

Nr 185.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 3 mars 1933.

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.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1933.

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 23 oktober 1932 har Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag gjort framställning om reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Den 6 maj 1886 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg med 1,067 meters spårvidd från Halmstad till Bolmen med bispår från Åsen till sjön Unnen. För järnvägsanläggningen beviljade Kungl. Maj:t den 22 oktober samma år bolaget ett statslån ur allmänna järnvägslånefonden av 825,000 kronor, sedermera nedsatt till 824,915 kronor. För tillgodonjutande av detta lån stadgades, bland andra, följande villkor:

Bihang till riksdagens protokoll 1933. 1 saml. Nr 185.

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 1889, 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 1892 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 förfallett belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen 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 in-teckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran. I fråga om statens rätt att inlösa järnvägen skulle, i stället för vad i koncessionen därutinnan stadgats, gälla bland annat att, därest inlösen skedde efter tio år från det banan blivit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, inlösningsbeloppet skulle, allt efter det sätt som funnes vara för koncessionshavaren förmånligast, antingen beräknas till två gånger summan av hela den under de närmast förflutna tio åren uppkomna, på närmare angivet sätt beräknade nettobehållningen eller bestämmas av fem i viss ordning utsedda gode män.

Genom resolution den 11 maj 1888 befriades bolaget från anläggande av förenämnda bispår, i samband varmed statslånets belopp, under hänsynstagande jämväl till en av ändrade stationsanordningar i Halmstad föranledd kostnadsökning, nedsattes till 824,915 kronor. Sistnämnda belopp lyftes av bolaget under åren 1887—1890 mot avlämnande av föreskriven säkerhet.

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.

Den 26 augusti 1892 beviljades bolaget ånyo koncession å nyssnämnda bispår, därvid såsom villkor stadgades, bland annat, att vad vid beviljandet av bolagets statslån föreskrivits i fråga om inlösen av Halmstad—Bolmens järnväg skulle gälla beträffande hela den järnvägsenhet, som bildades av nämnda järnväg och bibanan till Unnen.

Järnvägen, som har en längd av 63,6 kilometer, öppnades för trafik den 30 oktober 1889 och bibanan, vars längd är 2,3 kilometer, den 28 augusti 1893. I Halmstad har järnvägen egen station, medan Bolmens föreningsstation tillhör Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg.

Trafiken å järnvägen drives av bolaget, som emellertid med Halmstad—

Nässjö järnvägsaktiebolag träffat vissa överenskommelser till nedbringande av trafikeringsskostnaderna. Dessa överenskommelser innebära huvudsakligen, att underhållet av rullande materiel ombesörjes å sistnämnda bolags verkstad i Halmstad samt att befattningarna som trafikchef, ban- och maskiningenjör samt kontrollör upprätthållas av tjänstemän vid Halmstad—Nässjö järnväg.

Bolaget har till och med år 1931 vederbörligen fullgjort sin betalningsskyldighet på grund av statslånet, därvid å kapitalskulden återbetalats 441,454 kronor 69 öre. Däremot har bolaget icke erlagt den annuitet, som förföll till betalning den 1 oktober 1932. Vid 1932 års utgång uppgick bolagets skuld till följd därav till 479,031 kronor 54 öre, vilket belopp fördelar sig på sätt framgår av följande av riksgäldskontoret meddelade sammanställning:

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
	Kronor	Kronor	Kronor
Kapital	359,470: 27	23,990: 04	383,460: 31
Ränta	3,999: 11	17,255: 71	21,254: 82
Överränta	—	509: 84	509: 84
Anståndsrenta	73,806: 57	—	73,806: 57
Summa kronor	437,275: 95	41,755: 59	479,031: 54

Järnvägens driftresultat under åren 1926—1932 framgår av följande, av de jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 december 1932 tillkallade utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge meddelade uppgifter:

Å r	Inkomster av egen järnvägs- rörelse	Utgifter för egen järnvägs- rörelse ¹⁾	Driftöver- skott (+) eller driftunder- skott (—) av egen järnvägs- rörelse
	Kronor	Kronor	Kronor
1926	437,017	387 199	+ 49,818
1927	432,015	374,981	+ 57,034
1928	412,123	353,173	+ 58,950
1929	424,965	372,289	+ 52,676
1930	377,478	316,379	+ 61,099
1931	279,887	270,977	+ 8,910
1932	208,426	239,188	— 30,762

I sin förenämnda skrift den 23 oktober 1932 har *Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag* anhållit om nedskrivning till 125,000 kronor av bolagets skuld till staten, att såsom full likvid på en gång inbetalas till riksgäldskontoret. Sedermera har bolaget efter förda underhandlingar med representanter för riksgäldskontoret förklarat sig kunna godtaga ett av dem framställt förslag att såsom sådan likvid skulle inbetalas ett till 190,000 kronor förhöjt belopp.

Till stöd för sin framställning har bolaget anfört i huvudsak följande:

Bolaget hade kommit till insikt om att det framgent torde komma att få kämpa mot stora ekonomiska svårigheter. Den tid vore icke avlägsen, då bola-

¹⁾ Utan inräkning av förnyelsefundsavsättning, skatter och räntor.

get bleve oförmöget att vidare kunna fullgöra sin förbindelse beträffande ifrågasvarande statslån.

En under år 1928 uppkommen, mera betydande vinst vore i huvudsak hänförlig till skatterestitution, som Halmstad stad fått utgiva till järnvägsbolaget men som framtvingat 2 procent utdelning å aktiekapitalet, vilket till cirka hälften ägdes av Halmstad stad.

Orsaken till nedgången av driftresultatet vore att i främsta rummet tillskriva den trafikavledning, som från och med den 1 januari 1931 följt med tillämpning av de nya samtrafikföreskrifterna. Dessa hade för Halmstad—Bolmens järnvägs del verkat därhän, att järnvägen förlorat hela sin mycket givande transitotrafik mellan, å ena sidan, Ljungby—Karlshamn med tillstående trafik i Ljungby från Skåne—Smålands järnväg, i Vislanda från statens och Sölvesborg—Olofström—Elmhults järnvägar, i Norraryd från Hönshylte—Kvarnamåla järnväg och bortom ävensom i Karlshamn från Blekinge kustbanor samt, å andra sidan, Västkustbanan, speciellt Göteborg och bortom. Genom förstatligandet av Hässleholm—Markaryd—Veinge järnväg hade bolaget därtill blivit berövat en icke obetydlig samtrafik såväl transit som till och från Halmstad, utan att därför erhålla någon kompensation.

Halmstad—Bolmens järnväg hade före automobilkonkurrensens tillkomst haft relativt stora transporter av massaved att utföra till sulfittfabrikerna i Hyltebruk, Rydöbruk och Oskarsström. En blick på kartan visade svårigheterna för järnvägen att i konkurrens med bilarna utföra dessa transporter den längre vägen över Halmstad. Kartongfabriken i Marbäck hade tidigare anlitat järnvägen för sina massavedstransporter, men nu erhöle fabriken sitt vedbehov från de omkringliggande avverkningsbara skogsplanteringarna å Tönnersjöheden. Vad som återstode utgjorde huvudsakligast trävaror till och handelsgods från Halmstad. Men även ifråga om dessa vore konkurrensen redan nu kännbar och förväntades ytterligare komma att skärpas, sedan pågående vägförbättring å allmänna vägen mellan Ljungby och Halmstad inom de närmaste åren slutförts.

Dessa omständigheter hade orsakat, att järnvägens godstrafik undergått en katastrofal minskning. År 1926 hade godstransporterna uppgått till 48,571 ton med en inkomst av 300,224 kronor men år 1931 till 28,850 ton med en inkomst av 145,227 kronor. Motsvarande siffror för år 1932 beräknades till 18,383 respektive 96,034.

