Nr 100.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anstånd med erläggande av förfallna räntor å statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1923.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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.

Anders Örne.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1923.

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, SCHLYTER, ÖRNE.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

Den 26 mars 1897 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Roma järnvägsstation till Slite lastage- och hamnplats i Othems socken och fastställde därvid plan för järnvägs- Koncession å och statslån till Slite—Roma järnväg.

anläggningens utförande. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits på Slite—Roma järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 29 september 1899 kostnadsförslag för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 680,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 340,000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödets återgäldande 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 1901, då järnvägen 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 1904 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas 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 fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Slite—Roma 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.

Sedan lånebeloppet utbetalts till bolaget, nedsattes genom Kungl. Maj:ts beslut den 13 maj 1904 till följd av viss ändring i planen för järnvägen statslånet med 1,000 kronor, vilket belopp av bolaget sedermera återbetalts till riksgäldskontoret. Statslånet uppgår alltså till 339,000 kronor.

Slite—Roma järnvägsaktiebolag den 15 mars 1920.

I skrivelse den 15 mars 1920 hemställde bolaget, som aldrig kunnat erlägga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å statslånet, att Kungl. Maj:t måtte dels medgiva, att hela det skuldbelopp, som uppkommit därigenom, att räntor och överräntor å statslånet icke inbetalts, och som vid 1919 års utgång uppginge till 391,548 kronor 15 öre, måtte få avskrivas, dels ock tilldela bolaget ett ytterligare statslån ävensom i samband därmed medgiva, att detta nya lån jämte det ursprungliga lånet å 339,000 kronor finge föras i ny räkning, löpande med annuitet från och med den 1 januari 1921.

Bolaget framhöll bland annat, att ända sedan järnvägens tillkomst dess inkomster understigit utgifterna, däri då inbegripna ränta och överränta å statslånet, men att under senare år häri inträtt en förbättring, vilket i främsta rummet berott på ökad trafik till följd av de industrier, som tillkommit utmed banan. För år 1919 beräknades till och med överskott av 42,000 kronor. Järnvägen hade dock sin största betydelse för de jordbrukande kommuner, den genomlöpte, och hade dessa på allt sätt sökt stödja företaget genom att dels, då på grund av prisstegringen den verkliga byggnadskostnaden kommit att överstiga den beräknade med 108,000 kronor, lämna lån till järnvägen och dels sedermera avskriva dylika lån om tillhopa över 70,000 kronor. Berörda kommuner vore små och så skattetyngda, att något ytterligare understöd från deras sida ej vore tänkbart. Sedan järnvägens tillkomst hade icke några som helst avskrivningar kunnat göras å vare sig banan eller den rullande materielen. Allteftersom trafiken ökades och den nuvarande rullande materielen försletes, bleve behovet av nyanskaffning av dylik materiel allt kännbarare. Denna nyanskaffning, avseende en motorvagn och ett antal godsvagnar, beräknades draga en kostnad av 350,000 kronor, vilken bolaget avsåge skola bestridas med 100,000 kronor med för det dåvarande disponibla medel, med 150,000 kronor eller 15,000 kronor årligen under tio år av det överskott, som beräknades för framtiden uppkomma, samt med 100,000 kronor av det ifrågasatta nya statslånet. Dessa beräkningar vore emellertid grundade på att bolaget icke i framtiden behövde gälda förenämnda under åren 1902—1919 uppkomna ränteskuld å tillhopa 391,548 kronor 15 öre.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 10 december 1921.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som till följd av remiss den 10 december 1921 avgav utlåtande häröver, anförde, att styrelsen meddelat bolaget, att styrelsen endast ansåge sig kunna tillstyrka ränteskuldens kapitalisering till ett nytt lån. Då emellertid bolaget varken i anledning härav eller av ytterligare förfrågningar meddelat några upplysningar, hemställde styrelsen, att bolagets framställning måtte lämnas utan avseende.

Bolaget den 18 mars 1922.

I med anledning härav genom länsstyrelsen i Gottlands län infordrat yttrande den 18 mars 1922 anförde bolaget, att genom den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna åtgärden bolagets likviditet visserligen icke skulle komma att i nämnvärd mån förbättras. Då emellertid en lösning av förevarande fråga i enlighet med bolagets framställning av den 15 mars 1920 icke syntes vara att förvänta, hemställde bolaget, att dess förfallna skuld måtte kapitaliseras såsom särskilt lån på liknande villkor, som gällde för det ursprungliga statslånet.

Bolaget den 10 juni 1922.

