

Nr 179.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss ändring beträffande säkerheten för statslån till Ämål—Årjängs järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 28 februari 1930.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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 28 februari 1930.

N ä r v a r a n d e:

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

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Den 22 september 1914 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Ämåls station å Bergslagens järnvägar till Årjängs station å en samma dag koncessionerad järnväg mellan Billingsfors och Arvika. Därvid föreskrevs bland annat, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas viss angiven dag samt därefter så bedrivs, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 oktober 1919.

Bihang till riksdagens protokoll 1930. 1 saml. 146 häft. (Nr 179.)

1

Sedan koncessionen å järnvägen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överläts å Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 13 oktober 1916 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 4,365,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån av 3,273,750 kronor ur lånefonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland (den s. k. bibanelånefonden). För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Två tredjedelar av statslånet skulle förräntas och amorteras sålunda,

att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå;

att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöpte under en tid, omfattande högst fyra år från lyftningsdagarna, anstånd med betalningen medgäves på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlades till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

att, så snart ränta, som icke vore att hänföra till anståndsränta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med det datum, som motsvarade det för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skulle inbetalas till staten;

att kapitalavbetalning skulle genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga fyra år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; samt

att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem och en halv procent ränta intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Återstående tredjedelen av statslånet finge åtnjutas räntefritt men skulle amorteras med en annuitet av fem och fyra tiondels procent å ifrågavarande del av försträckningsbeloppet, vilken annuitet dock icke skulle börja erläggas, förrän 60 år förflutit från det någon del av statslånet blivit lyftad; och skulle, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget därå gälda fem och en halv procent ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Järnvägsanläggningen Ämål—Ärjäng 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 in-teckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Med anledning av en av bolaget gjord ansökning om ytterligare statslån fastställde Kungl. Maj:t den 14 december 1923 ny kostnadsberäkning för järnvägsanläggningen att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för det då sökta statslånets belopp, sluta å 7,700,000 kronor samt beviljade för fullbordande av järnvägsanläggningen från bibanelånefonden ytterligare ett statsunderstöd av 2,326,250 kronor. Av detta belopp utgjorde en tredjedel anslag utan återbetalningsskyldighet; återstoden skulle åtnjutas såsom lån på villkor, motsvarande de för förenämnda två tredjedelar av lånet å 3,273,750 kronor föreskrivna, dock att i stället för anstånd med räntas erläggande medgavs räntefrihet för fyra år från lyftningsdagarna.

Sedan Kungl. Maj:t den 11 juli 1924 beviljat bolaget koncession å bibana från Hallanda å järnvägen Åmål—Årjäng till Kättilsbyn, har Kungl. Maj:t dels den 12 april 1929 under visst förbehåll medgivit sådant tillägg till koncessionen å järnvägen Åmål—Årjäng, att hamnspår finge anläggas från nämnda järnvägs station i Åmål till djuphamnen vid Örnäs, dels ock den 19 april 1929 förklarar, att järnvägen Hallanda—Kättilsbyn skulle förenas med järnvägen Åmål—Årjäng med hamnspår till djuphamnen vid Örnäs, i följd varav samtliga anläggningarna skulle anses såsom en järnväg.

Vidare har Kungl. Maj:t efter beslut av riksdagen beviljat bolaget ytterligare statsunderstöd ur bibanelånefonden, nämligen dels den 8 april 1927 å 183,000 kronor för anläggning av nyssnämnda hamnspår och dels den 31 maj 1929 å 175,000 kronor för inköp av rullande materiel, därvid föreskrivits villkor, motsvarande de för statsunderstödet å 2,326,230 kronor den 14 december 1923 föreskrivna, dock att beträffande understödet å 175,000 kronor medgivits räntefrihet endast för åren 1929 och 1930.

För ifrågavarande järnväg hava alltså i statslån och statsunderstöd beviljats tillhopa 5,958,000 kronor.

