

Nr 166.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten m. m.; given Stockholms slott den 24 februari 1933.

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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Till prövning föreligger ett av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagt förslag till reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Den 29 april 1892 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 0.891 meters spårvidd från Uddevalla till sjön Lelången i Älvsborgs län, vilken koncession innehaves av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag. För utförande av järnvägsanläggningen, som med slutstation i Bengtsfors har en längd av 89 kilometer, beviljade Kungl. Maj:t den 3 juni 1892 bolaget ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,247,000 kronor. Kostnaden för anläggningen hade be-

räknats till 2,495,000 kronor. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 januari 1895.

För statslånet stadgades, bland andra, 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 1 oktober 1896, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen 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 gottgjort, 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 1 oktober 1899 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 sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Uddevalla—Lelången 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 utbetalades i sin helhet till bolaget åren 1895 och 1896.

Sedermera medgav 1897 års riksdag (skrivelse nr 56), att den ränta, som enligt gällande föreskrifter borde till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skulle å alla dylika lån beräknas efter fem procent för år.

Enär bolaget, som till och med år 1913 kunnat helt fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet, under vissa av de därpå följande åren icke förmått verkställa vederbörliga inbetalningar, ökades bolagets skuld till staten successivt så att den vid utgången av år 1924 utgjorde 1,622,490 kronor 97 öre, varav tillhoppa 567,182 kronor 2 öre förfallet belopp.

Sedan bolaget med anledning därav gjort framställning om reglering av dess skuldförhållande till staten samt proposition i ämnet (nr 72, punkt 3) avlåtits till 1925 års riksdag, medgav riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag följande skuldreglering. Beloppet av statens fordran med till dåvarde reducerad anståndsrenta, 1,556,520 kronor 10 öre, uppdelades i tre särskilda lån å respektive 978,764 kronor 91 öre, 268,235 kronor 9 öre och 309,520 kronor 10 öre jämte ränta av 4.5 procent å förstnämnda lån och 5 procent på de båda andra lånen. Till säkerhet för de två förstnämnda lånen innehar riksgäldskontoret inteckning i järnvägen med bästa förmånsrätt. För det tredje lånet utgöres säkerheten av inteckning, till förmånsrätten liggande närmast efter nyssnämnda inteckning samt fem inteckningar å tillhoppa 250,000 kronor, utgörande hypotek för ett lån hos Enskilda järnvägars pensionskassa, för vilket dessutom Uddevalla stad ingått borgen.

De annuiteter, bolaget haft att erlægga å de tre nybildade lånen, uppgå till sammanlagt 84,052 kronor 9 öre. Sedan bolaget under åren 1925—1927 inbetalat tillhoppa 171,422 kronor 35 öre, har vidare inbetalning å låneskulden icke verkställt. Till följd härav hade statens fordran hos bolaget vid utgången av år 1932 stigit till 2,021,515 kronor 92 öre. Under förutsättning, att någon inbetalning ej göres under tiden till och med den 30 juni 1933, kommer totala skuldbeloppet att då utgöra 2,068,646 kronor 98 öre.

Sistnämnda belopp fördelar sig på de skilda lånen på sätt framgår av följande av riksgäldskontoret meddelade sammanställning.

	Icke förfallen skuld		Förfallen skuld		Summa	
	Kronor		Kronor		Kronor	
<i>Lån nr 1.</i>						
Kapital	896,137	40	64,613	33	960,750	73
Ränta	20,163	09	252,506	53	272,669	62
Överränta	—	—	47,567	98	47,567	98
	916,300	49	364,687	84	1,280,988	33
<i>Lån nr 2.</i>						
Kapital	257,989	50	8,046	07	266,035	57
Ränta	6,449	74	78,862	07	85,311	81
Överränta	—	—	14,339	85	14,339	85
	264,439	24	101,247	99	365,687	23
<i>Lån nr 3.</i>						
Kapital	297,697	50	9,284	53	306,982	03
Ränta	7,442	44	91,000	01	98,442	45
Överränta	—	—	16,546	94	16,546	94
	305,139	94	116,831	48	421,971	42
Summa kronor	1,485,879	67	582,767	31	2,068,646	98

Beträffande järnvägens driftresultat under åren efter 1925 lämna följande av de jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 december 1932 tillkallade utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge meddelade uppgifter en översikt; att märka är, att i utgiftssummorna här icke inräknats avsättning till förnyelsefond.

Å r	Inkomster av järnvägsrörelsen	Utgifter för järnvägsrörelsen	Driftöverskott (+) eller driftunderskott (—) av järnvägsrörelsen
	Kronor	Kronor	Kronor
1926	795,773	683,898	+ 111,875
1927	692,673	631,028	+ 61,645
1928	626,277	605,229	+ 21,048
1929	642,910	603,260	+ 39,650
1930	569,135	600,097	— 30,962
1931	599,888	577,299	+ 22,589
1932	¹ 456 644	489,141	— 32,497

¹ Konflikten i pappersmasseindustrien har ogynnsamt påverkat resultatet.

I skrivelse den 3 januari 1933 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* framlagt förslag till förnyad reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Efter att inledningsvis hava erinrat om vad som hittills förekommit med avseende å bolagets statslån, lämna fullmäktige en redogörelse för de åtgärder, som fullmäktige på grund av föreliggande förhållanden under senare år vidtagit. Här om anföra fullmäktige i huvudsak följande:

Efter uppdrag av fullmäktiges deputerade verkställde dåvarande byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund under hösten 1930 en trafikteknisk undersökning och avgav den 15 november samma år en promemoria över undersökningens resultat. Englund anförde däri, bland annat, att sedan tillkomsten av Dal—Västra Värmlands järnväg (Mellerud—Arvika) en fortgående minskning i trafikrörelsen å Uddevalla—Lelångens järnväg kunnat förmärkas, något som särskilt gällde de fyra nordligaste stationerna vid banan. Visserligen hade vid ifrågasatt järnväg liksom vid alla övriga järnvägar nettobehållningen rönt en stor inverkan av den konkurrerande bil- och busstrafiken, men banans sjunkande inkomster torde i hög grad vara föranledda av tillkomsten av den genom statsanslag byggda Dal—Västra Värmlands järnväg. Av banans driftresultat framginge att, även om den allra största sparsamhet iakttagits och fortfarande iakttoges vid banan, utgifterna icke kunde stå i sådan förhållandevis låg proportion till inkomsterna, att någon räntebetalning kunde ifrågasättas, då banan behöfde de få överskottsmedlen för underhåll av bana, husbyggnader och rullande materiel. I promemorian föreslogos emellertid vissa åtgärder, vilka skulle kunna leda till besparingar, dock endast med relativt obetydliga belopp.

