Nr 72.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av förfallen del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag m. m.; given Stockholms slott den 20 februari 1925.

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.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1925.

Närvarande:

Statsministern Sandler, ministern för utrikes ärendena Undén, statsråden Olsson, Nothin, Hansson, Linders, Larsson, Wigforss, Möller, Levinson.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

1:o)

Avskrivning av förfallen del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag.

Tidigare åtgärder för reglering av bolagets skuld till staten.

Frågan om reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten har tidigare varit föremål för statsmakternas prövning.

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 järnvägsanläggningens 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.

Bolaget, som aldrig kunnat erlägga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å statslånet, gjorde år 1920 framställning om avskrivning av då förfallna, men oguldna räntor och överräntor med mera. Med anledning härav läto riksgäldsfullmäktige genom två sakkunniga personer verkställa en ingående granskning av bolagets ekonomi. De sakkunniga förordade därvid en sådan rekonstruktion av bolaget, att staten skulle efterskänka upplupna räntor, dock icke de två första årens räntor, för vilka jämte kapitalskulden staten hade pant- och förmånsrätt i banan, samt att den därefter återstående skulden skulle behandlas som ett nytt lån, med skyldighet för bolaget att förränta och amortera detsamma förslagsvis från den 1 juni 1923. Som ett villkor för sådan avskrivning ansågo de sakkunniga böra uppställas, att staten erhölle tillfredsställande säkerhet för den reducerade skuldens förräntning i form av räntegaranti. I skrivelse den 27 januari 1923 meddelade bolaget, att järnvägens läge dåmera vore sådant, att bolaget redan under år 1923 kunde bliva nödsakat att träda i likvidation. Bolaget anförde vidare, vad beträffade den ifrågasatta räntegarantin, att Othems kommun samt

Slite Cement och Kalk Aktiebolag erbjudit sig att under högst två år garantera räntebetalningen å det ursprungliga statslånet jämte två års ränta därå, och skulle nämnda kommun och bolag under berörda tid genom samarbete med järnvägsbolagets styrelse söka vinna klarhet om möjligheten av att med framgång driva järnvägstrafiken ävensom slutgiltigt bestämma, om de skulle deltaga i den fordrade garantien. Bolaget hemställde därför dels om anstånd under två år, räknat från och med den 1 juli 1923, med all järnvägens ränteskuld till staten under villkor av nyssberörda garanti, dels ock, under förutsättning av garanti för lånets framtida förräntning och amortering, om avskrivning av sagda ränteskuld.

I anledning av denna framställning, vilken tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 100, 1923 års riksdag medgiva, *dels* att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å det Slite—Roma järnvägsaktiebolag beviljade statslån av 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år, under villkor att bolaget avlämnade garantiförbindelse, som kunde 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 överstege 369,510 kronor, finge avskrivas, under villkor att bolaget före den 1 juli 1925 avlämnade garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna av Kungl. Maj:t godkännas, för behörig förräntning och amortering av sistberörda belopp.

Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 108).

Sedan Othems kommun samt Slite Cement och Kalk Aktiebolag den 18 juni 1923 utfärdat garantiförbindelser för behörigt erläggande av räntan under anståndstiden å förenämnda belopp, 369,510 kronor, godkände Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1923 berörda garantiförbindelser samt medgav, att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å ovanberörda statslån av 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år.

I skrivelse den 17 december 1924 har bolaget i huvudsak anfört följande: Bolaget den $^{17}/_{12}$ 1924.

Under den bolaget beviljade anståndstiden, vilken utginge den 30 juni 1925, hade bolaget den 30 juni 1924 till riksgäldskontoret erlagt ränta för första helårsperioden å ovanberörda belopp, 369,510 kronor, med 16,627 kronor 95 öre.

Beträffande frågan om garantiförbindelse för förräntning och amortering av omförmälda belopp, 369,510 kronor, för tiden efter den 30 juni 1925 hade bolagets styrelse under år 1924 förhandlat med representanter för Othems kommun samt Slite Cement och Kalk Aktiebolag men hade ingendera parten ansett sig kunna lämna garanti för längre tid än ett år åt gången. Någon annan villig att deltaga i garantien hade ej kunnat erhållas.

Under dessa förhandlingar hade framhållits, att erfarenheten under anståndstiden knappast varit av natur att mana till iklädande av den fordrade garantien för framtiden, särskilt med hänsyn till att en med järnvägen

konkurrerande linjetrafik med automobil numera påbörjats. Järnvägens ekonomiska framtid vore därför lika osäker nu som för två år sedan. Samma skäl för uppskov med lämnande av slutlig garanti syntes i lika hög grad gälla nu som då, innan man fått full erfarenhet om i vad mån konkurrensen skulle bliva av bestående fara för de ekonomiskt svaga järnvägarna. Det medel till självförsvar, som järnvägarna kunde tillgripa, nämligen insättande av motorvagnar i järnvägstrafiken, kunde Slite—Roma järnväg ej begagna av brist på medel till anskaffande av en dylik vagn, men hade bolagets styrelse i särskild skrivelse av den 17 december 1924 gjort framställning om bidrag ur handels- och sjöfartsfonden härför.

Under förhandlingarna med garanterna hade dessutom av representanterna för Othems kommun framhållits, att en garanti som denna egentligen betydde detsamma som om kommunen skulle skuldsätta sig för ett belopp av 369,510 kronor, att förräntas och amorteras under mer än 50 år, vartill den med hänsyn till dess redan nu stora skuldbörda knappast kunde påräkna Kungl. Maj:ts tillstånd.

Vidare hade framhållits, att då med ett medgivande att få ordna garantien, som det föreslagits, år för år sannolikt ej skulle följa avskrivning av statens beräknade kapital- och räntefordran hos bolaget till den del, densamma överstege 369,510 kronor, det ändock syntes skäligt att i samma mån, som ränta och amortering inbetalades, visst belopp av det för avskrivning avsedda årligen av staten avskreves, till exempel 50,000 kronor, då i annat fall järnvägen varje ögonblick av sin framtida existens skulle hava likvidationshotet över sig.

På grund av det anförda hemställer bolaget om medgivande *dels* att i stället för den år 1923 avsedda garantiförbindelsen för behörig förräntning och amortering under framtiden av 369,510 kronor få avlämna garantiförbindelser av Othems kommun samt Slite Cement och Kalk Aktiebolag för dylik förräntning och amortering för ett år i sänder, *dels och* att av bolagets skuld till den del, den översköte 369,510 kronor, måtte för varje år, då dylik förräntning och amortering ägde rum, avskrivas visst belopp, förslagsvis 50,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I utlåtande den 5 januari 1925 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt bolagets förevarande framställning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra i yttrande den 15 januari 1925 i huvudsak följande:

Ehuru den nu av bolaget ifrågasatta skuldregleringen från statens synpunkt givetvis vore mindre tillfredsställande än den år 1923 beslutade, ansåge sig fullmäktige dock, på de skäl, som nämnda år anfördes, ej böra motsätta sig ett bifall till det föreliggande förslaget. Bolagets ställning vore nämligen alltjämt sådan, att ett avslag å framställningen måste medföra tvång för bolaget att när som helst träda i likvidation.

Bolagets skuld å statslånet utgjorde den 30 juni 1923:

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

Det skuldbelopp, som enligt 1923 års riksdagsbeslut skulle få avskrivas, utgjorde alltså 439,293 kronor 34 öre jämte anståndsräntan.

