

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 2 mars 1916 kl. 12 m.

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

I en till riksdagen avlåten, till bankoutskottet hänvisad proposition nr 10, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen *ej mindre* medgiva, att de den 31 december 1915 förfallna annuitets- och räntebelopp, en million trehundrafyrtiotvåusen fyrtiosex kronor 46 öre, å det Östra centralbanans järnvägsaktiebolag den 24 februari och den 19 maj 1899 beviljade statslån å 1,710,000 kronor må, räknat från och med år 1916, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skall lämnas *dels* inteckning för 250,000 kronor i bolagets järnväg från Vimmerby till Hultsfred med förmånsrätt näst efter de inteckningar i samma järnväg, som för närvarande ligga som säkerhet för ett bolaget av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag beviljat lån, *dels* inteckning för återstoden av lånet, 1,092,046 kronor 46 öre, i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,710,000 kronor, *dels ock*, i den mån de bliva frigjorda, de i omförmälda järnvägar fastställda inteckningar med bättre rätt än de, som enligt vad nu sagts skola lämnas i pant,

än även föreskriva, att för lånets erhållande skola gälla följande bestämmelser, nämligen:

att annuiteten beräknas till 73,000 kronor, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

att emellertid bolaget må vara berättigat 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 föreskriven ordning erlägges, bolaget skall därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt.

Till stöd för ifrågavarande framställning åberopas utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för den 31 december 1915, däri föredragande departementschefen anfört följande:

»Den 15 maj 1874 har Kungl. Maj:t beviljat koncession å järnväg av 4,83 fots spårvidd från Vimmerby förbi Storebro till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamnsbanan. Sedermera har koncession den 19 november 1897 beviljats å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Linköping över Rimforsa och Kisa till Vimmerby. Dessa båda koncessioner innehavas nu enligt nådigt medgivande av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag. För anläggande av järnvägen Linköping—Vimmerby, varför kostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 3,580,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 24 februari 1899 Östra centralbanans järnvägsaktiebolag ett lån å 1,790,000 kronor att av de medel till belopp av 7,500,000 kronor, som 1896 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar, utgå med 790,000 kronor av 1898 års anslag, med 500,000 kronor av 1899 års anslag och med 500,000 kronor av 1900 års anslag.

För tillgodonjutande av den bolaget sålunda förunnade förmån stadgades, bland andra, 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 31 december 1901, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och för trafik öppnad; 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 31 december 1904 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen in-

betalt. Järnvägsanläggningen Linköping—Vimmerby med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Sedermera har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 19 maj 1899 medgivit, att skenor, vägande endast 25 kilogram i stället för, såsom i resolutionen den 24 februari 1899 stadgats, minst 32 kilogram för meter, finge begagnas vid järnvägsanläggningen, dock att till följd därav det bolaget beviljade statslånet skulle nedsättas till 1,710,000 kronor, eller med 80,000 kronor, vilken sistnämnda summa skulle avgå å det till utgående av 1900 års anslag anvisade belopp.

Till säkerhet för lånet har inteckning i järnvägen Linköping—Vimmerby eller den s. k. Östra centralbanan med första förmånsrätt blivit fastställd den 30 september 1901, varefter inteckningen förnyats den 2 maj 1910.

Styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag har nu i en till Kungl. Maj:t ingiven, den 20 mars 1915 dagtecknad skrift hemställt, att Kungl. Maj:t ville för riksdagen framlägga proposition därom, att bolagets den 31 december 1915 förfallna skuld till statsverket finge mot säkerhet, varom härnadan vidare förmäles, omläggas till amorteringslån, löpande med 4,5 procent ränta, att amorteras på 40 år, och med skyldighet för bolaget att från och med tidpunkt, som Kungl. Maj:t kunde vilja bestämma, erlægga annuitet å såväl detta amorteringslån som ock å det redan förut bolaget beviljade statslånet.

Framställning
av styrelsen
för Östra
centralbanans
järnvägs-
aktiebolag.