Sedan ärendet ånyo remitterats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för avgivande av utlåtande, har bolaget i skrivelse till styrelsen den 10 juni 1922 anfört:

Järnvägens drift hade efter år 1919 icke medfört ett så gott resultat, som bolaget tidigare haft anledning att förvänta. Vidare hade bolaget måst anskaffa ett nytt lokomotiv och annan ny materiel för en sammanlagd kostnad av omkring

150,000 kronor, till vars gäldande bland annat det i skrivelsen den 15 mars 1920 omförmälda disponibla beloppet 100,000 kronor åtgått. Ytterligare ny materiel, huvudsakligen godsvagnar, behövde anskaffas för en kostnad av omkring 100,000 kronor eller den summa, bolaget år 1920 begärt såsom nytt statslån, och trodde bolaget sig kunna påräkna garanti av Othems kommun för detta låns amortering. Därest ej annan lättnad än kapitalisering av förfallen skuld bereddes bolaget, förelåge stor fara för att bolaget snart måste träda i likvidation, enär två tredjedelar av aktiekapitalet snart vore förbrukade.

Bolaget den 27 januari 1923.

I skrivelse den 27 januari 1923 har bolaget sedermera anfört, att järnvägens läge numera vore sådant, att bolaget redan under år 1923 bleve nödsakat att träda i likvidation. Bolaget yttrar vidare i huvudsak följande:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade hos bolaget framhållit, att staten i gengäld för en avskrivning av den upplupna räntan måste erbjudas någon fördel i form av exempelvis garanti från kommuner eller intresserade industrier m. fl. för betalning av räntan å återstående skuldbelopp. Vidare hade riksgäldsfullmäktige genom två sakkunniga personer låtit verkställa en ingående granskning av bolagets ekonomi. I en i anledning härav upprättad promemoria hade dessa sakkunniga förordat en sådan rekonstruktion av bolaget i av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt riktning, att staten efterskänkte upplupna räntor, dock icke de två årens räntor, för vilka jämte kapitalskulden staten hade pant- och förmånsrätt i banan, samt att den därefter återstående skulden behandlades såsom ett nytt lån, med skyldighet för bolaget att förränta oeh amortera detsamma förslagsvis från den 1 juni 1923. Som ett villkor för en sådan avskrivning hade de sakkunniga ansett böra ställas, dels att staten erhölle tillfredsställande säkerhet för den reducerade skuldens förräntning i form av räntegaranti och eventuellt jämväl garanti för skuldens amortering, dels ock att de två kommuner, som ännu icke efterskänkt sina lån till bolaget för järnvägens byggande, gjorde detta.

Sistnämnda villkor hade redan uppfyllts, i det att berörda kommuner i december 1922 beslutat efterskänka sina fordringar och återställt skuldförbindelserna till järnvägen. Vad beträffade frågan om garanti för ränta och amortering, hade bolaget därom tillskrivit aktieägande kommuner och vissa industriföretag och hade samtliga svarat avböjande utom Othems kommun och Slite Cement- och Kalkaktiebolag. Nämnda kommun och bolag hade dock för närvarande ej velat på annat sätt deltaga i en garanti än att de under högst två år garanterade räntebetalningen på det ursprungliga statslånet ökat med två års ränta därå, under vilken tid de genom samarbete med järnvägsbolagets styrelse skulle söka vinna klarhet om möjligheten av att med framgång driva järnvägstrafiken i framtiden ävensom slutgiltigt bestämma, om de skulle deltaga i den fordrade garantien.

Under hänvisning härtill hemställer bolaget, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen följande:

1) Staten medgiver järnvägsbolaget moratorium under två år — räknat från och med den 1 juli 1923 — för all järnvägens ränteskuld till staten.

2) Betalningen av räntan på det ursprungliga lånet, 339,000 kronor, ökat med två års ränta därpå, garanteras under moratorietiden av Othems kommun och Slite Cement- och Kalkaktiebolag enligt av dem sinsemellan närmare överenskomna grunder.

3) Så snart järnvägsbolagets styrelse, senast vid moratorietidens utgång, avlämnat av Kungl. Maj:t godkänd garantiförbindelse för annuitetens riktiga inbetalande på det ursprungliga lånet, ökat med två års ränta, skall den ränteskuld, moratoriet avser, avskrivas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken jämväl bolagets sistberörda framställning remitterats, har den 3 februari 1923 avgivit utlåtande i ärendet och därvid bland annat anfört:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 februari 1923.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade ur järnvägsbolagets berättelser gjort följande sammanställning för att utvisa järnvägens driftresultat:

År	Överskott (+) eller underskott (—) av bruttoinkomst i förhållande till trafikkostnad Kronor			År	Överskott (+) eller underskott (—) av bruttoinkomst i förhållande till trafikkostnad Kronor		
1903	+	9 013	27	1914	+	1 059	41
1904	+	7 662	45	1915	+	3 003	73
1905	+	6 775	59	1916	+	3 081	12
1906	+	10 681	34	1917	+	5 052	89
1907	+	7 785	19	1918	+	20 704	65
1908	+	4 477	13	1919	+	71 807	98
1909	—	1 702	30	1920	+	27 535	67
1910	+	1 235	07	1921	+	1 699	09
1911	+	3 197	03				
1912	—	3 913	84	1903—1921 Summa		184 577	92
1913	+	5 422	45				

Driftöverskotten hade alltid varit obetydliga utom åren 1918—1920. Ren driftförlust hade uppkommit åren 1909 och 1912; och vid andra tillfällen, såsom åren 1910, 1914 och 1921, hade driften praktiskt taget ej mer än gått jämnt ihop.

Enligt från bolaget inhämtade upplysningar hade det driftöverskott på 184 577: 92 kronor, som ovanstående tablå angåve för hela perioden 1903—1921, använts sålunda:

1) Fullbordandet av järnvägsanläggningen såsom uppförande av magasiner, lastkajer, källare och brygghus m. m.	kronor	29,482: 35
2) Tillbyggnad av lokstall, anordnande av vändskiva med spår i Roma, grustag med spår vid Larsarve	»	15,294: 47
3) Förändring av vagnar	»	418: 45
4) Ny postvagn	»	6,286: 16
5) Nytt lokomotiv och två ångfinkor	»	106,105: 95
6) Behållning	»	26,990: 54
	Summa kronor	184,577: 92

Som de sålunda angivna anordningarna, även det inköp av ett nytt lokomotiv, som dragit största anparten av dessa kostnader, varit av behovet påkallade, hade några inbetalningar till staten icke kunnat göras.

Då järnvägsbolaget gjorde sin framställning om avskrivning av skuld till staten år 1920, hade det närmast föregående året gått med ett driftöverskott av nära 72,000 kronor. En sådan situation hade styrelsen rimligtvis ej kunnat anse som rätta ögonblicket för en avskrivning av ränteskulden, utan hade styrelsen tillskrivit bolaget med förslag om kapitalisering av ränteskulden. Då bolaget nu emellertid dragit ut på frågans behandling, hade under tiden visat sig, att den nyss omförmälda förbättringen ej blivit varaktig, utan att år 1921 medfört ny förlust.

Styrelsen hade ur järnvägsbolagets balansräkningar sammanställt följande tablå för förlustkontot vid varje års slut allt ifrån järnvägens begynnelse.

År	Balansräkningens förlustkonto Kronor		År	Balansräkningens förlustkonto Kronor	
1902	567	71	1912	141 880	92
1903	9 125	33	1913	159 509	80
1904	13 193	62	1914	182 098	69
1905	23 485	49	1915	202 814	76
1906	30 572	74	1916	165 400	79
1907	41 450	11	1917	186 385	29
1908	56 106	34	1918	191 727	59
1909	77 832	64	1919	191 727	59
1910	97 426	13	1920	191 677	59
1911	115 573	18	1921	217 409	61

Den år 1916 utvisade, plötsliga minskningen berodde på hjälp av intresserade kommuner. Man närmade sig med snabba steg den tid, då likvidering skulle bliva nödvändig, med anledning varav kommunerna efterskänkte fordringar på tillsammans 64,000 kronor. År 1919 skulle minskning av förlusten hava väntats på grund av årets vinst. Att tablån ej utvisade någon sådan minskning, berodde på avskrivning på rullande materiel och inventarier till ett belopp av ungefär 47,000 kronor, en i sig själv fullt berättigad avskrivning.

Järnvägsbolagets aktiekapital vore 340,000 kronor, och enligt § 97 mom. 1 av aktiebolagslagen inträffade då skyldighet för bolaget att likvidera, så snart förlusten överskrede kronor 226,666: 67. Förlusten uppginge vid 1921 års utgång redan till kronor 217,409: 61. Därtill komme nu ytterligare ett års ränteskuld till staten, i den mån sådan ej möjligen täcktes av eventuellt driftöverskott under år 1922. Likvidering torde sålunda bliva nödvändig när som helst, därest ingen lindring medgåves bolaget.