Efter den 1 juli 1923 hade någon överränta ej beräknats å detta belopp och torde ej heller, därest ny reglering av bolagets skuld till staten nu skulle ske, kunna påföras för de två år, det år 1923 beviljade anståndet omfattade. Det syntes fullmäktige lämpligast, med hänsyn särskilt till att den av bolaget erbjudna garantien framdeles kunde komma att upphöra, att ränta efter 5 procent från och med den 1 nästkommande juli beräknades å förenämnda 439,293 kronor 34 öre samt att å denna skuld årligen avskreves ett belopp, motsvarande den för året upplöpande räntan jämte visst belopp därutöver. Å anståndsräntan, som enligt villkoren för statslånet skulle förfalla till betalning först år 1957, torde däremot någon ränta ej böra beräknas, utan dess belopp, 22,812 kronor 74 öre, avskrivas efter den övriga skulden. Såsom lämpligt belopp för den årliga avskrivning, som i händelse av bifall till bolagets förslag skulle verkställas, så länge den ifrågasatta garantien lämnades, ville fullmäktige föreslå 30,000 kronor, i vilket fall 28 år skulle åtgå för slutlig avskrivning av det skuldbelopp, varom fråga vore.

Villkoren för det nya lån å 369,510 kronor, som skulle komma att träda i stället för det nuvarande, syntes i tillämpliga delar böra bliva desamma, som gällde för det sistnämnda. Annuiteten borde sålunda utgöra 5 procent och räntefoten 4 $^1/_2$ procent. Räntan å ifrågavarande lånebelopp hade jämlikt 1923 års riksdags beslut erlagts den 30 juni 1924 och skulle erläggas den 30 juni 1925. Amorteringen borde taga sin början den 30 juni 1926. Vederbörlig garantiförbindelse torde årligen böra till riksgäldskontoret avlämnas före den 1 maj varje år och avse det löpande årets annuitet. Så snart denna erlagts, borde vederbörlig avskrivning å den överskjutande skulden äga rum.

Departementschefen.

Såsom skäl för statsmakternas beslut år 1923 om anstånd med Slite—Roma järnvägsaktiebolags förfallna skuld till staten m. m. anfördes, att då bolaget redan nämnda år kunde bliva nödsakat att träda i likvidation, en följd härav sannolikt skulle bliva, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens avskilda läge från statsbanenätet om möjligt syntes böra undvikas. Det framhölls vidare, att det vore otänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, och att det då framlagda förslaget till reglering av bolagets skuld till staten syntes vara det förmånligaste, som under förhandenvarande förhållanden kunde åstadkommas.

Vad sedermera förekommit synes mig giva vid handen, att bolagets ekonomiska ställning alltjämt är sådan, att, därest bolaget ej befrias från gäldande av sin förfallna skuld till staten, frågan om bolagets likvidation åter kan bliva aktuell. Då samma skäl att undvika en dylik åtgärd föreligga nu som år 1923 och då några garantier för förräntning och amortering av ej förfallen skuld för längre tid än ett år i sänder icke torde stå att uppbringa, synes det bästa sättet att tillgodose statens intressen i denna fråga vara att genomföra nu föreliggande förslag. Jag anser mig därför böra tillstyrka bolagets framställning på de av fullmäktige i riksgäldskontoret uppställda villkor. I enlighet härmed skulle bolaget hava att förränta och amortera ett belopp av 369,510 kronor, motsvarande det ursprungliga statslånet ökat med två års ränta därå. För fullgörande av denna annuitet, vilken skulle

erläggas den 30 juni varje år, skulle bolaget hava att till fullmäktige i riksgäldskontoret före den 1 maj varje år avlämna garantiförbindelse av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige och avseende ordentligt erläggande av annuiteten för ett år i sänder. Så snart dylik annuitet för ett år erlagts, skulle samtidigt avskrivas 30,000 kronor å bolagets skuld den 30 juni 1923 utöver 369,510 kronor eller 462,106 kronor 8 öre. Berörda avskrivning skulle avse i första hand under året upplupen ränta efter fem procent å den del av nyssnämnda 462,106 kronor 8 öre, som ej utgjorde anståndsränta, eller 439,293 kronor 34 öre, samt till återstående del sistnämnda skuldbelopp, och skulle anståndsräntan, 22,812 kronor 74 öre, avskrivas efter detta belopp.

Vid bifall till vad jag sålunda förordat lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit, stadga villkor för åtnjutande av det nya lånet å 369,510 kronor.

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

att av statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstiger 369,510 kronor, må under de i statsrådsprotokollet förordade villkor för varje tidsperiod av ett år, räknat från och med den 1 juli 1925, avskrivas ett belopp av 30,000 kronor.

2:o)

Angående säkerheten för ett Östra centralbanans järnvägsaktiebolag år 1916 beviljat statslån.

I skrivelse den 19 december 1924 har styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag gjort framställning i fråga om säkerheten för ett bolaget år 1916 beviljat statslån.

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

Tidigare statslån.

Den 15 maj 1874 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg från Vimmerby förbi Storebro till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamnsbanan. Sedermera beviljades den 19 november 1897 koncession å järnväg från Linköping över Rimforsa och Kisa till Vimmerby. Dessa båda koncessioner innehavas nu enligt Kungl. Maj:ts medgivande av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag.

Sedan Kungl. Maj:t för anläggande av järnvägen Linköping—Vimmerby beviljat Östra centralbanans järnvägsaktiebolag ett statslån å 1,710,000 kronor, medgav 1916 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, att de den 31 december 1915 å förenämnda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, 1,342,046 kronor 46 öre, finge, räknat från och med år 1916, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget under villkor, bland annat, att till säkerhet för lånet skulle lämnas *dels* inteckning för 250,000 kronor i bolagets järnväg från Vimmerby till Hultsfred med förmånsrätt näst efter de inteckningar i samma järnväg, som för det dåvarande låge som säkerhet för ett bolaget av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag

beviljat lån, *dels* inteckning för återstoden av lånet, 1,092,046 kronor 46 öre, i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,710,000 kronor, *dels och*, i den mån de bleve frigjorda, de i omförmälda järnvägar fastställda inteckningar med bättre rätt än de, som enligt vad nu sagts skulle lämnas i pant.

Den 3 juli 1903 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg från Bjärka station å järnvägen mellan Linköping och Vimmerby till Åtvidabergs station å Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits å Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t genom resolution den 31 december 1903 för utförande av nämnda järnvägsanläggning ett lån av 290,000 kronor. Efter det koncession å banan med Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits på Östra centralbanans järnvägsaktiebolag, har 1922 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:t därom gjorda framställning, medgivit, att av de den 31 december 1921 å sistnämnda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, 135,213 kronor 56 öre, ett belopp av 125,000 kronor finge, räknat från och med år 1922, kapitaliseras såsom särskilt lån till Östra centralbanans järnvägsaktiebolag under villkor, bland annat, att till säkerhet för det nya lånet skulle lämnas inteckningar å tillhopa 125,000 kronor i bolagets järnväg från Bjärka till Åtvidaberg med förmånsrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som då låg såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån.

Bolagets förevarande ansökning.

I sin ovanberörda skrivelse anför styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag i huvudsak följande:

Till säkerhet för ovannämnda år 1916 nybildade statslån å 1,342,046 kronor 46 öre hade bolaget, i överensstämmelse med riksdagens beslut, till riksgäldskontoret överlämnat 58 inteckningar å tillsammans 1,350,000 kronor, av vilka 53 å sammanlagt 1,100,000 kronor beviljats i järnvägen Linköping—Vimmerby och återstående 5 å 250,000 kronor i den bolaget jämväl tillhöriga järnvägen Vimmerby—Hultsfred.

Nämnda 53 inteckningar i bandelen Linköping—Vimmerby gällde emellertid ej med förmånsrätt närmast efter inteckningen för det äldre statslånet å 1,710,000 kronor. Mellan denna senare inteckning och de såsom hypotek för det nya lånet avlämnade inteckningarna låge nämligen 20 inteckningar å sammanlagt 1,000,000 kronor, vilka utgjort och delvis ännu utgjorde hypotek för ett av bolaget genom förmedling av Östergötlands Enskilda Bank år 1901 upptaget obligationslån å ursprungligen 1,100,000 kronor. De fem inteckningarna i bandelen Vimmerby—Hultsfred låge omedelbart efter ett gravationsbelopp å 400,000 kronor. Botteninteckningarna i denna bandel hade ursprungligen utgjort säkerhet för lån av Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag, vilket lån år 1916 övertagits av Sydsvenska Kreditaktiebolaget såsom säkerhet för ett av banken upplagt obligationslån. Den 1 januari 1924 återstod å detta lån oguldna 294,000 kronor.