Av skriften framgår, att fullmäktige i riksgäldskontoret i särskilda skrivelser den 4 december 1913 och den 18 december 1914 anmodat styrelsen att inkomma med yttrande över vad riksdagens revisorer anført beträffande, bland annat, bolagets uraktlåtenhet att fullgöra förfallna ränte- och kapitalinbetalningar å bolagets statslån. I anledning därav har järnvägsbolagets styrelse till fullmäktige avlåtit särskilda skrifter av den 2 januari 1914 och den 4 januari 1915, till vilka styrelsen för närmare utveckling av frågan om bolagets ekonomi hänvisat.

I den förstnämnda av dessa skrifter erinrade styrelsen, bland annat, huru som styrelsen förut i skrivelse till fullmäktige i riksgäldskontoret av den 25 februari 1911 åberopat bolagets ekonomiska ställning som skäl för uraktlåtenheten att fullgöra inbetalningar å statslånet. Sedan dess hade bolagets affärer förbättrats snabbare än vad styrelsen vågat hoppas. På sätt framginge av en bifogad tablå över bokslutet för år 1912, hade sålunda för nämnda år

bolagets trafikinkomster överstigit och driftkostnaderna understigit vad som beräknats, men möjligheter hade likväl ännu ej yppats att använda någon del av trafiköverskottet till betalning å statslånet.

Dels hade nämligen styrelsens förhoppningar om ett lån mot räntegaranti av de aktieägarande kommunerna, avsett till minskande av bolagets skuld å löpande räkning, grusats, dels hade Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, som mot första inteckning i bandelen Vimmerby—Hultsfred hade en fordran av bolaget å ursprungligen 500,000 kronor, endast mot för bolaget mycket betungande amorteringar därå kunnat förmås att låta lånet kvarstå med samma ränta som tillförene, eller 5 %.

Därtill komme, att Östra centralbanan i likhet med övriga enskilda järnvägar måst underkasta sig avsevärda löneförhöjningar till bolagets personal såsom en direkt följd av den lönereglering, 1907 års riksdag beviljat personalen vid statens järnvägar. En annan följd av löneregleringen hade även i viss mån varit, att järnvägens omkostnader för anslutning vid statens järnvägars station i Linköping mer än fördubblats mot dess avgift för år 1909.

Trots detta hade likväl ställningen förbättrats så mycket, att styrelsen voro hågad jämföra bolagets verkliga ställning vid årsskiftet 1912—1913 med vad som beräknats för årsskiftet 1914—1915, och hyste styrelsen den förhoppning, därtill föranledd jämväl av det resultat, som väntades bliva uppnått av 1913 års rörelse, att styrelsen skulle bliva i stånd att redan under år 1914 företaga någon inbetalning å bolagets skuld till staten för att, sedan under år 1914 eller 1915 bolagets svävande skulder helt försvunnit eller nedgått till oansenliga belopp, kunna tillfullo fullgöra bolaget åliggande betalningar av förfallande kapital och upplöpande räntor å statsskulden. Beträffande bolagets förmåga att gälda all till betalning redan förfallen skuld, såväl kapital som ränta och överränta, vågade styrelsen ännu ej uttala sig om tiden därför, då detta enligt styrelsens mening måste bliva beroende av en omläggning på ett eller annat sätt av bolagets lån.

I den senare skriften till fullmäktige i riksgäldskontoret — av den 4 januari 1915 — yttrade styrelsen, bland annat, följande.

År 1914 hade ingått med ljusa löften för bolaget att kunna infria, vad styrelsen i sin skrivelse den 2 januari 1914 ställt i utsikt, och styrelsen hade ej tvekat — under förhoppning att i allt fall kunna verkställa någon inbetalning å statsskulden — att anvisa ansenliga belopp för anskaffning av ny rullande materiel och för förbättrande av bolagets järnväg, på det att bolaget skulle vara rustat att möta den sig allt mer ökande trafiken å järnvägen. Årets tre första månader hade också inbringat 195,897 kronor gent emot 188,849 kronor år 1913, men från och med april månad hade trafiken däremot varit i ständigt sjunkande, så att de sammanlagda trafikinkomsterna vid oktober månads utgång 1914 hade sjunkit till 638,786 kronor gent emot 668,790 kronor under år 1913.

