Nr 55.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående sättet för amortering och förräntning av statslån till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 22 februari 1924.

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.

GUSTAF.

Sven Lübeck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 februari 1924.

Närvarande:

Statsministern Trygger, ministern för utrikes ärendena friherre Marks von Würtemberg, statsråden Malm, Ekeberg, Beskow, Malmroth, Hasselrot, Stridsberg, Lübeck, Clason, Wohlin, Pettersson.

Departementschefen, statsrådet Lübeck anför:

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 1 december 1923 dagtecknad skrift har Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag gjort framställning i fråga om sättet för amortering och förräntning av statslån för anläggning av järnvägarna Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Hultsfred—Jenny med bibanor.

Innan jag ingår på bolagets ifrågavarande framställning, må erinras om följande.

Statslån till järnvägarna Hultsfred—Jenny och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo.

Genom särskilda beslut den 24 november 1876 beviljade Kungl. Maj:t Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag för anläggande av järnvägarna Hultsfred—Jenny och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo jämte bibanor lån ur allmänna järnvägslånefonden till belopp av respektive 1,750,000 kronor och 1,865,000 kronor. För dessa två lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödets återgäldande beräknades till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden skulle utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande å varje särskilt belopp av låneunderstödet medgavs för tre år från lyftningsdagarna, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 31 december 1880, då respektive järnvägar skulle vara färdiga och öppnade för trafik; och skulle den sålunda uppskjutna likviden av räntan fullgöras genom en mot räntans belopp svarande utsträckning av tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning bleve till fullo gottgjort. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1883 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 varje år, till dess låneunderstödet och all därå upplupen ränta till fullo guldits. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle vederbörande bolag därå gälda sex procent årlig ränta (s. k. överränta), intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Hultsfred—Jenny respektive järnvägsanläggningen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagens övriga egendom skulle utgöra underpant och säkerhet för det av staten lämnade låneunderstöd och staten vara berättigad åtnjuta all den pant- och förmånsrätt, som enligt gällande eller blivande lagstiftning kunde för samma understöds återbetalande medgivas, i följd varav vederbörande järnvägsanläggning med tillhörande byggnader och materiel ävensom bolagets egendom i övrigt icke finge såsom säkerhet för annat lån pantförskrivas utan förbehåll om statens bättre rätt till säkerhet för den av staten givna försträckning; och ägde Kungl. Maj:t att, utan vederbörande bolags vidare hörande, vidtaga de åtgärder, som för beredande av den staten sålunda förbehållna säkerhet kunde finnas erforderliga.

Jämlikt medgivande av riksdagen har annuiteten sedermera nedsatts, från och med år 1884 till fem och en halv procent, varav fem procent ränta, samt från och med år 1887 till fem procent, varav fyra och en halv procent ränta. Vidare har överräntan likaledes enligt medgivande av riksdagen från och med år 1898 nedsatts till fem procent.

Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags förvärvande av järnvägarna Hultsfred—Jenny och Norsholm—Bersbo.

Med anledning av ansökning av Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag om fastställelse av vissa av bolaget beslutade ändringar i den för bolaget gällande ordning, avseende bland annat ändring av bolagets firma, har Kungl. Maj:t den 11 december 1914 fastställt bolagsordning för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. Vidare har Kungl. Maj:t samma dag, sedan mellan Hultsfred—Västerviks och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag upprättats kontrakt, varigenom förstnämnda bolag till det sistnämnda försålt sin ägande järnväg

Hultsfred—Jenny med vad därtill hörde, medgivit, att koncessionen å sistberörda järnväg jämte bibana samt sido- och hamnspår finge överlåtas å Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats för ifrågavarande järnväg med bibana samt sido- och hamnspår ävensom för det till desammas utförande beviljade statslånet.

Därefter har Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag medelst påskrift å till riksgäldskontoret utfärdad skuldförbindelse för statslånet till järnvägen Hultsfred—Jenny övertagit betalningsansvaret för samma lån jämte ränta.

Efter det mellan Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag och Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag upprättats kontrakt angående försäljning till sistnämnda bolag av järnvägen Norsholm—Bersbo, varå förstnämnda bolag erhållit koncession den 22 september 1876, har Kungl. Maj:t den 22 december 1922 medgivit, att koncessionen å berörda järnväg finge överlåtas å Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterrättelse de i avseende å ifrågavarande järnväg meddelade föreskrifter.