De i bolagets järnvägar fastställda inteckningarna och deras förmånsrätt sinsemellan ävensom kapitalåterstoden å samtliga inteckningslån framginge närmare av nedanstående förteckning.

P. M.

angående inteckningar i Östra Centralbanan den 1 januari 1924.

Dag	§	Antal	à Kronor	Summa säkerhet kronor	Innehavare	Skuld kronor		Överhypotek kronor	
					A. Linjen Linköping—Vimmerby.				
30/9 01	375	1	1 710 000	1 710 000	Riksgäldskontoret, 1901 års lån	1 441 774	36	268 225	64
7/10 01	376–392[1])	17	50 000	850 000	Österg. Ensk. Bank, 1901 års obligationslån	802 000	—	48 000	—
»	393–394	2	50 000	100 000	» » » , löp. räkning	87 300	—	12 700	—
»	395	1	50 000	50 000	Linköpings Drätselkontor	50 000	—	—	—
»	396–399	4	50 000	200 000	Riksgäldskontoret, 1916 års lån	200 000	—	—	—
5/12 10	587, 588	2	2 500	5 000	»	5 000	—	—	—
»	589–598	10	5 000	50 000	»	50 000	—	—	—
12/11 10	611	1	5 000	5 000	»	5 000	—	—	—
»	612–635	24	10 000	240 000	»	240 000	—	—	—
13/11 16	598, 599	2	50 000	100 000	»	100 000	—	—	—
29/1 17	47–55	9	50 000	450 000	»	450 000	—	—	—
»	56[2])	1	50 000	50 000	»	—	—	50 000	—
			Summa	3 810 000		3 431 074	36	378 925	64
					B. Linjen Vimmerby—Hultsfred.				
3/12 06	483–488	6	50 000	300 000	Sydbanken, 1916 års obligationslån }	294 000	—	} 56 000	—
»	489[3])	1	50 000	50 000	D:o }				
»	490	1	50 000	50 000	Linköpings Drätselkontor	50 000	—	—	—
»	491–492	2	50 000	100 000	Riksgäldskontoret, 1916 års lån	100 000	—	—	—
2/12 07	607–608	2	50 000	100 000	D:o	73 784	09	26 215	91
»	609[4])	1	50 000	50 000	D:o	—	—	50 000	—
			Summa	650 000		517 784	09	132 215	91
					C. Linjen Bjärka-Säby—Åtvidaberg.				
26/2 06	78	1	290 000	290 000	Riksgäldskontoret	262 548	42	27 451	50
15/4 07	178–182	5	25 000	125 000	D:o 1922 års lån	122 847	50	2 152	58
»	183–186	4	25 000	100 000	Icke disponerade	—	—	—	—
			Summa	515 000	Kr.	385 395	92	29 604	08
		S:ma summarum		4 975 000	Kr.	4 334 254	37	540 745	63

[1]) Under 1924 frigöres nr 392.

[2]) Under 1924 överlämnad till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

[3]) Frigjord år 1924.

[4]) Under 1924 överlämnad till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Under tioårsperioden 1914—1923 hade järnvägens rörelse lämnat ett driftöverskott av i medeltal 327,820: 94 kronor pr år. Härav skulle i första hand utgå skatter, räntor och amorteringar å stats- och obligationslån. Medelutgiften för skatter under samma tidsperiod hade varit 7,453: 65 kronor pr år samt för räntor 199,913: 01 kronor pr år. Amorteringar å stats- och obligationslån uppginge årligen till cirka 82,100 kronor. Bolaget skulle sålunda kunnat disponera i medeltal cirka 38,350 kronor pr år för utvecklingen av sin rörelse, därest förluster av annan rörelse icke tillstött. Så hade emellertid varit fallet. För att skaffa ökad trafik till huvudlinjen arrenderade bolaget dels järnvägslinjen Bjärka-Säby—Åtvidaberg f. o. m. den dag, den öppnades för trafik, dels f. o. m. år 1915 den Åsundens trafikaktiebolag tillhöriga ångaren Kind, som via Opphems järnvägsstation å Östra centralbanan upprätthölle reguljära förbindelser med bryggorna vid sjöarna Åsunden och Ämmern. Även om genom dessa arrenden bolaget tillförts en avsevärd trafikökning, hade dock den direkta bokföringen av rörelsen å de arrenderade egentliga trafiklederna visat förluster. Arrendeavgiften för järnvägen Bjärka-Säby—Åtvidaberg utgick med fixerat procenttal av bruttoinkomsten från trafiken. Krisårens taxehöjningar, som tillkommo för driftsutgifternas täckande, men voro baserade på att skillnaden mellan inkomster och utgifter (nettoinkomsten) skulle vara i möjligaste mån densamma som före krigsåren, medförde sålunda avsevärd höjning av arrendesumman, exempelvis så att den år 1918 utgick med 65,328: 81 kronor i stället för 22,270: 01 kronor respektive 23,288: 75 kronor åren 1913 och 1914.

Detta för bolaget under krisåren ofördelaktiga arrendekontrakt orsakade, att bolaget ansåg det vara förmånligare att äga än att arrendera järnvägen Bjärka-Säby—Åtvidaberg, varför bolaget år 1920 inköpte järnvägen. Denna transaktion torde jämväl få anses hava — åtminstone indirekt — varit till fördel för statsverket, i det att bolaget syntes hava betydligt större förutsättningar än järnvägens förre ägare att noggrant förränta och amortera järnvägens skuld till staten och även hittills fullgjort denna sin skyldighet.

Arrenderingen av ångaren Kind hade ävenledes, i synnerhet under senare åren med den tilltagande automobilkonkurrensen, givit bokförd förlust, varför bolaget vid arrendetidens utgång med år 1927 ämnade uppsäga kontraktet. Huruvida de inkomstökningar å huvudlinjen, som genom dessa arrenden tillförts bolaget, uppvägt de bokförda förlusterna, hade ej exakt kunnat utrönas.

Förenämnda bokförda förluster å arrenden äro den huvudsakliga anledningen till utgiftsposter under tioårsperioden 1914—1923 på i medeltal cirka 22,000 kronor pr år.

Av de cirka 38,350 kronor pr år, som bolaget eljes, enligt vad ovan anförts, skulle kunnat disponera för rörelsens utveckling, hade sålunda i verkligheten endast cirka 16,350 kronor kunnat göras tillgängliga.

En järnvägs utveckling krävde med nödvändighet vissa nyanskaffningar varje år. Östra centralbanan hade nära nog från första början på grund av sina dåvarande ekonomiska svårigheter arbetat med alldeles för liten uppsättning rullande materiel, och det hade efter hand varit ofrånkomligt att komplettera densamma. En del stationer hade under årens lopp måst utbyggas och kompletteras för att möta den växande trafikens krav. På sista tiden hade jämväl tillkommit, att järnvägen i konkurrens med automobiltrafiken å landsvägarna måst, huvudsakligen för att bevara sin persontrafik, anskaffa motorvagnar för järnvägsdrift. Kostnaderna för nödvändiga nyanläggningar och nyanskaffningar, påförda järnvägsanläggningens kapitalkonto under tioårsperioden 1914—1923, framginge av en bilagd förteckning, utvisande att i medeltal pr år utgivits 19,276: 96 kronor för nyanläggningar å bana och stationer och 41,376: 90 kronor för rullande materiel eller tillhopa 60,653: 86 kronor.

