

Nr 9.

Ankom till Riksdagens kansli den 4 Mars 1910, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående sättet för likviderande af förfallen skuld å statslån till Östra Blekinge järnvägsaktiebolag.

I en till Riksdagen den 11 innevarande februari aflåten proposition (nr 58) har Kungl. Maj:t under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

dels medgifva, att af de den 1 juli 1910 förfallna annuitets- och räntebelopp å det Östra Blekinge järnvägsaktiebolag den 23 april 1897 beviljade statslån å 537,500 kronor ett belopp af 108,000 kronor må vid förstnämnda tidpunkt kapitaliseras såsom särskildt lån till bolaget, till säkerhet för hvilket lån skall lämnas inteckning med första förmånsrätt i bolagets järnväg mellan Torsås och Bergkvara,

dels ock föreskrifva, att för lånets erhållande skola gälla följande bestämmelser, nämligen:

att annuiteten beräknas till fem och en half procent å nämnda belopp, 108,000 kronor, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning därå;

att emellertid bolaget må vara berättigadt att när som helst, om det så önskar, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma; samt

att, därest till betalning förfallet belopp af det sålunda beviljade lånet icke i föreskrifven ordning erlägges, bolaget skall gälda fem procent ränta å beloppet, intill dess detsamma blifvit inbetaldt.

Till det ofvanberörda statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anfört:

Genom nådig resolution den 5 juni 1896 har Kungl. Maj:t beviljat koncession å järnväg af 1,067 meters spårvidd från Gullberna station å Mellersta Blekinge järnväg till Torsås i Kalmar län. Sedan denna koncession blifvit med Kungl. Maj:ts samtycke öfverlåten å Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 23 april 1897 beviljat nämnda bolag för järnvägsanläggningen, hvarför anläggningskostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 1,075,000 kronor, ett lån af 537,500 kronor att af de medel till belopp af 7,500,000 kronor, som 1896 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar, utgå med 337,500 kronor af 1897 års anslag och med 200,000 kronor af 1898 års anslag.

För tillgodonjutande af den bolaget sålunda förunnade förmån stadgades, bland andra, följande villkor.

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgafs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöfver ett år från den dag, eller den 1 juli 1899, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och för trafik öppnad; och skulle beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifvits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfaras så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt. Kapitalafbetalningen skulle vidtaga den 1 juli 1902 och i sammanhang därmed godtgörelse ske af därförinnan upplupen obetald ränta, för så vidt uppskof med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag hvarje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blifvit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke blefve i föreskrifven ordning erlagdt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp blefve behörigen inbetaldt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfven som all bolagets öfriga egendom skulle utgöra säkerhet för den af staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför hvarje annan fordran.

Till säkerhet för lånet, hvilket, enligt hvad fullmäktige i riksgäldskontoret upplyst, blifvit under åren 1897—1899 från riksgäldskontoret utbetaldt, har inteckning i järnvägen med första förmånsrätt blifvit fastställd den 19 juni 1899, hvarefter inteckningen förnyats den 25 maj 1908.

Östra Blekinge järnvägsaktiebolag har nu uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 11 februari 1909, med förmålan att bolaget icke hvarje år sett sig i stånd att tillfullo inbetala föreskrifven annuitet å det bolaget beviljade statslånet, i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t måtte från statskontoret bevilja bolaget ett lån med en amorteringstid af fyrtio år efter lägsta möjliga ränta och till beloppet motsvarande bolagets vid 1909 års slut förfallna annuitets- och ränteskuld till staten.

I förevarande skrift anföres till en början, att bolaget under de tre första åren efter järnvägens öppnande, då trafikinkomsterna till stor del på grund af en tillfällig transport varit jämförelsevis stora, kunnat ordentligt fullgöra alla sina ingångna förpliktelser. Då denna trafik närmade sig sitt slut, vidtog bolaget, enligt hvad vidare anföres, i syfte att i någon väsentlig mån öka den så att säga ordinarie trafiken, åtgärder för utsträckning af bolagets järnväg från Torsås till Bergkvara hamn; och beviljades å denna järnväg koncession den 10 mars 1899. Förhoppningarna om stegrad trafik genom tillkomsten af den nya banlinjen visade sig också grundade, och det syntes som om bolaget med lätthet skulle kunna regelbundet inbetala föreskrifna amorteringar och räntor. Men efterhand inträdde sådana förhållanden, att bolaget numera, såsom nämnts, häftade för oguldna annuiteter och räntor. Såsom orsaker härtill har bolaget uppgifvit dels de med anläggandet af bandelen Torsås—Bergkvara förenade kostnader, dels den afsevärda stegringen af kostnaderna för järnvägsdriften såväl i afseende å kol och andra förnödenheter som ock å personalens aflöning, dels den till följd af järnvägarnas utveckling erforderliga ökningen af den rullande materielen, dels den höjda räntan å bolagets öfriga lån, dels ock slutligen den på grund af de nedgående allmänna konjunkturerna under år 1908 inträdda stagnationen i trafiken. Bolaget säger sig emellertid hafva beräknat, att, om bolagets vid 1909 års slut till staten förfallna annuitets- och räntebelopp — omkring 109,500 kronor — kunde såsom ett bolaget medgifvet statslån få amorteras på 40 år, bolaget skulle kunna blifva satt i stånd att punktligt fullgöra alla sina förbindelser, äfven om trafiken mot förmodan icke skulle stegras öfver sin nuvarande