Sedan den av byråchefen Englund verkställda utredningen delgivits järnvägsbolaget för yttrande, meddelade bolagets styrelse i skrivelse den 27 november 1930, att styrelsen icke hade något att erinra mot vad som däri anförts och att styrelsen givetvis komme att genomföra de besparingar, som däri påvisats. Dessutom ville styrelsen meddela, att järnvägsförvaltningen vid de i Stockholm då pågående avlöningsförhandlingarna yrkat på nedflyttning i lägre bangrupp.

Vid föredragning av berörda skrivelse utsågo fullmäktige riksgäldssekretären J. Hägglund och byråchefen S. Norrman — vilka redan i januari 1930 erhållit uppdrag att verkställa undersökning av järnvägsbolagets förvaltning och ekonomiska ställning — att vid ifrågasatta förhandlingar med Uddevalla stad företräda riksgäldskontoret. Riksgäldskontorets båda ombud upptogo i anledning därav underhandlingar med representanter för staden och järnvägsbolaget samt avlämnade därefter en den 27 februari 1931 dagtecknad promemoria, som innehåller uppgifter om bolagets ekonomiska ställning ävensom en redogörelse för de förhandlingar, som ägt rum i syfte att ernå en uppgörelse beträffande bolagets skuld till staten. Något resultat av dessa förhandlingar hade emellertid ej kunnat vinnas. Hägglund och Norrman hade föreslagit, att intressenter i företaget, i främsta rummet Uddevalla stad, skulle åtaga sig borgensansvarighet för ett belopp av 400,000 kronor av bolagets skuld. Representanterna för staden hade däremot såsom villkor för en blivande uppgörelse påyrkat, att dess borgen skulle begränsas till 100,000 kronor. Då denna summa ej stod i rimlig proportion vare sig till järnvägens affärsvärde eller till det belopp, som kunde erhållas vid en eventuell realisation av dess tillhörigheter, ansågs detta villkor å riksgäldskontorets sida vara oantagligt, i följd varav förhandlingarna avbrötos.

I det läge, vari frågan sålunda kommit, ansågo fullmäktige sig böra inhämta yttrande av järnvägsstyrelsen, huruvida intresse föreläge från statens järnvägars sida att övertaga Uddevalla—Lelångens järnväg. Järnvägs-

styrelsen avgav yttrande den 16 maj 1931 och förklarade däri, att styrelsen visserligen vore beredd att övertaga förvaltningen av järnvägen, därest densamma för statens räkning inköptes på exekutiv auktion, men uttalade dock som sin uppfattning, att bättre konjunkturer med sannolikt åtföljande förbättring av järnvägens ekonomiska läge borde avvaktas, innan riksgäldskontoret emot järnvägsbolaget vidtog åtgärder med mera vittgående konsekvenser.

Den 28 maj 1931 uppdrogo fullmäktige åt byråchefen Norrman att verkställa undersökning rörande transporttaxorna å Uddevalla—Lelångens järnväg samt därefter för fullmäktige framlägga de förslag, vartill undersökningen kunde föranleda. I anledning härav inkom Norrman i oktober 1932 med en skriftlig redogörelse för berörda undersökning. Några förändringar av större betydelse i de vid järnvägen tillämpade taxorna ifrågasattes ej i denna utredning.

Sedan under sommaren 1932 nya förhandlingar inletts med Uddevalla stad angående dess borgen vid en eventuell reglering av järnvägsbolagets skuld till staten, hade riksgäldskontorets ombud vid förhandlingarna såsom resultat av desamma framlagt en promemoria, innehållande utkast till uppgörelse i berörda avseende. Detta utkast är av följande lydelse:

Kungl. Maj:t medgiver, att av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags kapital- och ränteskulder på grund av ur allmänna järnvägslånefonden beviljade statslån må, räknat från och med den 1 juli 1933, bildas nya lån å sammanlagt 600,000 kronor samt återstående del avskrivs, ävensom att järnvägsbolaget skall vara befriat från erläggande av ränta för hela lånebeloppet under två år, för 400,000 kronor under fyra år och för 200,000 kronor under 12 år.

För åtnjutande av dessa förmåner stadgar Kungl. Maj:t följande villkor och bestämmelser:

1. Berörda lån uppdelas på tre, vart och ett lydande å 200,000 kronor, å vilka lån annuiteter skola till riksgäldskontoret första gången inbetalas

beträffande lån nr 1	den 30 juni 1936,				
»	»	»	2	»	»
»	»	»	3	»	»
					1938 och
					1946

och sedermera samma dag varje år, intill dess respektive lån blivit tillfullo betalda.

2. Annuiteterna å berörda lån beräknas

för lån nr 1 och 2	till 5.1 procent och
»	»
»	»
»	3
	» 5.4
	»

av vilka annuiteter först gottgöres ränta efter 4¹/₂ procent å ogulden kapital-skuld och återstoden utgör avbetalning därå.

3. Därest till betalning förfallet annuitetsbelopp icke erlägges i föreskriven ordning, skall bolaget därå gälda 5 procents ränta, intill dess samma belopp behörigen inbetalts.

4. Till säkerhet för de nya lånen skall bolaget till riksgäldskontoret avlämna *dels* inteckningar i bolagets järnväg, med förmånsrätt näst efter en med första förmånsrätt gällande inteckning å 100,000 kronor jämte ränta, över vilken inteckning bolaget må äga självt förfoga, *dels ock* borgen av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret.

5. Svenska staten är berättigad inlösa bolagets järnväg för en summa av 600,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning, dock att bolaget skall vara berättigat kräva, att järnvägen inlöses efter dess affärsvärde.