Med fullgörande av det i koncessionen stadgade villkoret rörande tiden för järnvägsanläggningens fullbordande och öppnande för trafik har på ansökan av bolaget anstånd gång efter annan beviljats, senast genom Kungl. Maj:ts resolution den 19 oktober 1928, då nämnda tidpunkt bestämdes till den 1 januari 1929. Banan öppnades för trafik den 2 december 1928.

I skrivelse den 8 februari 1930 har *Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag* gjort framställning om viss ändring i bestämmelserna rörande säkerheten för bolagets statslån samt därvid anført:

Sedan järnvägen Åmål—Årjäng den 2 december 1928 öppnats för allmän trafik, hade under år 1929 utförts en del kompletterande arbeten, varjämte vid tiden för banans öppnande ännu återstående arbeten och anläggningar å Åmåls bangård påbörjats.

Det visade sig emellertid nu, sedan kostnaderna för vad som ännu återstode att utföra mera tillförlitligt kunde bedömas, att den slutliga kostnaden för järnvägsanläggningen komme att uppgå till omkring 8,000,000 kronor. I denna summa inginge då en del av det i förfallna räntor å lyftat statslån till riksgäldskontoret inbetalade beloppet av 393,068 kronor 46 öre.

Jämlikt bestämmelserna för det första av de båda statslånen hade anstånd med räntas betalande medgivits i fyra år från lyftningsdagarna, med begränsning till två år från dagen för banans öppnande för allmän trafik, och för det senare lånet hade detta anstånd ersatts med räntefrihet under motsvarande tid.

Av olika anledningar, bland annat den genom världskriget vållade starka prisstegringen å materiel och arbete, hade arbetet å järnvägsanläggningen tidvis varit helt nedlagt och därigenom försenats, ett förhållande, som även varit kännetecknande för övriga samtidigt med denna inom landet pågående järnvägsbyggnader.

Såsom en följd härav hade även Kungl. Maj:t funnit skäligt att tid efter annan, sista gången genom resolution av den 19 oktober 1928, medgiva bolaget anstånd i tiden för banans öppnande för allmän trafik, denna gång till den 1 januari 1929.

Genom den sålunda förlängda byggnadstiden hade anståndsrentetiden överskridits och ränta förfallit att betala. Sålunda hade riksgäldskontoret i skri-

velse av den 13 oktober 1923 erinrat, att den 1 oktober 1923 ett räntebelopp av 99,292 kronor 58 öre varit förfallet till betalning. Med anledning därav hade bolaget den 11 december 1923 ingått till Kungl. Maj:t med framställning om anstånd med räntas erläggande intill den dag, då banan enligt Kungl. Maj:ts bestämmande och medgivande slutligen öppnades för allmän trafik.

Sedan Kungl. Maj:t genom resolution av den 22 februari 1924 funnit skäligt avslå denna framställning, hade riksgäldskontoret i skrivelse av den 15 mars 1924 ånyo påmint bolaget om dess skyldighet att snarast inbetala de förfallna räntebeloppen jämte överränta däraf till betalningsdagen. Bolaget hade därigenom blivit försatt i ett tvångsläge och hade som följd härav till riksgäldskontoret inbetalat den 20 mars 1924 ett belopp av 101,712 kronor 79 öre, den 24 oktober 1924 73,016 kronor 75 öre, den 9 oktober 1925 72,838 kronor 92 öre, den 31 oktober 1926 72,750 kronor och den 30 september 1927 72,750 kronor, summa 393,068 kronor 46 öre. År 1928 hade bolagets medel dock så förminskats, att det var omöjligt för detsamma att längre fortsätta med dessa räntebetalningar, så mycket hellre som bolagets möjlighet att fullborda järnvägsanläggningen därmed äventyrades.

Ändamålet med sammanskjutande av bolagets kapital hade varit att därmed utföra anläggningen av Åmål—Årjängs järnväg. Något belopp för räntas betalande i denna utsträckning hade ej intagits i kostnadsförslaget för anläggningen, utan hade avsetts, att trafikmedel efter banans öppnande för trafik här för skulle tagas i anspråk, vilket uppenbarligen även vore anledningen till bestämelsen om anstånd med räntas betalande under viss tid.

