

Nr 37.

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1936 kl. 12 m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten, den 21 februari 1936 dagtecknad proposition nr 118, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att statens kapital- och räntefordran hos Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag på grund av statslån för järnvägsanläggningar må under av föredragande departementschefen angivna villkor avskrivras till den del, densamma överstiger 1,440,000 kronor, mot det att bolaget senast den 1 juli 1936 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sagda belopp.

Föredragande *departementschefen* har i ärendet anfört följande:

»Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag under de senaste åren icke förmått fullgöra stadgade annuitetsbetalningar å sina statslån. Till följd härav hava olika förslag till förbättring av företagens ekonomi varit föremål för undersökningar och förhandlingar. I första hand har sålunda behandlats fråga om fusion mellan nämnda järnväg och Östergötlands smalspåriga järnvägar. Den härutinnan verkställda utredningen har emellertid, i vad avser möjligheterna för staten att genom fusionen erhålla ökad betalning av statslånen, icke givit positivt resultat. Med hänsyn härtill och på de skäl i övrigt, som anförts av 1932 års järnvägsekonomiutredning, torde fusionsfrågan sakna omedelbar aktualitet och få ställas på framtiden.

Vad därefter beträffar de två förslag till reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, som i skilda framställningar underställts Kungl. Maj:ts prövning, torde det år 1934 framlagda — innebärande bland annat en förnyad ombildning av bolagets statslån och en omläggning av bolagets lån hos Kalmar läns norra landsting, som därjämte skulle efterskänka sin räntefordran — likaledes få anses sakna aktualitet, i det att landstingets åtagande att för viss tid teckna borgen för betalningen av en del av statens fordran förfallit. Det torde under sådana omständigheter och med hänsyn till resultatet av senare förda förhandlingar icke finnas anledning att ytterligare diskutera möjligheten att finna en lösning efter de i nämnda förslag uppdragna riktlinjerna.

Efter förhandlingar mellan intressenterna inför 1932 års järnvägsekonomiutredning har slutligen framlagts ett förslag, som går ut på att staten skulle såsom full betalning för sin fordran hos bolaget godtaga ett belopp av 1,440,000

kronor, att betalas den 1 juli 1936, i vilket belopp anses ingå kapitalfordran å 1,300,000 kronor och i övrigt vissa räntebelopp. Frånsett de räntor, som belöpa på första halvåret 1936, innebär detta förslag, att av statens fordran, 5,718,403 kronor 71 öre, skulle avskrivas ett belopp av 4,278,403 kronor 71 öre. I sistnämnda belopp ingår kapitalfordran, som ännu icke förfallit, till belopp av i runt tal 3,591,800 kronor, medan återstoden utgöres av räntefordringar. Erinras må emellertid, att även i statens nuvarande kapitalfordran ingå räntor å de ursprungliga lånebeloppen, vilka före 1924 års lånereglering nedbringats till i runt tal 3 miljoner kronor.

Vid bedömande av detta förslag, som alltså innebär ett synnerligen betydande efterskänkande av kapitalfordran, torde två huvudsynpunkter vara att anlägga, nämligen dels huruvida staten kan antagas hava utsikt att på annat sätt utfå större del av sin fordran, och dels om järnvägens andre huvudfordringsägare, Kalmar läns norra landsting, i sådan grad medverkar till en sanering av järnvägens ekonomi, att statens eftergift står i rimligt förhållande därtill och att järnvägen genom regleringen vinner möjlighet att för framtiden fortsätta sin verksamhet på ett ekonomiskt bärkraftigt sätt.

Från den förra synpunkten torde det vara uppenbart, att bolagets beräknliga driftöverskott icke medgiver någon mera betydande betalning av annuiteter å statslånen, helst om ett kvarstående av statens fordran förbindes med en reglering av bolagets landstingslån i anslutning till 1934 års förslag. För den årliga avsättningen till förnyelsefond anses ett belopp av omkring 155,000 kronor erforderligt. Driftöverskottet å bolagets järnväg uppgick år 1934 till cirka 235,000 kronor men lär för år 1935, som eljest för järnvägarna i allmänhet medförde ett uppsving, minskas till omkring 110,000 kronor. Skulle sistnämnda överskottsbelopp vara normerande för den närmaste framtiden, kan bolaget icke ens verkställa föreskriven avsättning till förnyelsefond, än mindre fullgöra annuitetsbetalningar å sina lån. Ehuru det år 1935 vunna driftsresultatet, såsom fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, icke bör tillmätas avgörande betydelse för bedömandet av förevarande fråga, synas mig dock omständigheterna sådana, att det från här anlagd synpunkt torde få anses tillrådligt att godtaga förslaget om statslånets återgäldande genom en engångsbetalning av 1,440,000 kronor, vilket belopp motsvarar vad som enligt regleringsplanen kan bliva för ändamålet disponibelt.