Framställning av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag om reglering av bolagets statslån.

I sin föreliggande framställning anför nu Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag i huvudsak följande:

Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolags ekonomi hade under många år varit synnerligen dålig, så att ränta och amortering å statslånen icke kunnat tillfullo gäldas, varigenom för statsverket uppstått en sig alltmera ökande räntefordran. Därjämte hade bolagen icke haft råd att underhålla rullande materiel, bana med vad därtill hörde samt verkstad m. m., så att bolagens ekonomiska ställning även av denna anledning blivit mycket svag. Till vilken grad bolagens lokomotivpark försämrats framginge av en handlingarna i ärendet bilagd avskrift av instrument över besiktning, verkställd år 1912 av två maskiningenjörer från järnvägsstyrelsen. Då den ömtåligaste materielen, lokomotiven, var i det skick och så skött, som besiktningen utvisade, vore lätt att förstå, i vad skick övrig rullande materiel samt bana m. m. vid den tidpunkten skulle befinna sig. Det befanns därför efter det denna besiktning hållits absolut nödvändigt att göra betydande inköp av ny rullande materiel och att sätta bana, verkstad m. m. i stånd. Dessa absolut nödvändiga utgifter hade under flera år hindrat järnvägsbolagen att göra några som helst inbetalningar å statslånen, och de obetalda överräntornas belopp växte alltjämt.

Syftet med den år 1914 verkställda sammanslagningen av järnvägsaktiebolagen hade helt naturligt varit att genom förenklingar i förvaltningen och större enhetlighet i driften åstadkomma bättre utnyttjande av materiel och personal samt besparingar i en hel del utgifter, och detta syfte hade också i verkligheten ernåtts.

På detta sätt hade Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag kommit att besitta de båda gamla järnvägsbolagens samtliga tillgångar och iklätt sig skyldighet att ansvara för samma järnvägsbolags alla skulder.

Sedermera befanns det nödvändigt att för ekonomiskt fördelaktig drift av

järnvägstrafiken inköpa järnvägen Norsholm—Bersbo, tillhörig Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag, enär de gamla järnvägarnas utfart till statsbanan vid Norsholm ledde över järnvägen Bersbo—Norsholm, varförutom denna järnväg alltid tillhört samma trafikförvaltning som de båda övriga järnvägarna. Då en försäljning till annat järnvägsbolag av denna järnväg hotade att ske, varigenom sökandebolagets ekonomiska utveckling för all framtid kringskurits, blev det helt enkelt en bjudande nödvändighet att söka få till stånd ett inköp av järnvägen Norsholm—Bersbo. Detta inköp lyckades även verkställas till ett pris av 1,300,000 kronor, vilket pris visat sig vara synnerligen billigt, även frånsett det speciella värde, järnvägen Norsholm—Bersbo ägde för just det köpande järnvägsaktiebolaget. Järnvägen Norsholm—Bersbo hade nu blivit betald så när som på ett belopp av 88,278 kronor 37 öre. Inteckningar uti den inköpta järnvägen Norsholm—Bersbo till sammanlagt belopp av en miljon kronor hade, i den mån de inlösts, överlämnats till riksgäldskontoret såsom säkerhet för sökandebolagets samtliga skulder till staten.

Samtidigt som arbetet på åstadkommande av en järnvägsenhet av de tre järnvägarna från Hultsfred över Västervik till Norsholm pågått hade även bana, signaler och rullande materiel satts i utmärkt skick, varjämte verkstaden ombyggts och försetts med nya tidsenliga maskiner, och detta hade verkställts till de priser, som rådde före kristiden, således till högst betydligt billigare pris än de nu gällande.

