

Nr 100.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 5 februari 1926.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

G U S T A F.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 februari 1926.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson, anför:

Fråga har ånyo blivit väckt om reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten, ett ämne, som senast år 1925 var 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 över-

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 82 häft. (Nr 100.)

330 26

Tidigare åtgärder för reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten.

låtits 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 låneunderstödet återgåldande 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 densamma 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 skulle 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 erlægga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å statslånet, gjorde år 1923 framställning dels om anstånd under två år, räknat från och med den 1 juli 1923, med erläggande av all järnvägens ränteskuld till staten, dels ock 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 garanti-förbindelse, som kunde av Kungl. Maj:t godkännas, för ordentligt erläggande under anståndstiden av ränta efter $4\frac{1}{2}$ 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 anförde bolaget bland annat följande:

Bolaget hade den 30 juni 1924 erlagt föreskriven ränta för första halvårsperioden av anståndstiden. Däremot hade garanti icke kunnat erhållas för förräntning och amortering av ovan omförmälda belopp, 369,510 kronor, för tiden efter den 30 juni 1925 för längre tid än ett år åt gången. Under förhandlingarna om garanti 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 dämera påbörjats. Järnvägens ekonomiska framtid vore därför lika osäker då som två år tidigare. Samma skäl för uppskov med lämnande av slutlig garanti syntes i lika hög grad gälla då som förut, innan man fått full erfarenhet om i vad mån konkurrensen skulle bli av bestående fara för de ekonomiskt svaga järnvägarna. 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 hemställde 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 ock* 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.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret tillstyrkt denna framställning, fullmäktige på vissa angivna villkor, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 72, 1925 års riksdag medgiva, att av statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstege 369,510 kronor, finge under vissa angivna villkor för varje tidsperiod av ett år, räknat från och med den 1 juli 1925, avskrivas ett belopp av 30,000 kronor.

Jämväl detta förslag bifölls av riksdagen (skrivelse nr 99).

Genom beslut den 30 april 1925 har Kungl. Maj:t medgivit, att bolagets den 30 juni 1923 beräknade kapital- och ränteskuld, 831,616 kronor 8 öre, å det bolaget beviljade statslån å 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1925, regleras sålunda, att dels ett belopp av 369,510 kronor, motsvarande det ursprungliga statslånet, 339,000 kronor, jämte två års ränta därå, skulle bilda ett nytt lån och dels av återstoden, utgörande 462,106 kronor 8 öre jämte nedan angiven ränta, finge för varje tidsperiod av ett år avskrivas ett belopp av 30,000 kronor. För åtnjutande av denna förmån hava stadgats, bland andra, följande villkor och bestämmelser:

Annuiteten å det nya statslånet beräknades till fem procent å lånebeloppet, av vilken annuitet först gottgjordes ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgjorde avbetalning därå. Nämda annuitet skulle till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 30 juni 1926 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullt betalt. Bolaget skulle före den 1 maj varje år till riksgäldskontoret avlämna garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret, för behörigt erläggande av annuiteten för löpande år å det nya statslånet. Så snart dylik annuitet för ett år erlagts, skulle ovannämnda årliga avskrivning av 30,000 kronor äga rum. Varje avskrivning skulle avse i första hand upplupen ränta efter fem procent å då kvarstående belopp av den del av 462,106 kronor 8 öre, som ej utgjorde anstånds-ränta å det ursprungliga statslånet, eller 439,293 kronor 34 öre, samt till återstående del sistnämnda skuldbelopp. Sedan omförmälda belopp, 439,293 kronor 34 öre, jämte ränta därå på sätt nyss sagts avskrivits, skulle återstoden av 462,106 kronor 8 öre eller 22,812 kronor 74 öre, motsvarande anstånds-ränta å det ursprungliga statslånet, avskrivas.

Bolaget den
21/12 1925.