Detta skall i så fall beräknas till ett belopp, svarande mot

dels tjugu gånger medeltalet per år av den nettoinkomst, som järnvägsdriften å banan under den tioårsperiod, som närmast föregått det räkenskapsår, under vilket yrkande om inlösen framställdes, lämnat för de räkenskapsår, som kvarstå, sedan de två i avseende å nettoinkomsten bästa och de två i samma avseende sämsta åren i perioden frånräknats,

dels ock på senaste fem räkenskapsår jämte löpande år kommande kostnad för nyanläggningar och nyanskaffningar, som öka järnvägens anläggningsvärde och som icke hunnit bidra till större ökning av nettoinkomsten under nyss nämnda tid.

Med nettoinkomst förstås härvid driftöverskott av bolagets egen järnvägsrörelse, minskad med avsättning till förnyelsefond, vare sig densamma i bokföringen utförts eller förts inom linjen, allt enligt av Kungl. Maj:t föreskriven bokföring.

Med avseende å detta utkast och däri av fortsatta underhandlingar föranledda ändringar anföra fullmäktige i riksgäldskontoret i fortsättningen av sin skrivelse:

Att annuitetslikviden å lånet nr 3 skulle taga sin början först år 1946 berodde därpå, att järnvägsbolagets förut omfördälda lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa bleve slutbetalt under år 1945.

Riksgäldsfullmäktige funno ej anledning till erinran mot det i utkastet innefattade förslaget. Däremot ansågo stadsfullmäktige i Uddevalla sig ej kunna antaga förslaget oförändrat, och i anledning därav anordnades den 20 november 1932 ett sammanträde i riksgäldskontoret, vari deltog riksgäldsfullmäktiges deputerade samt representanter för järnvägsstyrelsen, Uddevalla stad och järnvägsbolaget. Då därvid från stadens sida framhölls, att ingen utsikt förefunnos för att stadsfullmäktige skulle åtaga sig garanti för större belopp än 400,000 kronor, funno sig fullmäktiges deputerade efter långvariga överläggningar nödsakade att frångå kravet på stadens borgen för det tredje lånet å 200,000 kronor.

Ytterligare medgivanden hava sedermera måst göras å riksgäldskontorets sida. På hemställan av stadens representanter hava nämligen deputerade ansett sig kunna tillstyrka, att tidpunkten för annuitetslikvidernas påbörjande skulle, vad beträffar samtliga lånen, framflyttas två år och att annuiteterna å lånen sålunda skulle erläggas första gången den 30 juni 1938, 1940 respektive 1948. Deputerade ansågo berörda eftergift kunna försvaras med det alltmer försämrade läget för järnvägarna i allmänhet och de till följd därav alltmer minskade utsikterna för staten att, om uppgörelse ej komme till stånd, för framtiden erhålla några inbetalningar från järnvägsbolaget.

Ärendet behandlades den 29 november 1932 av stadsfullmäktige i Uddevalla, vilka då beslöto antaga berörda förslag, sådant detsamma förelåg efter vidtagandet av nyssnämnda jämkningar. Vid beslutet fästades dock ytterligare villkor, innebärande dels att, därest staten komme att begagna sig av rätten till inlösen av järnvägen, staten därvid skulle taga all den hänsyn, som vore möjlig, till den hos järnvägen vid sådan tidpunkt anställda personalen, dels ock att sådana anordningar vore träffade, att staden vore tillförsäkrad ett avgörande inflytande i järnvägsbolaget. Slutligen uppställdes såsom villkor för stadens åtaganden, att Kungl. Maj:t beviljade staden rätt att teckna borgen såväl för de två statslånen å tillsammans 400,000 kronor som ock för ett kassaförslagslån å 100,000 kronor, som eventuellt komme att upptagas mot säkerhet av botteninteckning i järnvägen å samma belopp.

Riksgäldsfullmäktige meddela härefter, att *Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag* i en till Kungl. Maj:t ställd, till riksgäldskontoret ingiven skrivelse den 27 december 1932 anhållit, att bolagets kapital- och ränteskuld på grund av ifrågavarande statslån måtte nedskrivas i enlighet med vad här i det föregående angivits.

Med överlämnande av denna ansökning anföra *riksgäldsfullmäktige* i fortsättningen följande:

De utredningar, som på föranstaltande av fullmäktige blivit verkställda, utvisa, att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning under de senare åren alltmer försämrats. Driftöverskottet, som år 1926 utgjorde 111,875 kronor 75 öre, har år 1931 nedgått till 22,588 kronor 39 öre, under det att driftkostnaderna ej hava kunnat nedbringas i en mot inkomstminskningen svarande grad. Orsakerna till detta ogynnsamma förhållande äro givetvis flera och av olika art. Liksom de allra flesta av landets enskilda järnvägar lider denna järnväg under trycket av den alltmer tilltagande konkurrensen från motortrafiken. En annan orsak till det försämrade driftresultatet har varit, att en ej ringa trafik under de senare åren avletts från Uddevalla—Lelångens till Dal—Västra Värmlands järnväg. Sistnämnda bana har till största delen byggts med statsmedel, och staten har alltså genom sina egna åtgärder indirekt bidragit till att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags ekonomi försvagats. — Under tiden efter 1925 års skuldreglering har bolagets skuldbörda år för år stigit. Ökningen faller nästan helt och hållet på skulden för statslånen; denna utgjorde nämligen den 31 december 1926 1,577,820 kronor 42 öre och samma dag år 1931 1,930,910 kronor 37 öre. Bolagets enskilda gäld utvisar däremot endast en mindre ökning. Densamma uppgick nämligen vid nyssnämnda tidpunkter till 359,203 kronor 50 öre respektive 368,687 kronor 79 öre.

Beaktas bör, att järnvägsstyrelsens i det föregående omnämnda yttrande avgivits under den förutsättningen, att någon för staten förmånligare reglering av bolagets skuld än den då erbjudna — med borgen av Uddevalla stad för endast 100,000 kronor — icke kunde åvägbringas. Härjämte vilja fullmäktige erinra, att under senare år ett stort antal skuldregleringar beträffande järnvägslån, innebärande betydande förluster för staten, blivit genomförda, och att staten därigenom möjliggjort respektive järnvägars kvarblivande under enskild förvaltning.