tillfälliga låga nivå. Till säkerhet för ett sådant lån har bolaget erbjudit inteckning antingen uti bolagets hela järnväg eller också uti den nybyggda bandelen Torsås—Bergkvara, hvilken bandel förut icke vore betungad med statslån och som enligt bolagets uppgift dragit en anläggningskostnad af 184,326 kronor 10 öre samt gäfvit en årlig netto-behållning af omkring 13,000 kronor.

Till belysande af bolagets ekonomiska ställning ber jag få meddela en sammanställning af bolagets tillgångar och skulder den 31 december 1907 och samma dag 1908 samt, enligt en af bolaget uppgjord approximativ beräkning, den 31 december 1909.

Tillgångar:

	Den 31 dec. 1907.		Den 31 dec. 1908.		Den 31 dec. 1909.	
Järnvägsanläggningen	1,152,576	57	1,154,534	15	¹⁾ 1,160,000	—
Rörliga materielen	241,980	59	237,113	85	233,745	61
Inventarier	29,481	34	26,643	47	26,007	50
Materialier	14,287	12	10,009	27	16,000	—
Sandhemmanen	7,200	02	7,200	02	7,200	02
Blekinge bank, å giro	5,285	47	5,891	57	—	—
Stationernas växelkassor	365	—	365	—	365	—
Utestående fraktbelopp	2,044	57	1,167	04	—	—
Blekinge kustbanor	9,746	95	3,880	50	—	—
Kalmar—Torsås järnväg	316	63	321	63	—	—
Svenska Järnv. Arbetsg. garantifond	—	—	500	—	500	—
Diverse aktietecknare	470	—	470	—	470	—
Karlskrona stads drätselkammare	—	—	185	—	—	—
Fortifikationen	—	—	34	—	—	—
Torsås—Vissefjärda järnvägsbyggnad	—	—	288	54	—	—
Generalpoststyrelsen	616	41	—	—	—	—
Diverse debitorer	3,060	90	—	—	1,000	—
Kassabehållning	50	85	712	63	3,792	19
Summa kronor	1,467,482	42	1,449,316	67	1,449,080	32

¹⁾ Ökning på grund af anläggning af ett hamnspår i Bergkvara.

Skulder:

	Den 31 dec. 1907.				Den 31 dec. 1908.				Den 31 dec. 1909.			
Statslånet:												
Kapital	529,069	24			529,069	24			529,069	24		
Anståndsrenta	50,842	71			50,842	71			50,842	71		
Öfrig ränta.....	48,279	07	628,191	02	64,343	05	644,255	—	92,796	43	672,708	38
Aktiekapitalet	—	—	610,300	—	—	—	610,300	—	—	—	610,300	—
Skulder till banker å växel och revers	120,737	50			94,500	—			72,000	—		
Hypoteksföreningen i Värjö	935	15	121,672	65	925	59	95,425	59	920	—	72,920	—
Järnvägsstyrelsen	—	—	8,621	27	—	—	6,843	03	—	—	—	—
Blekinge kustbanor	—	—	2,547	35	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse leverantörer	—	—	1,610	27	—	—	—	—	—	—	—	—
Obetalda aflöningar	—	—	2,046	81	—	—	—	—	—	—	—	—
Tillgångar utöver skulder:												
Reservfond	11,441	74			11,441	74			11,456	47		
Å vinst- o. förlustkonto	81,051	31	92,493	05	81,051	31	92,493	05	81,695	47	93,151	94
Summa kronor	—	—	1,467,482	42	—	—	1,449,316	67	—	—	1,449,080	32

Bolaget har upp gifvit, att för ordnande af bolagets växel- och reversskulder träffats aftal med bankinrättning i Karlskrona om ett amorteringslån från den 1 januari 1910 å 72,000 kronor.

