

Nr 151.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Sala Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags skuld till staten; given Stockholms slott den 15 februari 1929.

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

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

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 15 februari 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDEVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Den 22 december 1897 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Sala över Gysinge till Gävle—Dala järnväg vid Hagaström. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits å Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 122 häft. (Nr 151—152.) 423 29 1

den 1 juli 1898 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 3,091,500 kronor samt beviljade nämnda bolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnväglånefonden av 1.545,500 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, den 1 oktober 1901, då järnvägen i sin helhet skulle vara färdig att öppnas för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfaras så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalning skulle vidtaga den 1 oktober 1904 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen, obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas 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 Sala—Gysinge—Hagaström med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Lånebeloppet utbetaltes i sin helhet till bolaget under åren 1899—1901.

Under åren 1903—1912 inbetalte bolaget å lånet sammanlagt 528,934 kronor 52 öre eller i medeltal 52,893 kronor 45 öre för år, medan annuiteten uppgick till 77,275 kronor. Till följd härav ökades den av bolaget oguldna, förfallna skulden å statslånet efter hand, så att skulden den 31 december 1912 uppgick till 300,049 kronor 94 öre.

Med bifall till Kungl. Maj:ts på framställning av bolaget i proposition, nr 217, framlagda förslag medgav 1913 års riksdag (skrivelse nr 120), att — därest ett nytt bolag på vissa i propositionen angivna grunder bildades för inköp av ifrågavarande järnväg samt övertog betalningsskyldigheten för statslånet att med angivna undantag förräntas och amorteras i överensstämmelse med de vid lånets beviljande föreskrivna villkor — berörda den 31 december 1912 förfallna annuitets- och räntebelopp, tillhopa 300,049 kronor 94 öre, finge, räknat från sistnämnda tidpunkt, anses såsom ett särskilt lån till det nya bolaget. För denna förmån stadgades följande villkor:

Det särskilda lånet skulle innestå räntefritt, tills anståndsrentan å förutnämnda statslån blivit gulden. Det särskilda lånet skulle därefter inbetalas till staten genom fortsättande av de för det ursprungliga statslånet i övrigt stadgade annuitetslikvider, dock med rätt för bolaget att så fort ske kunde

återgälda det särskilda lånet. Bolaget finge icke, förrän det särskilda lånet till fullo guldits, vare sig öka amorteringen å sina övriga lån utöver de för dem då gällande amorteringsplanerna eller lämna utdelning å aktierna i bolaget, vid äventyr att det särskilda lånet genast förfölle till betalning. Bolaget skulle, i den mån avbetalning skedde å de i järnvägen fastställda inteckningar, vilka då utgjorde säkerhet för andra än statens fordringar, och sådant av riksgäldsfullmäktige påfordrades, lämna staten inteckning till motsvarande belopp till säkerhet för ifrågavarande särskilda lån.

Sedan Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag i likvidation försålt järnvägen med tillbehör till Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag, godkände Kungl. Maj:t den 10 juli 1914 gjord överlåtelse av koncessionen å järnvägen å sistnämnda bolag med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterterrättelse de i avseende å järnvägen och därför beviljade statslån meddelade föreskrifter.

Med skrivelse den 24 januari 1929 hava fullmäktige i riksgäldskontoret överlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däri *Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag* med hänvisning till den undersökning, som verkställts av utav riksgäldskontoret utsedda utredningsmän, gjort framställning om viss reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Av *utredningsmännens* berörda, den 12 januari 1929 avgivna utredning, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, inhämtas huvudsakligen följande:

Anläggningskostnaden för järnvägen hade på grund av vissa förhållanden blivit dyrare än som beräknats, nämligen i runt tal 4,156,000 kronor mot beräknade 3,091,000 kronor. För att skaffa medel till järnvägens färdigbyggande hade järnvägsbolaget under åren 1900—1905 måst upptaga diverse lån om tillhoppa 940,000 kronor. Dessa lån och deras nuvarande ställning m. m. framginge av följande sammanställning:

	Ursprungligt lånebelopp kronor	Räntefot %	Amorteringen skall vara slutförd år	Återstående belopp		Säkerhet
				vid 1927 års slut kronor	vid 1928 års slut kronor	
<i>Obligationslån, emitterade av Stockholms Enskilda Bank:</i>						
1901 års obligationslån	260,000	5	1931	60,000	45,000	Inteckning i järnvägen närmast efter statslånet och borgen av diverse kommuner.
1903 års obligationslån	240,000	4½	1933	60,000	50,000	
1905 års obligationslån	180,000	4½	1945	91,350	86,275	Inteckning i järnvägen och borgen av diverse kommuner.
Diverse kreditorer	—	—	—	12,730	—	
Diverse kommuner för obligationslånen	—	—	—	20,358	61,446	D:o

	Ursprung- ligt låne- belopp	Ränte- fot	Amor- terin- gen skall vara slut- förd år	Återstående belopp		Säkerhet
				vid 1927 års slut	vid 1928 års slut	
	kronor	%	förd år	kronor	kronor	
<i>Reverslån:</i>						
Enligt beslut år 1900 ...	40,000	—	—	9.200	6.890	{ Borgen av Sala—Till- berga järnvägsaktie- bolag.
” ” ” 1902 ...	15,000					
” ” ” 1904 ...	20,000					
Enligt beslut år 1902 ...	¹⁾ 60,000	—	—	32,690	28,020	{ 1) Borgen av Gysinge aktiebolag. 2) Borgen av bolagets styrelse.
” ” ” 1902 ...	²⁾ 5,000					
” ” ” 1904 ...	²⁾ 120,000					
Summa	940,000	—	—	286,328	277,631	

Resultatet av bolagets rörelse motsvarade under den första trafikerings-tiden icke de därpå ställda förväntningarna. Genom lånekontots ökning inträdde vidare en stark stegring i beräknade utgifter för räntor och amortering. Medel behövdes även för anskaffande av ny rullande materiel. Då bruksdriften vid Gysinge nedlades, medförde slutligen detta en betydlig reduktion av de beräknade inkomsterna. Bolagets ekonomiska ställning för-sämrades därför år från år, och de kommuner, bolag och enskilda, vilka tecknat borgen för upptagna lån, fingo träda emellan med betydande för-skotteringar. Härigenom uppkomna fordringar på järnvägsbolaget stego vid 1912 års slut till sammanlagt 636,792 kronor 84 öre. Vid samma tid hade den till betalning förfallna, men oguldna delen av statslånet ökats till 300,049 kronor 94 öre.

Det blev under sådana förhållanden nödvändigt att företaga en rekon-struktion av bolaget. En sådan genomfördes år 1913. Det nya bolaget, Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag, bildat av tidigare aktieinne-havare, övertog det äldre bolagets tillgångar och skulder, därvid emellertid aktiekapitalet nedskrevs till hälften, förenämnda upplupna fordringar av kom-muner, bolag och enskilda utbyttes mot aktier och, såsom förut nämnts, statens ovanberörda fordran å 300,049 kronor 94 öre med riksdagens med-givande kapitaliserades till ett särskilt räntefritt lån.

Genom påteckning å skuldförbindelsen hade det nya järnvägsaktiebolaget år 1914 övertagit betalningsskyldigheten för återstående skulden å det ur-sprungliga statslånet och utfärdat särskild skuldförbindelse för det särskilda lånet å 300,049 kronor 94 öre. Samma år hade Stockholms Enskilda Bank såsom innehavare av 22 inteckningar i järnvägen å sammanlagt 680,000 kro-nor till riksgäldskontoret avlämnat förbindelse att, till den del dessa intek-ningar icke komme att tagas i anspråk för gäldande av bolagets tre obliga-tionslån å respektive 260,000 kronor, 240,000 kronor och 180,000 kronor eller av vederbörande kommuners utlägg på grund av borgen för lånen, tillhanda-hålla riksgäldskontoret inteckningarna till säkerhet för det särskilda lånet å 300,049 kronor 94 öre.

