Nr 103.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån till Varberg—Ätrans och Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 14 februari 1930.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1930.

Närvarande:
Statsministern Lindman, ministern för utrikes ärendena Trygger, statsråden Lübeck, Beskow, Lundvik, Borell, von Steyern, Malmberg, Lindskog, Bissmark, Johansson, Dahl.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

1:o.

Den 23 november 1906 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 1.435 meters spårvidd från Varberg över Ullared till Ätrans station å Kinnared—Ätrans järnväg. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits på Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl.

Maj:t den 13 december 1907 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 2,370,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,185,000 kronor. Sedermera beviljade Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande den 13 juni 1913 för fullbordande av omförmälda järnvägsanläggning ytterligare ett lån ur berörda fond av 65,000 kronor. För dessa 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 lyftningsdagarna, dock beträffande lånet å 1,185,000 kronor icke utöver ett år från den dag, eller den 1 december 1911, 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 december 1914 respektive den 31 december 1916 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 Varberg—Ätran med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckningen, och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran än statens.

Då alltsedan järnvägens öppnande för allmän trafik år 1911 dess trafikinkomster visat sig otillräckliga att medgiva någon förräntning av statslånen samt järnvägens förlust efter hand ökats, så att den balanserade förlusten vid 1925 års slut utgjorde 685,208 kronor, gjorde Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag år 1926 framställning om reglering av bolagets skuld till staten samt åberopade därvid den utredning, som nämnda år verkställts av en av riksgäldskontoret tillsatt undersökningsnämnd.

Undersökningsnämndens utredning innehöll huvudsakligen följande:

Under åren 1912—1920 hade inkomsterna överstigit de bokförda driftkostnaderna. Härvid vore dock att märka, att i dessa kostnader icke inginge räntor, ej heller avskrivningar eller däremot svarande avsättning till förnyelsefond. Efter år 1920 hade rörelsen givit direkt driftförlust med undantag endast för år 1924.

Vad järnvägens framtida inkomster anginge, bleve deras storlek beroende på dels trafikens blivande omfattning och dels tariffnivåns möjliga höjd. Trafikutvecklingen å banan vore icke gynnsam. Person- och styckegodstrafiken hade nedgått under nivån före kriget, och berodde detta kanske huvudsakligast på konkurrens från automobiltrafiken, om än lantbrukets

under senare år försämrade räntabilitet även inverkat. Järnvägens tariffer hade sänkts med hänsyn till konkurrensen från automobiltrafiken och syntes i sin helhet väl anpassade efter de föreliggande förhållandenas krav.

Vissa omständigheter syntes emellertid tala för att botten vore nådd i fråga om trafiknedgång och inkomstminskning och att en successiv förbättring vore sannolik. Sålunda kunde en ökad trafik påräknas dels efter vidtagna förbättringar i tidtabellen och dels genom att fullständig samtrafik sannolikt komme att bliva anordnad med Falkenbergs järnväg. Viktigast torde emellertid vara, att de vidsträckta skogar, för vilka Varberg—Ätrans järnväg bildade den naturligaste utfartsleden, efter en allt för långt driven tidigare avverkning vore stadda i uppväxt samt att en betydande avverkning av dessa skogar skulle kunna taga sin början efter 15 till 20 års förlopp.

Genom av järnvägens nya ledning vidtagna eller i utsikt ställda driftkostnadsbesparande åtgärder skulle en utgiftsminskning av omkring 30,000 kronor kunna vinnas. Härigenom kunde banans ekonomi, såvitt det kunde beräknas, väntas bliva så förbättrad, att driftunderskott icke vidare torde behöva uppkomma. Rörande storleken av blivande driftöverskott vore givetvis omöjligt att göra säkrare uttalanden. Med större grad av säkerhet syntes man emellertid tills vidare icke kunna räkna med större överskott än som för upprätthållande av järnvägsanläggningens värde bleve behövliga, därest affärsmässiga och i aktiebolagslagen angivna avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond skulle kunna göras. Sådana avskrivningar hade tidigare icke ägt rum. Först längre fram i tiden, när skogarnas tillväxt komme att föranleda större avverkningar och större trafik, kunde trafiken väntas bliva så ökad i omfång, att överskotten kunde förränta ett mera avsevärt kapital.

Bolagets balanserade förlust uppgick vid 1925 års slut till 685,208 kronor. Då tvångslikvidering inträdde, när förlusten uppginge till ett belopp av 797,934 kronor, och då berörda förlust årligen ökades med förfallande räntor eller omkring 110,000 kronor, måste bolaget inom kort tid träda i likvidation, såvida en rekonstruktion av detsamma icke genomfördes.

Bolagets skuld den 31 december 1925 utgjorde tillhopa 2,383,737 kronor 32 öre, varav förfallen skuld 1,104,150 kronor 4 öre.

Bolagets praktiskt sett ende fordringsägare vore staten. Det berodde därför på statens medverkan, huruvida åtgärder till förhindrande av likvidation kunde vidtagas. Då det enligt inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning icke kunde anses fördelaktigt för staten att efter likvidation övertaga banan och driva densamma, syntes möjligheten av en nedskrivning av statslånen böra utredas. Vid bedömande av hur stor nedskrivning som kunde anses skälig hade man att taga hänsyn till dels järnvägens affärsvärde, dels dess sakvärde vid realisation och dels värdet för järnvägens större aktieägare och trafikanter av att järnvägsdriften upprätthölles.

Undersökningsnämnden beräknade järnvägens affärsvärde till 200,000 kronor och dess sakvärde till 420,000 kronor. Betydelsen av järnvägsdriftens uppehållande vore enligt nämndens mening framgent mycket stor för järnvägens trafikområde och särskilt den största aktieägaren i bolaget, Varbergs stad.