Resultatet av detta konsolideringsarbete för järnvägarna hade blivit, att järnvägarnas värde ökats flera gånger mera än sammanlagda beloppet av de räntor och annuiteter å statslånen, som under tiden från år 1912 och intill nu förfallit till betalning, samt att järnvägarnas nettoinkomster även ökats på sådant sätt, att järnvägsbolaget nu syntes vara i stånd att förränta och amortera hela den skuld till staten, som belastade järnvägarna. Till detta resultat hade i främsta rummet bidragit det fördelaktiga inköpet av Norsholm—Bersbo järnväg, men även åstadkommandet av förbindelseleden Virserum—Hultsfred, varigenom en sammanhängande smalspårig linje från Växjö över Västervik till Örebro med därav föranledd ökning i trafiken åstadkommits, hade haft stor betydelse i fråga om järnvägens bärighet. Och då bandelen Vimmerby—Hällefors, den s. k. Ydrejärnvägen, öppnades för trafik, vilket komme att ske under år 1924, komme även denna bana otvivelaktigt att tillföra sökandebolagets järnvägar en mycket betydande trafikökning.

Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skulder till staten utgjordes med beräkning intill den 31 december 1923 av följande:

1.	återstod av de båda äldre amorteringslånen, icke förfallen, tillhopa	kronor 1,465,707: 13
2.	anståndsränta, som icke är förfallen förrän efter 11 år och icke heller dessförinnan löper med ränta, till belopp av	» 522,482: 64
3.	järnvägsaktiebolagets icke guldna räntor och amorteringar å de äldre lånen till sammanlagt förfallet belopp av	» 3,384,321: 69

Dessa mellanhavanden mellan staten och järnvägsbolaget syntes för närvarande på synnerligen otillfredsställande sätt ordnade, från statens sida därutinnan, att staten saknade inteckningssäkerhet för en stor del av sin fordran, och från järnvägsbolagets sida därför, att bolagets stora förfallna skuld till staten å kronor 3,384,321: 69 helt naturligt icke på många år kunde betalas, vadan det för bolaget måste framstå som ett behov att genom uppläggande av bestämda amorteringslån få bolagets skulder till staten reglerade,

så att ordnade och trygga ekonomiska förhållanden emellan bolaget och staten kunde åvägabringas.

En sådan reglering av dessa skulder syntes lämpligen kunna ske på det sätt, att statens icke förfallna och redan förfallna fordringar sammanfördes uti två olika lån. Räntefoten å det belopp, som motsvarade den icke förfallna fordran, syntes böra beräknas till $4^1/_2$ procent eller samma räntefot, med vilken de äldre icke förfallna lånen nu löpte. Räntefoten å det lån, som motsvarade den förfallna skulden, syntes däremot böra bestämmas till 5 procent eller den räntefot, vilken tillämpades å de järnvägslån, staten nu utlämnade.

På det att det lån, som motsvarade de äldre icke förfallna lånen, skulle något fortare slutamorteras, syntes det emellertid, som om den årliga annuiteten å detta lån måtte lika som å det andra lånet beräknas till 5.4 procent, därvid en amortering av 0.9 procent sålunda komme att ske. För det andra lånet syntes likaledes en annuitet av 5.4 procent böra beräknas, av vilken 0.4 procent skulle utgöra amortering. Naturligtvis hade det varit önskvärt, om järnvägsbolaget kunnat åtaga sig hastigare amortering av dessa skulder, men det syntes omöjligt att antaga, att så skulle kunna ske. Och då man toge i betraktande, i vilken fullkomligt ohållbar ekonomisk ställning järnvägsbolagen befunno sig för 11 år sedan, då statens stora fordringar av järnvägsbolagen bokstavligen hängde i luften, syntes det vara ett ganska vackert resultat av de senaste årens verksamhet, om bolaget nu vore i stånd att till sista öret betala sin skuld till staten, även om slutlikviden skulle draga ut på tiden. Som säkerhet för dessa lån skulle då lämnas inteckningar uti järnvägsbolagets samtliga järnvägar från Hultsfred till Norsholm med bästa förmånsrätt och till belopp motsvarande beloppen av de båda olika lånen.

Enligt bolagets beräkningar skulle det ena lånet utgöras av återstoden av de gamla lånen 1,465,707 kronor 13 öre samt anståndsräntor å 522,482 kronor 64 öre, vilket sistnämnda belopp med hänsyn till att det icke vore förfallet och ej heller löpte med ränta förrän efter 11 år dock borde reduceras till ett nutidsvärde av 321,953 kronor 14 öre. Med iakttagande av detta beräkningssätt syntes detta lån alltså böra beräknas till 1,787,660 kronor 27 öre. Årliga annuiteten å detta lån torde efter en räntefot av 5.4 procent bliva 96,533 kronor 65 öre. Lånet beräknades vara slutbetalat efter 41 år.