Sex inteckningar å tillsammans 150,000 kronor, vilka förut innehafts av bolag och enskilda såsom säkerhet för lämnade lån, hade numera överläm-nats till riksgäldskontoret, som förbundit sig att i första hand tillhandahålla dem åt vederbörande långivare, i den mån de erfordrades för täckande av dessas kvarstående fordringar.

Därjämte hade järnvägsbolaget år 1914 tillförsäkrat staten, till säkerhet för berörda län a 300,049 kronor 94 öre, pantträtt i de inteckningar i järnvägen, som då utgjorde säkerhet för andra än statens fordringar, till den del, de icke komme att tagas i anspråk för gäldande av tidigare förbindelser.

Järnvägsrörelsen, som före 1913 års rekonstruktion medfört årliga förluster, hade därefter lämnat bättre resultat. Under åren 1915—1918 var järnvägen utarrenderad till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, vars järnvägar då tillhörde den stora sammanslutningen trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, vilken särskilt på grund av tomvagnstransporterna hade behov av en egen förbindelselänk till Gävle. Under de därefter följande första efterkrigsåren utvunos av rörelsen betydande vinster. De reducerades visserligen från och med år 1922, men järnvägens avkastning var dock till och med år 1924 tillräcklig för räntornas betalning.

Efter sistnämnda är försämrades emellertid det ekonomiska läget hastigt. År 1926 gjorde bolaget framställning om kapitalisering av annuiteterna för åren 1925—1927 till ett räntefritt lån. Efter verkställd undersökning funno utredningsmännen anledning föreligga till erinran mot bolagets förvaltning och avstyrkte nämnda framställning.

Huvudanledningen till särskilt godstrafikens starka nedgång under senare år befanns således vara att hänföra mindre till depressionen inom trävaruindustrien och konkurrensen från motorfordonen än till järnvägens alltför höga taxor. Vidare hade bolagets obligations- och reverslån förräntats och amorterats även för tid, då annuiteter å statslånen ej erlagts. Det ifrågasattes, huruvida icke en av bolaget gjord beställning av tre motorvagnar, vilken för bolaget medfört svåra besvär och förluster, med hänsyn till att berörda vagntyp icke varit fullt utexperimenterad och prövad bort begränsas till endast en vagn.

Sedan bolagets revisorer huvudsakligen med hänsyn till sistnämnda omständighet icke funnit sig kunna tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för år 1926, hade den 9 juli 1927 valts en helt ny styrelse.

Under den nya styrelsens ledning hade ett flertal åtgärder vidtagits i syfte att förbättra bolagets ekonomiska läge och undanröja tidigare anledningar till erinran. Sålunda hade man sökt att genom lämpliga taxenedsättningar återvinna förlorad trafik. Under det första året av den nya styrelsens ledning eller tiden september 1927—augusti 1928 hade bruttoinkomsten uppgått till 611,700 kronor, motsvarande i förhållande till perioden september 1926—augusti 1927 en ökning av omkring 34,000 kronor, varav dock 14,000 kronor syntes hänföra sig till av ostkustbanans öppnande föranledd ökning av transitotrafiken. På grundval av en av byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund verkställd utredning hade bolagets styrelse vidare sökt genom vissa besparingsåtgärder begränsa utgifterna, så att dessa, som under tiden januari—augusti 1927 utgjort 396,900 kronor, under motsvarande period år 1928 nedgått med 33,000 kronor till 363,900 kronor. Någon ytterligare nedpressning av utgifterna under de närmaste åren torde emellertid icke kunna förväntas.