Vid ett efterskänkande av statens fordran i syfte att förebygga likvidation och konsolidera företagets ställning syntes nedskrivning icke böra ske till lägre belopp än 500,000 kronor. Av detta belopp torde under de första femton åren, under vilka trafiken väntades komma att icke synnerligt överstiga den nuvarande trafiken i storlek, skäligen böra förräntas endast 200,000 kronor. Först därefter borde förräntning av hela beloppet, 500,000 kronor, äga rum. Med fyra och en halv procent ränta skulle för slutbetalning år

1967 erfordras annuiteter om 10,868 kronor under åren 1928—1942 och om 31,100 kronor under åren 1943—1967. Såsom villkor för en dylik nedskrivning torde böra krävas säkerhet för fullgörandet av berörda annuiteter i form av, förutom första inteckning i järnvägen, borgen för annuiteternas fullgörande, därvid såsom borgensmän främst komme i fråga Varbergs stad och övriga av järnvägen berörda kommuner.

Emellertid ansåge undersökningsnämnden sig icke för det dåvarande kunna framlägga något förslag till definitivt ordnande av bolagets skuldförhållande till staten. På grund av föreliggande förhållanden syntes det i stället lämpligt att inskränka sig till en provisorisk lösning, varigenom järnvägsbolaget kunde utan reorganisation beredas tillfälle att under viss tid, förslagsvis tre år, fortsätta sin verksamhet, utan att likvidationstvång skulle behöva inträda. Bolagets nya styrelse och trafikledning, vilka redan åstadkommit avsevärda besparingar, skulle härigenom få rådrum att i möjlig utsträckning genomföra avsedda reformer. Det kunde därefter med större säkerhet av olika parter bedömas, till vilket belopp statens fordran skäligen borde nedskrivas och vilken garanti borde fordras och kunde ställas för fullgörandet av annuiteterna å det belopp, till vilket statslånen nedskreves. Och slutligen torde det ej vara uteslutet, att under en sådan uppskovstid tillfälle skulle kunna uppstå till järnvägens sammanslutning på rationellt sätt med någon av de anslutande banorna.

Den lämpligaste formen för vinnande av dylikt rådrum syntes vara, att viss del av redan förfallen ränteskuld avskreves. Med en dylik avskrivning av 400,000 kronor kunde beräknas en frist av omkring tre år, vilken tid ansetts tillräcklig för vinnande av det med ifrågavarande rådrum avsedda syftet. Då järnvägsdriftens fortsatta uppehållande vore av stor betydelse för de trakter, som järnvägen berörde, och såväl kommunerna som trafikanterna helst torde se, att driften uppehölles i ungefär samma form som dittills, syntes det rimligt, att staten såsom villkor för en avskrivning, som skulle medgiva upprätthållande under några år framåt av järnvägsdriften i oförändrad regi, uppställde, att vederbörligen godkänd borgen lämnades för inbetalning av så stor del av låneräntorna, som kunde anses skälig. Såsom skäligt belopp föresloges under prövningstiden 10,000 kronor årligen, ungefärligen motsvarande ränta å järnvägens halva realisationsvärde. Anledning funnes ju att förvänta en sådan förbättring i järnvägens ekonomi, att åtminstone något driftöverskott för framtiden skulle uppkomma, ehuru det givetvis kunde vara svårt att säga, om resultatet av järnvägsdriften, sedan nödiga avskrivningar blivit gjorda, komme att medgiva berörda belopps inbetalande av överskottsmedel.

Prövningstiden borde omfatta åren 1927—1929. Före densammas utgång borde en förnyad utredning komma till stånd, avseende ett definitivt reglerande av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten.

På grund av det anförda tillstyrkte undersökningsnämnden, att av bolagets vid 1926 års utgång förfallna ränteskuld till staten finge avskrivas 400,000 kronor under villkor att säkerhet, som av vederbörande myndighet kunde godkännas, ställdes för vederbörligt inbetalande till riksgäldskontoret av minst 10,000 kronor vart och ett av åren 1927—1929.

Bolaget hemställde, att undersökningsnämndens förslag till provisorisk skuldreglering måtte föreläggas riksdagen.

I anledning av denna framställning, vilken tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret, föreslog Kungl. Maj:t

i proposition, nr 94, 1927 års riksdag medgiva, att av statens den 31 december 1926 förfallna räntefordran hos bolaget ett belopp av 400,000 kronor finge avskrivas under det av undersökningsnämnden föreslagna villkor.

Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 97).

Genom brev den 6 maj 1927 har Kungl. Maj:t anmodat fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning, avseende en definitiv reglering av ifrågavarande järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

I skrivelse den 23 januari 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* meddelat, att sedan bolaget avlämnat av Varbergs stad tecknad borgen för fullgörande av de såsom villkor för avskrivningen stadgade räntelikviderna — minst 10,000 kronor under vart och ett av åren 1927—1929 — sagda avskrivning vidtagits, varigenom skulden minskats till 2,078,149 kronor 41 öre. Bolaget hade under åren 1927—1929 till riksgäldskontoret inbetalt det stadgade beloppet av tillhopa 30,000 kronor. Emellertid hade skulden för statslånen under nämnda tid ånyo ökats med debiterade, oguldna räntor och hade vid 1929 års slut uppgått till 2,332,399 kronor 51 öre, fördelade på förfallen och icke förfallen skuld sålunda:

	Förfallen skuld kr.		Icke förfallen skuld kr.		Summa kr.	
1907 års lån.						
Kapital	134,612	07	1,050,387	93	1,185,000	—
Ränta	816,539	31	3,807	66	820,346	97
Överränta	95,613	63	—	—	95,613	63
Anståndsränta	—	—	114,925	24	114,925	24
Kronor	1,046,765	01	1,169,120	83	2,215,885	84
1913 års lån.						
Kapital	6,152	95	58,847	05	65,000	—
Ränta	39,347	05	—	—	39,347	05
Överränta	5,850	—	—	—	5,850	—
Anståndsränta	—	—	6,316	62	6,316	62
Kronor	51,350	—	65,163	67	116,513	67
Summa summarum	1,098,115	01	1,234,284	50	2,332,399	51

Fullmäktige anföra vidare att, sedan fullmäktige föranstaltat om utförande av den i förenämnda brev den 6 maj 1927 avsedda utredningen, utredningsmännen i en den 23 oktober 1929 dagtecknad promemoria avgivit förslag till definitiv reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