Att bolagets styrelse under åren 1920 och 1921 beslöt nedlägga större belopp än normalt på nyanskaffningar vore att hänföra till den efter världskrigets avveckling allmänt väntade konjunkturförbättringen, vilken styrelsen ansåg, att bolagets järnvägar borde vara rustade att möta. Tyvärr hade förhållandena ej blivit de väntade. Inom Östra centralbanans trafikområde funnes nämligen avsevärda skogstillgångar, men under senare åren hade dessa på grund av tryckta förhållanden på trävarumarknaden icke utnyttjats. Härav hade även följt, att rörelsen å bolagets järnvägar ej under de sista åren fått den omfattning, som styrelsen förväntat, och inkomsterna hade därför även blivit mindre än vad styrelsen räknat med. Vid slutet av år 1923 syntes en ljusning vara på väg att inträda, och särskilt under första hälften av år 1924 var trafikökningen tillfredsställande men hade under årets sista hälft varit märkbart återgående.

Bolaget måste sålunda för att kunna likvidera nyanskaffningar ävensom för att å rätt tid kunna fullgöra sina annuiteter till riksgäldskontoret upplåna rörelsekapital under senare delen av år 1922. Vid upplåningstillfället beräknades, att lånen skulle bliva relativt kortvariga, men, som ovan anförts, inflöto inkomster icke i beräknad omfattning, och lånen vore alltjämt utestående. Vid konjunkturomslag, som dock en gång måste komma, hade bolaget förhoppningar kunna få dessa tillfälliga lån avvecklade.

För ett fortsatt bedrivande av sin verksamhet vore bolaget även för framtiden nödsakat att vid behovstillfällen kunna få *rörelsekapital* disponibelt. Detta rörelsekapital skulle bolaget med säkerhet kunna uppbringa, därest bolaget kunde få disponera inteckningar, som under årens lopp bleve frigjorda genom amorteringar å respektive obligationslån i stället för att jämlikt de av 1916 års riksdag uppställda villkoren överlämna dessa inteckningar till riksgäldskontoret till stärkande av dess säkerhet för det åt bolaget år 1916 beviljade statslånet. Utan tillgång till dessa inteckningar komme bolaget helt visst icke att under nu rådande förhållanden på penningmarknaden kunna anskaffa nödiga rörelsemedel, och detta i sin tur bleve till nackdel såväl för trafikrörelsens fortsatta normala utveckling som ock för bolagets möjligheter att i fortsättningen fullgöra sina annuiteter till riksgäldskontoret.

De säkerheter, som riksgäldskontoret för närvarande innehade i bolagets järnvägar, låge nominellt:

för bandelen	Linköping—Vimmerby	inom	3,760,000	kronor	
» »	Vimmerby—Hultsfred	»	600,000	»	och
» »	Bjärka-Säby—Åtvidaberg	»	415,000	»	.

Av bifogat utdrag ur balanskonto för 1 januari 1924 framginge, att bandelarna Linköping—Vimmerby, Vimmerby—Hultsfred och Bjärka-Säby—Åtvidaberg om respektive 101, 21 och 19 km. — exklusive rörlig materiel och övriga tillgångar — vore bokförda till respektive 4,430,000, 689,000 och 521,000 kronor eller respektive 43,860, 32,810 och 27,420 kronor pr km., vilka värden med hänsyn till banbyggnadens goda bestånd och underhåll måste anses vara synnerligen låga.

Rullande materielen hade den 1 januari 1924 ett bokfört värde av 1,186,000 kronor, och bland övriga tillgångar kunde anföras, att inventarierna voro bokförda till 65,000 kronor samt inneliggande förrådsmaterialier till 92,481: 68 kronor.

Bolagets fastigheter och sågverk, som den 1 januari 1924 voro upptagna till sammanlagt 196,540: 74 kronor och dreves respektive nyttjades i första hand för järnvägens material- och bostadsbehov, kunde — åtminstone delvis — anses tillhöra en från järnvägsdriften fristående rörelse.

Upplysningsvis meddelades, att 1921 års bolagsstämma på styrelsens framställning beslutat, att den då till 590,000 kronor uppgående fonden för avskrivningar (förnyelsefonden) skulle disponeras för proportionella nedskrivningar av värdena å bolagets tillgångar. Sådan nedskrivning verkställdes också i 1921 års bokslut.

De säkerheter, riksgäldskontoret redan nu innehade till tryggandet av sina fordringar, torde för närvarande kunna och böra anses vara fullt tillfredsställande även utan den förstärkning, som 1916 års riksdag föreskrivit, och bolaget hade all anledning antaga, att de med åren skulle bliva alltmer betryggande.

Riksgäldsfullmäktige, vilka årligen erhölle bolagets styrelse- och revisionsberättelser, torde hava bästa möjligheten att bedöma bolagets ställning och de säkerheter, som statsverket borde innehava för statslånen. Det syntes därför styrelsen lämpligt, att riksgäldsfullmäktige finge bestämma i vad mån bolaget borde avlämna ytterligare hypotek för 1916 års lån.

Bolaget hade därför tänkt sig, att för dess statslån av år 1916 skulle kunna vara tillfyllest att beträffande de säkerheter, som för detsamma skulle tillhandahållas riksgäldskontoret, gällde villkor, liknande dem, som av 1913 års riksdag uppställdes vid beviljandet av statslån till Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag i anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 217.

På grund av vad sålunda anförts hemställer bolagets styrelse, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen *dels* medgiva, att bolaget tillsvidare befrias från skyldigheten att såsom ytterligare säkerhet för 1916 års statslån till riksgäldskontoret avlämna inteckningar, som äro eller bliva frigjorda i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, *dels och* besluta, att nämnda skyldighet skall åter inträda vid den tid och i den mån, som av fullmäktige i riksgäldskontoret bestämmes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 5 januari 1925 tillstyrkt bolagets ansökning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

I yttrande den 22 januari 1925 anföra fullmäktige i riksgäldskontoret följande:

Järnvägsaktiebolaget hade ej fullgjort sin skyldighet att till riksgäldskontoret såsom säkerhet för förenämnda lån överlämna genom avbetalningar å bolagets obligationslån hittills frigjorda sex inteckningar å inalles 300,000 kronor i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, utan hade bolaget i stället för anskaffande av rörelsemedel belånat fyra av dessa inteckningar. Till förklaring därav hade bolaget i sin förevarande framställning meddelat, att bolaget för att kunna likvidera gjorda nyanskaffningar ävensom för att å rätt tid kunna fullgöra annuiteterna å statslånen varit nödsakat att under år 1922 upptaga ett lån. Därjämte hade bolaget framhållit, att för ett fortsatt bedrivande av bolagets verksamhet även för framtiden kunde erfordras att genom upplåning anskaffa rörelsemedel, för vilket ändamål bolaget behövde disponera även de inteckningar, som framdeles bleve frigjorda genom amorteringar å respektive obligationslån.

Enligt fullmäktiges mening borde det ej ifrågakomma att lämna bolaget så fria händer beträffande upplåning mot säkerhet med bättre rätt än hypoteket för 1916 års lån, som ett bifall till bolagets framställning skulle innebära. Då å andra sidan goda skäl syntes föreligga att ej helt avvisa framställningen, hade fullmäktige överlagt med representanter för bolagets sty-

relse angående en lämplig form för en uppgörelse. På förfrågan av fullmäktige hade bolaget i en den 19 januari 1925 dagtecknad skrivelse meddelat, att därest bolaget kunde få disponera inteckningar i järnvägslinjen Linköping—Vimmerby eventuellt även i järnvägslinjen Vimmerby—Hultsfred till belopp av 400,000 kronor, med sådant läge, att de kunde användas såsom hypotek för obligationslån eller dylikt å motsvarande belopp, bolaget, såvitt nu kunde bedömas, för framtiden syntes kunna noggrant fullgöra sina förbindelser icke blott till statsverket utan också till övriga bolagets borgenärer samt att bolaget, därest dylika inteckningar ställdes till bolagets disposition, omedelbart ämnade ordna för upptagande av obligationslån eller för lån, fasta i minst 10 år, intill 400,000 kronor, allt beroende på de villkor, som för ena eller andra lånesättet uppställdes. Bolaget hade därjämte i särskild skrivelse meddelat, att förfrågningar gjorts hos Östergötlands enskilda bank och en bankirfirma i Stockholm rörande ett obligationslån eller annat fast lån intill ett belopp å 400,000 kronor mot säkerhet av inteckningar med förmånsrätt närmast efter hypoteken för förutvarande obligationslån. Av till svar å dessa förfrågningar till bolaget ingångna meddelanden framginge, att utsikter förefunnes att på skäliga villkor erhålla ett dylikt lån.