Driftkostnaderna hade däremot icke kunnat nedbringas i motsvarande grad, till största delen beroende därpå, att styrelsen icke ansett sig böra företaga så ingripande reduceringar av tågantal och minskning av personal, som den sjunkande transportrörelsen kunde betinga. I förtröstan på att de svåra ekonomiska förhållandena skulle, såsom huvudsakligen beroende av de pågående krigen, upphöra inom ej alltför avlägsen framtid och trafiken då återigen visa tecken till stegring, hade styrelsen sålunda ansett riktigast att bedriva bolagets trafik i ungefär samma omfattning som motsvarande tid år 1913.

Bolagets bana framlöpte genom skogs- och jordbrukande trakter, och dess huvudsakligaste transportföremål vore trävaror, som ginge över Östersjöhamn till export, vilken emellertid sedan krigets början blivit mycket försvårad och delvis omöjliggjord.

Järnvägen profiterade däremot ej av några industrier av betydelse, vilka, såsom fallet varit på andra orter, kunnat genom större livaktighet bereda ersättning för minskad transportrörelse av annat slag.

De amorteringar av andra bolagets skulder, som styrelsen tillförbundit bolaget, hade emellertid måst fullgöras, och de nyanskaffningar av materiel och förbättringar av bolagets bana, vilka hade förberetts under 1914 års första månader, hade ävenså kräft betydande kapitalutlägg, så att bolagets förmåga att för det dåvarande avsätta några medel till inbetalning å dess statsskuld vore helt och hållet utesluten.

Medan bolagets svävande skulder under år 1913 nedbringades med icke mindre än 166,254 kronor, hade de under 1914 icke kunnat minskas med större belopp än omkring 40,000 kronor, så att de uppginge till omkring 100,000 kronor, och styrelsens medlemmar vore alltså personligen ansvariga för en löpande låneräkning, som vid årsskiftet 1914—1915 uppgått till 30,000 kronor, bolaget till last.

Jag återgår nu till styrelsens föreliggande framställning, i vilken vidare anförts i huvudsak följande.

Bolagets förfallna skuld till statsverket uppgick vid utgången av år 1914 till 1,207,394 kronor 80 öre, och har statsverket för en stor del av denna sin fordran ingen in-teckningssäkerhet. Bolaget arbetar för sin del under trycket av att denna svävande skuldbörda när som helst kan av statsverket indrivas. Det synes därför styrelsen vara för såväl staten som bolaget önskvärt, att en reglering av deras mellanhavande kommer till stånd. Då det för bolaget är omöjligt att på en gång eller ens under någon kortare tidsperiod kontant erlägga ett så avsevärt belopp som dess förfallna skuld till statsverket och då därjämte de i bolaget intresserade kommunerna redan förut ställt sig avvisande gentemot bolagets framställning om räntegaranti å ett obligationslån, har styrelsen sökt finna en utväg att på annat sätt ordna frågan. Detta skulle enligt styrelsens förmenande kunna ske på det sätt, att bolagets svävande skuld till statsverket vid 1915 års utgång omlades till ett amorteringslån med amorteringsprocenten så höjd, att slutliga inbetalningstiden för detta lån komme att sammanfalla med den för det ursprungliga lånet fastställda eller år 1956.

Såsom säkerhet för det nya lånet erbjuder bolagets styrelse in-teckning dels i dess järnväg från Linköping till Vimmerby, som enligt styrelsens beräkning med rullande materiel har ett värde av 5,856,034 kronor 69 öre, dels ock — för ett belopp av 250,000 kronor — i järnvägen Vimmerby—Hultsfred, som bolaget inköpt för ett uppgivet pris av 648,000 kronor, men vilken bandels verkliga värde enligt styrelsens förmenande är högre. I förstnämnda bandel skulle, enligt vad styrelsen uppgiver, den erbjudna in-teckningssäkerheten komma att ligga näst efter ett belopp av 2,760,000 kronor och i bandelen Vimmerby—Hultsfred näst efter ett lån av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, därå enligt gällande amorteringsplan skall vid 1915 års slut återstå ett oguldet kapitalbelopp av 364,136 kronor 96 öre.