Bolagets misslyckade experiment med trafik av motorvagnar av ny typ hade avvecklats, och med aktiebolaget Jordbrukarbanken, vilken stått som garant för leveransen av de två motorvagnar, som avmonterats, hade uppgörelse träffats, enligt vilken bolaget i skadeersättning erhållit 120,000 kronor. Härigenom hade bolagets likvida ställning väsentligen förbättrats, så att bolaget kunnat återbetala visst sparbankslån, bära en driftförlust under år 1927 om nära 28,000 kronor och likväl vid 1928 års utgång äga ett tillgodohavande i bank av cirka 130,000 kronor.

Härvid vore emellertid att märka, att bolaget icke fullgjort för året förfallna annuiteter å statslånet och icke heller av egna medel bestritt förfallna annuiteter å obligationslånen. Under det att sistnämnda annuiteter under de närmast förflutna åren guldits av järnvägens medel, hade den nya styrelsen, med beaktande av häremot gjorda erinringar, vänt sig till de kommuner, vilka stode i borgen för obligationslånen, med anmaning att förskottera annuiteterna, vilken begäran av dessa även biträtts.

Med hänsyn till den nya styrelsens sålunda visade goda vilja och förmåga torde det få anses vara även med statens intressen såsom långivare förenligt att lämna det stöd, som kunde erfordras, för att järnvägens ekonomiska ställning åter skulle kunna bliva varaktigt tillfredsställande.

Avgörande vore härvid storleken av den behållning, som för framtiden kunde beräknas under förutsättning av en insiktsfull och sparsam förvaltning. Med hänsyn till svårigheten att på förhand för längre tid framåt beräkna en dylik behållning vid denna järnväg, där inkomsterna till största delen härflöte från till sin storlek i hög grad varierande virkestransporter, tillmätte utredningsmännen sin beräkning endast sådant begränsat värde, att densamma borde kunna läggas till grund för en provisorisk reglering av bolagets förpliktelser till staten under viss kortare tid framåt.

Med ledning av järnvägens kända inkomster och utgifter under viss del av år 1928 hade utredningsmännen i samråd med järnvägens ledning sökt beräkna storleken av det driftresultat, som efter vidtagna reformer normalt borde kunna uppnås under de närmaste åren, och därvid kommit till ett approximativt belopp av 66,000 kronor. Härav syntes emellertid för avsättning till förnyelsefond böra beräknas 34,000 kronor.

För fullgörande av bolagets skuldförbindelser beräknades alltså under de närmaste åren återstå ett belopp av omkring 32,000 kronor per år. Härtill borde emellertid läggas bolagets förefintliga likvida tillgång, som efter avdrag av det belopp, som av järnvägsstyrelsen fordrades som säkerhet för av bolaget omhänderthavda samtrafiksmedel, och av nödiga förslagsmedel beräknades till omkring 80,000 kronor. Inalles skulle alltså för år 1928 och därefter följande fem år kunna beräknas, att överskottsmedel om tillsammans 240,000 kronor skulle kunna disponeras för förräntning och amortering av järnvägens skulder.

Bolaget hade i skrivelse den 22 juni 1928 hemställt dels om avskrivning av de obetalta annuiteterna för åren 1925—1928 jämte överräntor och dels om fastställande av annuiteterna för därefter följande år till högst 55,000 kronor. Då av utredningen framginge, att bolaget, såvitt nu kunde bedömas, icke syntes bliva i stånd att med vidmakthållande i dess fulla värde av järnvägsanläggningen och dess rullande materiel av förfallande annuiteter erlagga sistnämnda belopp och då bolagets ekonomiska ställning kunde komma att framdeles undergå förbättring, syntes det riktigare, att bolaget för år 1928 inbetalte visst belopp och att inbetalningarna därefter fastställdes endast för viss tid, förslagsvis åren 1929—1933. I sådant hänseende ansåge sig utredningsmännen böra tillstyrka, att bolagets inbetalningar å statslånet för år 1928 och närmast följande fem år fastställdes till sammanlagt 245,000 kronor, varvid ränta å statslånet finge anses guldin, därest för år 1928 inbetaltes 45,000 kronor och för vart och ett av åren 1929—1933 40,000 kronor. De föreslagna inbetalningarna om sammanlagt 245,000 kronor under åren 1928—1933 understeg summan av för samma tid förfallande räntor och överräntor, och utgjorde värdet av den oguldnade delen av dessa räntor den 1 oktober 1933 181,018 kronor 83 öre. Vid dylikt förhållande torde berörda inbetalningar icke böra anses innesluta någon amortering.

