

Nr 149.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa investeringar i statens järnvägars fond.

(4:e avd.)

1:o) Lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag m. m. Kungl. Maj:t har i propositionen nr 159 (punkt 1, s. 2—6 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1952) föreslagit riksdagen att dels till Lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 21 000 000 kronor, dels ock medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott, som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

I anledning av propositionen 1951:130 anvisade 1951 års riksdag (skrivelse nr 300) för budgetåret 1951/52 ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor till Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Genom beslut den 8 juni 1951 godkände Kungl. Maj:t en den 12 mars 1951 träffad överenskommelse angående statsförvärv av aktiemajoriteten i bolaget samt bemyndigade järnvägsstyrelsen bl. a. att, efter det aktieförvärvet ägt rum, under budgetåret 1951/52 lämna bolaget de bidrag i form av tillskott respektive lån som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå.

I skrivelse den 10 mars 1952 har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag till fortsatt finansiering av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags verksamhet.

Järnvägsstyrelsen meddelar till en början att styrelsen, vad beträffar lämnandet av de bidrag som komma att finnas erforderliga för balansering av till järnvägsbolagets driftbudget hänförliga inkomster och utgifter, icke har att föreslå någon ändring i sak gentemot det förfaringssätt, som jämlikt lämnat bemyndigande tillämpas under innevarande budgetår, då detta förfaringssätt under förhandenvarande förhållanden synes vara det lämpligaste möjliga.

Styrelsen hemställer alltså om bemyndigande att under kommande bud-

getår, i första hand således budgetåret 1952/53, lämna järnvägsbolaget bidrag att utgå av statens järnvägars driftmedel med belopp, som enligt uppgjort bokslut för det kalenderår, vilket slutar under budgetåret, alltså närmast för år 1952, visar sig erforderligt för sådan balansering som nyss sagts.

Det bemyndigande, som här föreslås, synes icke behöva föranleda annan ändring i budgethänseende än att i kostnadsstaten för statens järnvägar för budgetåret 1952/53 å lämplig plats, förslagsvis under huvudrubriken Gemensamma utgifter, upptages ett belopp för täckning av underskott av rörelsen å Stockholm—Roslagens järnvägar.

Då det icke kan vara rationellt att förse järnvägsbolaget med rörelsemedel tillräckliga för balansering av underskottet i fråga fram till den tidpunkt, då bokslutet föreligger, förutsätter järnvägsstyrelsen, att på sätt hittills skett förskott å beräknat täckningsbidrag må lämnas successivt allteftersom behov därav uppstår.

Jämlikt förenämnda bemyndigande har järnvägsstyrelsen under juli—december 1951 lämnat järnvägsbolaget bidrag till drift och investeringar om tillhopa cirka 1,2 miljon kronor. För tiden januari—juni 1952 har motsvarande belopp beräknats till 2,6 miljoner kronor, och summa bidrag för budgetåret 1951/52 skulle sålunda utgöra 3,8 miljoner kronor.

Drages härifrån förenämnda underskott å rörelsen om 0,7 miljon kronor (vari med 266 000 kronor ingår av statens järnvägar verkställd utbetalning av pensionstillägg), vilket är avsett att täckas med statens järnvägars driftmedel, erhålles ett resterande belopp om 3,1 miljoner kronor, varav 2,6 miljoner kronor beräknats utgöra balanserat underskott å rörelsen under tiden januari—juni 1952 och 0,5 miljon kronor motsvara vad som t. o. m. juni 1952 utöver bolagets egna avskrivningsmedel erfordrats för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar. Framhållas må, att av sagda avskrivningsmedel ett belopp om 0,18 miljon kronor disponerats för avtalsbunden amortering av obligationslån.