Bolagets inkomster och utgifter under åren 1907 och 1908 framgå af följande sammanställning, i hvilken jämväl upptagits en af bolaget i förevarande afseende gjord approximativ beräkning för år 1910.

Inkomster:

	1907.		1908.		1910.	
Af trafiken	159,009	50	155,401	63	155,401	63
Materialhyror	4,675	27	4,579	15	4,579	15
Behållning å anslutningsafgifter	631	50	696	50	697	50
Försäld sand.....	2,581	57	2,520	93	2,585	—
Arrendeinkomst	250	—	250	—	250	—
Diverse inkomster	1,268	30	3,135	74	3,131	—
Summa kronor	168,416	14	166,583	95	166,644	28

Utgifter:

	1907.		1908.		1910.	
För trafiken	125,618	24	126,934	45	124,000	—
Räntor och annuitet å statslånet	25,303	14	26,063	98	¹⁾ 31,093	28
Öfriga räntor	8,112	88	6,336	94	3,960	—
Afskrifningar	8,999	08	7,248	58	—	—
Amortering å enskilda lån	—	—	—	—	7,200	—
Behållning	382	80	—	—	391	—
Summa kronor	168,416	14	166,583	95	166,644	28

¹⁾ Under förutsättning att statslånet ordnas i enlighet med bolagets ansökning.

Trafikinkomsterna för dag och bankilometer hafva uppgått år 1907 till 8 kronor 71 öre och år 1908 till 8 kronor 54 öre.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Till följd af nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 11 juni 1909 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet och därvid till en början erinrat, att Riksdagen vid upprepade tillfällen på grund af enskilda järnvägars mindre goda ekonomi nödgats verkställa afskrifningar å dem beviljade statslån. Sålunda har, sedan Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag trädt i likvidation, riksgäldskontoret, som fått bolagets järnväg på sig öfverlåten, i sin ordning öfverlåtit densamma till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, i sammanhang hvarmed Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag befriats från statsskulden, hvilken skuld, efter att hafva blifvit till visst belopp nedsatt, öfvertagits af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag. Likaledes har 1904 års riksdag, bland annat, bestämt, att statens kapital- och räntefordran hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag skulle till den del, samma fordran öfverstege 800,000 kronor, från 1904 års utgång och tills vidare i statsräkenskaperna föras inom linjen, samt att, sedan bolaget ställt viss säkerhet för sin skuld, statens fordran utöfver angifna kapitalbeloppet, 800,000 kronor, med därå upplupen ränta skulle varda afskrifven.

Hvad nu förevarande framställning beträffar anmärker väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att här icke ifrågasättes någon afskrifning eller något efterskänkande af bolagets skuld till staten utan endast en under nuvarande omständigheter för bolaget nödvändig förändring i

sättet för likvidering af en del af dess statslån, och anser styrelsen de vid den underdåniga ansökningen fogade tabläerna och revisionsberättelsen gifva stöd för bolagets förhoppningar om en snart inträffande förbättring i dess ekonomi. Detta finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl kunna förväntas på den grund, att bolagets nuvarande tryckta läge, såsom jämväl af framställningen framgår, icke torde vara beroende på för ringa trafikökning utan på tillfälliga orsaker, hvars verkningar inom kort kunna anses öfverståndna.

De sålunda framhållna omständigheterna, järnvägsbolagets jämförelsevis goda ställning samt de vid föregående tillfällen af med detta likartad natur andra järnvägsbolag beviljade afskrifningar tillika med den af bolaget erbjudna in-teckningssäkerheten torde enligt styrelsens förmenande väl berättiga Kungl. Maj:ts förordande af bifall till ansökningen i fråga, hvarför styrelsen tillstyrker densamma.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hafva fullmäktige i skrifvelse den 1 juli 1909 meddelat, att bolagets skuld för statslånet då uppgick till följande belopp:

Riksgäldsfullmäktige.

	Förfallet.	Icke förfallet.	Summa.
kapital	16,778: 02	512,291: 22	529,069: 24
ränta	74,600: 88	— —	74,600: 88
öfverränta	3,037: 06	— —	3,037: 06
anstånds-ränta	— —	50,842: 71	50,842: 71
Summa kronor	94,415: 96	563,133: 93	657,549: 89

Under förutsättning att någon inbetalning å statslånet icke verkställdes under år 1909 skulle bolagets *förfallna* skuld vid 1909 års slut hafva ökats med öfverränta till ett belopp af 2,271 kronor 77 öre och sålunda uppgå till 96,687 kronor 73 öre. Då bolaget i sin till Kungl. Maj:t ingifna skrift upptagit bolagets vid nämnda tidpunkt »till staten förfallna annuitets- och räntebelopp» till omkring 109,500 kronor, har häri enligt riksgäldsfullmäktiges mening förmodligen inräknats den å senare halfåret 1909 belöpande räntan å det icke förfallna kapitalet, hvilken ränta emellertid först den 1 juli 1910 förfaller till betalning. Äfven med denna beräkning kommer man dock, anmärka fullmäktige, icke fullt till det af bolaget angifna beloppet utan endast till 108,150 kronor 25 öre.