I berörda promemoria, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, lämna *utredningsmännen* inledningsvis en redogörelse för vad i frågan förevarit intill tiden för avlåtande av förenämnda proposition till 1927 års riksdag. Beträffande förhållandena under tiden därefter anföra utredningsmännen huvudsakligen följande:

De ekonomiska resultaten av bolagets rörelse hade under åren 1925—1928 utfallit sålunda:

Å r	Inkomster	Driftkostnader	Driftöverskott eller driftförlust	Räntor	Förlust (—)
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1925	251,641	277,299	— 25,658	91,200	— 116,858
1926	247,308	259,249	— 11,941	94,143	— 106,084
1927	261,253	250,393	+ 10,860	101,810	— 90,950
1928	262,369	250,968	+ 11,401	104,435	— 93,034

Från den 1 juli 1926, då personskifte i bolagets ledning ägt rum, framträdde en tydlig förbättring av järnvägens driftresultat. Det ekonomiska utfallet av själva driften utvisade sålunda från och med år 1925 till och med år 1928 en förbättring av ej mindre än 37,000 kronor. Förhållandet mellan inkomster och utgifter vore emellertid, även bortsett från räntekostnaderna, alltjämt otillfredsställande, enär några avskrivningar eller däremot svarande avsättningar till förnyelsefond ej blivit gjorda — årliga avsättningar för sådana ändamål skulle rätteligen behövas med över 20,000 kronor.

I taxehänseende hade under den senaste tiden viktiga och enligt utredningsmännens uppfattning ändamålsenliga reformer genomförts. I persontrafik hade sålunda mellan samtliga stationer införts söndags tur- och returbiljetter till pris som för enkel biljett och dessutom för färd torg- och lördagar till och från Varberg biljetter till enkelt pris med tillägg av endast 25 procent. I godstrafik hade en starkt förenklad och efter rådande konkurrens med automobiltrafiken anpassad taxa trätt i tillämpning den 1 juni 1929. Den nya taxan upptoge endast en tariff för styckegods och endast två tariffserier för vagnslastgods, en för dyrbarare gods och en för gods av mindre värde i öppna vagnar. Tariffserierna upptoge särskilda tariffer för vagnslaster om minst 3, 5 och 10 ton.

Medan de med varandra i viss mån konkurrerande Falkenbergs och Varberg—Ätrans järnvägar tidigare ej kunnat träffa överenskommelse om full inbördes samtrafik, hade nu sådan överenskommelse ingåtts. Avtalet innebure, att den lokala taxan, som vore densamma vid båda banorna, utan tillägg skulle tillämpas även i banornas inbördes samtrafik. Sedan denna åtgärd genomförts, hade tidigare planer på en sammanslagning av de båda banorna fått förfalla. En sådan sammanslagning mötte ock på grund av järnvägarnas olika spårvidd mycket stora svårigheter.

Järnvägens drift handhades numera efter möjligast enkla och kostnadsbesparande principer. De ytterligare utgiftsreduceringar, som i mån av personalens avgång m. m. kunde bliva möjliga, syntes icke vara av den storlek, att hänsyn till dem kunde behöva tagas vid nu förevarande undersökning.

För framtiden torde man kunna räkna med något större driftöverskott än det under år 1928 uppnådda av 11,400 kronor. Ett driftöverskott av något över 20,000 kronor syntes för år 1929 sannolikt. Till liknande belopp (23,180 kronor) uppginge emellertid den avsättning till förnyelsefond, som enligt av järnvägens trafikchef verkställd beräkning oundgängligt behövde göras. Trafikmedel till bolagets finansiella utgifter för räntor m. m. syntes sålunda tills vidare icke kunna påräknas på andra villkor än att otillräcklig avsättning till förnyelsefond gjordes. Såsom av 1926 års utredning framginge, hyste man emellertid förhoppning, att trafiken framdeles, i mån som trafikområdets skogar uppväxte till avverkningsbar ålder, skulle uppnå sådan storlek, att visst ej obetydligt kapital skulle kunna vederbörligen förräntas och amorteras av trafiköverskottsmedel.

Vid en undersökning av bolagets ekonomiska ställning och framtidsutsikter syntes även böra beaktas, att dess likvida ställning vore svag. Balansräkningen vid 1928 års utgång, som slutade å 3,466,799 kronor, upptoge å skuldsidan huvudsakligen aktiekapitalet och statslånen jämte räntor samt bland tillgångarna järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier ävensom förråd om tillhopa 2,888,474 kronor samt en balanserad förlust å 555,276 kronor.

I första hand erfordrades medel till rörelsekapital och till ställande av säkerhet för samtrafiksuppbörd m. m. Vidare erfordrades medel för reparation av byggnader och iståndsättande av räls, rullande materiel m. m., som varit i bruk under snart 20 år med i vissa fall försummad vård. Vissa av bolagets trafikchef angivna förbättringar i verkstad och lokomotivstall samt beträffande personvagnarnas uppvärmning och belysning syntes ej tåla uppskov. Än vidare framstode såsom önskvärt, att vissa moderniseringar och förbättringar skulle kunna genomföras. Slutligen hade av trafikchefen betecknats såsom enligt hans uppfattning behövliga och ur affärsmässig synpunkt motiverade vissa nyanskaffningar och anläggningar, nämligen ett kraftigt godstågslokomotiv, en motorvagn, tio öppna godsvagnar, tre automobilomnibusar och tre lastautomobiler för landsvägstrafik eller inköp av befintliga med järnvägen konkurrerande automobilbolag, ledningar för Kunze-Knorrbromsar i godsvagnarna, ett nytt lokomotivstall i Varberg samt ett för Varberg—Ätrans och Falkenbergs järnvägar gemensamt godsmagasin i Ullared.

För fyllande av förberörda medelbehov hade man inom järnvägens ledning ansett behövligt att i järnvägen investera nytt kapital till ett belopp av 200,000 kronor, vilket man tänkt sig kunna uppbringa genom lån i enskild bank med säkerhet, beträffande 50,000 kronor av Varbergs stads borgen och beträffande 150,000 kronor av inteckning med bästa förmånsrätt i Varberg—Ätrans järnväg, därest från statens sida medgåves, att sådan inteckning finge lämnas.