Nyssnämnda saldobelopp av 3,1 miljoner kronor kommer vid slutet av innevarande budgetår att bokföras såsom en till statens järnvägars drifträkning hörande fordran på järnvägsbolaget. Enär emellertid viss del av medlen i fråga faktiskt investerats, synes, i vad angår denna nu till 0,5 miljon kronor beräknade del, under budgetåret 1952/53 täckning böra beredas genom anslag å riksstatens kapitalbudget.

Styrelsen övergår härefter till de investeringar, som planerats komma att ske i järnvägsbolagets och dess dotterbolags (tillhopa benämnda SRJ-koncernen) egendom under budgetåret 1952/53. Totalsumman av dessa investeringar har kalkylerats till 2,9 miljoner kronor, varvid i fråga om arbeten, som sträcka sig över längre tid, på samma sätt som för statens järnvägar endast medräknats på budgetåret 1952/53 fallande utgifter.

Häremot är att ställa SRJ-koncernens avskrivningsmedel, förhandsberäknade till 1,8 miljon kronor, i den mån desamma ej tagas i anspråk för

planenlig amortering av obligationslån, för vilket ändamål kommer att utgå 0,18 miljon kronor.

Med inräknande av vad som t. o. m. juni 1952 tagits i anspråk jämlikt förenämnda bemyndigande skulle behovet av nya investeringsmedel alltså uppgå till $(0,5 + 0,5 + 0,18 = 1,18)$ avrundat 1,2 miljon kronor, och styrelsen föreslår, att anslag för ändamålet anvisas å riksstatens kapitalbudget för ifrågavarande budgetår såsom investering i statens järnvägars fond att disponeras såsom lån till järnvägsbolaget.

Samtidigt som sålunda täckning beredes för investeringar tillhörande tiden efter den 1 juli 1951, synes sanering böra ske av SRJ-koncernens vid sagda tidpunkt förefintliga låneskuld. Denna belöper sig till i runt tal 29,7 miljoner kronor med följande fördelning.

	Kronor
Obligationslån och bundna inteckningslån	10 570 000
Förlagsbevislån	2 460 000
Reverslån	12 890 000
Checkräkningskredit	3 800 000
Tillhopa	29 720 000

Järnvägsstyrelsen framhåller, att reverslånen löpa med kort tids uppsägning från låntagarens sida och med skäligen ogynnsamma räntevillkor, och att det vore från ekonomisk synpunkt önskvärt, att desamma kunde utbytas mot en statslåneskuld. Sådant utbyte är jämväl starkt motiverat i fråga om förlagsbevislånen och checkräkningskrediten, vilka ävenledes föranleda dryga ränteutgifter. Den lånesumma, som med ekonomisk fördel kan omplaceras, belöper sig således till 19,15 eller avrundat 19,2 miljoner kronor.

Lägges härtill förenämnda belopp nya investeringsmedel om 1,2 miljon kronor, blir summan 20,4 miljoner kronor. Till mötande av opåräknad ytterligare utgiftstegring synes denna summa böra jämkas uppåt till 21 miljoner kronor.

Departementschefen har anfört följande.

Järnvägsstyrelsen har föreslagit att å riksstaten för nästa budgetår anvisas ett till 21 miljoner kronor avrundat belopp såsom investeringsanslag till lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag. Av detta anslagsbelopp avse 0,5 miljon kronor investeringsutgifter under budgetåret 1951/52 och 0,7 miljon kronor motsvarande utgifter under nästa budgetår. Härjämte avses 19,2 miljoner kronor för att utbyte mot ett statslån skall kunna ske av vissa av bolagets låneskulder med mindre gynnsamma villkor. Jag tillstyrker järnvägsstyrelsens förslag.