Beträffande bolagets förmåga att fullgöra annuiteterna å det ifrågasatta nya lånet framhåller styrelsen, under erinran om vad i dess ovan omförmälda skrift till fullmäktige i riksgäldskontoret den 4 januari 1915 därutinnan yttrats, att numera flera omständigheter tillkommit, som ställa bolagets inkomstmöjligheter i gynnsammare läge, än vad vid den tiden kunde förutses.

Så har, säger styrelsen, exempelvis utskieppningen av trävaror och dylikt över västkusthamnarna tagit sin början även från de trakter, som av järnvägen beröras, och fortgått under år 1915 i avsevärd omfattning. Likaså har den stora avverkningen av virke för tändsticksindustriens behov tillfört bolagets järnväg högst betydande transportkvantiteter. Även av andra transportföremål har livligare omsättning kunnat konstateras, så att i stort sett endast den allmänt rådande vagubristen förhindrat uppnående av lika hög inkomstsiffra år 1915 som under motsvarande månader föregående år. Under sådana förhållanden anser sig styrelsen kunna för de närmaste åren beräkna minst samma inkomst som under 1913. Ställningen skulle då bli följande:

Inkomster:

| | |
|--|------------|
| Trafikuppbörd å Östra centralbanan | 778,000: — |
| Vinst av trafik å Ätvidaberg—Bjärke—Säby järnväg | 1,000: — |
| Rullande materiel, hyra för | 16,000: — |
| | <hr/> |
| Kronor | 795,000: — |

Utgifter (under år 1916):

| | |
|--|------------|
| Driftkostnader | 476,500: — |
| Statslånet, ursprungliga, annuitet | 85,500: — |
| » nu föreslagna, d:o | 73,000: — |
| Obligationslånet, annuitet | 71,000: — |
| Nässjö—Oskarshamns järnväg, annuitet | 60,000: — |
| Ingenjören Åke Sjögren, amortering | 12,000: — |
| Linköpings stad, ränta | 1,200: — |
| Till diverse återstår | 15,800: — |
| | <hr/> |
| Kronor | 795,000: — |

Styrelsen har därjämte framhållit, att bolagets ställning förväntas bli avsevärt förbättrad efter 1916 års utgång, enär dels bolagets skuld till ingenjören Åke Sjögren nämnda år blivit till fullo betald, dels amortering av lånet till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag då skett med så stort belopp, att styrelsen bör kunna omlägga återstående skulden antingen till stående lån eller ock till amorteringslån med amorteringsprocent avsevärt understigande den enligt nu gällande överenskommelse utgående.»

I protokollet meddelas vidare sammanställningar dels av bolagets tillgångar och skulder vid slutet av ett vart av åren 1912—1914 dels ock av inkomster och utgifter under samma år. Beträffande dessa anholder utskottet att få hänvisa till propositionen.

Vidare innehåller statsrådsprotokollet i ärendet följande:

»Till följd av nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 19 april 1915 avgivit underdånigt utlåtande i ärendet och härvid överlämnat yttrande av distriktschefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet.

Distriktschefen har yttrat sig sålunda:

Distrikts-
chefen i östra
väg- och
vattenbygg-
nadsdistriktet.

Järnvägsbolaget har i sin skrivelse bifogat en tablå över beräknade utgifter och inkomster, grundad på resultatet av bolagets verksamhet år 1913, i vilken erforderliga belopp medräknats för annuitet såväl å ursprungliga statslånet som å det nu begärda. För att dessa beräkningar skola stämma erfordras, att trafikinkomsterna icke minskas och att driftkostnaderna ej väsentligen ökas. Vad förstnämnda förhållande beträffar, kunna ju i detta avseende uppgjorda beräkningar endast vara sannolikhetskalkyler, men då bolagets trafikinkomster under årens lopp stigit, torde en nedgång i desamma, under i övrigt normala förhållanden, knappast vara att förvänta, utan torde tvärtom en ökning vara att emotse i samma mån som den allmänna rörelsen i orten vidare utvecklas. Driftkostnaderna stå i viss proportion till rörelsen. De äro i kalkylen upptagna till 476,500 kronor, under det att år 1914 års omkostnader varit något större, eller 489,911 kronor 56 öre, motsvarande 64.36 % av trafikinkomsterna; den högre summan är beroende på ökat slipersutbyte, vagnunderhåll och utbyte av skenor. Då banan emellertid är väl underhållen, torde några större extra utgifter för detta ändamål under närmaste åren icke behöva komma i fråga, varför en sänkning i procentsiffran för driftkostnaderna möjligen kan komma att ernås och under alla förhållanden bör densamma icke behöva bli större.