I skrivelse den 21 december 1925 har bolaget anfört i huvudsak följande:

Den stadgade annuiteten utgjorde 18,477 kronor 50 öre. Då järnvägens drift under år 1925 beräknades lämna ett överskott av omkring 11,000 kronor, skulle en brist av omkring 7,500 kronor i annuitetens utgörande uppstå. Genom att de trafikanter i Slite, vilka hittills begagnat sig av järnvägen för befordran av kol m. m. från hamnen till vissa upplagsplatser, hade för avsikt att vidtaga andra dispositioner för denna transport, komme inkomsterna att fråga och med år 1926 nedgå med omkring 12,000 kronor, varigenom den totala bristen bleve 19,500 kronor, d. v. s. även om annuiteten icke erlades, skulle dock en brist å själva driften av omkring 1,000 kronor uppstå. Härtill komme, att utsikterna för sockerbetsodlingen å Gotland för den närmaste tiden tedde sig mycket osäkra. Skulle sockerbetsodlingen under något år inställas, betydde detta för järnvägen en direkt minskad inkomst av omkring 20,000 kronor. Dessutom hade automobilkonkurrensen år för år blivit allt allvarligare och torde hittills hava varit huvudsakliga anledningen till inkomstminskningen. Det torde, med den erfarenhet, man nu hade om denna konkurrens, kunna förutses, att den ytterligare komme att nedskära järnvägens inkomster under år framåt.

Dessa förhållanden voro ej för bolaget kända, när förenämnda framställning av den 17 december 1924 gjordes. Att inför så ytterst osäkra förhållanden för järnvägen få de fordrade garantierna av hittillsvarande garanterna hade ej varit möjligt och andra garantier hade ej kunnat anskaffas. Då emellertid ej blott medel till erläggande av annuiteten torde komma att

saknas, utan även driftförlust komme att uppstå, hade garanterna, Othems kommun och Slite Cement och Kalk Aktiebolag, ställt i utsikt, att, därest likvidation kunde undvikas för järnvägen, i stället för att ställa garanti för annuitetens betalande, i den mån det kunde bli för dem möjligt, tillskjuta medel för driftens uppehållande. Då järnvägen ej hade andra skulder än till staten, skulle alltså på statsmakternas beslut bero, om likvidation kunde undvikas. Då två tredjedelar av aktiekapitalet gått förlorat, vore bolaget jämlikt § 97 mom. 1 av aktiebolagslagen skyldigt träda i likvidation. Därest statsmakterna medgäve, att så stor del av skulden till staten avskreves, att ej bestämmelserna i nämnda lagrum behöfde tillämpas, torde dock, därest ej ytterligare oförutsedda händelser inträffade för järnvägen, trafiken tills vidare kunna uppehållas. Medräknades den s. k. anstånds-räntan, torde för närvarande omkring 25,000 kronor av aktiekapitalet vara att räkna som förlorat och alltså nu av staten behöva avskrivas.

På grund härav har bolaget hemställt, att, för undvikande av likvidation, för varje år efter upprättat bokslut så stor avskrivning av bolagets skuld måtte verkställas, att bolaget ej bleve nödsakat att träda i likvidation.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 19 januari 1926 beträffande bolagets ekonomiska förhållanden hänvisat till av styrelsen upprättade tablåer över järnvägens person- och godstrafik samt ekonomiska resultat. Styrelsen anför, att dessa uppgifter, i vad de avsåge antalet resor och transporterade godsmängder, tydde på trafikminskning under de senaste åren, under det att driftresultatet det oaktat utvisade förbättring. Förklaringen torde få sökas i de åtgärder, som från järnvägsbolagets sida vidtagits för att ernå förenklingar i trafiken och förbättring även i övrigt av järnvägens drift.

Väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.

Beträffande bolagets förevarande framställning yttrar styrelsen:

»Vid bedömande av denna fråga synes det å ena sidan vara att erinra, att det för närvarande knappast synes önskvärt, att bolaget träder i likvidation, vilket måhända skulle behöva medföra statens övertagande av järnvägen, samt att ur denna synpunkt ett ytterligare anstånd med skuldens amortering och förräntande sålunda vore att förordas. Å andra sidan och då under inga förhållanden någon ökning av det kapital, som staten för denna järnväg avhänt sig, synes böra ifrågakomma, så läser ett dylikt anstånd från statsverkets sida endast kunna medgivas under förutsättning, att det är möjligt att nu säkerställa driften mot förlust samt att i övrigt vidtaga sådana åtgärder, att en verklig förbättring av järnvägens driftresultat är möjlig att ernå.