Det andra lånet syntes rätteligen böra beräknas till 3,384,321 kronor 69 öre. Årliga annuiteten bleve efter 5.4 procent 182,753 kronor 38 öre och lånet torde vara slutbetalat efter 54 år.

På grund av vad sålunda anförts hemställer bolaget, att proposition måtte avlåtas till innevarande års riksdag om godkännande av det förslag till ordnande av bolagets samtliga skulder till staten, vilket Kungl. Maj:t med hänsyn till vad av bolaget nu föreslagits kunde anse lämpligt.

I utlåtande den 18 december 1923 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört: Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

»Järnvägsbolaget har på senare tid gjort ett målmedvetet arbete på sina järnvägars förbättring samt på förbättring av trafik- och förvaltningsekonomien. Bolaget har sålunda satt järnvägarna i gott stånd samt underhåller desamma väl. Likaså har verkstaden moderniserats, så att den befinner sig i utmärkt skick och ej lärer behöva någon utvidgning inom närmare tid. Den rullande materielen är likaledes av god beskaffenhet och väl underhållen. Vagnparken är även fullt tillräcklig, jämväl med hänsyn till trafike-

ringen av Vimmerby—Ydre järnväg, vars öppnande för allmän trafik är att snart förvänta. Möjligen behöver bolaget anskaffa ett tyngre godslokomotiv, och troligen kommer även i trafikekonomiens intresse en motorvagn att inköpas. Några förbättringar eller utvidgningar av sådan omfattning och beskaffenhet, att de kunna menligt inverka på bolagets förmåga att fullgöra sina förbindelser till staten, äro sålunda icke att förvänta.

Vidare har bolaget i sin ägo sammanfört de förut olika bolag tillhöriga tre järnvägarna och därmed vunnit en väsentlig förenkling.

Förslaget att förvandla de förfallna skulderna till ett amorteringslån är avsett till definitivt ordnande av bolagets skuldförhållande till staten.

Dessa vidtagna och avsedda åtgärder synas särdeles välbetänkta. Bedömd med utgångspunkt från de förhållanden, som varit, måste bolagets ställning, efter ett bifall till nu föreliggande ansökan, betecknas som välordnad. Det torde härmed också vara att hoppas, att den punkt nu är nådd, från vilken bolaget äntligen skall förmå att fullgöra sina förpliktelser mot staten.

Det sammanlagda beloppet av bolagets skulder till staten skulle enligt förslaget komma att något överstiga inteckningarnas belopp. Staten har kanske sålunda anledning att för den föreslagna uppgörelsen fordra ytterligare en inteckning på ett belopp, motsvarande denna skillnad; och i så fall torde dylik inteckning lämpligen kunna förvärvas i Norsholm—Bersbo järnväg. Detta är emellertid en fråga, som närmast ankommer på riksgäldskontoret. Genom inteckningarna i Norsholm—Bersbo järnväg blir statens säkerhet för lånen högst väsentligt förbättrad. I övrigt får statens säkerhet givetvis anses ökad även genom järnvägarnas och den rullande materielens förbättring.»

Styrelsen anser sig för sin del endast hava anledning att tillstyrka bolagets ansökan.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava den 24 januari 1924 anfört huvudsakligen följande:

Å ifrågavarande båda lån å 1,865,000 kronor och 1,750,000 kronor hade inbetalningar verkställts till riksgäldskontoret från och med år 1881, dock med undantag för åren 1913, 1914, 1917—1920 och 1923 ävensom för ett av lånen 1908. Dessa inbetalningar hade emellertid varit otillräckliga, varigenom efter hand en betydande ogulden förfallen skuld uppkommit. De annuiteter, som till och med år 1923 förfallit å ifrågavarande lån, utgjorde för lånet å 1,865,000 kronor 4,036,802 kronor 7 öre och för lånet å 1,750,000 kronor 3,790,000 kronor, medan däremot de belopp, som inbetalts å dessa annuiteter, utgjorde tillsammans respektive 2,566,360 kronor 87 öre och 2,404,572 kronor 79 öre. Därjämte hade å debiterade överräntor inbetalats sammanlagt respektive 342,984 kronor 29 öre och 412,631 kronor 32 öre. Inalles hade således å lånen inbetalats respektive 2,909,345 kronor 16 öre och 2,817,204 kronor 11 öre eller tillhopa 5,726,549 kronor 27 öre.

Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld till riksgäldskontoret för ifrågavarande två lån uppginge den 31 december 1923 till 5,372,511 kronor 46 öre, fördelade på följande sätt:

	Kapital	Ränta	Överränta	Anståndsränta	Summa
1) Järnvägen Hultsfred—Västervik.					
Icke förfallen skuld...	709,540: 10	—	—	251,388: 89	960,928: 99
Förfallen skuld.....	766,010: 06	619,417: 15	251,567: 24	—	1,636,994: 45
	1,475,550: 16	619,417: 15	251,567: 24	251,388: 89	2,597,923: 44
2) Järnvägen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo.					
Icke förfallen skuld...	756,167: 03	—	—	271,093: 75	1,027,260: 78
Förfallen skuld.....	770,362: 30	700,078: 90	276,886: 04	—	1,747,327: 24
	1,526,529: 33	700,078: 90	276,886: 04	271,093: 75	2,774,588: 02
Summa	3,002,079: 49	1,319,496: 05	528,453: 28	522,482: 64	5,372,511: 46
			Därav förfallen skuld		3,384,321: 69
			» icke förfallen skuld		1,988,189: 77
					5,372,511: 46

Sedan Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag år 1920 förvärvat järnvägen från Norsholm till Bersbo, hade bolaget till riksgäldskontoret efter hand såsom ytterligare säkerhet för statslånen pantförskrivit inteckningar i nyssnämnda järnväg till sammanlagt belopp av 1,202,000 kronor, varjämte bolaget till riksgäldskontoret för samma ändamål överlämnat aktier i Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag å nominellt 105,000 kronor.

Enligt lag åtnjöte riksgäldskontoret inteckningssäkerhet i järnvägarna Västervik—Bersbo och Hultsfred—Västervik för sin kapitalfordran jämte vissa års ränta. Med inräknande av ovannämnda inteckningar i järnvägen Norsholm—Bersbo uppginge inteckningssäkerheten numera till ett belopp, som enligt verkställd uträkning med omkring 550,000 kronor understege riksgäldskontorets fordran hos bolaget vid 1923 års utgång.

Även om staten redan nu finge anses innehava en någorlunda tillfredsställande säkerhet för sin fordran hos järnvägsaktiebolaget, syntes det jämväl fullmäktige önskvärt, att en reglering av bolagets skuldförhållanden till staten komme till stånd. Därvid borde givetvis i möjligaste mån tillses, att den blivande amorteringsplanen avvägdes så, att skulden komme att betalas på kortast möjliga tid, men annuiteterna ej bestämdes till högre belopp än som kunde anses svara mot bolagets betalningsförmåga. I detta avseende innehölle bolagets framställning ej någon egentlig utredning, men förklarade bolaget, att järnvägarnas nettoinkomster ökats på sådant sätt, att bolaget nu syntes vara i stånd att förränta och amortera hela den skuld till staten, som belastade järnvägarna, även om slutlikviden måste draga ut på tiden. Enligt de femårssammandrag av bolagets räkenskaper, som avlämnats av statens ombud i bolagets revision, hade bolagets bruttoinkomster över trafikkostnad utgjort år 1919 345,753 kronor, år 1920 455,472 kronor, år 1921 284,542 kronor och år 1922 385,834 kronor, varvid vore att märka, att bolaget under åren 1921 och 1922 varit ägare jämväl av järnvägen Norsholm—Bersbo. Enligt bolagets plan för skuldernas ordnande skulle de årliga

annuiteterna å statsskulden komma att uppgå till inalles 279,287 kronor. Även om det givetvis ej vore möjligt att med någon säkerhet beräkna resultatet av järnvägsdriften för framtiden, syntes det dock fullmäktige sannolikt, att bolaget skulle bliva i stånd att årligen inbetala detta belopp till staten, detta så mycket hellre som bolagets järnvägar, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande meddelat, nu befunne sig i sådant skick, att några större förbättringar eller utvidgningar av den omfattning och beskaffenhet, att de kunde menligt inverka på bolagets förmåga att fullgöra sina förbindelser till staten, icke vore att förvänta. Å andra sidan syntes det fullmäktige ej tillrådligt att påfordra större årliga inbetalningar än de av bolaget ifrågasatta, då möjligheten för ett ordentligt fullgörande av dessa därigenom torde allt för mycket äventyras.