Som villkor för att berörda räntenedskrivning skulle medgivnas torde emellertid böra krävas, att bolaget under den tid, uppgörelsen avsåge, bokföringsmässigt genomförde avsättningar till förnyelsefond med åtminstone 34,000 kronor årligen och icke förr än minst sådan avsättning även kassamässigt genomförts använde de överskottsmedel, som uppkomme, sedan inbetalning till riksgäldskontoret blivit verkställd, för fullgörande av annuiteter å de obligationslån, framför vilka statslånet hade förmånsrätt. Att detta villkor måste anses berättigat framginge därav, att räntefordringarna å statslånet föreslagits sänkta uteslutande i syfte att tillgodose järnvägens krav på nytt kapital för nödiga ersättningar.

Beträffande inbetalningarna å statslånet efter år 1933 torde några utfästelser ej böra göras förr än genom riksgäldskontorets försorg förnyad undersökning under nämnda år verkställts rörande bolagets dåvarande ekonomiska ställning och framtidsutsikter. Möjligt vore, att härvid förhållandena komme att visa sig sådana, att en slutlig reglering av bolagets skuldförhållanden lämpligen då kunde göras.

Härefter återstode att till prövning upptaga bolagets hemställan om efterskänkande av de ej inbetalda annuiteterna för åren 1925—1928 jämte debiterade överräntor. Ifrågasvarande belopp utgjorde:

Å r	Förfallen annuitet	H ä r a v				Debiterad örrränta		Summa		
		amortering		ränta						
		kronor		kronor		kronor		kronor		
1/10 1925	77,275	—	19,475	16	57,799	84	—	—	77,275	—
1/10 1926	77,275	—	20,351	55	56,923	45	3,863	75	81,138	75
1/10 1927	77,275	—	21,267	37	56,007	63	7,727	50	85,002	50
1/10 1928	77,275	—	22,224	40	55,050	60	11,591	25	88,866	25
Summa kronor	309,100	—	83,318	48	225,781	52	23,182	50	332,282	50

Av annuiteterna för åren 1925—1928 utgjorde 83,318 kronor 48 öre amortering. Någon avskrivning av detta belopp kunde utredningsmännen ej tillstyrka, enär frågan om i vilken mån det eventuellt kunde bli nödvändigt att avskriva viss del av statens kapitalfordran torde böra tills vidare uppskjutas och behandlas tidigast i samband med den undersökning under år 1933, som ovan föreslagits skola komma till stånd.

Med hänsyn till den i förhållande till järnvägens avkastningsförmåga stora kapitalskuld, som åvilade bolaget, ävensom till att bolaget, sedan det ursprungliga statslånet, vid 1928 års slut uppgående till 1,201,122 kronor 32 öre, blivit slutamorterat, hade att fullgöra först inbetalningen å anstånds-räntan, 168,961 kronor 43 öre, och därefter bolagets år 1913 kapitaliserade då förfallna skuld till staten, 300,049 kronor 94 öre, syntes åter skäligt, att avskrivning medgäves beträffande under åren 1925—1928 å statslånet debiterade räntor, tillsammans 248,964 kronor 2 öre.