Under de tre år, som förflutit, sedan 1926 års undersökningsnämnd avgivit preliminärt förslag till skuldreglering, hade genom järnvägsledningens energiska arbete en väsentlig förbättring av driftresultatet vunnits. Emellertid verkade vissa förhållanden, över vilka ledningen ej kunde råda, i motsatt riktning.

En tidigare innehavd transitotrafik hade ej kunnat återvinnas, och landsvägarnas motortrafik utvecklades alltjämt till förfång för järnvägen. Härtill komme, att förestående allmän taxesänkning i samtrafik torde komma att medföra viss inkomstminskning även för Varberg—Ätrans järnväg. Förutsättningarna för en i framtiden ekonomiskt lönande järnvägsdrift vore därför nu något mindre än de år 1926 kunde beräknas vara. Med hänsyn härtill och då några utsikter ej syntes föreligga för järnvägens sammanslagning med någon angränsande järnväg, funne utredningsmännen skäligt, att av bolagets ledning framställda önskemål om mildring av tidigare ifrågasatta villkor tillmötesginges på så sätt, att statslånet nedskreves till ett belopp av 420,000 kronor, motsvarande järnvägens sakvärde vid realisation, i stället för tidigare ifrågasatt belopp av 500,000 kronor, och att den del därav, för vars omedelbart inträdande annuiteter krävdes särskild borgen, som av riksgäldskontoret godkännes, sänktes från 200,000 till 150,000 kronor.

Då bolaget vore i starkt behov av rörelsekapital och då några avskrivningar eller däremot svarande avsättningar till förnyelsefond ej kunnat göras under järnvägens snart 20-åriga trafikeringstid, framstode vidare som nödvändigt, att nytt kapital tillfördes bolaget.

Av de framlagda utredningarna finge anses framgå, att bolagets ound-

gängliga behov av rörelsemedel och nya kapitalinvesteringar ej understege ett belopp av 100,000 kronor. Härav syntes ungefär hälften behövas som rörelsekapital och för oundgängliga arbeten, medan den andra hälften kunde behövas för ur affärsmässig synpunkt motiverade förbättringar. Då det för staten i egenskap av långivare finge anses vara av vikt, att järnvägens drift upprätthölles medelst sådan materiel, som ur affärsmässig synpunkt krävdes, och då särskild borgen skulle ställas för viss del av statslånet, ansåge utredningsmännen sig kunna tillstyrka, att staten medgåve sådana lånevillkor, som för bolaget kunde möjliggöra upptagande av lån i bank till belopp av 100,000 kronor. Härför fordrades, att bolaget som säkerhet för berörda lån kunde ställa inteckningar med bästa förmånsrätt i järnvägen. Två sådana inteckningar syntes böra medgivas, en å 50,000 kronor, över vilken bolaget ägde rätt till fritt förfogande, och en likaledes å 50,000 kronor, som av bolaget finge under viss begränsad tid och efter riksgäldsfullmäktiges prövning användas för erhållande av lån till genomförande av förbättringar. Till den senare inteckningen skulle således bolaget få endast viss begränsad nyttjanderätt.

Med hänsyn till den kända förekomsten av i uppväxt stadda skogar i järnvägens trafikområde syntes det sannolikt, att bolaget skulle bliva i tillfälle att redan efter en tid av något över 10 år av egna inkomster fullgöra annuiteterna å en större del av statslånet än det belopp av 150,000 kronor, för vilket särskild borgen enligt vad förut anförts ansåges böra ställas. Någon säkrare beräkning i berörda hänseende kunde emellertid givetvis ej nu göras, och utsikt ansåges därför ej föreligga, att ifrågakommande kommuner, främst Varbergs stad, skulle vara villiga att ikläda sig garanti för fullgörande från och med viss tid av annuiteterna för återstående statslån å 270,000 kronor. Under anförda förhållande syntes, i analogi med vad vid ett flertal andra statslåneregleringar medgivits, å ifrågavarande återstående lån ej böra krävas erläggande av ränta och amortering, förrän fullmäktige i riksgäldskontoret efter företagen undersökning funne järnvägens ekonomiska läge så förbättrat, att annuiteter å även denna del av lånet borde kunna erläggas.

Med en reglering av bolagets statslån syntes böra förbindas villkor om rätt till inlösen av järnvägen till pris, motsvarande det nedskrivna statslånets belopp med tillägg av nyinvesteringar och avdrag för värdeminskning.

Utredningsmännen hava därför föreslagit, att statens fordran hos bolaget nedskrives till 420,000 kronor, fördelade på två lån, det ena å 150,000 kronor och det andra å 270,000 kronor, på följande villkor:

För lånen skola ställas säkerhet genom inteckning i Varberg—Ätrans järnväg, till förmånsrätten liggande närmast efter två inteckningar å vardera 50,000 kronor, över vilka bolaget må äga att på vissa i det följande angivna villkor självt disponera. För det förstnämnda lånet å 150,000 kronor skall bolaget därjämte ställa säkerhet, som av riksgäldskontoret godkännes.

Å lånet å 150,000 kronor skall annuitet erläggas med 5 procent, varav 4.5 procent utgör ränta.

Å lånet å 270,000 kronor skall annuitet tills vidare icke beräknas eller ränta debiteras, ägande dock riksgäldskontoret att framdeles debitera sådan för beloppet i dess helhet eller del därav, därest riksgäldsfullmäktige efter företagen undersökning finna järnvägsbolagets ställning hava undergått sådan förbättring, att bolaget bör vara i stånd att av egna medel bestrida ej mindre driftsutgifter, med inräkning av skälig avsättning till förnyelsefond, än även räntor å lån, för vilka lämnats inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför statslånet, och å statslån, för vilka annuitet fordras.