För att vid den väntade bilkonkurrensens inträde kunna fasthålla och leda trafiken inom sitt trafikområde hade Halmstad—Bolmens järnväg redan på ett tidigt stadium — år 1924 — börjat bedriva linjetrafik och annan yrkesmässig automobiltrafik, en åtgärd, som visat sig vara välbetänkt och som länt bolaget till fromma.

År 1928 hade järnvägen börjat framföra sina persontåg med enmanslokomotiv. Vagnväxlingen i Halmstad utfördes numera medelst lokomotor. Bantelefon ävensom växelförreglingar för obehövad körning vid håll- och lastplatserna hade införts. Förenklat expeditionssystem såväl för person- som godstrafik tillämpades. Av järnvägens 15 egna trafikplatser förestodes endast fyra av stationsföreståndare och de övriga av kvinnliga platsvakter; en trafikplats förestodes dock av banvakt, som tillika hade bevakningsskyldighet. Verkstaden nedlades redan år 1926, sedan förmånlig överenskommelse träffats med Halmstad—Nässjö järnvägar att ombesörja underhållet av bolagets rullande materiel. Sedan november månad 1927 upprätthölls vissa befattningar av tjänstemän vid Halmstad—Nässjö järnvägar, varigenom förvaltningskostnaderna nedbringats högst väsentligt. I möjligaste mån hade tågrörelsen anpassats efter trafikmängden. Att genomgripande rationalisering och besparingsåtgärder vidtagits på alla håll framginge även därav, att utgifterna nedbringats

från 403,886 kronor 38 öre år 1926 till beräknade 234,000 kronor år 1932 och antalet befattningshavare i medeltal från 82 år 1926 till 45 år 1932.

Järnvägsbolaget hade alltså på alla sätt sökt nedbringa utgifterna men kunde, då inkomsterna på grund av trafikavledning och nödtvungna taxenedsättningar så avsevärt reducerats, icke se någon möjlighet att framgent kunna fullgöra sin betalningsskyldighet å statslånet.

Järnvägens enmanslokomotiv, som anskaffats år 1888, vore uttjänta och behövde ersättas med motorvagnar, vilket tillika med utbyte av räls i vissa kurvor å banan samt nödvändigt underhåll av person- och godsvagnar komme att draga betydande kostnader.

Den kapitaltillgång, över vilken järnvägsbolaget förfogade, utgjorde cirka 240,000 kronor. För att järnvägsbolaget i erforderlig utsträckning måtte kunna fortsätta den för de orter, Halmstad—Bolmens järnväg genomlöpte, och vida därutöver viktiga driften, ansåge järnvägsbolaget en nedskrivning av statens fordran hos järnvägsbolaget vara nödvändig.

Över bolagets framställning hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* den 2 februari 1933 avgivit yttrande.

Fullmäktige meddela till en början, att riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman på uppdrag av fullmäktige verkställt undersökning av järnvägsbolagets förvaltning och ekonomiska ställning samt att resultaten av denna undersökning framlagts i en den 9 januari 1933 dagtecknad *promemoria*. Riksgäldsfullmäktige lämna till en början följande sammanfattning av innehållet i nämnda *promemoria*:

Efter en ingående redogörelse för de olika förhållanden, som påverka resultatet av bolagets rörelse, har i *promemorian* uttalats, att man, under förutsättning av oförändrade grunder för personallönernas beräkning, borde för framtiden räkna med ett sämre affärsresultat för bolaget än det för år 1931 uppnådda. Det kunde för bolaget icke bli möjligt att i längden fullgöra annuiteterna å statslånet, i följd varav, sedan bolagets fonderade och i behåll varande medel förbrukats, statens därefter kvarstående fordran å bolaget komme att i det närmaste bli värdelös. Bolagets likvida medel den 31 december 1931 hade uppgått till 270.546 kronor, från vilket belopp man hade att draga skulder för räkningar m. m. till belopp av 30,820 kronor, varvid återstående likvida medel begränsades till omkring 240.000 kronor. Då för år 1932 kalkylerats med en driftförlust av cirka 63,000 kronor eller, om avsättning till förnyelsefond ej medräknades, cirka 14,000 kronor, måste det vid 1932 års slut kvarstående beloppet av likvida medel under förutsättning av bland annat oförändrad förrädsställning understiga motsvarande belopp vid 1931 års slut. Därjämte borde beaktas, att av berörda medel ett belopp av 20,000 kronor vore spärrat, såsom utgörande säkerhet för omhändertavda samtrafikmedel. Togs slutligen hänsyn till behovet av åtminstone ett mindre rörelsekapital, komme det belopp av likvida medel, som bolaget utan att omedelbart blottställa sig syntes kunna disponera för statslånets gäldande, att begränsas till omkring 190.000 kronor.

En uppgörelse om inlösen av bolagets statslån enligt i den föreliggande framställningen till Kungl. Maj:it angivna villkor kunde icke tillstyrkas, men en skälig uppgörelse kunde även ur långivarens synpunkt erbjuda fördelar, och till följd därav hade med bolagets representanter förts underhandlingar om förbättring av de erbjudna villkoren. Bemälda representanter hade därvid biträtt en höjning av lösesumman för statslånet till 175,000 kronor eller högst 190,000 kronor. Då sistnämnda belopp ungefärligen sammanföll med vad bolaget enligt

beräkning kunde vara i tillfälle att betala, om järnvägens drift skulle kunna för framtiden upprätthållas, syntes en uppgörelse om gäldande av bolagets statslån kunna skäligen grundas på sistnämnda belopp, under förutsättning att det inbetalades senast den 30 juni 1933.

För egen del anföra fullmäktige i riksgäldskontoret:

Det sålunda föreliggande förslaget innebär efterskänkande av omkring hälften av statens kvarstående kapitalfordran hos bolaget. Med tillägg av förfallna oguldna räntor till och med den 31 december 1932 samt nutidsvärdet, 42,727 kronor 50 öre, av anståndsriäntan skulle det belopp, om vars avskrivande fråga är, uppgå till 257,952 kronor 47 öre.

Vid överbägande av den föreliggande frågan hava även fullmäktige kommit till den uppfattningen, att med hänsyn till det under de senare åren alltmer försämrade resultatet av driften å bolagets järnväg och de synnerligen ovissa utsikterna för framtiden en ackordsuppgörelse med bolaget rörande dess skuld för statslånet även för staten såsom långgivare kan vara fördelaktig. På de i promemorian anförda skälen anse sig fullmäktige för sin del kunna godtaga ett belopp av 190,000 kronor såsom full likvid för bolagets återstående skuld till staten. Det synes fullmäktige sannolikt, att ett avböjande av den föreslagna uppgörelsen skulle medföra större förlust för staten än förslagets antagande.

Särskilda skäl synas ock föreligga att tillmötesgå bolaget, då detsamma nu önskar genom en engångsbetalning bliva befriat från sin återstående skuld till staten. I promemorian påvisas, att den från och med år 1931 inträdda, starka nedgången i trafiken å bolagets järnväg förorsakats, förutom av andra förhållanden, av de nya samtrafiksbestämmelserna, genom vilka en betydande transitotrafik avletts från järnvägen till andra banor. I avseende därpå bör särskilt framhållas, att en del av den trafik, som sålunda gått förlorad för Halmstad—Bolmens järnväg, kommit statens järnvägar tillgodo. Bolaget har under mera än 40 år vederbörligen erlagt annuiteterna å statslånet och därunder återbetalat över hälften av det ursprungliga lånebeloppet. Vidare har bolaget under tidigare år, då resultatet av trafiken varit gynnsamt, endast lämnat en begränsad utdelning till sina aktieägare och i stället hållit en betydande kassareserv, som placerats i bank eller i obligationer, ett förhållande, som nu möjliggör den ifrågasatta inbetalningen av 190,000 kronor.