Under hänvisning till det anförda hava utredningsmännen föreslagit såsom av järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden betingat, att avskrivning medgives av bolagets under åren 1925—1928 till inbetalning förfallna annuiteter, i den mån de utgöras av räntor, ävensom av för samma tid debiterade överräntor, mot det att bolaget senast den 1 juni 1929 till riksgäldskontoret erlägger ett belopp av 45,000 kronor, samt att för vart och ett av åren 1929—1933 bolagets till riksgäldskontoret förfallande räntor och överräntor

må anses guldna med ett årligt belopp av 40,000 kronor att inbetalas å dag, som är stadgad för låneannuiteternas fullgörande, dock att detta medgivande förfaller, därest bolaget för sagda år av egna medel helt eller delvis fullgör annuiteter å sina obligationslån, innan avsättning till förnyelsefond även kassamässigt blivit verkställd med minst 34,000 kronor per år.

Efter att hava erinrat bland annat, att bolaget under ej mindre än tolv år (1913—1924) efter skuldregleringens genomförande år 1913 regelbundet inbetalt annuiteterna å det äldre lånet, tillhopa 927,300 kronor, samt att sålunda å detta lån under tiden till och med den 1 oktober 1924 inbetalts sammanlagt något över 1,456,000 kronor, anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret* för egen del följande:

Fullmäktige ville för sin del ansluta sig till det av utredningsmännen framlagda förslaget. Enligt detta skulle staten visserligen av sin redan till betalning förfallna räntefordran efterskänka 203,964 kronor 2 öre, och vidare skulle av de räntor å $4\frac{1}{2}\%$, som upplöpte å kapitalskulden under tiden 2 oktober 1928—1 oktober 1933 och vilka tillsammans utgjorde 288,999 kronor 20 öre, endast erläggas ett belopp av 200,000 kronor, under det att återstoden, uppgående till 88,999 kronor 20 öre, skulle avskrivas. Statens sammanräknade ränteförlust komme alltså att stiga till 292,963 kronor 22 öre. Å andra sidan ville fullmäktige erinra om de betydande inbetalningar, bolaget under den förflutna tiden verkställt och vilka sammanlagt uppginge till något över 1,456,000 kronor. Vidare hade utredningsmännen vitsordat, att bolagets nuvarande styrelse hittills med nit och omtanke handhaft bolagets angelägenheter och att dess strävanden att åstadkomma en förbättring i bolagets ekonomiska ställning även givit positiva resultat. De kommuner, vilka genom aktieteckningar vore intresserade i järnvägen, hade även efter banans öppnande gjort avsevärda uppoffringar för densamma, såväl vid 1913 års rekonstruktion av järnvägsbolaget som ock senare genom inbetalningar å bolagets obligationslån. Enligt fullmäktiges mening borde staten under nu angivna förhållanden ej vägra att lämna bolaget erforderligt stöd, för att detta skulle kunna fortsätta sin verksamhet och fullfölja det arbete på företagets konsolidering, som redan med framgång påbörjats.

Det av utredningsmännen avgivna regleringsförslaget hade fullmäktige emellertid funnit böra förtydligas och fullständigas i vissa avseenden; och finge fullmäktige härom anföra följande.

Utredningsmännen föresloge, att för vart och ett av åren 1929—1933 bolagets till riksgäldskontoret förfallande räntor och öVERRÄNTOR finge anses guldna med ett årligt belopp av 40,000 kronor att inbetalas å dag, som vore stadgad för låneannuiteternas fullgörande. De räntor å statslånet, vilka förfölle till betalning under nämnda femårsperiod, avsåge tiden 2 oktober 1928—1 oktober 1933, och den föreslagna eftergiften i räntelikviden borde således omfatta samma period, efter vars utgång ränta åter borde på vanligt sätt debiteras å statslånet. — Under åren 1924—1928 hade redan ett kapitalbelopp av 83,318 kronor 48 öre förfallit till betalning men ej guldits av bolaget. Under åren 1929—1933 ålåg det bolaget att enligt den för lånet gällande amorteringsplanen till riksgäldskontoret inbetala ytterligare 127,054 kronor 48 öre i avräkning å kapitalskulden. Utredningsmännens förslag förutsatte givetvis — ehuru detta ej uttryckligen nämndes — att bolaget för hela perioden 1925—1933 erhöles befrielse från skyldigheten att verkställa kapitalavbetalning å lånet.

