

Nr 34.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1927 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av viss del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag m. m. (4:e avd.)

Slite—Roma järnvägsaktiebolag. 1:o). I en till riksdagen den 18 februari 1927 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition, nr 154, har Kungl. Maj:t, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen (punkt 1:o) medgiva, att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 50,000 kronor, avskrivas under de av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade villkor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I proposition, nr 100, föreslog Kungl. Maj:t 1923 års riksdag under vissa villkor medgiva dels att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å det Slite—Roma järnvägsaktiebolag beviljade statslån av 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år, dels ock att statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos bolaget till den del, densamma överstege 369,510 kronor, finge avskrivas. Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 108).

På förslag av Kungl. Maj:t i proposition, nr 100, till 1926 års riksdag har riksdagen (enligt skrivelse nr 91) medgivit en ytterligare avskrivning av 30,000 kronor i avvaktan på utredning rörande möjligheterna att åstadkomma ett bättre resultat av ifrågavarande järnvägs drift samt att överhuvud undvika likvidation.

En dylik utredning har numera verkställts genom riksgäldsfullmäktiges försorg. Av utredningen inhämtas bland annat följande.

Efter en orienterande framställning rörande Gotlands järnvägar av allmän betydelse nämligen Gotlands järnväg (linjerna Visby—Roma—Burgsvik och Visby—Lärbro), Slite—Roma järnväg samt Klintehamn—Roma järnväg och Sydvästra Gotlands järnväg (linjen Klintehamn—Hablingbo), vilka båda sistnämnda järnvägar från och med år 1927 sammanslagits till ett företag (Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag), meddelas, att beträffande såväl Slite

—Roma som Klintehamns järnvägar en reglering av järnvägarnas skuldförbindelser till staten behövde vidtagas, försåvitt ej järnvägarna — Slite—Roma järnväg omedelbart och Klintehamns järnvägar efter helt få år — skulle nödgas gå i likvidation. Vid båda järnvägarna behövde nytt kapital i ungefär lika grad införas för att möjliggöra en billigare tågrörelse och särskilt för upptagande av konkurrensen med automobilerna.

I det förslag till skuldreglering som framlagts förutsättes *dels* att Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag komma att för genomförande av möjliga besparingar upprätta gemensam trafikförvaltning, *dels* ock att staten medgiver, att Slite—Roma aktiebolags skuld för desz lån från allmänna järnvägslånefonden må nedskrivas till 50,000 kronor, under villkor att bolaget den 1 juli 1927 till riksgäldskontoret kontant inbetalar ett belopp av 150,000 kronor. Som säkerhet för det kvarstående lånebeloppet skall bolaget lämna en inteckning i järnvägen å 50,000 kronor till förmånsrätten liggande närmast efter en inteckning å samma belopp, över vilken bolaget må äga att självt förfoga.

Staten medgiver vidare, att utdelning med intill 5 procent årligen må äga rum å de preferensaktier till belopp av 150,000 kronor, som utgivas i och för ovannämnda kontanta inbetalning, och detta även om annuitet å det kvarstående lånet ur järnvägslånefonden icke debiteras, eller, om debiterad, icke erlägges. Utdelning å bolagets övriga aktier må ej äga rum under tid, då annuitet å statslånet icke debiteras.

Dessutom förutsättes viss ändring i de villkor, som för närvarande gälla beträffande statens rätt att inlösa Slite—Roma järnväg.

I likhet med departementschefen skulle utskottet funnit det önskvärt, att en sammanslagning mellan Slite—Roma järnväg och andra järnvägsbolag på Gotland kunnat åstadkommas. Den härmed åsyftade driftkostnadsbesparingen torde emellertid i viss mån kunna nås genom att, på sätt av riksgäldsfullmäktige förutsatts, Slite—Roma järnväg ställes under gemensam trafikförvaltning med de båda å Gotland befintliga Klintehamnsbanorna.