Till sist vilja fullmäktige erinra, att en liknande uppgörelse som den nu ifrågasatta nyligen träffats med en annan låntagare, nämligen Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag. Detta bolag hade, i likhet med Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, under en lång följd av år vederbörligen inbetalat annuiteterna å sin skuld till staten. Enligt medgivande av 1932 års riksdag avskrevs omkring hälften av statens fordran hos bolaget mot att detsamma avlämnade betryggande borgenssäkerhet för gäldandet av det återstående skuldbeloppet.

På grund av vad sålunda anförts hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition om reglering av Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten i enlighet med det förslag, som innefattas i förenämnda promemoria.

Utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge hava den 27 februari 1933 avgivit utlåtande i ärendet. Efter att inledningsvis hava lämnat en översikt av de omständigheter, genom vilka förevarande skuldregleringsfråga aktualiserats, anföra utredningsmännen:

Under angivna förhållanden hava utredningsmännen upptagit till prövning frågan, huruvida tillräckliga skäl föreligga att låta järnvägsföretaget mot konstant gäldande av omförmälda belopp, 190,000 kronor, befrias från den övriga delen av skulden.

De båda sakkunniga, som av riksgäldsfullmäktige på sin tid anmodats att avgiva yttrande i ärendet, hava kommit till den uppfattningen, att man varaktigt har att räkna med en trafik- och inkomstminskning av minst den storlek, som för år 1931 uppträdde. De uppgifter, utredningsmännen kunnat inhämta, synas icke rubba förutnämnda omdöme. Att döma av de i det föregående återgivna uppgifterna angående utvecklingen och resultaten av järnvägsrörelsen fram till år 1932, synes det vara tydligt, att järnvägen som bestående självständig järnvägsenhet icke har utsikter att ens vid en framtida gynnsammare konjunktur lämna avsevärt driftöverskott, i varje fall icke större än vad som kan vara behöfligt för verkställande av lagstadgad avsättning till förnyelsefond.

Utredningsmännen hava även prövat, huruvida möjligheter till bättre ekonomiskt driftresultat skulle kunna ernås genom ytterligare nedskärning av driftkostnaderna. I likhet med riksgäldsfullmäktiges sakkunniga hava utredningsmännen funnit, att kostnaderna blivit nedbringade på ett sätt, som, därest fullständig järnvägsdrift skall bibehållas, knappast lämnar utrymme för ytterligare nedskärning. Det förhållande, att medan från år 1926 trafikinkomsterna nedgått med omkring 50 procent, utgifterna samtidigt kunnat minskas med cirka 40 procent, visar hän på en förtjänstfull anpassning av utgifterna efter trafikinkomsternas nedgång.

I meromnämnda yttrande hava riksgäldsfullmäktiges sakkunniga vid en preliminär beräkning för år 1932 kommit fram till att järnvägsföretagets rörelse med inräkning av lagstadgad avsättning till förnyelsefond skulle komma att uppvisa en förlust, utom räntor och skatter, av 63,230 kronor. Nu föreliggande siffror för järnvägsföretagets resultat av rörelsen utvisa, att förlusten stannat vid 53,630 kronor:

<i>Inkomster:</i>	Kronor	<i>Utgifter:</i>	Kronor
Driftöverskott av automobiltrafik (ber.)	12,000	Driftunderskott av järnvägsrörelsen	30,762
Inkomst i samband med omläggning av samtrafiksvägarna ¹⁾	12,438	Avsättning till förnyelsefond	48,906
Diverse inkomster (ber.).....	1,600		
Summa kronor	26,038	Summa kronor	79,668
		<i>Förlust, utom räntor och skatter ...</i>	53,630

Även om resultatet av sistförflutna års rörelse sålunda icke är fullt så ogynnsamt, som i förhandskalkylen beräknats, så är emellertid denna modifikation uppenbarligen ej tillräcklig för att rubba omdömet om järnvägens ekonomiska situation.