Slutligen torde riksdagens medgivande böra inhämtas om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna bolaget de bidrag i form av tillskott, som erfordras för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag, som utgör en följd av riksdagens beslut föregående år angående statsförvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—

Rimbo järnvägsaktiebolag, har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) till *Lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1952/53 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 21 000 000 kronor;

b) medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott, som kunna befinnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

2:o) **Teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler.** Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 6—11) föreslagit riksdagen att till Teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

Sedan Stockholms Rederiaktiebolag Svea till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle överlätit halva antalet aktier i de tre dittills av rederibolaget helt ägda och med varandra samförvaltade företagen Aktiebolaget Svenska godsbilcentraler — vars firma numera är Aktiebolaget Svenska godscentraler (ASG) — Aktiebolaget Landtransport och Aktiebolaget Nordisk Biltjänst, träffade trafikförvaltningen, såsom från början var avsett, en överenskommelse med järnvägsstyrelsen om överlåtelse till statens järnvägar av tre femtedelar av nämnda halvpakt. Återstående två femtedelar därav fördelades mellan vissa då ännu enskilda järnvägar. Överenskommelsen angående statens järnvägars aktieförvärv godkändes av 1942 års riksdag (se prop. nr 19 och riksdagens skrivelse nr 46). Förutom de 30 procent av aktierna, som på grund av denna överenskommelse överlätos till järnvägsstyrelsen, har styrelsen som följd av det fortgående statsförvärvet av enskilda järnvägar sedermera successivt blivit ägare av ytterligare aktier i nämnda företag och innehar sålunda för närvarande inemot hälften (eller närmare bestämt 49,2 procent) av aktierna, medan Rederi-Svea äger den andra hälften.

Under krigsåren hämmades bolagens verksamhet i hög grad av de restriktioner, som då åvilade landsvägstrafiken. Allteftersom dessa restriktioner lättade och ASG dessutom i allt större omfattning inriktade sin verksamhet på samlastning av järnvägs gods, utvecklade sig emellertid rörelsen under efterkrigsåren mera gynnsamt. Därigenom aktualiserades i sin tur behov av ökat rörelsekapital för att kunna genomföra nödvändiga rationaliseringar och utvidgningar, vilket föranledde bolaget att år 1944 hänvända sig till aktieägarna med begäran om lån mot förlagsbevis. Med anledning härav hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 5 februari 1945 om förslag till

riksdagen om anvisande av medel för detta ändamål. På i propositionen 1945:129 anförda skäl ansågs statens järnvägars medverkan emellertid i stället böra ske i form av ett bemyndigande för järnvägsstyrelsen att å kronans vägnar ikläda sig borgensansvar för lån till bolaget intill ett belopp av 2 000 000 kronor. Hinder skulle dock ej möta för de enskilda intressenterna att, om de så önskade, i stället för att ikläda sig borgen utlåna medel till de gemensamt ägda företagen i den mån icke högre ränta krävdes än som mot statens borgen kunde erhållas i den allmänna marknaden. Riksdagen (skrivelse nr 325) biföll Kungl. Maj:ts förslag.

Det för rörelsens utvidgning erforderliga kapitalbehovet tillgodosågs fram till 1947 genom upplåning i enlighet med förut angivna riktlinjer. Under erinran om att bolagens låneskulder till följd härav ökat högst väsentligt — för ASG från 430 000 kronor år 1945 till 4 720 000 kronor år 1947, medan aktiekapitalet alltjämt var oförändrat, för ASG endast 500 000 kronor — och att proportionen mellan främmande och eget kapital därigenom starkt förskjutits i ogynnsam riktning, ansåg sig ASG böra ånyo vända sig till bolagets huvuddelägare, denna gång med begäran om kapitaltillskott i form av nyteckning av aktier till ett belopp av 2 500 000 kronor. Såväl Rederi-Svea som järnvägsstyrelsen funno skäl medverka till den sålunda föreslagna aktieteckningen, varför styrelsen hemställde om Kungl. Maj:ts bemyndigande härtill för sin andel samt om anvisande av erforderliga medel för ändamålet. Med anledning härav avläts proposition (nr 259) i ärendet till 1948 års riksdag, som (skrivelse nr 300) biföll Kungl. Maj:ts förslag. Aktiekapitalet i ASG ökades därmed från 500 000 kronor till 3 000 000 kronor eller med 2 500 000 kronor, varav järnvägsstyrelsen samt Rederi-Svea tecknade hälften vardera.