Riksdagen hade förut i ett flertal fall medgivit kapitalisering till särskilda lån av förfallna belopp av järnvägsbolags skuld till staten. Därvid hade undantagslöst någon förändring ej vidtagits i fråga om den kvarstående delen av det ursprungliga lånet, som således alltjämt skolat förräntas och amorteras genom erläggande av hela annuiteten på det ursprungliga lånet. Därest så skulle förfaras även i nu föreliggande fall, skulle bolaget hava att å de ursprungliga lånen betala en annuitet av inalles 180,750 kronor, i vilket fall lånens kapital skulle bliva slutbetalt år 1935 och anståndsräntorna år 1938. Tillsammans med annuiteten å det nybildade lånet komme den årliga annuitetssumman till staten att uppgå till omkring 363,500 kronor. Då en så betydande årlig inbetalning enligt all sannolikhet skulle överstiga bolagets betalningsförmåga, hade fullmäktige för sin del ej ansett sig böra göra någon erinran mot annuitetens beräknande på det sätt, bolaget ifrågasatt.

Vid föregående fall av kapitalisering hade anståndsräntan lämnats orörd och skulle sålunda likvideras efter kapitalskuldens behöriga slutbetalning genom fortsatt erläggande av de stadgade annuiteterna. Med likartat förfarande i detta fall skulle anståndsräntans betalande ytterligare framflyttas och dess nutidsvärde i hög grad minskas. För undvikande av denna olägenhet vore det enligt fullmäktiges mening lämpligt, att anståndsräntorna, på sätt bolaget föreslagit, lades till kapitalskulderna och förräntades tillsammans med dessa, dock ej med sina nominella belopp utan med det beräknade nutidsvärdet efter 4 $^1/_2$ %.

Mot övriga av bolaget ifrågasatta bestämmelser hade fullmäktige ej funnit något att erinra. Fullmäktige ansåge sig således för sin del kunna tillstyrka bifall till det föreliggande förslaget, vilket enligt fullmäktiges mening innebure en för såväl staten som bolaget antaglig uppgörelse av de svävande skuldförhållandena.

Såsom villkor för förevarande skuldreglering torde emellertid böra föreskrivas, att bolaget efter verkställande av ifrågasatt sammanslagning av de skilda tre järnvägsfastigheterna skulle lämna riksgäldskontoret inteckning i hela järnvägen med bästa förmånsrätt för det reglerade ursprungliga lånet och med förmånsrätt näst efter detta för det nybildade lånet. Samtliga nuvarande inteckningar måste givetvis därvid dödas och bolaget avlämna nya skuldebrev å respektive 1,787,660 kronor 27 öre och 3,384,321 kronor 69 öre. Regleringen av skulderna torde böra räknas från 1924 års ingång och annuiteterna alltså inbetalas till riksgäldskontoret första gången den 31 december 1924 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda. Med annuiteter av 5.4 % samt en räntefot av respektive 4 $^1/_2$ och 5 % skulle lånen därigenom bliva slutamorterade, det förra efter 41 år eller år 1964 och det senare efter 54 år eller år 1977. Den årliga inbetalningen skulle under åren 1924—1964 utgöra 279,287 kronor 3 öre för att därefter nedgå till 182,753 kronor 38 öre. Bolaget borde emellertid vara

berättigat att när som helst öka amorteringen å lånen eller helt och hållet inbetala ettdera eller båda lånen. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlades, torde räntan därå bestämmas att utgå efter respektive 5 och 5 $^1/_2$ %.