Utredningsmännen hava även yttrat sig om de fusionsspörsmål, som i förevarande sammanhang kunde vara att beakta. Härutinnan anföra utredningsmännen:

Då Halmstad—Bolmens järnväg utgör en utlöpare västerut av det med speciell spårvidd utrustade blekingska smalspårnätet, vore det naturligtast att tänka sig ett fullständigt samgående med den närmast anslutande järnvägen Karls-

¹⁾ För år 1933 torde denna siffra komma att ökas med cirka 10,000 kronor.

hamn—Vislanda—Bolmen. Utredningsmännen hava sig bekant, att en sådan fusion varit å bane. Halmstad—Bolmens järnväg är emellertid redan i avseende på förvaltning och verkstadsdrift anknuten till Halmstad—Nässjö järnvägar. Utredningsmännen anse i anslutning till den uppfattning, åt vilken riksgäldsfullmäktiges sakkunniga givit uttryck, att Halmstad—Bolmens järnväg genom en fusion med Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg åtminstone för närvarande knappast skulle hava utsikter till att ernå avsevärt större besparingar i nämnt avseende, än vad den nuvarande samförvaltningen medfört. Genom denna samförvaltning med Halmstad—Nässjö järnvägar hava nämligen förvaltningskostnaderna för Halmstad—Bolmens järnväg redan bragts i bottenläge. Härtill kommer att även järnvägens verkstadsrörelse omhänderhaves av Halmstad—Nässjö järnvägars verkstäder mot gynnsamma villkor. Detta har tydligen möjliggjorts därigenom, att Halmstad—Nässjö och Halmstad—Bolmens järnvägars aktiemajoritet ligger i stort sett på samma hand.

Om sålunda en fusionering mellan Halmstad—Bolmens och Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnvägar för närvarande icke synes böra påyrkas, låter det likväl givetvis tänka sig, att i en framtid förhållanden kunna inträda, som skulle göra det önskvärt att upptaga och genomföra en sådan sammanslagning. Man har att räkna med den möjligheten, att nuvarande gemensamhet i förvaltningen av Halmstad—Bolmens och Halmstad—Nässjö järnvägar kan komma att upphöra, därest det ena av dessa järnvägsföretag skulle övergå till annan ägare, och att en sådan separation dem emellan skulle kunna mer eller mindre ogynnsamt återverka på Halmstad—Bolmens administrations- och verkstads-kostnader, som nu äro så starkt nedbringade genom dess förvaltning i gemenskap med en järnväg med samma ägare. Uteslutet är icke heller, att ett samgående mellan Halmstad—Bolmens järnväg och Karlshamn—Vislanda—Bolmens, eventuellt även Blekinge kustbanor — vilket samgående ju på sätt nyss påpekats i och för sig indiceras av den gemensamma spårvidden — kan komma att starkare än nu aktualiseras även av andra nytillkommande faktorer beträffande trafiken inom dessa landsdelar.