I skrivelse den 17 januari 1952 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen för ASG hänvänt sig till sina huvudintressenter — järnvägsstyrelsen och Stockholms Rederiaktiebolag Svea — med hemställan om ytterligare ökning av aktiekapitalet genom nyteckning till pari av aktier.

Styrelsen för ASG har därvid till en början hänvisat till de uppgifter rörande utvecklingen av bolagets verksamhet intill år 1947, vilka lämnades i propositionen 1948: 259.

Till komplettering av nämnda uppgifter har ASG bifogat sammanställningar dels av balansräkningarna för åren 1947—1950 och av den beräknade ställningen per den 30 juni 1951, dels av ASG-bolagens låneskulder per angivna tidpunkter, dels ock rörande företagens omsättning under åren 1945—1950 och den beräknade omsättningen under första halvåret 1951. Rörande ställningen och omsättningen har järnvägsstyrelsen sedermera införskaffat kompletterande uppgifter avseende hela år 1951.

Ett sammandrag av ASG-bolagens balansräkningar per den 31 december åren 1947—1951 ha lämnats å s. 8 i propositionen, vartill torde få hänvisas.

I anslutning till de sålunda återgivna uppgifterna har styrelsen för ASG framhållit det vara självklart, att den omsättningsökning, vilken i förhål-

lande till de siffror, som legat till grund för utökningen av aktiekapitalet i enlighet med 1947 års framställning, utgör minst 50 % därav, i och för sig kräver ett ökat aktiekapital. Successivt måste man tänka sig nyinvesteringar i form av magasinbyggnader och dylikt, i den utsträckning som de allmänna förhållandena det medgiva. Av viss vikt vore att i detta sammanhang fastslå, att de rent sociala välfärdsinrättningarna vid åtskilliga av ASG:s avdelningskontor tarva förbättringar, då man icke kunnat hålla jämna steg med de ökade kraven i sådant hänseende. Härtill komme det uppenbara faktum, att den ökade omsättningen innebär behov av ökat aktiekapital för nödvändiga fraktkrediter.

Styrelsen föreslår slutligen att huvuddelägarna i bolaget taga under övervägande en ökning av aktiekapitalet i ASG från nuvarande 3 till 6 miljoner kronor. Med hänsyn till att statens järnvägar nu övertagit praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar även om vissa enskilda järnvägsföretag formellt kvarstå såsom delägare i bolaget ifrågasätter vidare styrelsen om icke aktiekapitalets ökning borde verkställas på det sätt att järnvägsstyrelsen och Stockholms Rederiaktiebolag Svea envar till pari teckna aktier i ASG till ett belopp av 1 500 000 kronor. Någon ändring i det mellan intressenterna förefintliga konsortialavtalet syntes icke föranledas av en nyteckning på nu föreslagna sätt.

Stockholms Rederiaktiebolag Svea har förklarat sig vilja biträda bolagsstyrelsens förslag och utfäst sig att teckna aktier till halva det belopp, varmed aktiekapitalet i ASG kommer att ökas.

Järnvägsstyrelsen framhåller, i anledning av bolagsstyrelsens framställning, att enligt en i kommentaren till aktiebolagslagen angiven genomsnittsregel, vilken innebär att det egna kapitalet bör uppgå till minst hälften av omslutningen, är ASG:s nuvarande aktiekapital, 3 000 000 kronor, för lågt och en höjning av detsamma till 6 000 000 kronor motiverad, detta så mycket mer som det ökade behov av rörelsekapital, som betingas av verksamhetens fortgående stegring och nödvändigheten av att inom den närmaste tiden vidtaga förbättringar i fråga om vissa avdelningskontor och magasinlokaler, i regel icke kan tillgodoses genom upptagande av lån mot inteckningar, när bolagets anläggningar till betydande del äro uppförda på ofri grund — huvudsakligen på statens järnvägars mark.