Det nu framlagda regleringsförslaget, sådant det föreligger efter däri vidtagna jämkningar, innebär visserligen långt gående medgivanden från statens sida. Av det sammanräknade skuldbeloppet, vilket kommer att den 30 juni 1933 uppgå till 2,068,646 kronor 98 öre, skulle 1,468,646 kronor 98 öre helt och hållet avskrivas. Därtill kommer, att skyldigheten att förränta och amortera de tre nybildade länen skulle inträda först efter förloppet av respektive fyra, sex och fjorton år. Fullmäktige anse sig det oaktat böra tillstyrka, att förslaget lägges till grund för en uppgörelse mellan staten och järnvägsbolaget. Därest så sker, kan staten påräkna att efter ett antal år åtminstone erhålla någon avkastning å sitt i järnvägen nedlagda kapital, vilket eljest i betraktande av det alltmer försämrade läget för järnvägarna i allmänhet måste betraktas såsom synnerligen ovisst. Erinras må ock om de uppoffringar, Uddevalla stad gjort för ifrågavarande järnväg. För dess anläggning har staden tecknat aktier i järnvägsbolaget å 400,000 kronor och sedermera iklätt sig borgensansvar för det förut omfördälda, av bolaget hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa upptagna lånet å 250,000 kronor. Enligt järnvägsbolagets styrelseberättelse för år 1931 häftade bolaget vid nämnda års slut i skuld till Uddevalla stadskassa med ett belopp av 61,037 kronor 69 öre, och uteslutet är ej, att staden fram-

deles måste tillhandahålla bolaget erforderliga medel för trafikens uppehållande. Dessutom har staden nu senast förklarat sig villig att ingå borgen för två av de nya statslånen å sammanlagt 400,000 kronor. — Vid tre tidigare skuldregleringar (Klintehamn—Roma, Eksjö—Österbymo och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag) hava även vissa landskommuner, vilka nämnda bolags järnvägar beröra, deltagit i garantin för de nedskrivna statslånen. En hänvändelse till de landskommuner, vilka äro belägna inom nu ifrågavarande järnvägs trafikområde, att de jämte staden Uddevalla skulle deltaga i garantin för järnvägsbolagets skuld till staten, har på förhand ansetts icke komma att leda till något resultat, och staden har ensam måst bära borgensansvaret för berörda skuld.

Med avseende å villkoren för låneregleringen anföra riksgäldsfullmäktige vidare:

I gällande föreskrifter angående utlåning från allmänna järnvägslånefonden stadgas, att staten skall till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla in-teckning med förmånsrätt framför varje annan fordran i den järnväg, för vars anläggning statslån beviljats. Det nu föreliggande förslaget innebär en avvikelse från berörda regel, i det att staten för de genom skuldregleringen uppkommande lånen skulle erhålla in-teckning med förmånsrätt närmast efter en in-teckning å 100,000 kronor, över vilken järnvägsbolaget skulle äga att självt förfoga för erhållande av erforderligt kassaförlag. I avseende härå vilja fullmäktige erinra, att liknande anordningar träffats i samband med ett flertal av de under senare tid jämlikt riksdagens medgivande verkställda regleringarna av järnvägslån, utlämnade av riksgäldskontoret.

Beträffande villkoren för en eventuell statsinlösen av Uddevalla—Lelångens järnväg har någon meningsskiljaktighet ej varit rådande mellan riksgäldskontorets och Uddevalla stads förhandlingsdelegerade. Då de nya bestämmelserna innebära en i jämförelse med tidigare gällande stadganden avsevärd fördel för staten, hava fullmäktige ej heller funnit något att erinra mot förslaget i detta avseende.

I samband med beslutet om borgen för 400,000 kronor av den efter regleringen kvarstående skulden för järnvägsbolagets statslån hava stadsfullmäktige i Uddevalla förklarat sig förutsätta, att stadens drätselkammare vid den kommande slutliga uppgörelsen med riksgäldskontoret påyrkade, att staten, vid ett eventuellt begagnande av sin rätt till inlösen av järnvägen, toge all den hänsyn, som vore möjlig, till den hos järnvägen vid sådan tidpunkt anställda personalen. Vad beträffar denna fråga, som av stadens delegerade framförts vid förhandlingarna med riksgäldskontoret, har från riksgäldskontorets sida givetvis ej kunnat göras någon utfästelse utan endast uttalats, att personalens intressen vid ett eventuellt förstatligande av järnvägen säkerligen komme att vederbör-ligen beaktas.

Uddevalla stad har slutligen för sitt borgensåtagande uppställt såsom villkor, att staden vore tillförsäkrad ett avgörande inflytande i Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag. Enligt vad stadens drätselkammare upplyst i sitt till stadsfullmäktige avgivna memorial av den 4 november 1932, skulle för ernående av detta syfte erfordras såväl viss ändring i bolagsordningen som jämväl en kompletterande anordning i form av viss sammanslutning mellan aktieägare, och hade drätselkammaren funnit, att goda utsikter förefunnes för genomförandet av dessa åtgärder. Rörande detta villkor anse sig riksgäldsfullmäktige endast bära framhålla angelägenheten av att de ifrågasatta åtgärderna vidtagas utan onödigt dröjsmål.

Med återopande av det anförda hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition om reglering av Uddevalla—Lelångens

järnvägsaktiebolags skuld till staten enligt de grunder, som preliminärt avtalats mellan fullmäktiges deputerade, järnvägsbolaget och Uddevalla stad.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 30 januari 1933 tillstyrkt det av fullmäktige i riksgäldskontoret sålunda framställda förslaget.

I utlåtande den 22 februari 1933 hava utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge till en början beträffande innebörden av det i ärendet framlagda förslaget anfört följande:

Utredningsmännen hava givetvis icke kunnat undgå att starkt uppmärksamma de för staten betydande ekonomiska uppoffringar och i avseende på säkerheten för de nya länen hårda villkor, som innefattas i den mellan riksgäldskontoret å ena sidan samt Uddevalla stad och järnvägsaktiebolaget å andra sidan träffade preliminära överenskommelsen.