Utredningsmännen hava i sitt förut avgivna utlåtande rörande uppgörelse med Uddevalla—Lelångens järnväg framhållit, att man vid behandling av frågor om uppoffringar från statsmakternas sida för underlättande av mera lokalt betonade järnvägsföretags ekonomi bör i den mån det kan tänkas lämpligt bereda möjlighet för en fusionering, enär efter utredningsmännens övertygelse en av förutsättningarna för de enskilda järnvägarnas fortsatta livsduglighet är de mindre järnvägsföretagens inordnande i större grupper. Denna princip bör tydligen icke förbises, även om för den järnväg det närmast gäller fusionsfrågan för det närvarande ej är aktuell. Det kan då ifrågasättas, huruvida i nu förevarande fall skulle vara lämpligt att till den föreslagna uppgörelsen med Halmstad—Bolmens järnväg foga ett förbehåll i sådant syfte. Förbehållet skulle i huvudsak innebära, att sagda järnväg skulle förbinda sig att, därest Kungl. Maj:t framdeles finner anledning påkalla fusion med Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg, acceptera dylik fusion på de villkor, varom vederbörande järnvägsföretag må överenskomma eller, om de ej härom kunna enas, på villkor som må bestämmas av skiljemän, utsedda i enlighet med vad lagen om skiljemän föreskriver. Utredningsmännen hava velat fästa uppmärksamheten på denna möjlighet men anse sig icke böra i detta stycke framställa något bestämt förslag med hänsyn dels till den betydelsefulla principiella innebörden av ett sådant förbehåll, vilken innebörd utredningsmännen icke i detta sammanhang funnit tillfälle att klarlägga, dels till den säregna arten av den uppgörelse, varom här är fråga, nämligen en slutbetalning från järnvägens sida av dess — enligt förslaget reducerade — skuld till statsverket.

Utredningsmännen hade sålunda vid sin prövning av föreliggande ärende funnit det av riksgäldsfullmäktige framlagda förslaget kunna accepteras. Visserligen innebure detta, fortsätta utredningsmännen, att mer än hälften av statens nuvarande fordran efterskänktes, och visserligen disponerade järnvägsföretaget i närvarande stund över avsevärda likvida medel, varför ett inställande av dess annuitetsbetalning å statslånet icke för ögonblicket borde behöva befaras, men då företagets driftsekonomi nu visade betydligt underskott och någon avsevärd förbättring synbarligen icke vore att förvänta, syntes det vara mycket ovisst, om staten genom annuiteter kunde komma att i fortsättningen återfå sammanlagt så mycket av sin fordran, som nu erbjödes genom kontant inbetalning på en gång av ett belopp på 190,000 kronor. Utredningsmännen ansåge sig på dessa grunder böra tillstyrka riksgäldsfullmäktiges förslag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 1 mars 1933 tillstyrkt den av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna skuldregleringen.

Slutligen torde jag få meddela följande från Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag inkomna preliminära balansräkning den 31 december 1932:

Tillgångar.		Kronor	Skulder.		Kronor
Järnvägsanläggningen	2,090,668: 29		Statslån	479,031: 54	
Rullande materiel	507,323: 07		Oinlösta utdelningskuponger ..	438: —	
Förrådet: inventarier	59,956: 15		Räkningar	6,769: 80	
Torvmosse	12,945: —		Aktiekapitalet	735,600: —	
Automobiltrafikens rullande ma- teriel och inventarier	79,846: 51		Reservfonden	100,000: —	
Obligationer	151,755: 05		Dispositionsfonden	408,709: 60	
Kassa	52: 76		Förnyelsefonden	1,340,977: 12	
Bankräkningar	95,924: —				
Fordran av egna stationer	1,926: 17				
Förrådet: materialier	10,107: 26				
Arets förlust	61,021: 80				
	<hr/>			<hr/>	
	Summa kronor 3,071,526: 06			Summa kronor 3,071,526: 06	

Såsom av utredningen framgår, har driftresultatet vid Halmstad—Bolmens järnväg hastigt undergått en mycket betydande försämring. Under det att järnvägsrörelsen tidigare givit förhållandevis god avkastning, har driftöverskottet av densamma för år 1931 — fränsett förnyelsefondsavsättning, skatter och räntor — nedgått till omkring 9,000 kronor. För år 1932 redovisas ett driftunderskott av i runt tal 30,000 kronor, och enligt den preliminära balansräkningen uppgår bolagets totala förlust under året till omkring 60,000 kronor. Anledningen till denna försämring synes övervägande vara hänförlig till omständigheter av mera varaktig natur, nämligen trafikavledning till andra järnvägar — huvudsakligen på grund av de nya samtrafikbestämmelserna men även genom införlivandet med statens järnvägar av banan mellan Hässleholm och Veinge — samt en med all sannolikhet bestående minskning i virkestransporterna, vilka tidigare givit banan en betydande del av dess trafikinkomster. Förefintliga besparingsmöjligheter synas i möjligaste mån hava iakttagits, bland annat genom anordnande av viss förvaltningsgemenskap med

Departements
chefen.