Styrelsen erinrar även om att statens järnvägars borgensåtagande i samband med den föregående nyteckningen av aktier nedbringats från förutvarande 2 000 000 till 1 250 000 kronor och att bolaget nu ställt i utsikt — förutom skälig förräntning å det fördubblade aktiekapitalet — ett successivt ytterligare nedbringande av dess lån, vilket skulle i viss mån motväga det nu ifrågasatta engagemanget från statens järnvägars sida. Slutligen erinrar styrelsen, att ASG under de senaste åren till aktieägarna lämnat en utdelning av 5 procent.

Järnvägsstyrelsen hemställer därför, att till aktieteckning i Aktiebolaget Svenska godscentraler måtte för budgetåret 1952/53 anvisas ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

Då förslaget om den senaste ökningen av ASG:s aktiekapital underställdes 1948 års riksdag, uttalade min företrädare i ämbetet viss tveksamhet inför förslaget men ansåg sig dock, med hänsyn till de skäl järnvägsstyrelsen anfört och då frågan om statens järnvägars ställning till ASG framdeles torde få bli föremål för ett förnyat ställningstagande från statsmakternas sida, höra biträda den föreslagna kapitalökningen.

Frågan om statens järnvägars ställning till ASG kan ännu icke slutligt prövas. En ökning av bolagets aktiekapital är emellertid nu påkallad av flera skäl. Bolagets eget kapital är sålunda för närvarande för litet i förhållande till dess skulder. Hänsyn bör även tagas till storleken av bolagets omsättning. Denna har stigit från 25,8 miljoner kronor 1947 till ca 43 miljoner kronor 1951. Jag vill därför ej motsätta mig att aktiekapitalet ökas på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Vid bifall härtill skulle svenska staten sålunda — i likhet med den andra huvudintressenten i ASG, Stockholms Rederiaktiebolag Svea — teckna aktier i ASG för 1,5 miljon kronor och bolagets aktiekapital sålunda ökas från 3 till 6 miljoner kronor. Slutligen vill jag erinra om att ASG ställt i utsikt, att statens järnvägars borgensåtagande gentemot bolaget, som för närvarande uppgår till 1 250 000 kronor, skall kunna successivt nedbringas.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler* för budgetåret 1952/53 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

3:o) **Lån till svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 3, s. 11—17) föreslagit riksdagen att dels till Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 260 000 kronor, dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt vissa i statsrådsprotokollet angivna grunder, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

Med bifall till propositionen 1950:138 anvisade 1950 års riksdag (skrivelse nr 162) såsom Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko — vilken förstördes av eld i april 1949 — för budgetåret 1950/51 ett investeringsanslag av 840 000 kronor. Lånet skulle utgå med samma belopp som brandförsäkringssumman för den nedbrunna huvudbyggnaden. Kostnaderna för den nya turiststationen beräknades till 1 925 000 kronor. Förutom nämnda statslån och brandförsäkringssumman skulle vissa disponibla medel och ett banklån tagas i anspråk för täckning av kostnaderna.

Såsom lånevillkor skulle gälla bl. a., att turistföreningen till säkerhet för statslånet skulle lämna in-teckningar med bästa förmånsrätt i föreningens anläggning i Abisko, dock skulle framförliggande in-teckningar få tagas i anspråk som säkerhet för banklånet. Amorteringstiden för statslånet skulle vara 30 år och räntesatsen 3,5 procent. Järnvägsstyrelsen skulle av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordrades för lånets förräntning och amortering. I övrigt förutsattes, att ett blivande låneavtal skulle upprättas på i huvudsak samma villkor som tidigare låneavtal mellan styrelsen samt Skid- och friluftsförbundet rörande utbyggnad av skidförbundets anläggning i Storlien.

Genom beslut den 12 maj 1950 anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till villkor och bestämmelser för åtnjutande av ifrågavarande lån.