Enligt det vid Uddevalla stadsfullmäktiges förhandlingar den 29 november 1932 antagna förslaget, sådant det förelåg efter jämkningar i riksgäldskontorets utkast till uppgörelse av den 20 juli 1932, innebärande ytterligare förskjutning framåt i tiden med avseende å amorterings- och förräntningsterminer för såväl de båda reverslånen å vardera 200,000 kronor som inteckningslånet å 200,000 kronor, skulle i realiteten den träffade överenskommelsen om reglering och avskrivning av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till allmänna järnväglånefonden innebära

att staten av sin fordran per den 30 juni 1933, 2,068,647 kronor, måste avskrivna ett belopp av 1,468,647 kronor, samt

att vidare genom framskjutandet av förräntningsterminerna skulle efterskänkas, med en räntesats av 4.5 procent:

	Kronor.
ränta å 200,000 kronor under fyra år med	36,000
» » 200,000 kronor under sex år med	54,000
» » 200,000 kronor under fjorton år med	126,000

Ifråga om säkerheten för de nya länen innefatta bestämmelserna, att statens inteckningar i bolagets järnväg hava förmånsrätt först näst efter en ny med bästa förmånsrätt införd inteckning å 100,000 kronor med underborgen av Uddevalla stad, över vilken bolaget skulle äga att förfoga. Den av Uddevalla stad tecknade borgen avser vidare endast två av de tre inteckningarna å 200,000 kronor. Staten skulle sålunda erhålla en med 100,000 kronor försvagad förmånsrätt för kvarvarande inteckningar å 600,000 kronor, men av dessa statens nya inteckningar skulle de två första å sammanlagt 400,000 kronor förstärkas genom borgen av Uddevalla stad, varemot för återstående 200,000 kronor icke vunnits någon dylik tilläggsäkerhet.

Sagda nya botteninteckning å 100,000 kronor, över vilken bolaget skulle äga att förfoga, är enligt vad som anges i handlingarna avsedd att — med underborgen av Uddevalla stad — användas för erhållande av kassaförlagslån. Utredningsmännen hava icke kunnat få några preciserade uppgifter om innebörden av denna punkt i den preliminära överenskommelsen men anse sig icke böra motsätta sig densamma med hänsyn till hela frågans avancerade läge. Det synes dock utredningsmännen påkallat att tillse, att den på detta sätt möjliggjorda krediten av bolaget utnyttjas för sådana angelägna förbättringar av järnvägens tekniska utrustning, vilka äro ägnade att förbilliga dess driftskostnader.

Utredningsmännen framhålla vidare, att det under den långa mellantid, som enligt överenskommelsen skulle förflyta, innan några annuiteter å statens redu-

cerade fordringar skulle komma att utgå, syntes vara erforderligt att tillse, att statens rätt bleve behörigen tillvaratagen. En sådan tillsyn syntes lämpligen böra utövas av kronans ombud i järnvägsbolagets styrelse. Ombudets uppgift i detta hänseende kunde eventuellt föranleda ett tillägg i instruktionen för honom.

Utredningsmännen hava även undersökt förutsättningarna för järnvägsföretagets rekonstruktion med hänsyn till dess beräknliga avkastning i förhållande till driftkostnaderna. De hava därvid kommit till det resultatet, att trafiken å järnvägen under nuvarande tryckta konjunkturen, med den trafikapparatur varöfver den för närvarande förfogade, icke kunde antagas giva en sådan inkomst, som täckte nuvarande driftkostnader och lagstadgad avsättning; detta resultat framginge närmare av de utav utredningsmännen lämnade uppgifterna rörande driftresultatet vid järnvägen, av mig här förut återgivna.

I anslutning härtill anföra utredningsmännen vidare:

En ytterligare nedskärning av driftkostnaderna utöver den, som redan genomförts, synes under nämnda förhållanden erforderlig, och utredningsmännen skola längre fram återkomma till denna sak. Beträffande rekonstruktionsfrågan i dess helhet hava utredningsmännen kommit till den uppfattningen, att även om järnvägen efter nyss antydda ytterligare nedskärning av driftkostnaderna och vid en vändning till det bättre av konjunkturen skulle komma att åter lämna ett driftöverskott, detta dock icke torde kunna förväntas bliva av den storlek, att det skulle medgiva förräntning och amortering ens av den prioriterade låneskuld, vilken nu belastar företaget, samt att staten sålunda icke lär ha möjlighet att utfå sin nuvarande fordran. Såsom framhållits i verkställda undersökningar angående Uddevalla—Lelångens järnvägs ekonomi har nämligen denna järnväg efter tillkomsten av Dal—Västra Värmlands järnväg förlorat mycket betydande trafikmängder från det trafikområde, som för densamma tidigare varit det viktigaste och mest inkomstgivande, och denna avledning från dess trafik torde, så vitt nu kan bedömas, i huvudsak vara att anse som definitiv. En återgång till de gynnsammare driftsbetingelser, som förut funnits, kan alltså näppeligen vara att förvänta. Å andra sidan synes det uppenbart, att järnvägen även efter ifrågavarande minskning av trafikstocken från viss del av det ursprungliga trafikområdet dock alltjämt har ett så betydande uppland och för detta är av så stor vikt, att dess bibehållande synes vara synnerligen önskvärt. Under sådana förhållanden hava utredningsmännen funnit övervägande skäl tala för en rekonstruktion även med så stora eftergifter av statens fordran som de nu föreslagna.

Emellertid hava utredningsmännen icke kunnat undgå att uppmärksamma, att enligt den föreliggande överenskommelsen statens prioriterade fordran med bästa förmånsrätt till förut angivna belopp av — inklusive ränta — 1,468,647 kronor nedskrivs på relaterat sätt, medan skulder till borgenärer, vilka hava sämre förmånsrätt, icke beröras, och även aktiekapitalet bibehålles vid oförändrat nominellt belopp. Vid rekonstruktioner av affärsföretag i allmänhet torde ett sådant tillvägagångssätt sällan om ens någonsin förekomma. Det torde vara ett städse iakttaget villkor, att, när förmänstagare med bättre rätt avskrivna sina fordringar, och icke blott lika stor utan större uppoffring göres för efterliggande skulder och i all synnerhet att nedskärning företages av aktiekapitalet. Ett rekonstruerat företag kan nämligen tänkas komma att framdeles lämna sådant driftöverskott, att detsamma räcker till någon förräntning av sistnämnda slags skulder och aktiekapitalet.

I nu förevarande rekonstruktionsfall har måhända vad här anförts ett mera

teoretiskt intresse, alldenstund Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag knappast kan tänkas komma att lämna förräntning å aktiekapitalet. Utredningsmännen hava emellertid velat fästa uppmärksamheten på förhållandet, för den händelse rekonstruktionsförslag av denna typ framdeles skulle komma inför Kungl. Maj:ts prövning.