Bolaget hade till och med år 1923 å 1901 års statslån avbetalat 268,225 kronor 64 öre. 1924 års annuitet å berörda lån hade ännu ej erlagts, men komme att inbetalas, därest bolaget erhölle ett nytt lån på sätt ovan angivits. Det sammanlagda amorteringsbeloppet komme därigenom att ökas till 288,845 kronor 79 öre. Fullmäktige hade meddelat bolagets styrelse, att fullmäktige för att underlätta uppläggandet av ifrågavarande nya obligationslån vore villiga att, sedan 1924 års annuitet erlagts, jämlikt § 21 i kungl. förordningen den 16 juni 1875 angående inteckning medgiva uppdelning av inteckningen å 1,710,000 kronor för 1901 års statslån i två inteckningar å respektive 1,425,000 kronor och 285,000 kronor samt till bolaget överlämna sistnämnda inteckning att användas såsom hypotek för 1901 års obligationslån. Säkerheten för detta skulle därigenom komma att utgöras av inteckningar i järnvägen Linköping—Vimmerby, liggande mellan 1,425,000 kronor och 2,260,000 kronor. Därest därpå följande åtta inteckningar å sammanlagt 400,000 kronor lades såsom säkerhet för det ifrågasatta nya obligationslånet, skulle riksgäldskontoret kunna omedelbart utfå en inteckning å 50,000 kronor i järnvägen Linköping—Vimmerby och två inteckningar å sammanlagt 100,000 kronor i järnvägen Vimmerby—Hultsfred. Järnvägsbolaget borde givetvis alltjämt vara skyldigt att, i den mån ytterligare inteckningar med bättre rätt än de, som utgjorde säkerhet för det år 1916 beviljade statslånet, bleve frigjorda, överlämna desamma till riksgäldskontoret.

Med åberopande av vad ovan anförts hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva sådan ändring i de av riksdagen fastställda bestämmelserna för 1916 års lån, att bolaget må för uppläggande av ett nytt obligationslån å intill 400,000 kronor disponera därför erforderliga inteckningar i bolagets järnvägar Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred.

Departementschefen.

Enligt vad jag inhämtat, har bolaget efter ovan omförmälda åren 1916 och 1922 verkställda regleringar å sina statslån ordentligt inbetalt samtliga annuiteter med undantag av 1924 års annuiteter å statslånen å 1,710,000 kronor och 1,342,046 kronor 46 öre. Då till följd av rådande ekonomiska förhållanden trafikinkomsterna under senare år ej uppgått till vad bolaget ansett sig kunna räkna med, har bolaget för att kunna fullgöra sina förbindelser

till staten samt göra erforderliga nyanskaffningar av materiel m. m. nödgats upptaga lån. Emellertid är bolaget för dessa ändamål i behov av ytterligare rörelsekapital, och har bolaget för avsikt att anskaffa nytt lån mot säkerhet av sådana i bolagets järnvägar för äldre obligationslån fastställda inteckningar, vilka blivit eller bliva frigjorda och enligt statsmakternas beslut år 1916 skulle lämnas såsom säkerhet för det då beviljade statslånet. Då det ur statens synpunkt är av vikt, att bolaget jämväl i fortsättningen ordentligt inbetalar räntor och amorteringar å sina statslån, vill jag förorda, att bolaget sättes i tillfälle därtill på föreslaget sätt, därest detta kan ske utan att säkerheten för statslånen äventyras. I sådant hänseende hava fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, att bolaget måtte för uppläggande av ett obligationslån å intill 400,000 kronor få disponera de inteckningar å samma belopp i järnvägen Linköping—Vimmerby, som ligga med förmånsrätt näst efter inteckningar för 2,260,000 kronor. Från bolaget har emellertid framhållits, att det för bolaget sannolikt skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigare att i stället erhålla ett annat fast lån från pensionskassa eller dylik inrättning. Enligt vad jag inhämtat, hava fullmäktige i riksgäldskontoret intet att erinra häremot under förutsättning att ett sådant lån erhålles för jämförelsevis lång tid samt att, därest detsamma skall amorteras, annuiteterna ej bliva större än att bolaget samtidigt kan ordentligt gälda annuiteterna å statslånen.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit anser jag mig böra tillstyrka, att bolaget må såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret disponera ifrågavarande inteckningar å 400,000 kronor i järnvägen Linköping—Vimmerby.

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

att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag må såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret använda de inteckningar å tillhopa 400,000 kronor, som äro fastställda i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,260,000 kronor.

3:o)

Reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till staten.

Den 29 april 1892 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 0.891 meters spårvidd från Uddevalla till sjön Lelången i Älvsborgs län. Denna koncession innehaves jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag. För utförande av järnvägsanläggningen från Uddevalla till Lelången, varför kostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 2,495,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t den 3 juni 1892 bolaget ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,247,000 kronor.

För detta lån stadgades, bland andra, 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 åter-

stoden 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 1896, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1899 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 sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Uddevalla—Lelången 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.

Bolaget den 14/11 1924.

I skrivelse den 14 november 1924 har bolagets styrelse gjort framställning om viss reglering av bolagets skuld till staten. Till stöd härför anföres i huvudsak följande:

Den beräknade anläggningskostnaden för järnvägen hade överskridits med omkring 520,000 kronor, i det att byggnadskostnaden vid 1898 års slut, då byggnadsräkenskaperna avslutades, uppgick till följande belopp:

Järnvägsanläggningen	kronor	2,651,727: 54
Rullande materielen	»	333,763: 21
Inventarier	»	27,014: 45
	Kronor	3,012,505: 20

Emot denna byggnadskostnad svarade vid samma års slut följande skulder:

Aktiekapitalet			kronor	1,250,800: —
Lån av riksgäldskontoret:				
Kapital	kronor	1,247,000: —		
Anståndsränta	»	94,338: 74		
Förfallna räntor	»	54,367: 31	»	1,395,706: 05
Lån av banker och enskilda			»	340,000: —
			Kronor	2,986,506: 05

Återstoden av byggnadskostnaden täcktes genom å trafiken erhållna överskott, sedan järnvägen öppnats för trafik 1895.

Genom under åren utförda utvidgningar och förbättringar samt framförallt genom anskaffning av ny rullande materiel hade byggnadsvärdet till och med år 1923 ökats till kronor 3,822,394: 67.

Enär järnvägen redan under de första åren hade en relativt god trafikinkomst och små utgifter, då varken bana eller materiel krävde större underhåll, kunde icke blott i vederbörlig ordning annuiteterna å statslånet inbetalas och avbetalningar å bank- och enskilda lån göras, utan även någon utdelning å aktiekapitalet ske.