Med skrivelse den 18 februari 1952 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett upprättat förslag till låneavtal mellan styrelsen och Svenska turistföreningen angående återuppförande av turiststationen i Abisko.

Avtalsförslaget har såsom bilaga fogats vid propositionen.

Enligt detsamma skulle statslånet höjas med 260 000 till 1 100 000 kronor.

I sin förenämnda skrivelse meddelar järnvägsstyrelsen, att kostnadsförhållandena undergått en så väsentlig ändring, innan ett detaljerat förslag till låneavtal under 1950 hann färdigställas och ingivas till Kungl. Maj:t för godkännande, att en genomgripande omprövning av hela ärendet be-fanns erforderlig.

Enligt ett i september 1950 av turistföreningen lämnat meddelande beräk-nades arbetet med turiststationens återuppförande taga sin början samma månad. Byggnadskostnaderna uppgåvos samtidigt till 1 926 000 kronor, frånsett kostnader för bl. a. vattenanskaffning och inventarier, samt med inräkning av sistnämnda kostnader till 2 266 000 kronor. Dessa kostnads-uppgifter voro grundade på inkomna anbud och de priser på materialier och arbetskraft, som gällde i juli 1950, samt inkluderade 40 000 kronor för oförutsedda utgifter.

Vid nyss angivna tidpunkt började emellertid den dittills i stort sett fasta prisnivån att röra sig uppåt, och de tidigare kostnadsberäkningarna visade sig av denna anledning vara i behov av en genomgripande omarbetning. Denna utfördes successivt, allteftersom byggnadsarbetet fortskred och full-ständiga arbetsritningar jämte beskrivningar erhöles, samt resulterade i att kostnaderna vid oförändrat byggnadsprogram och vid de pridförhållanden som rådde våren 1951 beräknades komma att stiga till 3 447 000 kronor.

De sålunda radikalt ändrade förutsättningarna för finansiering av kost-naderna för den nya turiststationen aktualiserade, fortsätter järnvägsstyrelsen, i sin tur frågan om ändring av säkerheten för det redan beviljade lånet och det nu i utsikt ställda tilläggslånet från statens järnvägar. Enligt

de lånevillkor, som angivits i propositionen 1950:138, skulle statens järnvägar som säkerhet för det förstnämnda lånet erhålla inteckningar mellan 245 000 och 1 085 000 kronor samt inteckningar från 245 000 upp till 1 345 000 kronor, därest jämväl det preliminärt avtalade tillägglånet — för åstadkommande av en till 1 100 000 kronor avrundad total lånesumma lämpligen höjt från 250 000 till 260 000 kronor — erhöles. En oeftergivlig förutsättning för att över huvud taget kunna upplåna medel i bank eller annan penningförvaltande institution ansåg föreningen vara, att för detta ändamål finge disponeras inteckningar före de som säkerhet för lånet från statens järnvägar liggande inteckningarna, och föreningen anhöll därför under förhandlingarna jämväl om sådan ändring av lånevillkoren, att undre gränsen för statens järnvägars inteckningssäkerhet uppflyttades från 245 000 till 1 000 000 kronor. Om så skedde ansåg sig föreningen våga räkna med att mot inteckningar med bästa förmånsrätt kunna erhålla lån från bank eller försäkringsinrättning å 1 000 000 kronor. De för återuppbyggnaden disponibla medlen beräknades därefter komma att uppgå till i runt tal 3 600 000 kronor enligt följande specifikation.

Lån från bank e. dyl.	1 000 000
» » statens järnvägar	1 100 000
Brandskadeersättning	840 000
Av föreningen för ändamålet redan avsatta medel	160 000
Övriga av föreningen disponerade medel ...	250 000
Föreningens likviditetsreserv	250 000
Summa kronor	3 600 000

Såsom framgår av den sommaren 1951 upprättade finansieringsplanen, skulle statens järnvägars lån efter den nu diskuterade höjningen av lånesumman och undre gränsen för inteckningssäkerheten komma att ligga inom 62 procent av en till 3,4 miljoner kronor uppgående byggnadskostnad. Detta torde kunna anses som ett ur statens järnvägars synpunkt godtagbart säkerhetsförhållande.