I likhet med vad som torde komma att bliva fallet vid beviljande av nya lån från allmänna järnvägslånefonden syntes slutligen såsom villkor för reglering av bolagets skuld till staten böra föreskrivas, att utdelning till aktieägarna i bolaget ej finge verkställas, om bolagets ställning vore sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuiteter å statslånen därigenom omöjliggjordes eller försenades, ävensom att, därest betalningsskyldigheten för statslånen ej behörigen fullgjordes, bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande finge inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebure utvidgning av bolagets verksamhet.

Departementschefen.

Beträffande anledningarna till att fullständiga inbetalningar icke verkställts å ifrågavarande två statslån hänvisas till en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byrådirektören S. Norrman i detta avseende den 2 mars 1921 avgiven redogörelse, vilken finnes bilagd handlingarna i ärendet. Det torde här få erinras, att i berörda redogörelse omförmälda åtgärder av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag att teckna aktier i järnvägsbolag och inköpa annan järnväg föranledde anmärkning av riksdagens revisorer samt att riksdagen i anledning härav i skrivelse den 15 juni 1921, nr 340, begärde utredning angående en omläggning av statens utlåningsrörelse för understödjande av enskilda järnvägsföretag i syfte att statens rätt och intressen skulle bliva bättre tillgodosedda än vad dittills varit fallet. Bland de förslag till ändrade villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden och bibanelånefonden, som Kungl. Maj:t i anledning härav framlade för 1923 års riksdag och som av riksdagen lämnades utan erinran, upptogs också en bestämmelse, avsedd att, utöver de av riksdagen fastställda, meddelas av Kungl. Maj:t vid beviljande av statslån till enskilda järnvägar och av innehåll, att därest betalningsskyldigheten för statslånet ej behörigen fullgöres, bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande äger inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

Vad nu angår den ifrågasatta regleringen av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld å förevarande lån till staten, så måste densamma anses vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. I fråga om den förfallna delen av berörda skuld har riksdagen ock förut i flera likartade fall — senast enligt skrivelse den 16 maj 1922, nr 147 — medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasatts. Vidkommande icke förfallen skuld hava beträffande nu ifrågavarande statslån föreslagits vissa ändringar i syfte att vinna en mot bolagets betalningsförmåga mera svarande amortering av samma skuld. Då vad sålunda föreslagits ej givit

mig anledning till erinran, vill jag tillstyrka bolagets framställning i dess helhet. Därest vad jag nu förordat vinner riksdagens bifall, torde Kungl. Maj:t för de nya lånen böra föreskriva de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor i fråga om utdelning till aktieägarna och vidtagande av åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) medgiva, att Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld för ovan omförmälda, den 24 november 1876 beviljade statslån å ursprungligen 1,750,000 kronor och 1,865,000 kronor må, räknat från och med den 1 januari 1924, regleras på sådant sätt, att därav bildas två särskilda lån, nämligen *dels* ett å 1,787,660 kronor 27 öre, motsvarande den 31 december 1923 icke förfallet kapital jämte anståndsränta, den senare beräknad till sitt nutidsvärde, *dels och* ett å 3,384,321 kronor 69 öre, utgörande samma dag förfallna kapital- och räntebelopp;

2:o) föreskriva, att för de nya lånens erhållande skola gälla följande villkor och bestämmelser:

att, sedan bolagets järnvägar Hultsfred—Jenny, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Norsholm—Bersbo med bibanor sammanslagits till en järnväg, till riksgäldskontoret skall avlämnas inteckning i hela den därigenom uppkomna järnvägsfastigheten med bästa förmånsrätt för lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och med förmånsrätt näst därefter för lånet å 3,384,321 kronor 69 öre;

att annuiteterna beräknas efter fem och fyra tiondels procent å vederbörande lånebelopp, av vilka annuiteter först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och efter fem procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 3,384,321 kronor 69 öre samt återstoden utgör avbetalning å vederbörande lånebelopp;

att nämnda annuiteter skola till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1924 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda;

att emellertid bolaget må vara berättigat att, när det så önskar, öka amorteringarna å lånen eller helt och hållet inbetala desamma; samt

att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, bolaget skall, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt, därå gälda årlig ränta efter fem procent beträffande lånet å 1,787,660 kronor 27 öre samt fem och en halv procent i fråga om lånet å 3,384,321 kronor 69 öre.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Haweman.