Styrelsen hade även upprättat följande tablå över antalet resor och godsmängder vid järnvägen:

År	Antal resor	Gods ton	År	Antal resor	Gods ton
1903	30 433	14 240	1913	41 700	22 300
1904	34 008	13 836	1914	—	—
1905	31 430	15 230	1915	42 830	17 230
1906	42 290	19 870	1916	43 570	17 450
1907	41 700	17 740	1917	30 580	19 620
1908	42 230	19 930	1918	31 690	22 760
1909	32 650	16 610	1919	41 960	26 770
1910	33 530	16 450	1920	43 570	26 670
1911	36 230	16 230	1921	36 502	16 420
1912	39 140	15 500			

Denna tablå visade en tillfällig förbättring i godsmängderna åren 1919 och 1920, men för år 1921 tillbakagång.

Enligt distriktstjänstemännens inspektionsrapporter vore järnvägen tillfredsställande underhållen, men det vore givet, att efter ett par årtiondens trafik väsentlig avskrivning, om omständigheterna medgåve, borde göras på järnvägens överbyggnad.

Enligt styrelsens maskininspektör vore även järnvägens rullande materiel underhållen utan anmärkning, men järnvägen lede brist på godsvagnar, för så vitt som den alltfort skulle trafikeras självständigt.

Den på senare tid vid de enklaste banorna uppkomna frågan om förenkling i driften syntes väl medföra någon vinst för järnvägen, givetvis dock ej med så avgörande resultat, att bolaget kunde förväntas bliva i stånd att utan lindring i skuldbördan fullgöra sina förbindelser till staten; utan torde nödiga nyanskaffningar eller smärre förbättringar samt räntor på den genom den föreslagna avskrivningen minskade skulden till staten komma att taga eventuella knappa driftöverskott tillräckligt i anspråk.

Då det nu framlagda förslaget torde vara det för staten förmånligaste, som kunnat åstadkommas, och då det knappast syntes lämpligt för staten att övertaga banan, anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslaget böra bifallas, varjämte styrelsen ifrågasätter utsträckning av moratorietiden till fyra år, därest räntegaranti även för den förlängda tiden kan erhållas.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava i utlåtande den 15 februari 1923 anfört bland annat:

Under den tid, som förflutit efter statslånets lyftning, hade bolaget ej kunnat verkställa vare sig räntelikvid eller kapitalavbetalning å detsamma. Skulden för lånet hade i följd därav år efter år ökats samt hade vid senaste årsskifte utgjort 816,664 kronor 37 öre. Under förutsättning att någon inbetalning ej gjordes till och med den 30 instundande juni, komme skulden att då uppgå till följande belopp:

kapital	kronor	339,000: —
anståndsränta	»	22,812: 74
ränta	»	297,784: 68
överränta	»	172,018: 66
Summa	kronor	831,616: 08

Enligt fullmäktiges uppfattning torde, därest det av bolaget framställda förslaget ej vunne bifall, bolaget bliva nödsakat att redan under år 1923 träda i likvidation, vilket säkerligen skulle medföra, att riksgäldskontoret nödgades för statsverkets räkning inköpa järnvägen. Även om denna, driven av staten, skulle kunna, såsom fallet vore med Skara—Timmersdala järnväg, bära driftkostnaderna och därjämte möjligen lämna ett mindre årligt överskott, syntes det uppenbart, att järnvägen särskilt i anledning av dess från statsbanenätet avskilda läge om möjligt ej borde av staten övertagas. Vid sådant förhållande och med hänsyn jämväl till de fördelar, som det nu framlagda förslaget innebure för staten, ansåge fullmäktige, att detsamma borde antagas, ehuru den del av statens fordran, för vilken pant- och förmånsrätt ej åtnjötes, därvid komme att avskrivas. Detta belopp vore visserligen betydande och uppginge till något över 462,000 kronor; men å andra sidan skulle staten, som under en tid av mer än 20 år ej haft någon som helst inkomst av sitt i järnvägen nedlagda kapital, erhålla först två års ränta à $4^1/_2$ % på ett kapitalbelopp av 369,510 kronor, d. v. s. omkring 33,200 kronor, och därefter eventuellt en annuitet av 5 % å nämnda kapitalbelopp eller cirka 18,475 kronor årligen. Därest antaglig garanti för annuitetens framtida erläggande ej skulle kunna anskaffas, förfölle frågan om avskrivning; och statens ställning gent emot bolaget bleve densamma som förut, endast med den obetydliga skillnaden, att överränta under moratorietiden ej debiterats.

Fullmäktige ansåge sig vidare böra fästa uppmärksamheten å, att, såvitt handlingarna utvisade, Othems kommuns beslut angående räntegaranti ej vore fullt tydligt avfattat och med anledning därav helst borde kompletteras.

