår för hela det belopp, till vilket statens fordran nedskrivits. Å förfallen, ej likviderad skuld debiteras ränta med fem procent.

Utöver tidigare i riksgäldskontoret deponerade 632 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag överlämnar Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag till riksgäldskontoret ytterligare 368 sådana aktier, varjämte bolaget tillförsäkrar riksgäldskontoret rätt att lyfta och i avräkning å bolagets skuld, intill belopp, som motsvarar förfallna annuiteter å statslånet, uppbära eventuella utdelningar å såväl i riksgäldskontoret deponerade som ock övriga bolaget tillhöriga aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag. Bolaget för binder sig att icke avyttra berörda aktier utan av riksgäldskontoret lämnat medgivande.

Utdelning till aktieägarna i bolaget må ej verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuitet å statslånet därigenom omöjliggöres eller försenas. Utdelning må ej heller verkställas, förrän skälig avsättning till förnyelsefond ägt rum.

Därest betalningsskyldigheten för statslånet ej behörigen fullgöres, äger bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

Bolaget, som förklarar sig i allo ansluta sig till utredningsnämndens ifrågasvarande förslag, har hemställt, att framställning måtte avlätas till riksdagen om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med nämnda förslag.

Bolagets framställning har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anført huvudsakligen följande:

Bolagets skuld för omförmälda statslån uppgick den 31 december 1926 till följande belopp:

kapital	kr.	799,600: —
ränta	»	488,069: 96
överränta	»	179,129: 43
anståndsrenta	»	105,687: 35

Summa kr. 1,572,486: 74

Utredningsnämndens förslag innebure, att av detta belopp 1,192,486 kronor 74 öre eller ej mindre än omkring 76 % av hela fordringsbeloppet efter-skänktes. Den såsom säkerhet för det nedskrivna lånets förräntning och amortering föreslagna depositionen av 1,000 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag jämte rätt att lyfta eventuell utdelning å ytterligare ett antal aktier i samma bolag, vilka innehades av Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag, utgjorde dock icke någon garanti av synnerligen stort värde, då utdelning å nämnda aktier under femårsperioden 1922—1926 blott förekommit en gång, nämligen år 1924, då 5 % utdelades för närmast föregående räkenskapsår.

En liknande skuldreglering medgavs av 1926 års riksdag beträffande Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag. För densamma uppställdes dock som villkor, att vissa kommuner skulle åtaga sig garanti för behörig förräntning och återbetalning av ett belopp av 70,000 kronor.

Då någon inbetalning å Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolags statslån hittills ej skett, med undantag dock av en mindre likvid, som ägde rum i samband med det ursprungliga järnvägsbolagets konkurs, då resultatet av järnvägsdriften till följd av den konkurrerande automobiltrafiken blivit allt sämre och då därjämte järnvägsstyrelsen förklarar sig ej önska övertaga banan, syntes ej annat vara att göra än att godtaga det föreliggande förslaget, enligt vilket staten dock hade utsikt att erhålla åtminstone något belopp såsom inbetalning å sin fordran.

Förslaget om rätt för fullmäktige att efter fem år, om bolagets ställning det medgäve, kräva förräntning och amortering av större belopp än 100,000 kronor innebure ej någon nyhet, då något liknande år 1926 bestämdes i fråga om Väderstad—Bränninge järnväg. Fullmäktige förutsatte, att, om den årliga annuiteten å sökandebolagets reducerade skuld genom särskilt beslut av fullmäktige bestämts att utgå med högre belopp än 5,000 kronor, men det senare skulle visa sig, att överskottet å bolagets rörelse ej medgäve erläggandet av hela det förhöjda annuitetsbeloppet, fullmäktige även skulle äga rätt att i mån av behov nedsätta sagda annuitet, dock att bolaget allt fortfarande, intill dess förberörda 380,000 kronor blivit slutbetalda, hade att för varje år erlægga minst 5,000 kronor.

De av nämnden föreslagna villkoren torde därjämte böra fullständigas med en föreskrift, att, därest järnvägsbolaget försattes i konkurs eller trädde i likvidation eller ock järnvägen försälldes exekutivt, den del av ifrågasvarande nya lån å 380,000 kronor, som då återstode ogulden, skulle anses vara genast förfallen till betalning.

Av de annuiteter, vilka bolaget enligt förslaget hade att erlägga, borde först utgå ränta efter $4\frac{1}{2}\%$ å den kapitalskuld, som genom annuiteterna skulle förräntas och återgäldas, samt återstoden utgöra avbetalning å samma skuld. Skuldregleringen syntes böra räknas från 1927 års början och annuiteten alltså erläggas första gången den 31 december 1927 och sedermera samma dag varje år, intill dess hela det nedskrivna fordringsbeloppet blivit infriat.