I detta sammanhang bör också den förut antydda frågan om ytterligare nedskärning av järnvägens driftkostnader upptagas. Utredningsmännen vilja framhålla, att när en nedskärning av statens prioriterade fordran i ett järnvägsföretag befinnes nödvändig, det måste anses vara av aldeles särskild vikt att åstadkomma största möjliga säkerhet för att järnvägsföretagets drift ordnas på sådant sätt, att kostnaderna nedbringas så långt som det överhuvud taget låter sig göra utan att äventyra företagets kapacitet. Beträffande Uddevalla—Lelångens järnväg har en utredning i detta hänseende visserligen verkställts år 1930. Sedan dess har dock järnvägens trafik avsevärt nedgått, och även om för dess förhållanden betydande besparingar kunnat åvägbringas, äro ännu ej alla besparingsmöjligheter utnyttjade. Utredningsmännen hava särskilt fäst sig vid att järnvägen ännu ej trätt i fullständig förvaltningsfusion med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, ehuru gynnsamma betingelser härför synas föreligga genom det förhållande, att sistnämnda järnvägs förvaltning är förlagd i samma stad och byggnad som Uddevalla—Lelångens järnvägs förvaltning, varförutom de båda järnvägarna numera praktiskt taget hava samma ägare. Sånär som på trafikechef och kontrollkontor hava emellertid båda järnvägarna sin särskilda förvaltning. Vid en fullständig genomförd förvaltningsfusion av de båda järnvägsföretagen finnas för deras förhållanden icke oväsentliga penningbelopp att spara. Utredningsmännen hava sig bekant, att en överenskomelse i denna riktning också varit å bane.

Utredningsmännen hava vidare ägnat särskild uppmärksamhet åt stationsförhållandena i Uddevalla och anföra härom:

Det synes utredningsmännen, att kostnaderna för Uddevalla—Lelångens järnvägs stationskötsel i Uddevalla äro höga. De hava utgjort 36,000 kronor per år, men hava på grund av trafikens minskning år 1932 nedgått till cirka 25,000 kronor.

Utredningsmännen hava därför ägnat samtliga Uddevalla berörande järnvägars stationskostnader därstädes en undersökning.

I Uddevalla finnas för närvarande två skilda, fullständiga stationer, nämligen dels Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs station, där Uddevalla—Lelångens järnväg ansluter, dels också statens järnvägars station, som även i viss omfattning nyttjas av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Kunde stationsarbetet koncentreras, bör ett förbilligande av kostnaderna ovillkorligen inträda. En framtida koncentring bör givetvis ske till statens järnvägars station, där redan nu ett gemensamhetsförhållande mellan de båda normalspåriga banorna består. Utredningsmännen anse att koncentrationen bör genomföras på sådant sätt, att Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs person- och godstrafik överflyttas till statens järnvägars station — dock att vagnslastgods må kunna lastas och lossas vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs nuvarande bangårdsområde. Någon förändring av vagnslastgodstrafiken i hamnen förutsattes sålunda icke.

Fördelaktigt vore det givetvis, om även Uddevalla—Lelångens järnväg kunde anslutas till statens järnvägars station i Uddevalla. På grund av terrängförhållandena kan detta ej ske utan en relativt dyr omläggning av den smalspåriga järnvägens ingångslinje. Vid trafikering av en sådan linje uppkommer dessutom högre driftkostnader för järnvägen än vid trafikeringen av den nuvarande sträckningen till Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs station.

Därest emellertid kostnaderna för förräntning av det nya anläggningskapitalet ävensom för järnvägens ökade driftkostnader i anledning av den nya linjen tillsammans med förvaltningsbidraget för järnvägens skötsel å statens järnvägars station kunna uppgå till mindre belopp, än vad som betingas av Uddevalla—Lelångens järnvägs skötsel å en egen station vid eller i närheten av banans nuvarande slutpunkt vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs station, bör givetvis ett inledande till statens järnvägars station äga rum jämväl av den smalspåriga banan. Utredningsmännen betvivla emellertid att dessa gynnsamma kostnadsbetingelser föreligga. Verkställda utredningar hava nämligen givit vid handen, att därest Uddevalla—Lelångens järnväg hade egen stationsrörelse i Uddevalla, kostnaderna för en sådan, inklusive underhåll av anläggningarna, icke behöfde uppgå till mera än 17,900 kronor per år eller cirka 7,000 kronor mindre än den avgift, som för närvarande erlägges till Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg för den gemensamma stationen.

Under sådana förhållanden hava utredningsmännen ansett lämpligast att stationsförhållandena i Uddevalla ordnas på sådant sätt, att Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs stationsarbete vid dess egen station öfverflyttas till statens järnvägars station och att för Uddevalla—Lelångens järnväg en självständig, efter dess ringa trafik avpassad station inrättas vid eller i närheten av järnvägens nuvarande slutpunkt.

Vad beträffar kostnaderna för det blivande stationsarbetet vid statens järnvägars station hava utredningsmännen beräknat, att en årlig kostnadsbesparing för de båda normalspåriga järnvägarna därigenom skulle uppstå med ett belopp av 49,000 kronor. Som nyss nämnts skulle för den smalspåriga järnvägen uppstå en besparing av 7,000 kronor, varför för samtliga i Uddevalla inlöpande järnvägar skulle uppstå en besparing av 56,000 kronor per år vid ett genomförande av utredningsmännens förslag.

Närmare redogörelse för dessa förhållanden och siffror återfinnas i en vid utlåtandet fogad promemoria.

För att i alla avseenden tillvarataga de järnvägsekonomiska intressena framhålla utredningsmännen önskvärdheten av att Kungl. Maj:t låter vidtaga lämpliga åtgärder för att de av utredningsmännen sålunda framförda synpunkterna måtte vinna beaktande av berörda järnvägsföretag.