Genom en verkställd utredning angående företaget ännu påvilande kostnader, jämförda med bolagets tillgängliga betalningsmedel, visade det sig nu, att ännu ett belopp av 175,000 till 200,000 kronor måste uppbringas. Dess anskaffande på enskild väg eller genom en ökad aktieteckning av de kommuner, som sammanskjutit större delen av bolagets aktiekapital, läte sig ej göra på grund av den ringa folkmängden i kommunerna och därav följande svaga ekonomi. En upplåning av beloppet vore den enda tänkbara utvägen, men härför fordrades möjligheten att kunna ställa en fullt betryggande säkerhet. En sådan måste sökas i bolagets tillgångar, som bestode i järnvägsanläggningen och i den rullande materielen. Enligt de gällande bestämmelserna för statslänens åtnjutande hade bolaget att såsom säkerhet för statslänerna lämna statsverket en första in-teckning i järnvägsanläggningen med vad till densamma hörde. En in-teckning med förmånsrätt närmast efter in-teckningen för dessa lån bjöde ej den säkerhet, att på basis av densamma något lån skulle kunna uppbringas. Kunde däremot en in-teckning lämnas, med förmånsrätt framför varje annan in-teckning, skulle dess belånande säkerligen ej möta något hinder och bolagets svårigheter för kompletterande av sitt byggnadskapital därmed vara lösta. Genom en sådan anordning skulle det tidiga räntebetalandet till riksgäldskontoret medföra den omläggningen i förhållandet mellan statslänemedel och enskilt kapital, att upp till 200,000 kronor enskilt kapital ersatte motsvarande belopp i statslänemedel.

På grund av det anförda har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t måtte efter riksdagens hörande medgiva, att bolaget finge till annan långgivare än staten lämna en in-teckning i bolagets järnvägsanläggningar å 200,000 kronor med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Av sedermera införskaffade handlingar inhämtas, att bolaget grundat sin framställning på följande beräkningar angående behovet av ytterligare medel för slutförande av arbetena å Åmål—Årjängs järnväg jämte hamnspår från Åmål till Örnäs:

Kostnadsförslag
för den 1 januari 1930 återstående arbeten.

	Järnvägen Åmål—Årjäng		Hamnspåret Åmål—Örnäs		Summa kronor
	kronor	kronor	kronor	kronor	
Jordlösen		78,000		12,000	90,000
Terrasseringsarbeten		2,000		73,000	75,000
Banans överbyggnad		—		10,000	10,000
Vägarbeten		1,000		12,000	13,000
Husbyggnader		65,000		—	65,000
Stängsel		—		1,000	1,000
Anslutning till Bergslagernas järnvägars station i Åmål		5,000		—	5,000
Administration m. m.		5,000		8,000	13,000
Summa		156,000		116,000	272,000

Tablå
över företagens ställning den 28 januari 1930.

	Järnvägen Åmål—Årjäng		Hamnspåret Åmål—Örnäs		Summa kronor
	kronor	kronor	kronor	kronor	
Beräknade den 1 januari 1930 återstående bygg- nadskostnader enligt förenämnda kostnadsförslag		156,000		116,000	272,000
<i>Skulder:</i>					
Enligt checkräkning i Värmlands enskilda bank . .	300,000		—		
Enligt reverslån i samma bank	50,000		—		
Enligt accepter	19,558		8,370		
Enligt inneliggande räkningar	11,661	381,219	2,802	11,172	392,391
Summa		597,219		127,172	664,391
<i>Tillgångar:</i>					
Innestående i riksgäldskontoret	378,334		12,200		
» » statskontoret	25,000		—		
Åmåls stads aktieteckning jämte ett års ränta och stämpelavgift	26,750		10,700		
Utestående fordringar m. m.	16,793		6,333		
Beräknad försäljning av massa till hamnplanet . .	—		15,000		
Utbetalta förskottsavlöningar	—		2,150		
I kassan	978	442,855	—	46,383	489,238
Brist		94,364		80,789	175,153
Summa		597,219		127,172	664,391

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 20 februari 1930 an-
fört:

I riksgäldskontoret inestode för närvarande ett belopp av sammanlagt 398,801 kronor av bolaget beviljade statslån och statsunderstöd. För utbetalning av detta belopp erfordrades bland annat, att bolaget till säkerhet för statslånet å 3,273,750 kronor och för de andelar av nyss omfördälda statsunderstöd, som utgjorde lån, till riksgäldskontoret avlämnade inteckning, gällande med bästa förmånsrätt i den järnvägsenhet, som jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 19 april 1929 bildats genom sammanslagning av järnvägarna Åmål—Årjäng och Hallanda—Kättilsbyn samt hamnspåret Åmål—Örnäs-viken. — Härjämte finge erinras, att i gällande bestämmelser angående bibanefonden stadgat villkor rörande skyldighet för låntagaren att anskaffa visst eget anläggningskapital eftergivits vad beträffade statsunderstödet å 175,000 kronor för inköp av rullande materiel.

Enligt vad i bolagets ansökning uppgivits, vore det för bolaget icke möjligt att på enskild väg eller genom ökad aktieteckning av de av järnvägen berörda kommunerna anskaffa de medel, varom nu vore fråga. Därest det erforderliga beloppet ej skulle kunna uppbringas, torde bolaget komma att träda i likvidation, i vilket fall riksgäldskontoret säkerligen bleve nödsakat att för statsverkets räkning förvärva järnvägen. Vid sådant förhållande borde staten enligt fullmäktiges mening ej undandraga sig att nu lämna bolaget erforderlig hjälp för järnvägsanläggningens fullbordande. I detta sammanhang kunde framhållas, att bolaget, på sätt i ansökningen uppgäves, innan järnvägen öppnats för trafik, till riksgäldskontoret såsom likvid för förfallna räntor inbetalat nära 400,000 kronor, vilket belopp eljest skulle kunnat disponeras för järnvägens färdigställande.

Vid övervägande av den föreliggande frågan hade fullmäktige ej kunnat undgå att hysa vissa betänkligheter beträffande lämpligheten av att genom ett bifall till den föreliggande framställningen bryta den i riksdagens bestämmelser angående understöd från såväl allmänna järnvägslånefonden som bibanelånefonden fastslagna principen, att säkerheten för till järnvägsbolag utlämnade lån från berörda fonder alltid skall utgöras av inteckning i respektive järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran. Denna princip hade hittills eftergivits endast i ett fåtal fall, då i samband med reglering av vissa järnvägsbolags skuldförhållande till staten av olika anledningar befunnits nödvändigt att låta vederbörande bolag disponera över inteckningar med bättre förmånsrätt än statens. Att en sådan rätt medgivits ett järnvägsbolag i och för anskaffande av felande medel till järnvägsanläggningens fullbordande hade däremot ej i något fall förekommit.

Med hänsyn till vad sålunda anförts vore det enligt fullmäktiges mening från statens synpunkt att föredraga att lämna bolaget den erforderliga hjälpen genom beviljande av ett statsunderstöd å högst 200,000 kronor att utgå från bibanelånefonden. Denna lösning vore givetvis även för järnvägsbolaget förmånligare än den av bolaget föreslagna, i det att en tredjedel av understödsbeloppet komme att tillhandahållas utan återbetalningsskyldighet och räntan å återstående två tredjedelar skulle utgå med endast 5 procent.

Till bibanelånefonden, som enligt 1920 års riksdags beslut skulle utgöra 24,000,000 kronor, hade hittills anvisats tillhoppa 19,725,000 kronor, vilket belopp till fullo disponerats såsom statslån eller statsunderstöd åt bland andra Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag. Ett ytterligare understöd till bolaget skulle således nödvändiggöra, att ett anslag till fonden å motsvarande belopp uppfördes å riksstaten för budgetåret 1930/1931. Detta anslag borde, i likhet med anslaget till det statsunderstöd, som år 1929 beviljades bolaget för in-

köp av rullande materiel, anvisas att utgå av andra statsinkomster än låne-medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 24 februari 1930 tillstyrkt fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag om ytterligare statsunderstöd åt bolaget.