Vid den åren 1906—1907 påbörjade lönerörelsen bland järnvägspersonalen drabbades emellertid bolaget liksom andra järnvägsbolag av högst väsentligt ökade utgifter för avlöningar. Denna ökning i utgifterna uppgick år 1908, jämfört med år 1906, till cirka 60,000 kronor; och då samtidigt godstrafiken sjönk, på grund av att en förut livlig propsexport över Uddevalla nästan helt upphörde, blevo, även om persontrafiken något ökades, de förutvarande goda överskotten betydligt reducerade. Bolagets styrelse ansåg sig nämligen, med hänsyn till då rådande depression i affärslivet, icke kunna vidtaga den höjning av befordringsavgifterna, som svarade mot de ökade utgifterna.

Likväl kunde bolaget till och med år 1913 fullgöra annuiteterna till staten samt även betala sina skulder till enskilda och göra avbetalningar å sitt banklån, så att det sistnämnda vid 1913 års slut utgjorde 248,000 kronor.

Någon utdelning å aktiekapitalet hade icke skett sedan år 1910, då av 1909 års vinst utdelades 2 %.

När så världskriget utbröt år 1914, åtföljt av en våldsam stegring i utgifter för stenkol och andra förnödenhetsartiklar liksom även för löner och arbetskostnader, utan att befordringsavgifterna, åtminstone under de första krigsåren, på grund av vissa direktiv från Kungl. Maj:t fingo i erforderlig grad höjas, var det icke möjligt att uppnå ett överskott, tillräckligt för att göra ränte- och kapitalbetalningar å statslånet och samtidigt anskaffa för den ökade trafiken erforderlig rullande materiel, vilken då blivit oerhört fördyrad.

Industrien var ju i allmänhet icke såsom järnvägarna i sina prissättningar underkastad någon kontroll av Kungl. Maj:t.

Trots dessa svårigheter inbetalades dock till riksgäldskontoret under år 1915 den under år 1914 förfallna räntan samt under år 1917 ett belopp av 50,000 kronor och under år 1919 ett belopp av kronor 130,374: 98.

Under hösten 1920 inföll så den våldsamma efterkrigsdepressionen, vilken drabbade bolagets järnväg hårt, troligtvis hårdare än någon annan järnväg i landet, då särskilt godstrafiken hastigt sjönk på grund av allmän arbetsinställelse vid nästan alla utmed järnvägen belägna industrier. Som exempel härpå kunde framhållas, att den framförda godsmängden, som under åren 1910—1919 i genomsnitt utgjorde cirka 103,000 ton per år, under år 1921 sjönk till 38,884 ton.

Ehuru genast vid depressionens inträde vidtogos alla åtgärder, såsom indragning av tåg, minskning av personal m. m. för utgifternas minskning, var det icke möjligt undgå stora förluster, för åren 1920—1921 sammanlagt uppgående till kronor 225,672: 53.

Då härtill kom, att järnvägen på grund av den under år 1919 och början av år 1920 inträdda ökningen i trafiken, liksom även på grund av de höga kolprisen, ansåg sig böra inköpa ett starkt, kolbesparande lokomotiv, samt för materielens ordentliga underhåll måste tillbygga reparationsverkstaden i Uddevalla med tillhörande verktygsmaskiner m. m., vilket allt orsakade järnvägen en ökad utgift av 180,000 kronor, som styrelsen hade beräknat skulle betalas med överskott å 1920 och 1921 års trafik, uppstod givetvis avsevärda finansiella svårigheter och minskad likviditet.

På grund av 1920 och 1921 års dåliga driftresultat samt förenämnda nyanskaffningar hade bolaget vid 1921 års slut ådragit sig en skuld till kolleverantörer och till de ägande järnvägarna av anslutningsstationerna i Bäckefors och Uddevalla om sammanlagt 261,736 kronor 73 öre.

Dessa skulder vore nu betalda, varjämte efter år 1921 även avbetalats 12,000 kronor å ett amorteringslån, ursprungligen å 40,000 kronor, som bolaget år 1918 erhållit av Ödeborgs bruk för anskaffning av vagnar, och å vilket lån vid 1924 års slut återstode oguldet 16,000 kronor.

Emellertid vore det icke möjligt att med den nuvarande stora skulden samtidigt till staten avbetala å förfallet, oguldet kapital med räntor och fullgöra inbetalandet av annuiteterna med deras nuvarande belopp; liksom det icke heller vore möjligt att med skulderna oreglerade tillmötesgå trafikanternas krav på lägre befordringsavgifter, ett tillmötesgående som eljest tillväventyrs skulle tillföra järnvägen ökad trafik. Behovet av en reglering av statsskulden gjorde sig därför alltmera gällande.

Då bolaget å andra sidan hyste hopp om att kunna åter fullgöra inbetalning av annuiteter å statslånet under förutsättning att dessa kunde hållas inom rimliga, årliga belopp, ville bolaget därför anhålla om medgivande, att dess förfallna skulder finge ordnas på ungefär liknande sätt, som under senare år medgivits en del andra järnvägar, därvid bolaget särskilt åberopade uppgörelsen med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Enligt i riksgäldskontoret verkställda uträkningar utgjorde bolagets skuld till staten den 31 december 1924:

Kapital, ej förfallet	kronor	950,397: 04	
Anståndsränta	»	94,338: 74	1,044,735: 78
Kapital, förfallet	»	167,014: 39	
Räntor	»	331,631: 51	
Överräntor	»	79,109: 29	577,755: 19
		Tillsammans kronor	1,622,490: 97

Till säkerhet för denna skuld innehade riksgäldskontoret inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen, motsvarande ursprungliga lånekapitalet 1,247,000 kronor.

Härefter följde med lika inbördes förmånsrätt 6 inteckningar å 50,000 kronor eller tillhopa 300,000 kronor. Dessa inteckningar låge såsom säkerhet för det ovan omförmälda banklånet, tillkommet vid järnvägens byggande och för närvarande upptaget hos Aktiebolaget Göteborgs Bank. Lånet i fråga, som vore taget i form av löpande räkning, utgjorde för närvarande 250,000 kronor, och torde alltså 50,000 kronor av förenämnda inteckningar kunna frigöras. Härutöver innehade bolaget 2 inteckningar å 50,000 kronor, tillsammans 100,000 kronor, som legat såsom säkerhet för ett numera inlöst kreditivlån, upptaget för ordnande av här ovan omförmälda skuld till kolleverantörer och till anslutande järnvägar för gemensamma stationskostnader.

Till förfogande för en reglering av bolagets skuld till staten förelåge således i första hand grundinteckningen å 1,247,000 kronor och därefter, med förmånsrätt efter mellanliggande inteckningar å 250,000 kronor, inteckningar å tillhopa 150,000 kronor jämte de ytterligare inteckningar, som i mån av behov kunde fastställas i järnvägen efter de sistnämnda. Det hade visserligen varit önskvärt, att de av Göteborgs Bank innehavda inteckningarna å 250,000 kronor kunnat nedflyttas att gälla med förmånsrätt efter de inteckningar, som kunde komma att ligga till säkerhet för ett omreglerat statslån, men det hade icke varit bolaget möjligt att träffa överenskommelse med banken om en dylik nedflyttning. Skulle Kungl. Maj:t på grund härav finna nödigt ålägga bolaget en något högre annuitet ej överstigande 6.88 % beträffande den del av statslånet, för vilken erbjödes inteckningssäkerhet, liggande efter 1,497,000 kronor, ville bolaget söka fullgöra ett sådant villkor; och ville bolaget i detta sammanhang framhålla, att bolaget vore villigt till staten överlämna de inteckningar, som nu vore belånade i Göteborgs Bank, i den mån de så småningom kunde frigöras.

Om från riksgäldskontorets ovan angivna fordran		kronor 1,622,490: 97
droges skillnaden mellan anståndsräntans belopp	kronor 94,338: 74	
och dess nutidsvärde	» 28,367: 87,	
därest den också finge förvandlas till ett 4.5 % lån eller		» 65,970: 87,
så skulle riksgäldskontorets fordran den 31 december 1924 uppgå till		» 1,556,520: 10.
Lades härtill bolagets bankskuld		» 250,000: —,
så låge dessa skulder å tillsammans		kronor 1,806,520: 10

likväl 100,000 kronor under järnvägens halva byggnadsvärde, som vid 1923 års slut var $\frac{3,822,394: 67}{2}$ eller kronor 1,911,197: 34.