Såsom villkor för den i utredningen föreslagna uppställningen har uppställts, att bolaget medgäve sådan ändring av de för Slite—Roma järnväg gällande inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägen för en summa av 200,000 kr., 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. Enligt vad från riksgäldskontoret upplysts, synes emellertid detta villkor komma att vålla svårigheter för anskaffande av det kapital av 150,000 kronor, vars inbetalande till riksgäldskontoret ingår som en av förutsättningarna för uppställningen; då ifrågasvarande villkor i nu förevarande fall lär vara av ringa värde för staten, har ifrågasatts, huruvida det icke vore lämpligast att hellre eftergiva detsamma än att äventyra en uppställning, som under förhandenvarande förhållanden måste anses vara för staten fördelaktig. För egen del vill utskottet föreslå, att ifrågasvarande villkor må utgå.

Med tillstyrkande i övrigt av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må medgiva, att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 50,000 kronor, avskrivnas under de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 18 februari 1927 förordade villkor dock med den ändring häri, som av utskottet ovan angivits.

Järnvägs- 2:o). Vidare har Kungl. Maj:t (punkt 2:o) i sagda proposition föreslagit
 aktiebolaget riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1927 beräknade kapital-
 Borgholm— och räntefordringar på grund av de järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda
 Böda och och Södra Ölands järnvägsaktiebolag beviljade statslån å 419,000 kronor
 Södra Ölands respektive 950,500 kronor må till de delar, berörda fordringar tillhopa
 järnvägs- överstiga 800,000 kronor, avskrivnas under de av departementschefen i stats-
 aktiebolag. rådsprotokollet över kommunikationsärenden den 18 februari 1927 förör-
 dade villkor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Kungl. Maj:t föreslog i proposition, nr 107, 1925 års riksdag medgiva, att av statens fordran hos järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda på grund av ett beviljat lån å 419,000 kronor finge under vissa angivna villkor för varje år, räknat från och med år 1925, avskrivnas ett belopp av 30,000 kronor. Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 185).

I skrivelse den 4 augusti 1926 har *järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda* meddelat, att järnvägens driftresultat under år 1925 icke möjliggjort den inbetalning av annuitet å statslånet å 419,000 kronor, som stadgats såsom villkor för avskrivning för nämnda år, och att det för de närmaste åren trots indragningar och ytterligare besparingar ej heller syntes bliva möjligt att fullgöra nämnda villkor, varför bolagets prekära ekonomiska läge vore oförändrat. För att förhindra bolagets trädande i likvidation hade under de tre senaste åren bolagsstyrelsens ledamöter medgivit avskrivning å sina fordringar hos bolaget, och då vid 1926 års bokslut återstående delar av dessa fordringar måste avskrivnas, bleve likvidation under år 1927 oundviklig. På grund härav har bolaget hemställt, att bolagets skuld på grund av berörda statslån måtte nedskrivnas till järnvägens realisationsvärde och att ränta finge erläggas å ett belopp, som med hänsyn till järnvägens beräknade driftresultat prövades skäligt.

Vidare har länsstyrelsen i Kalmar län med skrivelse den 12 januari 1927 överlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse av den 10 i samma månad, däruti *Södra Ölands järnvägsaktiebolag* hemställt, att bolagets skuldförhållande till staten måtte regleras på sätt och villkor, som en av fullmäktige i riksgäldskontoret tillsatt utredningsnämnd föreslagit i fråga om en dylik

skuldreglering för såväl detta bolag som järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda.

Departementschefen har i ärendet anfört, bland annat, följande.

»Såsom skäl för statsmakternas beslut år 1925 om reglering av järnvägsaktiebolaget Borgholm—Bödaskuld till staten anfördes huvudsakligen, att då bolaget redan samma år kunde bliva nödsakat att träda i likvidation, en följd härav sannolikt skulle bliva, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens avskilda läge från statsbanenätet om möjligt syntes böra undvikas.