Beträffande fusionsmöjligheterna yttra utredningsmännen slutligen:

Till vad nu anförts vilja utredningsmännen även tillägga, att när som i förevarande fall avsevärda uppoffringar av statsmakterna göras för att underlätta de mera lokalt betonade, mindre järnvägsföretagens ekonomi, möjlighet samtidigt bör beredas för att fusionera sådana järnvägar med angränsande större järnvägsenheter. Utredningsmännen äro nämligen livligt övertygade om att en av förutsättningarna för de svenska järnvägarnas fortsatta livsduglighet är att de mindre järnvägarna inordnas i större järnvägsgrupper. Den smalspåriga järnvägen Uddevalla—Lelången är emellertid i förhållande till sina normalspåriga grannar ett isolerat järnvägsföretag. Järnvägens rullande materiel kan ej utnyttjas gemensamt med angränsande järnvägar. I detta fall skulle det sålunda bliva fråga om den förvaltningsfusion med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, som förut berörts. Vid sådant förhållande anse sig utredningsmännen kunna avstå från krav på särskilda villkor för möjliggörande av fusionsåtgärder. Utredningsmännen förutsätta nämligen, att förvaltningsfusion med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg kommer till stånd, utan att villkor i detta fall av Kungl. Maj:t behöver föreskrivas.

Sammanfattningsvis framhålles, hurusom vad sålunda anförts gäve vid handen, att utredningsmännen vid sin prövning av förevarande ärende icke kunnat

undgå att känna en viss tvekan inför de ekonomiska uppoffringar, som staten enligt det remitterade förslaget till uppgörelse med Uddevalla—Lelångens järnväg måste vidkännas, samt i åtskilliga punkter funnit sig böra framföra önskemål om sättet för rekonstruktionens fullföljande. Utredningsmännen hade emellertid med hänsyn till det läge, vari frågan befunno sig, ansett sig böra tillstyrka förslaget, sådant det föreläge. Nyssnämnda önskemål borde, såsom utredningsmännen framhållit, kunna vinna vederbörligt beaktande, utan att någon ändring i de preliminärt avtalade villkoren för överenskommelsen behövde vidtagas.

Här torde tillika få meddelas följande från bolaget införskaffade provisoriska balansräkning per den 31 december 1932:

Tillgångar:

Bana och byggnader	2,838,246: 20	
Rullande materielen	863,748: 24	
Inventarier	154,659: 41	
Hjälpanläggningar	7,500: —	3,864,153: 85
Automobilnibussar		9,917: 27
Gårdar och fastigheter		900: —
Andelar i Uddevalla stuveri- förening	1: —	
Aktier i A.-B. Smålägen- heter	1: —	
Aktier i Uddevalla Trafik A.-B.	1: —	
Enskilda Järnv. Garanti- fond	1: —	4: —
Rörelsemedel:		
Kassa	4: 37	
Bankräkningar	9: 34	
Fordran å egna stationer... " av främmande järn- vägar för gemensamt be- gagnade stationer	2,378: 01 652: 31	
Diverse räkningshavare	1,977: 44	
Förråd	35,531: 83	40,553: 30
Underskott:		
Balanserat från föregående år	135,154: 35	
För räkenskapsåret	136,485: 47	271,639: 82
	Summa kronor 4,187,168: 24	

Skulder:

Statslån nr 1	1,252,897: 24	
" " 2	356,847: 52	
" " 3	411,771: 16	2,021,515: 92
Reverslån av Ensk. Järnvägarnes Pen- sionskassa		184,721: 76
Svävande skulder:		
Växlar	27,580: 39	
Skulder till främmande järn- vägar för gemensamt be- gagnade stationer	15,489: —	
Skulder till främmande järn- vägar för samtrafik m. m.	58,385: 56	
Diverse räkningshavare	19,894: 05	
Uddevalla stads-kassa	81,377: 37	202,726: 37
Aktiekapitalet		1,250,800: —
Förnyelsefond:		
Bana och byggnader	200,716: 15	
Rullande materielen	268,593: 30	
Inventarier	55,289: 14	
Automobilnibussarna	2,805: 60	527,404: 19
	Summa kronor 4,187,168: 24	

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Uddevalla—Lelångens järnvägs-aktiebolag efter den år 1925 vidtagna regleringen av bolagets statslån — vilken reglering dock icke innebar någon avskrivning av statens fordran — endast under de första åren, och ej heller då till fullo, kunnat verkställa inbetalning av föreskrivna annuiteter. Efter år 1927 har någon inbetalning icke ägt rum. På grund härav beräknas bolagets skuld till staten hava den 30 juni 1933 stigit till 2,068,646 kronor 98 öre. I detta belopp ingår förfallen skuld med 582,767 kronor 31 öre, fördelat i runda tal med 82,000 kronor på kapital, 422,000 kronor på ränta samt 78,000 kronor på överränta. Orsakerna till denna försämrade ställning synas vara att finna i verkningarna av bilkonkurrensen och rådande depression samt därjämte i trafikavledning till annan järnväg. Mot järnvägsföretagets skötsel synes icke vara något att anmärka. Avsevärda be-

Departements-
chefen.

skärningar av driftutgifterna hava genomförts. Det förefaller av utredningen uppenbart, att järnvägen icke ens under gynnsammare konjunkturen kommer att förmå bära de nuvarande annuiteterna å statslånen, tillhoppa något över 84,000 kronor, helst om erforderlig avsättning till förnyelsefond tages i beräkning. Antagligt synes ock att, därest en länereglering icke kommer till stånd, bolagets försvagade ställning skall än ytterligare minska utsikterna för staten att återfå någon del av det i järnvägen investerade lånekapitalet.

Vad sålunda och eljest i ärendet framkommit synes giva vid handen, att i det läge, vari bolaget befinner sig, och med hänsyn till de berörda orternas behov av järnvägens bibehållande staten lärer till tryggande av den fortsatta driften å järnvägen nödgas nu träda emellan genom att medgiva erforderlig lindring i betalningsskyldigheten för statslånen.