Över en första inteckning i järnvägen å 50,000 kronor må bolaget fritt disponera. Över en andra inteckning i järnvägen å likaledes 50,000 kronor må bolaget disponera som säkerhet för lån, som upptagas under åren 1930—1935, med villkor att sådant lån uteslutande användes för nybyggnader eller nyanskaffningar, som få anses ur affärsmässig synpunkt fördelaktiga, skolande bolaget i varje fall, med företeende av utredning genom sakkunnig, inhämta riksgäldsfullmäktiges samtycke till upptagande av sådant lån. Bolaget bör förbinda sig att till säkerhet för statens fordran pantsätta sistberörda inteckning å 50,000 kronor, i den mån avbetalning sker å den enskilda gäld, för vilken inteckningen må utgöra säkerhet.

Staten förbehåller sig rätt att inlösa Varberg—Ätrans järnväg till ett belopp, motsvarande 420,000 kronor, ökat med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

För egen del anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret* beträffande ifrågavarande förslag följande:

Vid granskning av utredningsmännens förslag hava fullmäktige ansett sig kunna i huvudsak biträda detta, dock med den ändring, att det skuldbelopp, vilket skulle av bolaget förräntas och återbetalas i den mån dess ekonomiska ställning det medgåve, höjdes från 270,000 kronor till 350,000 kronor och att i följd därav den ifrågasatta nedskrivningen av bolagets nuvarande skuld begränsades till 500,000 kronor. Sedan bolaget erhållit del härav, har bolaget i en till Kungl. Maj:t ställd, till fullmäktige ingiven skrivelse av den 20 januari 1930 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att bolagets skuld för statslånen måtte regleras i överensstämmelse med utredningsmännens förslag med nyssberörda förändring. Vid ansökningen finnes fogat utdrag av stadsfullmäktiges i Varberg protokoll för den 21 november 1929, utvisande, att stadsfullmäktige beslutit teckna den av utredningsmännen ifrågasatta borgen för det nya lånet å 150,000 kronor.

Det nu föreliggande regleringsförslaget medför visserligen en betydande förlust för staten, i det att alla räntor och därjämte 750,000 kronor av statens kapitalfordran skulle efterskänkas. En för staten förmånligare uppgörelse torde dock i betraktande av järnvägsbolagets synnerligen svaga ställning icke kunna ernås. Då nödiga förutsättningar ej heller synas föreligga för ifrågavarande järnvägs införlivande med statens järnvägar eller sammanslagning med någon angränsande enskild järnväg, hava fullmäktige ansett, att regleringsförslaget bör kunna godtagas.

Förslaget torde emellertid böra fullständigas med här nedan angivna detaljbestämmelser.

Såsom utgångspunkt för ifrågavarande skuldreglering torde bestämmas den 1 januari 1930, då ränteberäkningen å det nuvarande skuldbeloppet skulle upphöra och från vilken dag det nya lånet å 150,000 kronor skulle löpa med ränta. I enlighet härmed torde annuiteten å nyssnämnda lån böra erläggas första gången den 31 december 1930 och sedermera samma dag årligen, intill dess lånet blivit slutbetalt. Annuitet och räntefot för lånet å 350,000 kronor torde beräknas efter samma grunder som för förstnämnda lån och således utgå efter resp. 5 och $4^1/_2$ %. Därest bolaget på grund av fullmäktiges beslut har att erlägga annuitet å berörda 350,000 kronor eller del därav, bör inbetalningen av densamma ävenledes äga rum den 31 december. I fråga om båda lånen torde bolaget, därest den stadgade betalningsskyldigheten icke fullgöres, förpliktas att å oguldna inbetalningsbelopp erlägga överränta efter 5 %.

Enligt utredningsmännens förslag skulle bolaget berättigas att under vissa förutsättningar disponera en i järnvägen meddelad inteckning å 50,000 kronor såsom hypotek för lån, vilka komme att under åren 1930—1935 upptagas för sådana nybyggnader och nyanskaffningar, som ur affärsmässig synpunkt ansåges önskvärda. I den mån de för berörda ändamål upptagna lånen bleve infriade, skulle berörda inteckning utgöra säkerhet för statens fordran. Enligt fullmäktiges mening bör uttryckligt stadgande meddelas om att, sedan dylik inlösen en gång skett, bolaget ovillkorligen skall ställa motsvarande belopp av inteckningen till riksgäldskontorets förfogande och således icke äga rätt att åter använda det frigjorda hypoteket för anskaffande av nya lån.

I händelse bolaget försättes i konkurs eller träder i likvidation eller ock bolagets järnväg försäljes på exekutiv auktion, bör statens hela då återstående fordran anses vara genast förfallen till betalning. — Härjämte torde det ankomma på Kungl. Maj:t att, på sätt skett vid tidigare skuldregleringar, meddela vissa speciella föreskrifter till tryggande av statens rätt såsom fordringsägare och för erforderlig kontroll över bolagets förvaltning, så t. ex. beträffande rätt för Kungl. Maj:t att, så länge skulden till staten är ogulden, utse styrelseledamot och revisor i bolaget, beträffande förbud för bolaget att utan Kungl. Maj:ts samtycke vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet, m. m.

Staten bör på sätt utredningsmännen föreslagit äga rätt att inlösa Varberg—Ätrans järnväg för ett belopp, motsvarande det nedskrivna statslånet.

Enligt vad fullmäktige under hand inhämtat, hava stadsfullmäktige i Varberg redan hos Kungl. Maj:t anhållit om fastställelse av det av dem fattade beslutet om tecknande av borgen för det nya lånet å 150,000 kronor. Kungl. Maj:ts beslut i detta ärende torde dock icke komma att meddelas, förrän det nu föreliggande förslaget till skuldreglering behandlats av riksdagen.

På grund av det anförda hemställa fullmäktige, att förslag måtte framläggas för riksdagen om reglering av bolagets skuldförhållande till staten enligt de av fullmäktige angivna grunderna.

Fullmäktiges förslag har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.*

Departementschefen.