Att under dessa förhållanden lämna bolaget ett sådant allmänt medgivande, som nu avses, läser ej kunna ifrågasättas. Frågan om avskrivning av viss del av statsverkets fordran torde få upptagas till prövning i mån av behov samt med hänsyn till vad som från tid till annan kan befinnas skäligt. För nu närmast kommande driftår synes erforderlig garanti mot direkt driftförlust kunna erhållas från järnvägens förut ifrågasatta garantier, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under dessa förhållanden intet att erinra mot ett av bolaget begärt anstånd.

Härmed synes emellertid statsverket icke kunna för närvarande låta sig nöja. Det synes ofrånkomligt, att inför de svårigheter, i vilka järnvägsbolaget Slite—Roma nu befinner sig, närmare söka utreda, vilka möjligheter föreligga att för framtiden ernå ett bättre tryggt driftresultat. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillåter sig i detta hänseende erinra om vad sty-

relsen i sitt utlåtande den 26 juli 1924 angående järnvägens konkurrens med motortrafiken å landsvägen Slite—Visby anført angående nödvändigheten att grundligt klagöra järnvägens ekonomiska svårigheter.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening böra härvid framför allt möjligheterna att genomföra gemensam förvaltning med vissa andra järnvägar beaktas. Det är på Gotland ej blott järnvägen Slite—Roma, som har ekonomiska svårigheter, utan så är förhållandet jämväl med Klintehamn—Roma järnväg. Denna järnväg har visserligen haft bättre trafikekonomiska förhållanden än Slite—Roma järnväg, så att Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag delvis kunnat betala in större eller mindre räntebelopp till riksgäldskontoret, men ränteinbetalningarna hava dock icke varit tillräckliga, utan bolagets skuld till staten har vuxit till mer än dubbla ursprungliga beloppet. För att åstadkomma en förbättrad ställning för dessa båda banor, torde endast återstå en sammanslagning, däri jämväl lämpligen borde deltaga järnvägen Klintehamn—Haxarve, vilken sistnämnda järnväg är ny och erhöi trafikillstånd och avsyningsbetyg år 1924. Genom en sammanslagning böra besparingar kunna uppnås genom bland annat bättre utnyttjande av rullande materielen, bättre utnyttjande av personalen i tågtjänst och vid föreningsstationer, gemensamma inköp av förbrukningsartiklar, centralisering av reparationer för den rullande materielen, minskat arbete med kontroll och fördelning av inkomster samt genom gemensam förvaltningspersonal.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har redan år 1923 tillskrivit de tre nämnda banorna med uppmaning att söka träffa överenskommelse om sammanslutning, men utan påföljd, och de försök till underhandlingar, som lära gjorts från Slite—Roma järnväg, hava ej heller lett till något resultat. Då nu emellertid läget för Slite—Roma järnvägsaktiebolag blivit så kritiskt, som av bolaget skildrats, ter det sig för styrelsen som en nödvändighet att åter upptaga frågan om en sammanslutning i besparande syfte. Även Klintehamn—Roma järnvägs ekonomi synes vara sådan, att statens anvisningar icke rimligen kunna längre lämnas obeaktade. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill uttala önskvärdheten av att åtgärder i detta syfte vidtagas. En överenskommelse mellan de båda järnvägarna borde kunna föreligga i sådan tid, att den gemensamma skötseln kunde börja vid årets slut.»

Fullmäktige i riksgäldskontoret anförde i yttrande den 28 januari 1926 följande:

»I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finna fullmäktige ej önskvärdt, att bolaget för närvarande träder i likvidation, i vilket fall riksgäldskontoret sannolikt bleve nödsakat att för statsverkets räkning inköpa järnvägen. Att lämna bolaget ett sådant allmänt medgivande om avskrivning, som i skrivelsen begärts, synes emellertid ej heller fullmäktige böra ifrågakomma, utan vilja fullmäktige ansluta sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande om nödvändigheten av, att en utredning verkställes rörande utsikterna att för framtiden ernå ett bättre tryggt driftresultat å bolagets järnväg. Därvid torde, på sätt styrelsen framhållit, böra i främsta rummet beaktas möjligheten att genomföra en sammanslagning eller gemensam förvaltning med Klintehamn—Roma och Klintehamn—Haxarve järnvägar. Slite—Roma järnvägsaktiebolags ledning har sedan länge haft sin uppmärksamhet riktad på detta spörsmål, men något resultat har hittills ej kunnat ernås. Det förefaller fullmäktige uppenbart, att avsevärda besparingar och även andra fördelar skulle för alla ifrågavarande järnvägar vara att vinna genom en sammanslagning eller samförvaltning. Jämväl fullmäktige vilja således uttala sig för att åtgärder i detta syfte vidtagas och att en blivande överenskommelse mellan järnvägarna om möjligt träffas redan under år 1926.