Med anledning av järnvägens efter hand allt mer försämrade läge hava sedan en tid tillbaka underhandlingar förts mellan representanter för fullmäktige i riksgäldskontoret samt för järnvägsbolaget och Uddevalla stad. Dessa underhandlingar resulterade till en början i det preliminära förslag, som jag förut återgivit, varefter fortsatta förhandlingar medförde vissa ändringar i förslaget, för vilka riksgäldsfullmäktige i sin skrivelse redogjort. Förslaget, sådant det i slutgiltigt skick föreligger, innebär i korthet följande. Statsverkets fordran den 30 nästkommande juni nedskrivs till 600,000 kronor, vilket belopp fördelas på tre lån, vart och ett å 200,000 kronor med 4.5 procents ränta. För två lån, nr 1 och 2, skulle Uddevalla stad enligt åtagande teckna borgen. För samtliga tre nya lån skulle i övrigt säkerhet ställas med inteckningar i järnvägen med förmänsrätt näst efter en inteckning å 100,000 kronor, vilken bolaget skulle få disponera. Annuiteten skulle bestämmas för lånen nr 1 och 2 till 5.1 procent samt för lånet nr 3 till 5.4 procent. Annuitetsbetalningen skulle taga sin början den 30 juni 1938 för lån nr 1, den 30 juni 1940 för lån nr 2 och samma dag år 1948 för lån nr 3. Slutligen föreslås bestämmelser om rätt för staten att inlösa järnvägen till ett belopp av 600,000 kronor med tillägg av framtida investeringar i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel men med avdrag för slitning och annan teknisk värdeminskning, dock att bolaget skulle vara berättigat kräva inlösningsbeloppets bestämmande efter järnvägens på visst sätt beräknade affärsvärde.

Ett genomförande av detta förslag skulle i fråga om annuitetsbeloppens storlek innebära, att järnvägsföretaget skulle belastas med en inbetalning från och med år 1938 av 10,200 kronor, från och med år 1940 av 20,400 kronor samt från och med år 1948 av 31,200 kronor, alltså en betydande nedsättning i förhållande till det nuvarande annuitetsbeloppet av något över 84,000 kronor.

Det sålunda framlagda förslaget har tillstyrkts av fullmäktige i riksgäldskontoret samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och, om än med viss tvekan, av de jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 december 1932 för järnvägs-ekonomiska frågor särskilt tillkallade utredningsmännen.

Givetvis kan, såsom utredningsmännen betonat, ifrågasättas, huruvida i första hand staten, som för större delen av sin fordran innehar säkerhet med bästa förmänsrätt i järnvägen, bör för järnvägsföretagets konsolidering verkställa så

betydande avskrivningar, som förslaget innebär. Å andra sidan bör emellertid icke fråsnes, att staten är den ojämförligt störste fordringsägaren och att en nedskrivning av övriga fordringar icke lär kunna bli av sådan storleksordning eller betydelse i övrigt, att den nämnvärt komme att bidra till stabilisering av företagens ekonomiska ställning. Ytterligare torde böra uppmärksammas, att Uddevalla stad, som är en av de större ekonomiska intressenterna i företaget och som på grund jämväl av ingångna borgensförbindelser huvudsakligen skulle drabbas av en dylik nedskrivning, så till vida deltagar i rekonstruktionen, att staden, förutom redan tecknad borgen för lånet hos de enskilda järnvägarnas pensionskassa, skulle ikläda sig borgensansvar för två av de nya statslånen samt för det lån, som bolaget skulle upptaga mot säkerhet av botteninteckningen å 100,000 kronor.

Vad beträffar den föreslagna förräntningen och amorteringen av de nya statslånen är visserligen den annuitetsfria tiden för de olika lånen påfallande lång. Då emellertid såsom handlingarna utvisa och ytterligare bekräftats någon möjlighet till jämkning på denna punkt icke lär förefinnas, har jag ansett med statens fördel mest förenligt, att de därutinnan föreslagna villkoren godtagas. På sätt förenämnda utredningsmän ifrågasatt, torde det böra ankomma på kronans ombud i bolagets styrelse att ägna särskild tillsyn däråt, att i skilda hänseenden statens intressen under ifrågavarande tidrymd bli vederbörligen beaktade, alltså även i vad angår tillvaratagandet av de besparingsmöjligheter, som enligt vad utredningsmännen framhållit fortfarande äro tillfinnandes. Jag vill nämna, att jag från drätselkammaren i Uddevalla mottagit det meddelandet, att kammaren är beredd att medverka till åtgärder för undersökning rörande de ytterligare besparingar, som kunna åvägbringas i järnvägsföretagets omkostnader, bland annat genom förvaltningsfusion med Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg, ävensom rörande koncentration av stationsarbetet i Uddevalla. Det synes därför vara grundad anledning att antaga, att anstalter skola kunna träffas, varigenom järnvägens omkostnader bli icke oväsentligt minskade.

Ej heller har jag funnit anledning framställa erinran mot förslaget, att bolaget skulle äga disponera inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen till belopp av 100,000 kronor jämte ränta. Liknande medgivande har senast lämnats för Östra centralbanan. Jag vill emellertid i anslutning till vad utredningsmännen därutinnan anfört erinra om angelägenheten av att de medel, varöver bolaget på detta sätt må komma att disponera, i möjlig mån användas till erforderliga åtgärder för järnvägsdriftens rationalisering.

Vad slutligen angår de för framtida eventuell statsinlösen föreslagna beräkningsgrunderna synas även dessa kunna godtagas.

Uddevalla stad har såsom villkor för sin borgensteckning uppställt, att staden tillförsäkrades ett avgörande inflytande i järnvägsbolaget. Häremot torde ur statens synpunkt icke något vara att erinra. Ett sådant inflytande synes i och för sig berättigat med hänsyn till de omfattande garantier för bolagets skulder, som staden redan påtagit sig eller enligt åtagande nu skulle lämna, och bör i betraktande av dessa stadens intressen i företaget vara ägnat

att verksamt bidra till säkerställandet av en strängt ekonomisk skötsel av detsamma.

För tecknande av den borgen, som staden erbjudit, kräves Kungl. Maj:ts tillstånd; frågan därom torde i sinom tid bliva föremål för avgörande på finansdepartementets föredragning.

Vid bifall till vad jag här förordat läser det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i det föregående angivits stadga villkor och bestämmelser för de nya lånen å tillhopa 600,000 kronor.

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

dels att statens den 30 juni 1933 beräknade kapital- och räntefordran hos Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Uddevalla—Lelången må till den del, densamma överstiger 600,000 kronor, avskrivas enligt de av mig i statsrådsprotokollet förordade grunder,

dels ock att nämnda bolag må på sätt jag förordat för egen räkning disponera inteckning med bästa förmånsrätt i sagda järnväg till belopp av 100,000 kronor jämte ränta.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.