Av den senast i ärendet verkställda utredningen framgår, att trots det erkännansvärda arbete på förbättrande av företagets ekonomi, som bolagets nya ledning redan nedlagt, bolagets ekonomiska ställning alltjämt är mycket svag. Då utsikterna för bättre driftresultat än det nu uppnådda måste betecknas som synnerligen ovissa och då med avsättning av medel till förnyelsefond synes icke längre kunna få anstå, lärer efter det sådan avsättning ägt rum även i bästa fall endast ett mycket ringa belopp av eventuella driftöverskott vara att påräkna för förräntning och amortering av bolagets avsevärda skuld till staten. Till följd härav torde den svävande skulden alltjämt komma att växa så, att en likvidation inom en jämförelsevis nära framtid blir oundviklig. Med hänsyn härtill och då, enligt vad utredningen giver vid handen, någon utsikt att järnvägen skulle övertagas av annat, närbeläget järnvägsföretag icke lärer förefinnas, synes enda sättet att för bolaget möjliggöra en fortsatt verksamhet under mera lugna ekonomiska förhållanden vara att nedskriva bolagets skuld å statslånen till ett belopp, som, såvitt nu kan bedömas, kan förväntas bliva av bolaget förräntat och amorterat.

Jag anser mig därför, trots det avsevärda belopp jämväl av kapitalskulden som, även med av fullmäktige i riksgäldskontoret förordad modifikation av utredningsmännens förslag, skulle efterskänkas, böra tillstyrka, att skulden på sätt och villkor fullmäktige föreslagit nedskrives till 500,000 kronor, fördelade å två lån om respektive 150,000 och 350,000 kronor.

Vid bifall till vad sålunda förordats lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit stadga villkor för åtnjutande av de nya lånen ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntande och återbetalning m. m.

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

> att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 500,000 kronor, avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

2:o.

Den 14 maj 1910 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Eksjö å Nässjö—Oskarshamns järnväg till Österbymo i Sunds socken av Östergötlands län. Den 31 januari 1913 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,300,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 643,000 kronor. För tillgodonjutande av detta lån stadgades — förutom att aktiebolag för övertagande av koncessionen å järnvägen skulle hava inom viss angiven tid bildats och fått samma koncession med Kungl. Maj:ts samtycke på sig överlåten — villkor motsvarande de förut omförmälda, för statslån till Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag föreskrivna, dock med andra tider för anstånd med räntans erläggande och kapitalavbetalnings påbörjande, vilka tider sedermera blivit ändrade. Sålunda medgav Kungl. Maj:t efter hörande av 1917 års riksdag den 14 april 1917 dylikt anstånd för högst tre år från lyftningsdagarna, ehuru tiden för räntans erläggande därigenom komme att sträcka sig utöver ett år från den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik. Med anledning av sistnämnda beslut bestämdes sedermera, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1921.

Sedan koncessionen å järnvägen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 15 augusti 1913 överlåtits på Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, utbetalade riksgäldskontoret under åren 1917 och 1918 hela det beviljade lånebeloppet till nämnda bolag.

I skrivelse den 31 januari 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning i fråga om reglering av bolagets skuld till staten. Fullmäktige anföra härvid till en början följande:

Under tiden från statslånets lyftningsdagar t. o. m. år 1922 fullgjorde Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag sin betalningsskyldighet för lånet och erlade därunder två annuiteter å tillsammans 64,300 kronor samt dessutom räntor å 8,864 kronor 5 öre. Sedermera har bolaget endast verkställt två inbetalningar å statslånet, nämligen med 17,000 kronor i december 1923 och 15,150 kronor i december 1927. Till följd därav har bolagets skuld efter hand ökats och uppgick vid 1929 års slut till 907,048 kronor 69 öre. Fördelningen av detta belopp å förfallen och icke förfallen skuld framgår av följande sammanställning:

	Förfallen skuld kr.		Icke förfallen skuld kr.		Summa kr.	
Kapital	30,630	18	598,933	67	629,563	85
Ränta	174,944	82	—	—	174,944	82
Överränta	15,735	02	—	—	15,735	02
Anståndsränta	—	—	86,805	—	86,805	—
Summa kronor	221,310	02	685,738	67	907,048	69

Med anledning av bolagets uraktlåtenhet att fullgöra stadgade inbetalningar å statslånet hava fullmäktige två gånger, nämligen åren 1925 och 1929, låtit företaga särskild undersökning av bolagets förvaltning och ekonomiska ställning. Undersökningarna hava verkställts av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman, vilka i promemorior av den 17 juni 1925 och den 3 oktober 1929 avgivit redogörelser i ämnet. Dessa handlingar innehålla dock ej något förslag till skuldens reglering; preliminära förhandlingar därom hava emellertid av utredningsmännen inletts med representanter för bolaget. Vidare har byråchefen L. G. Englund efter uppdrag av fullmäktige under år 1928 verkställt en trafikteknisk utredning angående Eksjö—Österbymo järnväg.

Bolaget har å sin sida under hösten 1929 låtit genom tre sakkunniga personer verkställa värdering av järnvägen, under förutsättning att driften nedlades och järnvägen med tillhörigheter realiserades. De sakkunniga hava under november månad 1929 avgivit instrument över värderingen, vari de uppskatta järnvägens realisationsvärde till 218,300 kronor. Värderingen har sedermera granskats av överingenjören Hj. Fogelmarck, som i utlåtande av den 20 november 1929 förklarat sig icke hava något att erinra mot det av värderingsmännen beräknade realisationsvärdet å järnvägen.

Av de på fullmäktiges föranstaltande verkställda *utredningarna*, beträffande vilka torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, må här återgivas följande:

Eksjö—Österbymo 34.6 kilometer långa järnväg utgjorde en smalspårig tillförselled till Nässjö—Oskarshamns normalspåriga järnväg. Banan hade öppnats för allmän trafik i slutet av år 1915.