Före frågans avgörande erfordras givetvis en ingående utredning rörande den lämpligaste formen för en sammanslagning m. m. Det synes fullmäktige lämpligt, att utredningen verkställas genom en av fullmäktige, i samråd med kungl. järnvägsstyrelsen och eventuellt Svenska järnvägsföreningen, utsedd delegation av exempelvis tre personer, varav en bör representera statens järnvägar, en riksgäldskontoret och en vara tjänsteman vid enskild järnväg. Fullmäktige föreställa sig, att ifrågavarande tre järnvägars ägare, Slite—Roma, Klintehamn—Roma och Sydvästra Gotlands järnvägsaktiebolag, med den ställning de intaga till staten ej komma att motsätta sig, att utredning verkställas och att denna sker på sätt fullmäktige ifrågasatt.

För att ej Slite—Roma järnvägsaktiebolag skall bli nödsakat att under år 1926 träda i likvidation torde emellertid vara nödvändigt, att medgivande lämnas till avskrivning av en del av bolagets skuld för statslånet; och har det belopp, som nu skulle behöva avskrivas, av bolaget angivits till 25,000 kronor. Fullmäktige få sålunda tillstyrka, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva omedelbar avskrivning av berörda belopp i avvaktan på resultatet av den ifrågasatta undersökningen. Vare sig denna leder till en överenskommelse om sammanslagning respektive samförvaltning av ifrågavarande tre järnvägar eller ej, lär det bli nödvändigt att för 1927 års riksdag framlägga frågan om vidare reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.»

Såsom skäl för statsmakternas beslut åren 1923 och 1925 om reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten anfördes huvudsakligen, att då bolaget redan samma år kunde bli nödsakat att träda i likvidation, en följd härav sannolikt skulle bli, 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.

Av vad efter 1925 års beslut förekommit framgår, att bolaget, därest det ej nu befrias från gäldande av viss del av sin förfallna skuld till staten, måste träda i likvidation. För undvikande av en dylik åtgärd tala emellertid enligt min mening alltjämt samma skäl som tidigare återopats. Om sålunda för att förhindra bolagets trädande i likvidation inom den närmaste tiden avskrivning av en del av bolagets skuld synes böra ske, lär staten dock icke nu böra binda sig för att efter hand nedskriwa sin fordran hos bolaget utan att åtminstone försök gjorts att åvägbringa ett förbättrat resultat av järnvägens drift för att möjliggöra någon förräntning och amortering av det i banan nedlagda statskapitalet. I likhet med de i ärendet hörda myndigheterna finner jag det därför lämpligt, att en utredning i sådant syfte företages, och synes därvid i första hand böra undersökas möjligheten av ett samarbete med Klintehamn—Roma och Klintehamn—Haxarve järnvägar. Utredningen torde lämpligen kunna bedrivas på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret ifrågasatt. På resultatet av berörda utredning torde få bero, om och i vad mån ytterligare åtgärder sedermera böra vidtagas för reglering av bolagets skuld till staten.

Vad beträffar det belopp, som nu skulle behöva avskrivas, har bolaget meddelat, att efter det bolagets ovanberörda ansökan avgavs det visat sig, att trafikinkomsterna under år 1925 blivit omkring 12,000 kronor mindre än under år 1924. På grund härav vore en avskrivning med det föreslagna

Departements-
chefen.

beloppet, 25,000 kronor, icke tillräcklig, utan har hemställts, att ett belopp av 30,000 kronor måtte avskrivas, för att bolaget icke skulle nödgas träda i likvidation under år 1926. Enligt vad jag inhämtat, är från riksgäldskontorets sida intet att erinra häremot.

Med hänsyn till vad sålunda upplysts anser jag mig böra tillstyrka, att av statens fordran hos bolaget nu avskrives ett belopp av 30,000 kronor.

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

att av statens fordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag på grund av det bolaget beviljade statslån å 339,000 kronor må avskrivas ett belopp av 30,000 kronor.

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

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.