Beträffande inbetalningarna å statslånet efter år 1933 anförde utredningsmännen, att några utfästelser ej torde böra göras, förrän genom riksgäldskontorets försorg förnyad undersökning under nämnda år verkställts rörande bolagets dåvarande ekonomiska ställning och framtidsutsikter. Möjligt vore, att därvid förhållandena komme att visa sig sådana, att en slutlig reglering av bolagets skuldförhållanden lämpligen då kunde göras. Det kunde emellertid enligt fullmäktiges mening ej anses helt uteslutet, att bolagets ekonomi vid berörda tidpunkt vunnit sådan stadga, att en ytterligare reglering av skuldförhållandet visade sig vara obehörlig och att bolaget då ägde förmåga att förränta och amortera sin skuld enligt de från början bestämda villkoren. Fullmäktige ansåge sig med anledning därav böra angiva, huru under nämnda förutsättning bolagets betalningsskyldighet borde ordnas.

Såsom ovan meddelats, avsåge det nu föreliggande regleringsförslaget, att bolaget skulle helt och hållet befrias från skyldigheten att å statslånet verkställa kapitalavbetalning under en period av nio år eller från och med år 1925 till och med år 1933. Den återstående kapitalskulden för lånet, som efter erläggandet av 1924 års annuitet uppgick till 1,284,440 kronor 80 öre, komme alltså att den 1 oktober 1933 kvarstå oförändrad. Från och med tiden där- efter inträdde låntagarens skyldighet att åter gälda ränta å och avbetala nämnda kapitalskuld. Enligt fullmäktiges mening kunde detta lämpligast ske så, att bolaget fortsatte med att årligen erlägga den ursprungligen bestämda annuiteten av 77,275 kronor, vilket belopp skulle erläggas första gången den 1 oktober 1934 och sedermera samma dag varje följande år in- till dess all skuld för lånet, såväl kapital som ränta, den senare beräknad efter $4\frac{1}{2}\%$, blivit gulden samt jämväl anståndsrentan betalats. Lånets amor- teringstid komme därigenom att bliva förlängd med en tid av nio år, och den sista annuitetslikviden, vilken enligt de från början gällande betalnings- villkoren bort verkställas år 1958, komme i stället att äga rum först år 1967.

Den skuldreglering, varom nu vore fråga, avsåge endast det äldre stats- lånet av år 1898 men däremot ej det lån, som år 1913 bildades genom kapi- talisering av de då förfallna beloppen å förstnämnda lån. De av 1913 års riksdag föreskrivna villkoren för sagda kapitalisering borde sålunda allt fram- gent förbliva gällande. Emellertid kunde även den nu förevarande skuld- regleringen komma att medföra en förändring i betalningsvillkoren för 1913 års lån. Skulle det nämligen visa sig, att en ny reglering av bolagets skuld- förhållande till staten ej bleve erforderlig efter den 1 oktober 1933 utan förräntningen och återbetalningen av det äldre lånet då kunde äga rum på sätt fullmäktige härovan ifrågasatt, inverkade detta även på tiden för åter- betalningen av 1913 års lån, vilken enligt nu gällande föreskrifter skulle genom fortsatt annuitetslikvid äga rum omedelbart efter det att det äldre lånet slutbetalts. Under nyss angivna förutsättning borde nämligen terminen för återbetalning av 1913 års lån, liksom fallet vore med det ursprungliga lånet, framflyttas nio år och således taga sin början först under år 1967 i stället för år 1958.

Fullmäktige lämna följande sammanfattning av de villkor och bestämmel- ser, vilka i enlighet med vad fullmäktige anført borde lända till efterrättelse vid den föreslagna skuldregleringen:

1) De räntor och överräntor, vilka för tiden 2 oktober 1924—1 oktober 1928 debiterats å Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags statslån av år 1898, avskrivnas mot det att bolaget senast den 1 juni 1929 till riksgälds- kontoret erlägger ett belopp av 45.000 kronor.