Som skäl för den med föreningen nu villkorligt träffade uppgörelsen och därmed för en finansiell medverkan över huvud taget från statens järnvägar i detta fall torde i övrigt få åberopas vad som anförts i järnvägsstyrelsens i propositionen 1950:138 återgivna skrivelse av den 17 februari 1950.

Efter den sålunda preliminärt träffade uppgörelsen har, meddelar styrelsen, byggnadsarbetet fortgått planenligt under sommaren och hösten 1951 och beräknas i huvudsak vara slutfört inom sådan tid, att den nya turiststationen kan tagas i bruk under sommaren 1952. Härigenom synas riskerna för att en fortsatt prisstegring kan komma att ytterligare påverka den slutliga byggnadskostnaden ej längre vara lika stora. En av föreningen

i september 1951 upprättad kostnadskalkyl med visst tillägg för oförutsedda utgifter torde med andra ord kunna läggas till grund för en jämförelse med den förut återgivna finansieringsplanen, vilken slutade på 3,6 miljoner kronor. Sagda kostnadskalkyl ter sig på följande sätt.

Byggnadskostnader (inkl. gästrumslängan nr 2)	2 950 000
Inventarier	350 000
Vägar och planering m. m.	20 000
Vattenverk och branddamm	55 000
	<u>3 375 000</u>
Oförutsett (cirka 7 %)	225 000
	<u>Summa kronor 3 600 000</u>

Då finansieringen alltså synes säkerställd, anser sig järnvägsstyrelsen oaktat de avsevärt ökade kostnaderna och det till följd härav väsentligt stegrade kapitalbehovet kunna förorda dels ökad långivning från statens järnvägars sida, dels sådan eftergift beträffande in-teckningssäkerheten, att föreningen beredes möjlighet att upplåna medel jämväl på annat håll. Vad statens järnvägars medverkan beträffar, synes lämpligast, att det tidigare beviljade lånet och det senare diskuterade tillägglånet sammanslås till ett enda till 1 100 000 kronor avrundat lånebelopp. Räntefoten för detta lån synes i likhet med för det ursprungliga lånet böra fastställas till 3,5 procent och amorteringstiden till 30 år. Annuiteten skulle under dessa förutsättningar komma att utgöra 59 810 kronor, varav järnvägsstyrelsen alltså med trafikmedel skulle bestrida hälften eller 29 905 kronor.

Den senast upprättade kostnadsberäkningen inrymmer ej större säkerhetsmarginal för oförutsedda utgifter än 225 000 kronor. Trots att byggnadsarbetet nu är relativt långt framskridet och de slutliga kostnaderna sålunda numera kunna bedömas med långt större säkerhet än tidigare, är det likväl icke uteslutet, att denna säkerhetsmarginal visar sig otillräcklig — bl. a. på grund av nya prisstegringar — och att kostnaderna komma att överstiga 3,6 miljoner kronor. Efter ingående överläggning mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen om hur finansieringen skall säkerställas för det fall att nyssnämnda kostnadsgräns överskrides, har järnvägsstyrelsen förklarat sig beredd att, därest byggnadskostnaderna skulle komma att överstiga 3,7 miljoner kronor, utverka viss ytterligare eftergift i fråga om läget av de in-teckningar, som skola utgöra säkerhet för lånet från statens järnvägar, nämligen med hälften av det belopp varmed kostnaderna visa sig överstiga sagda belopp, 3,7 miljoner kronor, men dock med högst 100 000 kronor. I ogynnsammaste fall skulle den undre gränsen för statens järnvägars in-teckningar i turiststationen sålunda komma att förskjutas från 1 000 000 till 1 100 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen för utvecklingen av frågan om återuppförande av turiststationen i Abisko framgår, att turistföreningen genom de inträdda pris- och lönestegringarna blivit nödsakad att anskaffa ytterligare medel för att finansiera byggnadsföretaget. En nedskärning av byggnadsplanerna har ansetts icke böra ifrågakomma. Kostnaderna för den nya turiststationen, vilka år 1950 uppgåvos till 1 925 000 kronor, beräknades vid pris- och löneläget i september 1951 utgöra 3,6 miljoner kronor. Av detta belopp avsågos 2 950 000 kronor för de direkta byggnadskostnaderna, 350 000 kronor för anskaffning av inventarier, 55 000 kronor för anläggning av vattenverk och branddamm samt 20 000 kronor för vägar, planering m. m. varjämte 225 000 kronor avsatts för oförutsedda utgifter.