På grund av bland annat de svårigheter, som kristiden medförde, har byggnadstiden för Åmål—Årjängs järnväg kommit att förlängas så, att den ursprungligen medgivna tiden för anstånd med räntans erläggande av fyra år från lyftningsdagarna beträffande de tidigast lyftade lånebeloppen utlupit och bolaget nödgats erlagga förfallna räntebelopp, innan banan öppnats för trafik. Visserligen har bolaget kunnat tillgodogöra sig räntor å lyftade låne- och understödsbelopp för tiden från beloppens lyftande till dess desamma tagits i anspråk, men å andra sidan har kostnaden för järnvägens färdigställande kommit att överstiga vad som beräknats och lagts till grund vid låne- och understödsbeloppens beviljande. Vid sådant förhållande och då bolaget icke haft att tillgå några trafikinkomster, hava för dessa ränteutgifters bestridande måst anlitas medel, som varit avsedda för järnvägsanläggningens färdigställande. Följden härav har blivit, att bolaget nu saknar medel att slutföra återstående arbeten. Det torde knappast vara bolaget möjligt att för sådant ändamål på enskild väg uppbringa erforderligt belopp vare sig utan återbetalningsskyldighet eller såsom lån mot inteckning med förmånsrätt efter statslånen. Man kan därför befara, att bolaget måste träda i likvidation och staten bliva nödsakad att övertaga järnvägen. Då det givetvis är angeläget att undvika att saken kommer i ett sådant läge, synas skäl föreligga för att staten träder hjälpsamt emellan.

I sådant hänseende har ifrågasatts antingen att låta bolaget förfoga över inteckningar i bolagets järnväg med förmånsrätt framför statslånen för erhållande av nytt enskilt lån å högst 200,000 kronor eller ock att bevilja bolaget ett ytterligare understöd å nämnda belopp ur bibanelånefonden. Även om vissa skäl kunna tala för att välja den sistnämnda lösningen, måste det dock vara av intresse för staten att icke behöva i järnvägsföretaget nedlägga ytterligare kapital utöver de avsevärda belopp, som hittills investerats i detsamma. Redan av denna anledning synes mig det förstnämnda förslaget, vilket bolaget för sin del framfört, vara att föredraga. Visserligen läser det icke hava förekommit, att det medgivits järnvägsbolag rätt att i och för anskaffande av felande medel till järnvägsanläggningens fullbordande förfoga över inteckningar med bättre förmånsrätt än statens. Med hänsyn till i detta fall åberopade, särskilda förhållanden beträffande gjorda ränteinbetalningar och då byggandet av enskilda järnvägar i landet synes vara praktiskt taget avslutat, torde det emellertid icke behöva befaras, att ett bifall till bolagets framställning skall bli av prejudicerande innebörd. Härtill kommer slutligen, att förevarande ärende inkommit efter statsverkspropositionens avlåtande, vadan något anslag för avsättning till bibanelånefonden för beredande av ytterligare statsunderstöd åt bolaget icke beräknats i riksstatsförslaget för nästa budgetår. Av sålunda anförda

Departementschefen.

skäl anser jag mig böra tillstyrka, att bolaget må såsom säkerhet för ett nytt lån å högst 200,000 kronor förfoga över in-teckningar å tillhopa högst samma belopp i bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran, i följd varav staten till säkerhet för sin fordran skulle erhålla in-teckningar liggande närmast efter det nya lånet. Såsom villkor torde därvid böra uppställas, att det nya lånet skall vara av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret samt att bolaget skall vara skyldigt att, i den mån ifrågavarande in-teckningar å högst 200,000 kronor genom avbetalning av skulden frigöras, ställa hypoteket till riksgäldskontorets förfogande såsom ytterligare säkerhet för till bolaget utlämnade statslån.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att Åmål—Ärjängs järnvägsaktiebolag må på av mig i det föregående förordade villkor såsom säkerhet för nytt lån å högst 200,000 kronor använda in-teckningar å tillhopa högst nämnda belopp i bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen 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.