Då järnvägen under åren 1917—1923, frånsett det olyckliga året 1921, haft ett driftöverskott i medeltal per år av kronor 131,186: 38 och då, såvitt nu kunde bedömas, år 1924 komme att visa ett driftöverskott, som något överstege nämnda summa, hyste bolaget gott hopp om att kunna sköta sina annuiteter och övriga låneräntor, under förutsättning att skulden till riksgäldskontoret reglerades på lämpligt sätt.

På grund av vad sålunda anförts hemställer bolagets styrelse, att bolagets skuld till staten måtte regleras på det sätt, att därav bildades tre lån, nämligen två om 978,764 kronor 91 öre och 268,235 kronor 9 öre, liggande inom av riksgäldskontoret nu innehavd inteckningssäkerhet å 1,247,000 kronor och med en annuitet för bägge av 5.4 procent, varav respektive 4.5 och 5 procent skulle utgöra ränta, samt ett lån å 309,520 kronor 10 öre med en annuitet av 6.88 procent, varav 5 procent ränta, och mot säkerhet av inteckning med förmånsrätt efter inteckningar å tillhopa 1,497,000 kronor. Bolagets styrelse beräknar, att ifrågavarande lån, av vilka det förstnämnda å 978,764 kronor 91 öre skulle motsvara den 31 december 1924 icke förfallet kapital jämte anståndsränta, beräknad till sitt nutidsvärde, skulle vara inbetalta efter respektive 41, 54 och 27 år.

I utlåtande den 10 december 1924 anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak: Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Distriktschefen i västra väg- och vattenbyggnadsdistriktet hade framhållit, att bolaget gjort allt, som rimligtvis kunnat göras för ernående av besparingar i driftkostnaderna, och att ytterligare nedpressning av dessa därför icke framdeles vore att förvänta i någon nämnvärd omfattning.

Vid 1924 års inspektion genom vederbörande distriktsingenjör hade banans underhåll befunnits utan anmärkning.

Styrelsens maskininspektör hade betecknat den i bolagets framställning omförmälda tillbyggnaden av verkstaden som en ren nödvändighet och uppgivit, att den rullande materielens tillstånd därefter förbättrats. Han hade även angivit, att den rullande materielens underhåll nu borde kunna göras planmässigare, vilket borde bidraga till driftkostnadernas nedbringande. Han hade vidare betecknat det av bolaget likaledes omförmälda nya lokomotivet som en nödvändig förstärkning av den förut för svaga dragkraften och jämväl ansett dess anskaffande böra bidraga till driftkostnadernas nedbringande.

Enligt bolagets egen uppgift hade den nya motorvagn, som bolaget anskaffat, visat förmånligt inflytande på järnvägens persontrafik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som finner det av bolaget framlagda förslaget ändamålsenligt, anser sig för sin del böra tillstyrka detsamma.

Fullmäktige i riksgäldskontoret den 8/1 1925.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hänvisa i yttrande den 8 januari 1925 beträffande anledningen till de ofullständiga inbetalningarna å bolagets statslån till en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byrådirektören S. Norrman i detta avseende den 3 december 1923 avgiven redogörelse, vilken finnes bilagd handlingarna i ärendet.

I fråga om bolagets förevarande framställning anföra fullmäktige:

»Såsom framgår av förut lämnade sifferuppgifter, uppgår bolagets förfallna skuld till staten nu till inemot 600,000 kronor. Då man enligt fullmäktiges mening ej kan räkna med, att bolaget skall bliva i stånd att jämsides med annuitetslikviderna inom rimlig tid avbetala nyssnämnda skuldbelopp, synes det jämväl från statens synpunkt önskvärt, att en reglering av bolagets skuldförhållande till staten äger rum på sätt under de senare åren i liknande fall skett i fråga om åtskilliga andra järnvägsaktiebolag. Därvid bör givetvis i möjligaste mån tillses, att amorteringsplanen avväges så, att den förfallna skulden betalas på kortast möjliga tid, men annuiteterna ej bestämmas till högre belopp än som kan anses svara mot bolagets betalningsförmåga. Enligt bolagets förslag skulle annuiteterna tillhopa komma att utgöra 88,632 kronor 98 öre. Då, såsom framgår av uppgifter, meddelade i bolagets styrelseberättelse för år 1923, järnvägen under åren 1917—1923, med bortseende från det förlustbringande året 1921, haft ett driftöverskott i medeltal per år av kronor 131,186: 38, synes i betraktande av att bolaget jämväl har andra skulder att förränta och amortera nyssberörda annuitetsbelopp väl avvägt i förhållande till bolagets betalningsförmåga, så vitt denna nu kan förutses och beräknas.

I de föregående fall, då riksdagen medgivit kapitalisering till särskilda lån av förfallna belopp av järnvägsbolags skuld till staten, har med ett undantag någon förändring ej vidtagits *vare sig* i fråga om den kvarstående ej förfallna delen av det ursprungliga lånet, som således alltjämt skolat förräntas och amorteras genom erläggande av hela annuiteten å det ursprungliga lånet, *eller* i fråga om anståndsräntan, som sålunda skolat likvideras efter kapitalskuldens behöriga slutbetalning genom fortsatt erläggande av de stadgade annuiteterna. Därest så skulle förfaras även i nu föreliggande fall, skulle bolaget hava att å det ursprungliga lånet betala en annuitet av 62,500 kronor, i vilket fall lånets kapital skulle bliva slutbetalt år 1951 och anståndsräntan år 1952. Tillsammans med annuiteterna å de ifrågasatta nya lånen komme den årliga annuitetssumman till staten att uppgå till i det närmaste 100,000 kronor. En så betydande årlig inbetalning till riksgäldskontoret skulle sannolikt bliva väl dryg för bolaget samt äventyra ett ordentligt fullgörande av betalningsskyldigheten. Fullmäktige hava till följd därav intet att erinra mot att, i samband med en reglering av bolagets skuldförhållande till staten, annuiteten å den ej förfallna delen av det ursprungliga lånet nedsättes i enlighet med bolagets förslag; liksom det synes fullmäktige lämpligt, att anståndsräntan med sitt beräknade nutidsvärde lägges till kapitalskulden samt amorteras och förräntas tillsammans med denna. En dylik omläggning av det ursprungliga lånet skulle nära ansluta sig till vad som år 1924 bestämdes i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägs-

aktiebolag (numera benämnt Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag).

Om sålunda enligt fullmäktiges mening goda skäl tala för en reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med det föreliggande förslaget, måste givetvis en förutsättning härför vara, att staten erhåller tillfredsställande inteckningssäkerhet för hela sin fordran. Så kan emellertid enligt förslaget ej anses vara fallet i fråga om den del av skulden, som överskjuter det ursprungliga lånebeloppet. De inteckningar, som bolaget erbjudit såsom säkerhet för denna låneandel, ligga, såsom förut nämnts, efter de inteckningar, som utgöra säkerhet för bolagets banklån å 250,000 kronor. Detta lån, som har formen av ett kreditiv, lärer när som helst kunna av banken uppsägas till återbetalning. Därest så skulle ske och bolaget sakna medel att inbetala skulden, bleve riksgäldskontoret vid ett eventuellt exekutivt förfarande för att skydda sin fordran med all sannolikhet nödsakat inropa järnvägen till ett sådant pris, att nyssberörda inteckningar fölle inom köpesumman med därav följande skyldighet för riksgäldskontoret att inlösa desamma. Vid sådant förhållande kunna fullmäktige ej tillstyrka godtagandet av den erbjudna säkerheten för det ifrågasatta nya lånet å 309,520 kronor 10 öre, därest ej borgen eller annan säkerhet kan ställas för banklånets återbetalande. Enligt vad fullmäktige hava anledning antaga, bör hinder ej möta för sistnämnda låns förändring till ett obligationslån med en amorteringstid av 15 à 20 år, under förutsättning av inteckningssäkerhetens förstärkande med borgen av Uddevalla stad.