2) Anstånd med likviderandet av de kapitalbelopp, som å 1898 års statslån redan förfallit till betalning under åren 1925—1928 och framdeles förfalla under perioden 1929—1933, medges tillsvidare.

3) Såsom ränta å återstående kapitalskulden för sagda lån skall för tiden 2 oktober 1928—1 oktober 1933 endast debiteras ett belopp av 40,000 kronor årligen, vilket belopp bolaget har att till riksgäldskontoret inbetala den 1 oktober under vart och ett av åren 1929—1933.

4) Såsom villkor för den eftergift i avseende på ränteberäkningen, som omförmäles i mom. 3), gäller, att bolaget ej må av egna medel betala de under åren 1929—1933 förfallande annuiteterna å sina tre obligationslån, med mindre den i samma mom. stadgade räntelikvid till riksgäldskontoret behörigen fullgöres och bolaget därjämte årligen kontant reserverar och till förnyelsefond avsätter ett belopp av minst 34,000 kronor.

5) I händelse ytterligare reglering av bolagets skuldförhållande till staten icke kommer att genomföras senast den 30 september 1934, åligger det bolaget att enligt de grunder, som av fullmäktige i det föregående angivits förränta och återbetala 1898 års statslån samt återbetala 1913 års statslån.

Fullmäktige hemställa, att till riksdagen måtte avlätas proposition om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med utredningsmännens förslag med däri av fullmäktige föreslagna jämkningar och tillägg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt reglering av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten i enlighet med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.

Departements-
chefen.

Av vad i ärendet förekommit framgår, att efter den år 1913 genomförda rekonstruktionen av järnvägsbolaget och regleringen av skulden å statslånet det nya bolaget kunnat under en ganska avsevärd tid fullgöra såväl förräntning som amortering av det ursprungliga statslånet men att detta alltsedan år 1925 icke varit möjligt. Den försämrade ekonomiska ställning, vari bolaget numera befinner sig, är dock icke sådan, att en reglering av bolagets skuld på grund av statslånet är nödvändig för att undvika likvidation. Emellertid är den förfallna men oguldna skulden så pass betydande, att det erkännansvärda arbete på att förbättra företagets ekonomi, som av bolagets nya ledning igångsatts, vid en ytterligare ökning av skulden sannolikt icke kommer att medföra avsedd verkan. Den fortsatta ökningen av den förfallna skulden skulle slutligen kunna leda till att en nedskrivning av skulden till såväl ränta som kapital bleve nödvändig. Därest åter på sätt nu föreslagits bolagets förfallna ränteskuld nedsattes och dess förräntningsplikt under erforderlig tid inskränktes till sådana belopp, som med en god förvaltning beräknas kunna erhållas, synes det icke osannolikt, att bolaget sedermera ånyo skall kunna bli i stånd att helt fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånet. Med hänsyn härtill och då det i betraktande av de uppoffringar, som gjorts av de i företaget intresserade kommunerna, synes skäligt, att staten även nu lämnar sin medverkan till företagets fortsatta verksamhet under mera tryggade ekonomiska betingelser, anser jag mig böra tillstyrka, att bolagets skuldförhållande till staten regleras i enlighet med det framlagda, av fullmäktige i riksgäldskontoret slutligt utformade förslaget.

Därvid torde emellertid böra föreskrivas, att för den händelse bolaget icke kommer att uppfylla de för skuldregleringen uppställda villkor, fullmäktige i riksgäldskontoret skola äga att förklara uppgörelsen förfallen.

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

att Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags skuld till staten på grund av det för anläggning av bolagets järnväg beviljade statslån å 1,545,500 kronor må regleras på sätt och under villkor, som av mig i det föregående förordats.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.