Efter framställning av turistföreningen har järnvägsstyrelsen nu hemställt att — utöver tidigare anvisade 840 000 kronor såsom lån från statens sida till finansiering av företaget — 260 000 kronor skulle anvisas å riksstaten för nästa budgetår för höjning av statslånet. Styrelsen har vidare föreslagit att för statslånet, som sålunda skulle utgöra sammanlagt 1 100 000 kronor, lämnas en inteckningssäkerhet, vars undre gräns uppflyttas från 245 000 till 1 000 000 kronor. Orsaken härtill är att inteckningarna med bästa förmånsrätt erfordras såsom säkerhet för ett lån om 1 000 000 kronor i bank eller försäkringsinrättning. Därest kostnaderna på grund av pris- och lönehöjningar sedan september 1951 skulle överstiga 3,7 miljoner kronor, har järnvägsstyrelsen förklarat sig vilja utverka eftergift i fråga om läget av de inteckningar, som skola utgöra säkerhet för statslånet, med hälften av överstigande belopp dock högst 100 000 kronor. Den undre gränsen för statslånet skulle sålunda kunna höjas från 1 000 000 till 1 100 000 kronor. För statslånet skulle i övrigt gälla samma villkor som förutsattes, då lånefrågan underställdes 1950 års riksdag. Kostnaderna för byggnadsföretaget skulle förutom genom nämnda lån bestridas genom brandskadeersättningen om 840 000 kronor och genom ianspråktagande av vissa medel, som stå till föreningens disposition.

För min del anser jag mig böra tillstyrka att turistföreningen genom ett statslån av 1 100 000 kronor och på de villkor som järnvägsstyrelsen föreslagit beredes möjlighet att fullborda turistanläggningen i Abisko, i synnerhet som arbetet härmed redan är långt framskridet och beräknas vara avslutat innevarande sommar. Jag har alltså icke något att invända mot den av järnvägsstyrelsen föreslagna jämkningen av den undre gränsen för inteckningssäkerheten för statslånet. Ej heller vill jag motsätta mig, att järnvägsstyrelsen av statens järnvägars trafikmedel tillskjuter hälften av det belopp av 59 810 kronor som erfordras för den årliga räntan och amorteringen för lånet.

Järnvägsstyrelsen torde böra bemyndigas att i huvudsaklig överensstämmelse med föreliggande förslag till avtal upprätta slutligt låneavtal mellan styrelsen och turistföreningen.

Utskottet. I likhet med departementschefen anser sig utskottet kunna tillstyrka, att turistföreningen genom ett med 260 000 kronor förhöjt statslån beredes möjlighet att fullborda turistanläggningen i Abisko. Då Kungl. Maj:ts förslag i övrigt icke givit utskottet anledning till erinran, får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) till *Lån till svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko* för budgetåret 1952/53 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 260 000 kronor;

b) medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1952 angivna grunder;

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

Stockholm den 13 maj 1952.

På statsutskottets vägnar:

KARL WARD.

Närvarande: se under utlåtandet nr 147.