Av vad sedermera förekommit framgår, att bolaget, därest ej en reglering av dess skuldförhållande till staten äger rum, måste träda i likvidation. För undvikande av en dylik åtgärd tala emellertid enligt min mening alltjämt samma skäl, som år 1925 åberopades. Då det torde vara otänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, gäller det närmast att söka finna en sådan form för regleringen av bolagets skuldförhållande till staten, att förlusten för statsverket blir så begränsad som möjligt. I sådant hänseende har nu efter en ingående utredning framlagts ett förslag, enligt vilket ifrågavarande bana skulle sammanslås med den andra järnvägen på Öland, Södra Ölands järnväg — vars skuldförhållande till staten jämväl synes vara i behov av reglering — till ett företag, benämnt Ölands järnvägsaktiebolag, och skulle detta bolag övertaga de nuvarande järnvägsbolagens skulder till staten och skulderna till järnvägslånefonden samtidigt nedskrivas till ett belopp, vars förräntning och amortering läge inom ramen för järnvägarnas förmåga. Detta belopp har i förslaget uppskattats till 800,000 kronor. Vid bedömande av skäligheten av en så betydande nedsättning av statens fordringar torde böra erinras, att under den tid av omkring 20 år, varunder ifrågavarande banor trafikerats, för Borgholm—Böda järnväg ingen inbetalning till järnvägslånefonden ägt rum och för Södra Ölands järnväg endast ett belopp av 34,000 kronor, avseende övrräntor, inlevererats. Vidare må beaktas, att konkurrensen med motorfordonstrafiken nödvändiggör dels jämförelsevis kostsamma förbättringar av järnvägstrafiken och dels sänkningar av taxorna, vadan järnvägarnas ekonomiska förutsättningar nu äro sämre än för helt få år sedan. Uppmärksammas bör ock, att förhållandena vid Borgholm—Böda järnväg icke äro tillfredsställande, i det att järnvägsanläggningen behöver iståndsättas och personalens pensionsförhållanden böra ordnas på ett mera tillfredsställande sätt än nu är fallet. Slutligen må ej heller förbises, att därest statens fordringar bibehölles till större belopp än som nu kan antagas kunna förräntas av det sammanslagna järnvägsföretaget, detta lätt skulle hava till följd, att intresset att genom en rationell skötsel av företaget söka uppnå ett gott ekonomiskt resultat slappades och sålunda statens utsikter att återfå sina fordringar minskades. Om alltså den ifrågasatta skuldregleringen innebär stora eftergifter från statens sida, så synes dock därmed vinnas, att det nya bolaget erhåller en solid ställning samt att därigenom möjlighet vinnes att för framtiden erhålla någon förräntning och amortering av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet. Ur allmän synpunkt måste det även betraktas såsom en fördel, att skuldregleringen möjliggör en sammanslagning av de båda hittillsvarande järnvägsföretagen, vilken jämte planerade taxenedsättningar kan förväntas medföra en väsentlig ökning av trafiken och en betydande lättnad för Ölands näringsliv.»

*Utskottets
yttrande.*

Det synes utskottet lämpligt och angeläget att till vinnande av driftkostnadsbesparingar och största möjliga organisatoriska förenkling sammanslagning åstadkommes mellan ekonomiskt svagt ställda enskilda järnvägsföretag av beskaffenhet, varom här är fråga. Från denna utgångspunkt anser sig utskottet kunna tillstyrka, att staten genom medgivande utav avskrivning av viss del av tidigare beviljade statslån lämnar sin medverkan för att en dylik sammanslagning beträffande ovannämnda båda öländska banföretag skall kunna åstadkommas.

Utskottet, som alltså icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förevarande förslag, hemställer,

att riksdagen må medgiva, att statens den 31 december 1927 beräknade kapital- och räntefordringar på grund av de järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda och Södra Ölands järnvägsaktiebolag beviljade statslån å 419,000 kronor respektive 950,500 kronor må till de delar, berörda fordringar tillhopa överstiga 800,000 kronor, avskrivnas under de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 18 februari 1927 förordade villkor.

Stockholm den 14 mars 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 33.