Såsom villkor för den ifrågasatta regleringen av bolagets skuldförhållande till staten torde vidare böra föreskrivas, att, sedan den nuvarande inteckningen för statslånet å 1,247,000 kronor dödats, de nya skuldebreven å respektive 978,764 kronor 91 öre och 268,235 kronor 9 öre skola intecknas i järnvägen med bästa och sinsemellan lika förmånsrätt samt att bolaget lämnar medgivande, att dessa inteckningar, i den mån avbetalning sker därå, må utgöra säkerhet jämväl för skuldebrevet å 309,520 kronor 10 öre, ävensom att bolaget såsom säkerhet för sistnämnda skuldförbindelse därjämte avlämnar inteckningar med förmånsrätt näst efter 1,497,000 kronor. Därjämte bör det åligga bolaget att, i den mån de bliva frigjorda, till riksgäldskontoret överlämna de mellanliggande inteckningar å tillhopa 250,000 kronor, som utgöra säkerhet för bolagets förberörda banklån. Regleringen av skulderna synes böra räknas från 1925 års ingång och annuiteterna alltså inbetalas till riksgäldskontoret första gången den 31 december 1925 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda. Annuiteterna skulle under åren 1925—1951 bliva 88,632 kronor 98 öre och därefter under åren 1952—1966 67,338 kronor för att slutligen under åren 1967—1979 utgöra 14,484 kronor 69 öre. Bolaget bör emellertid vara berättigat att när som helst öka amorteringen å lånen eller helt och hållet inbetala desamma. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlägges, torde räntan därå bestämmas att utgå efter 5 respektive 5 $^1/_2$ procent.

I likhet med vad som år 1924 stadgades i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, torde slutligen såsom villkor för reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till staten böra föreskrivas, att utdelning till aktieägarna i bolaget ej må verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuitet å statslånet därigenom omöjliggöres eller försenas, ävensom att bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande må inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsaktiebolag eller eljes vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.»

Bolaget den 28/1 1925.

I anledning härav har bolagets styrelse i skrivelse den 28 januari 1925 anfört:

Vad anginge av fullmäktige i riksgäldskontoret uppställd fordran på borgen eller annan säkerhet för inbetalandet av det i bolagets framställning omförmälda banklånet å 250,000 kronor, hade stadsfullmäktige i Uddevalla numera å sammanträde den 26 januari 1925 enhälligt beslutat att ikläda Uddevalla stad proprieborgen för ett bolagets lån å nämnda belopp att amorteras under en tid av 20 à 25 år. Då bolagets styrelse jämväl stode i begrepp att avsluta avtal härom med därtill behörig långivare, finge styrelsen förklara sig beredd att uppfylla detta villkor.

Beträffande av fullmäktige föreslaget villkor, att inteckningen å 1,247,000 kronor skulle dödas och i stället fastställas två nya inteckningar å respektive 978,764 kronor 91 öre och 268,235 kronor 9 öre, ville bolaget med hänsyn bland annat till den härmed förbundna stämpelkostnaden ifrågasätta, huruvida icke fullmäktiges syfte och likartad säkerhet vunnes därigenom, att bolaget pantförskreve inteckningen å 1,247,000 kronor såsom säkerhet för alla tre lånen å respektive 978,764 kronor 91 öre, 268,235 kronor 9 öre och 309,520 kronor 10 öre samt därjämte medgåve särskild inteckning för det sistnämnda lånet. För den händelse en uppdelning av inteckningen å 1,247,000 kronor ovillkorligen påkallades, hemställdes, att detta måtte ske, utan dödning, i enlighet med bestämmelserna i 21 § inteckningsförordningen.

I övrigt hade bolaget ej något att erinra mot vad riksgäldsfullmäktige föreslagit i fråga om statens säkerhet för lånen.

Då bolaget erhållit Uddevalla stads borgen för behörig inbetalning av omförmälda banklån å 250,000 kronor samt dessutom skulle förbinda sig att till staten överlämna de till säkerhet för sagda lån liggande inteckningar å 250,000 kronor, i den mån de frigjordes, hemställer bolagets styrelse, att jämväl det föreslagna nya lånet å 309,520 kronor 10 öre måtte få i likhet med de bägge andra lånen amorteras med en annuitet av 5.4 procent.

Fullmäktige i riksgäldskontoret den 5/2 1925.

I förnyat yttrande den 5 februari 1925 förklara sig fullmäktige i riksgäldskontoret icke hava något att erinra mot bolagets sistberörda hemställan samt meddela, att med en räntefot av 5 procent detta lån komme att bliva slutbetalt samtidigt med lånet å 268,235 kronor 9 öre eller efter 54 år och att de sammanlagda annuiteterna å de tre lånen skulle nedgå till omkring 84,000 kronor. Det av bolaget ifrågasatta utbytet av inteckningen å 1,247,000 kronor mot två nya inteckningshandlingar ansåge fullmäktige ej kunna ske, enär det ena av de nya skuldebreven skulle löpa med högre ränta än som gällde för det ursprungliga statslånet. Ehuru fullmäktige ej bestämt ville motsätta sig bolagets förslag om pantförskrivning av inteckningen å 1,247,000 kronor såsom säkerhet för alla de tre nya lånen, såge fullmäktige dock hälst, att frågan ordnades i enlighet med det av fullmäktige framställda förslaget, vilket skulle bäst överensstämma med vad som hittills varit brukligt i fråga om riksgäldskontorets järnvägsinteckningar och ej heller komme att åsamka bolaget nämnvärda kostnader med hänsyn till att stämpel ej utginge för inteckning av skuldebrev i järnväg.

Departementschefen.

Den ifrågasatta regleringen av bolagets skuld å förevarande statslån måste anses vara till gagn såväl för det allmänna som för staten. Såsom förut antytts, har ock riksdagen förut i ett fall, nämligen år 1924 beträffande Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag (skrivelse nr 157), medgivit reglering av såväl förfallen som icke förfallen skuld å järnvägslån på i huvudsak samma sätt och villkor, som nu ifrågasatts. Jag anser mig därför böra förorda, att bolagets skuld till staten ordnas på sätt i ärendet blivit föreslaget. Beträffande den föreliggande detaljfrågan, huruvida nya inteckningar skola beviljas i stället för den till säkerhet för nuvarande statslån gällande å 1,247,000 kronor, synas skäl ej föreligga att frångå vad fullmäktige i riksgäldskontoret härutinnan uttalat, varför med hänsyn till statens säkerhet för dess fordran hos bolaget för de nya lånens erhållande torde böra i sin helhet föreskrivas de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor och bestämmelser, sådana de av fullmäktige slutligen avfattats.

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

1:o) medgiva, att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld för ovan omförmälda den 3 juni 1892 beviljade statslån å 1,247,000 kronor må, räknat från och med den 1 januari 1925, regleras på sådant sätt, att därav bildas tre särskilda lån, nämligen *dels* ett lån å 978,764 kronor 91 öre, motsvarande den 31 december 1924 icke förfallet kapital jämte anståndsränta, den senare beräknad till sitt nutidsvärde, *dels ock* två lån å 268,235 kronor 9 öre och 309,520 kronor 10 öre, utgörande tillhopa samma dag förfallna kapital- och räntebelopp;

2:o) föreskriva, att för de nya lånens erhållande skola gälla de i statsrådsprotokollet förordade villkor och bestämmelser.

Till vad departementschefen under punkterna 1:o)—3:o) hemställt, vari statsrådets övriga ledamöter instämma, 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:

A. C. F. v. Krusenstierna.