Vad angår Kalmar läns norra landstings medverkan vid den föreslagna saneringen av bolagets ekonomi är å ena sidan att märka, att landstinget skulle teckna borgen för återbetalningen av ett amorteringslån å 600,000 kronor, vilket skulle upptagas av bolaget för att möjliggöra förenämnda inbetalning till statsverket, ävensom garanti för bolagets samtrafiksuppbörd under åren 1936—1938, varigenom ett deponerat belopp av 105,000 kronor skulle kunna frigöras för samma ändamål. Å andra sidan må framhållas, att landstinget för sina nuvarande fordringar, å vilka någon avskrivning icke skulle ske, ävensom för sin nyssnämnda borgensförbindelse skulle åtnjuta inteckningssäkerhet med förmånsrätt närmast efter inteckningar å 500,000 kronor, vilka i sin tur skulle utgöra säkerhet för ett banklån å samma belopp. Sä-

kerheten för landstingets fordringar utgöres för närvarande av inteckningar närmast efter dem, som ligga till säkerhet för statslånen å tillhoppa över 5 miljoner kronor. Innebörden av detta förslag är alltså, att landstinget genom statslånen bortfallande erhåller icke oväsentligt större möjligheter att återfå sina fordringar. Dessa fordringar, i runt tal uppgående till 1,490,000 kronor, fördela sig med 750,000 kronor på kapitalfordran och 740,000 kronor på räntefordran. Landstinget har förutsatt, att av dess kapitalfordran ett belopp av 400,000 kronor skall förräntas och amorteras med en annuitet av 4.5 procent jämsides med förenämnda banklån och amorteringslån, medan frågan om betalningen av återstående kapitalfordran och räntefordringen skulle upptagas till förnyad prövning, då förenämnda amorteringslån å 600,000 kronor slutbetalats.

Lika med 1932 års järnvägsekonomiutredning och i betraktande av den förmån för landstinget, som det förevarande regleringsförslaget innebär, finner jag det för järnvägens framtida bestånd och utveckling av betydelse, att landstinget, på sätt förutsatts vid dess godkännande av 1934 års regleringsförslag, frånträder sitt krav på bibehållande av räntefordringen. Även jag finner därför såsom villkor för godtagande av det föreliggande regleringsförslaget böra uppställas, att landstinget efterskänker berörda räntefordring.

Därest sistnämnda villkor uppfylles — enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat torde detta icke möta särskilda svårigheter — synes ifrågasvarande järnvägsföretag genom den föreslagna låneregleringen få sin skuldbörda så minskad, att företagets ekonomi, såvitt nu kan förutses, bör vara tryggad.

Såsom ytterligare villkor för låneregleringen torde i enlighet med riksgäldsfullmäktiges av 1932 års järnvägsekonomiutredning biträdda förslag böra uppställas, att staten skall äga inlösa järnvägen för ett belopp av 2,190,000 kronor, motsvarande förutnämnda belopp av 1,440,000 kronor jämte landstingets kapitalfordran å 750,000 kronor; dock att inlösningssumman bör ökas med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskas med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

På grund av det anförda vill jag alltså tillstyrka en reglering av bolagets statslån i enlighet med det föreliggande förslaget och under nyss angivna villkor.»

Beträffande utredningen i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen.

I likalydande motioner I: 311 av herr *Anderson, Erik*, samt II: 639 av herrar *Werner* i Hultsfred och *Johansson* i Krogstorp hemställes, »att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition med den ändringen, att inbetalningen till riksgäldskontoret av i propositionen angivet belopp skall vara verkställd senast den 1 januari 1937».

Till stöd för detta yrkande anföres i motionerna följande:

»Såsom av propositionen framgår har landstinget den 8 januari 1936 förpliktat sig att teckna ovannämnda borgen. Vad åter angår förutsatt avskriv-

ning av landstingets räntefordran föreligger härutinnan intet beslut. Med hänsyn till de direkta och indirekta fördelar, som saneringsplanen torde få anses innebära för den bygd landstinget företräder, lär intet tvivel behöva råda om att även detta villkor kommer att bliva uppfyllt; landstinget torde i själva verket betrakta frågan om ränteavskrivningen såsom ett spörsmål av formell natur.

Om alltså landstingets ställningstagande i sak torde få anses klart, synas å andra sidan icke föreligga några praktiska möjligheter att före den 1 juli 1936 få alla formaliteter uppfyllda. Härför skulle i varje fall krävas inkallande av urtima landsting omedelbart och utan avvaktande av riksdagens beslut i ärendet.

Vi kunna för vår del icke finna den förevarande frågan i sak vara av så brådskande natur, att en sådan forcering kan anses motiverad. Det lämpliga synes fastmer vara, att ränteavskrivningen får beslutas vid landstingets ordinarie sammanträde nästkommande september. Med hänsyn till att därvid fattat beslut vunnit laga kraft tidigast vid mitten av november, synes inbetalningstiden böra fastställas till senast den 1 januari 1937.»

Utskottet. På de skäl, som i propositionen anförts, finner utskottet sig böra tillstyrka en reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags statslån i enlighet med det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget, dock med den jämkning beträffande tiden för inbetalningen å statslånet, som ifrågasatts i de i ämnet väckta motionerna.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen, i anledning av förevarande proposition och de i ämnet väckta motionerna I: 311 och II: 639, må medgiva, att statens kapital- och räntefordran hos Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag på grund av statslån för järnvägsanläggningar må under av föredragande departementschefen angivna villkor avskrivas till den del, densamma överstiger 1,440,000 kronor, mot det att bolaget senast den 1 januari 1937 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sagda belopp.

Stockholm den 17 april 1936.

På bankoutskottets vägnar:

HARALD ÅKERBERG.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar Åkerberg, Lindgren*, Lindley, Johansson i Friggeråker, Bjurström, Ström i Lidköping, Ehrnberg* och Swartling;
från andra kammaren: herrar Leffler, Laurén, Paulsen, Johansson i Sollefteå, Andersson i Falkenberg, Carleson, Mattsson och Elmroth.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.