I likhet med vad år 1926 föreskrevs beträffande Väderstad—Bränninge järnväg syntes såsom villkor för den nu ifrågavarande uppgörelsen böra krävas, att bolaget medgäve sådan ändring av de för Mjölby—Hästholmens järnväg gällande inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägen för en summa av 380,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Departements-
chefen. Av vad ovan anförts och handlingarna i förevarande ärenden i övrigt innehålla framgår, att samtliga ifrågavarande järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning numera är sådan, att bolagen måhända redan innevarande år kunna bli nödsakade att träda i likvidation. Att i följd härav nedlägga järnvägarna och avyttra deras tillgångar synes dock icke böra ifrågasättas, då banorna trots motorfordonstrafikens starka utveckling alltjämt torde vara av betydelse för de bygder, de genomlöpa. Å andra sidan synes, bland annat med hänsyn till att dessa järnvägar äro bibanor med obetydlig trafik och icke utgöra någon förbindelseled mellan olika statsbanor, en sådan anordning böra undvikas, att staten nödgades övertaga och trafikera desamma. Ej heller synes möjlighet att låta banorna övertagas av annat järnvägsföretag och därigenom vinna ett bättre driftresultat för närvarande förefinnas, även om sådan möjlighet såvitt angår Varberg—Ätrons järnväg icke för framtiden är utesluten. Den lämpliga lösningen synes under dessa förhållanden vara, att en sådan nedsättning av statens fordringar hos bolagen vidtages, att likvidation nu undvikas och bolagen sättas i tillfälle att själva fortsätta järnvägsdriften.

Då det, även med iakttagande av de besparingar och förenklingar, som redan genomförts och ytterligare böra kunna vidtagas, ej torde vara tänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sina fordringar hos nu berörda bolag, gäller det närmast att söka finna en sådan form för skuldens reglering, att förlusten för statsverket blir så begränsad som möjligt. Det skulle därvid kunna ifrågasättas, att staten i mindre grad än i de nu föreliggande förslagen förutsatts avstode från sina fordringar, exempelvis på det sätt, att den del av statens kapital- och räntefordran, som över-sköte vad som antoges kunna förräntas av vederbörande järnvägsföretag, efter erforderlig avskrivning för undvikande av likvidation förvandlades till ett räntefritt lån på villkor att utdelning till aktieägarna icke finge ske, förrän det räntefria lånet slutbetalts. En dylik anordning, vilken för staten sannolikt icke skulle medföra någon avsevärd fördel, skulle emellertid ej kunna undgå att verka hämmande på aktieägarnas intresse att genom en god skötsel av företaget söka uppnå ett gott ekonomiskt resultat. Även

ett utbyte av statens fordran mot aktier i företaget kan befaras få enahanda verkningar och därjämte andra, icke önskvärda följder. Det synes därför ur näringspolitisk synpunkt riktigt att följa de principer, som ligga till grund för de framlagda förslagen till reglering av ifrågavarande järnvägsföretags skulder och att direkt avskrivna dessa med behöfligt belopp.

Erforderligt skydd mot ett illojalt utnyttjande från statsunderstödda järnvägsföretags sida av möjligheten att på sådant sätt, som nu föreslagits, vinna befrielse från betalningsskyldighet för erhållet statslån måste givetvis ligga däri, att vederbörande järnvägsföretags skötsel, innan dess skuldbörda hunnit växa så som i förevarande fall ägt rum, göres till föremål för en ingående och sakkunnig undersökning och att erforderlig omläggning av förvaltningen äger rum i syfte att genomföra möjliga förenklingar och besparingar. Det förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg, som läser komma att underställas innevarande års riksdag, torde, om det upphöjes till lag, väsentligt underlätta en sådan granskning, till vars förutsättningar i övrigt jag läser vid annat tillfälle få återkomma.

De förslag till nedskrivning av statens fordringar hos ifrågavarande järnvägsföretag, som nu framlagts, synas mig på ett såvitt möjligt tillfredsställande sätt tillgodose såväl statens som det allmännas intressen i fråga om dessa järnvägsföretag under förhandenvarande förhållanden. Vad Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag beträffar, innebär det föreliggande förslaget visserligen icke ett slutgiltigt ordnande av bolagets skuldförhållande till staten, men då härigenom vinnes rådrum för vidtagande av åtgärder i syfte att begränsa nedskrivningen av statens fordran till lägre belopp än eljest måhända skulle visa sig nödvändigt, synes förslaget böra komma till genomförande. Jag vill därvid förorda, att den i sagda förslag förutsatta förnyade utredningen i syfte att vinna en definitiv reglering av bolagets skuldförhållande till staten företages. På grund av vad sålunda och i övrigt anförts anser jag mig böra tillstyrka samtliga ifrågavarande förslag, dock på de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor. Förslagen innebära, att i ett fall en nedskrivning av statens fordran under det från allmänna järnvägslånefonden utlånade, ännu oguldna kapitalbeloppet skall äga rum. Statens oguldna kapitalfordran hos Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag, uppgående till 799,600 kronor, skulle nämligen nedskrivs till 380,000 kronor, motsvarande en kapitalförlust för allmänna järnvägslånefonden å 419,600 kronor. På sätt chefen för finansdepartementet erinrat i årets statsverksproposition läser frågan om de åtgärder, som till följd av dylika förluster bliva erforderliga, upptagas till behandling i annat sammanhang.

Vid bifall till vad sålunda förordats läser det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit stadga villkor för åtnjutande av de nya lånen å 396,000 respektive 380,000 kronor till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag och Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag, ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntande och återbetalning m. m.

På grund av vad sålunda anförts får jag alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

1:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstiger 396,000 kronor, må under de av mig i det föregående förordade villkor från och med år 1927 årligen avskrivas ett belopp av 37,000 kronor;

2:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade räntefordran hos Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag må under det av mig i det föregående förordade villkor avskrivas ett belopp av 400,000 kronor; samt

3:o) att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 380,000 kronor, avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.