Att, i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, nu ifrågasätta moratorietidens utsträckande till fyra år syntes fullmäktige knappast välbetänkt, då hela uppgörelsen därigenom kunde äventyras. Skulle garanterna ej under den tid, moratoriet avsåge, kunna taga ställning till frågan om definitiv garanti, torde hinder ej möta för järnvägsbolaget att i sinom tid inkomma med framställning om moratorietidens förlängande med ett eller annat år.

Villkoren för det nya lån, som i händelse av bifall till föreliggande förslag komme att träda i stället för det nuvarande, torde i tillämpliga delar böra bliva desamma, som gällde för det sistnämnda. Då annuiteten å detta förfölle den 1 oktober och moratoriet skulle börja löpa den 1 juli d. å., syntes böra bestämmas, att ränta och annuitet å det nya lånet skulle erläggas den 30 juni. Ränta skulle sålunda erläggas första gången den 30 juni 1924 och amorteringen börja den 30 juni 1926.

I detta sammanhang ansåge sig fullmäktige böra erinra om, att avskrivning av statens fordran hos järnvägsbolag tidigare förekommit i flera fall. Så hade riksdagen åren 1904 och 1905 beslutat att i samband med järnvägarnas överlåtande på andra bolag efterskänka vissa belopp av statens fordringar hos Vislanda—Bolmens respektive Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag. Vidare hade riksdagen år 1913 medgivit, att förfallna räntebelopp å Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolags statslån, ävenledes i samband med järnvägens övertagande av nytt bolag, finge kapitali-

seras till ett särskilt lån. Då detta emellertid vore räntefritt och skulle betalas först sedan statens övriga fordran blivit gulden, innebure detta beslut i själva verket en avskrivning av största delen av ifrågavarande kapitaliserade räntefordran. I intet av nu omnämnda fall hade någon garanti för resterande skulders förräntning och amortering blivit ställd.

Under åberopande av vad sålunda anförts tillstyrka fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att *dels* bevilja Slite—Roma järnvägsaktiebolag anstånd under två år, räknat från och med den 1 juli 1923, med erläggande av bolagets förfallna ränteskuld till staten, under villkor att betalningen av ränta å det ursprungliga statslånet, ökat med två års ränta, under anståndstiden behörigen garanterades på av bolaget föreslaget sätt, *dels ock* medgiva, att av statens hos bolaget den 30 juni 1923 beräknade fordran, 831,616 kronor 8 öre, ett belopp av 462,106 kronor 8 öre finge avskrivas, detta under förutsättning att bolaget före den 1 juli 1925 avlämnade garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna av Kungl. Maj:t godkännas, för behörig förräntning och amortering av den kvarstående skulden, 369,510 kronor.

Av den i ärendet förebragta utredningen framgår, att Slite—Roma järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning till följd av dels den oavlåtliga ökningen av bolagets skuld till staten och dels det otillfredsställande resultatet av järnvägens drift numera är sådan, att bolaget redan innevarande år kan bliva nödsakat att träda i likvidation. En följd härav skulle sannolikt bliva, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens avskilda läge från statsbanenätet om möjligt synes böra undvikas. Då det torde vara otänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, och då det nu framlagda förslaget till reglering av bolagets skuld till staten synes vara det för staten förmånligaste, som under förhandenvarande förhållanden torde kunna åstadkommas, har jag ansett mig böra förorda detsamma. På sätt fullmäktige i riksgäldskontoret erinrat, har riksdagen även förut i några fall medgivit efterskänkande av statens fordran hos järnvägsbolag. Därest vad sålunda förordats vinner riksdagens bifall, lärer det sedermera och i samband med att förutsättningarna för den ifrågasatta avskrivningen visas vara för handen få ankomma på Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit, stadga villkor för åtnjutande av det nya lån å 369,510 kronor, som skulle träda i stället för det nuvarande lånet å 339,000 kronor. Departementschefen.

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

dels att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å det Slite—Roma järnvägsaktiebolag beviljade statslån av 339,000 kronor må, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år, under villkor att bolaget avlämnar garantiförbindelse, som kan av Kungl. Maj:t godkännas, för ordentligt erläggande under anståndstiden av ränta efter $4^1/_2$ procent å förenämnda belopp, ökat med två års ränta därå, eller sålunda å 369,510 kronor;

dels ock att statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos bolaget till den del, densamma överstiger 369,510 kronor, må avskrivas, under villkor att bolaget före den 1 juli 1925 avlämnar garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna av Kungl. Maj:t godkännas, för behörig förräntning och amortering av sistberörda belopp.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.

Stockholm, K. L. Beckmans Boktryckeri, 1923.