Under de första trafikåren till och med år 1920, då trafiken var livlig och en hög taxa kunde tillämpas, hade relativt goda driftsresultat erhållits. Förfallande räntor hade kunnat likvideras och avsättningar till egna fonder göras med tillsammans 107,400 kronor, därav till förnyelsefond 97,400 kronor. År 1921 hade läget förändrats, och bolagets rörelse hade därefter årligen gått med förlust. Senaste fem år hade lämnat följande resultat:

År	Inkomster Kr.	Utgifter, utom räntor Kr.	Driftöverskott eller driftförlust (—) Kr.	Räntor Kr.	Förlust Kr.
1924	113,088	106,818	6,270	27,914	21,644
1925	107,043	109,134	— 2,091	29,390	31,481
1926	109,752	95,491	14,261	30,849	16,588
1927	110,460	95,323	15,137	31,706	16,569
1928	98,701	93,383	5,318	33,001	27,683
Summa	539,044	500,149	38,895	152,860	113,965

Bruttoinkomsternas i tabellen framträdande minskning berodde huvudsakligen, såsom framginge av följande uppgifter, på nedgång i trafiken:

År	Antal resande	Inkomst av persontrafik Kr.	Il- och fraktgods Ton	Inkomst av godstrafik Kr.
1924	19,800	26,300	18,900	83,300
1925	19,200	23,700	18,100	80,100
1926	17,200	21,500	19,700	85,100
1927	15,000	20,800	20,700	86,400
1928	13,100	19,600	18,100	76,400

Persontrafiken visade stadig minskning, givetvis beroende på motorfordonstrafikens stegring. Godstrafiken hade i tontal räknat hållit sig bättre, men vissa avgifter hade måst något sänkas, främst av den anledningen, att konkurrens med flottled till sjön Sommen funnes. 1928 års trafik hade varit särskilt svag.

I driftkostnaderna hade med år 1926 inträtt en betydlig nedgång. Därefter hade de kunnat endast obetydligt nedbringas. Av den av byråchefen Englund verkställda trafiktekniska utredningen framginge, att bolagets ledning energiskt strävat att ställa banans ekonomi på fötter, men att utsikterna härför vore små eller snarare inga, då banan ginge genom en folkfattig trakt i total avsaknad av industri, vadan någon förhoppning om trafikökning ej syntes föreligga. Enligt Englunds mening vore för driftens förbilligande gjort vad göras kunde.

Skillnaden mellan järnvägens inkomster och utgifter utom räntor hade i medeltal för de tre senaste åren utgjort något över 11,000 kronor. Det senaste året hade emellertid erhållits ett driftöverskott av endast 5,318 kronor, och att döma av resultatet för första halvåret 1929 syntes man icke kunna beräkna bättre resultat för detta år. Några avskrivningar eller häremot svarande avsättningar till förnyelsefond hade icke gjorts under nämnda år. De ekonomiska framtidsutsikterna för bolaget vore sålunda föga lovande, och det i järnvägen nedlagda statskapitalet finge anses till åtminstone större delen förlorat.

Balansräkningen vid 1928 års slut, som slutade å 1,681,520 kronor, upptoge å skuldsidan huvudsakligen aktiekapitalet och statslånet jämte räntor ävensom en förnyelsefond å 65,401 kronor samt bland tillgångarna järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier ävensom förråd om tillhopa 1,459,500 kronor, i bank och kassa 46,705 kronor samt balanserad förlust 168,315 kronor.

Annuiteter å statslånet hade fullgjorts till och med år 1922. Den senaste inbetalningen hade gjorts år 1927, då bolaget inreverserat 15,150 kronor, utgörande likvid för överränta och viss mindre avräkning å 1923 års annuitet.

Då bolaget ej vore skyldigt att träda i likvidation, förrän förlusten uppginge till 478,467 kronor, och då ifrågavarande förlust vid 1928 års utgång var bokförd till endast 168,315 kronor (vilken förlust med hänsyn till anståndsräntan kunde reduceras), så vore det tydligt, att tvångslikvidation ej skulle behöva inträda på många år, även om järnvägens ekonomiska resultat ej förbättrades.

Under angivna förhållanden syntes bolagets skuldförhållande böra om möjligt snarast regleras. Ifrågasättas kunde antingen att Nässjö—Oskarshamns järnväg inlöste banan eller mot arrende övertoge banans trafikering, eller ock att statens fordran nedskreves, på villkor att intresserade kommuner och järnvägsbolag tecknade garanti för större eller mindre del av ett nedskrivet statslån.

Då järnvägen hade annan spårvidd än nämnda huvudbana och då, enligt vad av de två järnvägarnas gemensamme trafikchef upplysts, tillförseln av trafik från Eksjö—Österbymo till Nässjö—Oskarhamns järnväg icke vore synnerligt betydande, syntes man icke kunna räkna på större intresse från denna huvudbanas sida för övertagande av ifrågavarande sidolinje.

De av järnvägen berörda landskommunernas intresse för järnvägen uppgåves numera efter motortrafikens tillkomst icke vara lika starkt som förr. Även Eksjö stads intresse för järnvägen torde vara minskat. Av aktiekapitalet, 707,800 kronor, hade tecknats av:

Eksjö stad	200,000	kronor	Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag	110,000	kronor
» landsförsamling	15,000	»	Skånska Cementaktiebolaget	60,000	»
Sunds kommun	90,000	»	Övriga	119,300	»
Västra Ryds kommun	105,000	»			
Landstinget	8,500	»			

Då likvidation ej vore förestående, kunde en för staten antaglig uppgörelse om skuldförhållandets reglering kanske för närvarande ej åstadkommas. Det borde emellertid för bolagets styrelse vara angeläget att genom en sådan uppgörelse få bolagets ställning konsoliderad.

Fullmäktige hava meddelat, att i anledning av vad sålunda förekommit förhandlingar ägt rum mellan fullmäktige och bolaget i fråga om en eventuell reglering av dess skuldförhållande till staten, och hava fullmäktige överlämnat en av bolagets styrelse den 25 januari 1930 gjord framställning i ämnet.

I berörda skrivelse hemställer *bolaget*, att dess skuld till staten måtte nedskrivas till 250,000 kronor. Beträffande villkoren för nedskrivningen anför bolaget följande:

Av det kvarstående lånebeloppet, 250,000 kronor, skulle tillsvidare endast 100,000 kronor förräntas och återgäldas medelst erläggande av en annuitet av 5 %, därvid först gottgjordes ränta à $4^1/_2$ % å ogulden kapitalskuld och återstoden utgjorde kapitalavbetalning.