Halmstad—Nässjö järnvägar. Driftkostnaderna hava sålunda från år 1926 nedbringats med omkring 40 procent.

Efter allt att döma är företagets ekonomiska läge sådant, att man — även med beaktande av den allmänna lågkonjunktorens inverkan på 1932 års driftresultat — för framtiden näppeligen läser kunna förvänta, att avkastningen av bolagets rörelse skall kunna medgiva såväl stadgad avsättning till förnyelsefond som vederbörlig annuitetsbetalning å statslånet, uppgående till 41,245 kronor 75 öre. Under sålunda föreliggande förhållanden synes en på skäliga grunder fotad ackordsuppgörelse rörande statslånet vara ur statens synpunkt fördelaktig samtidigt med att bolaget därigenom skulle vinna sådan minskning i de årliga utgifterna, att ett vidmakthållande av järnvägsdriften i möjligaste mån säkerställes. Bolaget, som enligt nyss återgivna balansräkning disponerar — utöver för räkningsskulders gäldande erforderligt belopp — omkring 240,000 kronor i likvida medel, har ansett sig kunna som full betalning för återstående skuld till staten erbjuda ett belopp av 190,000 kronor. Detta innebär, att staten skulle å sin kapitalfordran avskryva 193,460 kronor 31 öre, vartill komma räntebelopp, fränsett anståndsrenta uppgående den 31 december 1932 till inemot 22,000 kronor. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava ansett ifrågavarande erbjudande kunna och bära godtagas; samma mening företräda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de för vissa järnvägsekonomiska frågor tillkallade utredningsmännen. I anslutning till det förut anförda och då bolagets efter en sådan uppgörelse återstående likvida medel ej skulle komma att uppgå till mera än vad som torde erfordras för rörelsens bedrivande, vill även jag tillstyrka att en uppgörelse av nu angiven innebörd kommer till stånd. Såsom villkor för en sådan nedskrivning av statens fordran torde bära uppställas, att nämnda belopp, 190,000 kronor, senast den 30 juni 1933 kontant inbetalas till riksgäldskontoret.

Förutnämnda utredningsmän hava i detta sammanhang även berört fusionsfrågan. Beträffande förevarande fall hava utredningsmännen emellertid av angivna skäl icke velat framställa något bestämt förslag, vilket eljest närmast skulle hava gått ut på knytande till den avsedda uppgörelsen av förbehåll om skyldighet för bolaget att, om så av Kungl. Maj:t påfordras, medgiva fusion med annat järnvägsföretag. Jag är fullt ense med utredningsmännen om fusionens betydelse för de mindre järnvägsföretagens ekonomi — en mening, för vilken jag även tidigare i annat sammanhang givit uttryck. Vad angår nu ifrågavarande fall, synas föreliggande möjligheter till kostnadsbesparingar vid järnvägens drift hava praktiskt taget helt tillvaratagits, och att ur andra synpunkter uppställa något förbehåll i nyss antytt syfte synes mig särskilt med hänsyn till de även av utredningsmännen påpekade förhållanden, som föreligga i samband med den nu förordade uppgörelsen, icke bära ske.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens kapital- och räntefordran hos Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järn-

vägen Halmstad—Bolmen må avskrivast till den del, densamma överstiger 190,000 kronor, under villkor att bolaget senast den 30 juni 1933 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sistnämnda belopp.

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 avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.