Den ökade realsäkerhet, som genom in-teckning i bolagets järnväg antingen å hela sträckan Gullberna—Bergkvara eller å linjen mellan

Torsås och Bergkvara enligt bolagets förslag skulle komma att beredas statens fordran, därest bolagets nu förfallna skuld till staten finge kapitaliseras till ett särskildt lån, anse fullmäktige innefatta ett beaktansvärdt skäl för vidtagande af en anordning i det af bolaget angifna syftet. Fullmäktige finna sig därför kunna tillstyrka, att framställning därom göres till Riksdagen. Med hänsyn till hvad ofvan blifvit upplyst beträffande bolagets skuld vid 1909 års slut anse fullmäktige det ifrågasatta nya lånet böra bestämmas till högst 108,000 kronor, och synes fullmäktige lämpligast, att detta lån tillhandahålles bolaget vid nästa annuitetstermin den 1 juli 1910 genom afräkning till motsvarande belopp å bolagets då förfallna skuld för det nuvarande statslånet. För det nya lånet anse fullmäktige räntan kunna, i likhet med hvad för statslån till enskilda järnvägsanläggningar eljest är bestämdt, sättas till 4 $\frac{1}{2}$ procent, och föreslå fullmäktige annuiteten till 5 $\frac{1}{2}$ procent af ursprungliga kapitalbeloppet. Lånet skulle härigenom blifva slutamorterad på en tid af 39 år. Dock torde enligt fullmäktiges mening det böra medgifvas låntagaren att när som helst öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma. Därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, bör enligt fullmäktiges åsikt låntagaren därå gälda 5 procent ränta, till dess beloppet blifvit inbetaldt. Hvad slutligen angår realsäkerheten för det nya lånet, torde det enligt fullmäktiges mening få anses fullt betryggande för statsverket, om lånet intecknas med första förmånsrätt i järnvägen Torsås—Bergkvara.

Departements-
chefen.

Ett ordnande af likvideringen af bolagets nu förfallna skuld till staten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad bolaget i sin ansöknings hemställt synes, såsom också fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, vara till fördel för statsverket, på samma gång bolaget därigenom beredes en lättnad.

Jag finner mig därför böra tillstyrka hvad fullmäktige i riksgäldskontoret i förevarande hänseende föreslagit.»

Utskottets
yttrande.

Äfven utskottet finner den här ifrågasatta anordningen förmånlig både för staten och för järnvägsbolaget. Därigenom att det nya lånet intecknas med första förmånsrätt i den nybyggda bandelen Torsås—Bergkvara, hvilken icke tagits i betraktande vid det ursprungliga statslånets beviljande, kommer statens säkerhet för hela det åt Östra Blekinge järnvägsaktiebolag lämnade låneunderstödet att förstärkas, och detta utan att bolaget fördenskull betungas. Utskottet anser sig följaktligen hafva skäl tillstyrka, att lånet beviljas på det sätt Kungl. Maj:t föreslagit.

Hvad angår de för lånets erhållande af Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna, har utskottet endast velat uttala, att stadgandet beträffande öfverränta synes böra affattas i närmaste öfverensstämmelse med motsvarande stadgande i de villkor, som af Riksdagen fastställts för låneunderstöd i allmänhet till enskilda järnvägar.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att Riksdagen må, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition,

dels medgifva, att af de den 1 juli 1910 förfallna annuitets- och räntebelopp å det Östra Blekinge järnvägsaktiebolag den 23 april 1897 beviljade statslån å 537,500 kronor ett belopp af 108,000 kronor må vid förstnämnda tidpunkt kapitaliseras såsom särskildt lån till bolaget, till säkerhet för hvilket lån skall lämnas inteckning med första förmånsrätt i bolagets järnväg mellan Torsås och Bergkvara,

dels och föreskrifva, att för lånets erhållande skola gälla följande bestämmelser, nämligen:

att annuiteten beräknas till fem och en half procent å nämnda belopp, 108,000 kronor, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning därå;

att emellertid bolaget må vara berättigadt att när som helst, om det så önskar, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma; samt

att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, bolaget skall därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetaldt.

Stockholm den 25 februari 1910.

På bankoutskottets vägnar:

WERNER G. VON SCHWERIN.