För fullgörande av bolagets betalningsskyldighet för ifrågavarande 100,000 kronor hade borgen tecknats av Eksjö stad, Eksjö landsförsamling, Västra Ryds församling, Sunds församling och Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag. Dessa garanter svarade var för sig för ett belopp, motsvarande

deras innehav av aktier i bolaget, och utgjorde den årliga andelen av ansvarssumman för envar följande belopp:

Eksjö stad	kronor 1,923: 08	Sunds församling	kronor 865: 38
» landsförsamling	» 144: 23	Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag	» 1,057: 69
Västra Ryds församling	» 1,009: 62		

Återstående 150,000 kronor skulle bilda ett särskilt lån, varå ränta och amortering skulle erläggas, om och i den mån riksgäldsfullmäktige efter företagen prövning funne bolagets ekonomiska ställning, sedan annuiteten för lånet å 100,000 kronor erlagts, medgiva detta.

Skyldighet för bolaget att erlägga annuitet å sistnämnda lån skulle dock kunna inträda tidigast fem år efter skuldregleringens genomförande.

Bolaget medgåve sådan ändring av de för bolaget gällande koncessionsvillkoren, att staten vore berättigad inlösa järnvägen till det efter regleringen kvarstående skuldbelopppet, 250,000 kronor, ökat med det belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

För egen del anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret* beträffande bolagets framställning följande:

Det av järnvägsbolaget sålunda framställda förslaget till reglering av dess skuld anse fullmäktige sig kunna tillstyrka. Av statens fordran skulle visserligen upplupna räntor å 277,484 kronor 84 öre samt dessutom ett kapitalbelopp av nära 380,000 kronor gå helt och hållet förlorade. Emellertid har i de på föranstaltande av fullmäktige verkställda utredningarna påvisats, att bolagets ekonomiska ställning, som i början varit jämförelsevis god, under de senare åren allt mer försämrats, och att någon utsikt till förbättring härutinnan icke finnes. Enligt fullmäktiges mening kan därför en för staten förmånligare uppgörelse icke erhållas.

Förslaget innefattar emellertid endast huvudgrunderna för en blivande skuldreglering och torde i anledning därav böra fullständigas med nedan angivna särskilda villkor och bestämmelser.

Under förutsättning att bolagets nu gjorda ansökan bifalles av Kungl. Maj:t och riksdagen, bör skuldregleringen anses vara genomförd vid 1930 års början, från vilken tidpunkt bolagets skyldighet att förränta och återgälda det nya lånet å 100,000 kronor inträder. Annuiteten å detta lån bör alltså erläggas första gången den 31 december 1930 och sedermera samma dag årligen, intill dess lånet varder slutbetalt. I händelse bolaget genom beslut av fullmäktige förpliktas att inbetala annuitet jämväl för lånet å 150,000 kronor, torde inbetalningen därav lämpligen böra verkställas på samma dag som annuiteten å förstnämnda lån eller den 31 december. Å till betalning förfallna, oguldna annuitetsbelopp bör beräknas överränta efter 5 procent. Därest bolaget försättes i konkurs eller träder i likvidation eller bolagets järnväg försäljes å exekutiv auktion, bör den då återstående skulden för båda statslånen anses vara genast förfallen till betalning. Realsäkerheten för de nybildade lånen bör utgöras av den i järnvägen redan beviljade inteckningen för det ursprungliga statslånet. Härjämte torde, i likhet med vad vid tidigare skuldregleringar beträffande andra järnvägsbolag ägt rum, särskilda bestämmelser böra meddelas till tryggande av statens rätt såsom fordringsägare och för erforderlig kontroll över bolagets verksamhet, såsom

beträffande rättighet för Kungl. Maj:t att, så länge skulden för statslånen är ogulden, utse styrelseledamot och revisor i bolaget, förbud för bolaget att utan Kungl. Maj:ts medgivande företaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet, m. m.

Fullmäktige hemställa, att till riksdagen måtte avlåtas proposition om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med bolagets ansökning med därtill av fullmäktige föreslagna tillägg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt fullmäktiges förslag.

Departementschefen.

Av utredningen i ärendet framgår, att Eksjö—Österbymo järnvägs driftresultat till följd av konkurrensen med andra kommunikationsleder sedan år 1921 efter hand försämrats, så att järnvägsbolaget under senare år icke kunnat fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånet. Den ekonomiska ställning, vari bolaget för närvarande befinner sig, är visserligen icke sådan, att faran för bolagets trädande i likvidation är överhängande. Emellertid förefinnas näppeligen utsikter för en framtida förbättring av det ekonomiska läget. Något ytterligare nedbringande av driftkostnaderna genom besparingar och förenklingar utöver de av bolagets ledning redan vidtagna torde knappast vara att förvänta, och med hänsyn till att banans trafikområde är glest befolkat och saknar industri lärer man ej heller kunna räkna med någon nämnvärd ökning av trafikinkomsterna. Man har därför anledning att befara en fortgående ökning av bolagets skuldbörda, så att likvidation inom en ej alltför avlägsen framtid blir nödvändig. Vid sådant förhållande och då det ej synes kunna påräknas, att företaget skall övertagas av annat närbeläget järnvägsföretag, samt då vidare det torde vara otänkbart, att staten någonsin skall kunna erhålla likvid för mera än en mindre del av sin fordran, synes nu lämpligen böra vidtagas en nedskrivning av skulden till sådant belopp, att, såvitt för närvarande kan bedömas, förräntning och amortering blir möjlig. Oaktat ett genomförande av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag skulle innebära efterskänkande av förutom upplupna räntor större delen av kapitalskulden, anser jag mig därför böra förorda, att bolagets skuld regleras i enlighet med sagda förslag. Statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran skulle sålunda nedskrivas till 250,000 kronor, vilket belopp skulle fördelas å två lån om respektive 100,000 och 150,000 kronor.

Därest vad sålunda förordats vinner bifall, lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att beträffande de nya lånen å tillhopa 250,000 kronor föreskriva villkor och bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit.

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

> att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 250,000 kronor, avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till vad departementschefen sålunda under punkterna 1:o och 2:o hemställt, vari statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Haverman.