Då utsikter sålunda finnas för att den av järnvägsbolaget uppställda kalkylen skall kunna följas och då det av järnvägsbolaget föreslagna sättet att ordna sina affärer med staten torde vara det enda för bolaget möjliga, får jag vördsamt tillstyrka bifall till den gjorda framställningen.

För egen del har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört följande:

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Det nya amorteringslån, som bolaget nu söker, motsvarar till sitt belopp summan av de å statslånet upplupna annuiteter och därå förfallna räntor, som bolaget hittills underlåtit att inbetala till statsverket, eller 1,207,394 kronor 80 öre jämte 5 % ränta härå under år 1915, 60,369 kronor 74 öre, tillhoppa med annuiteten för detta år 85,500 kronor eller sammanlagt 1,353,264 kronor 54 öre. Förutsattes att inbetalningen av annuiteterna börjar 1916 och i likhet med vid det föregående lånet sker den 31 december och pågår till och med 1956, då det äldre lånet beräknats slutamorterat, skulle vid en årlig annuitet av 73,000 kronor, däri räntan beräknats efter 4.5 %, för år 1956 endast återstå att betala 57,866 kronor 31 öre.

Den beräknade annuiteten i den i ansökan intagna tablåen är sålunda för behovet tillräcklig. En i samma tablå ingående post å 12,000 kronor, kallad amortering till ingenjören Åke Sjögren, bör däremot ändras till 15,000 kronor. — — — — Denna felskrivning torde emellertid betyda mycket litet, i all synnerhet som den så kallade amorteringen till Sjögren helt och hållet upphör med år 1916.

Vad tablåen i övrigt beträffar så synes det styrelsen, att, då järnvägsbolagets inkomster, enligt vad distriktschefen upplyst, ständigt varit i stigande, någon

risk ej bör förefinnas, att desamma under i övrigt normala förhållanden skola i framtiden ändra denna tendens. Likaså torde ej kunna förutses någon höjning i driftkostnaderna annat än i den mån de betingas av ökad trafik. Bolagets beräkningar, att det år 1916 skall kunna fullgöra amorteringar på såväl det gamla lånet som det nu begärda, synas således ej vara alltför sangviniska. Ytterligare torde såsom för bolaget gynnsamma omständigheter kunna erinras därom, att *dels* de så kallade amorteringarna till ingenjören Sjögren upphöra med år 1916, *dels* bolaget nu avbetalt så stort belopp av sin skuld till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag för inköpet av Vimmerby—Hultsfreds järnväg, att bolaget numera torde kunna få lånet omlagt med gynnsammare amortering, eventuellt till och med få densamma nedbringad till hälften eller från 60,000 till 30,000 kronor, *dels ock* bolaget sedan 1913, för vilket år ovanberörda kalkyl är gjord, kunnat avlägga annuiteterna för 1914 och 1915 för att disponeras vid den från och med 1916 planerade dubbla amorteringen.

En för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag ofördelaktig omständighet torde emellertid ligga i att under år 1914 Nässjö—Sävsjöströms järnväg öppnats för trafik och möjligen kan från centralbanan avleda någon trafik. Huru mycket den nya järnvägen kan inverka på trafikinkomsterna på centralbanan är emellertid ännu omöjligt att förutsäga, men torde efter all sannolikhet bliva endast obetydligt, då vägförlängningen vid användande av den nya järnvägen bliver högst betydlig för de personer eller det gods, som kan tänkas ändra resväg.

Efter sammanställande av alla de omständigheter, som kunna tänkas inverka på behållningen av Östra centralbanans trafik, synes det styrelsen emellertid, att en sådan ökning av inkomsterna torde kunna uppstå, att desamma kunna räcka att fullgöra bolagets såväl äldre förbindelser som amorteringarna på det nya lånet.

Vad den säkerhet beträffar, som av bolaget erbjudes, synes denna visserligen ej vara alltför tillfredsställande för närvarande, men torde som villkor för lånet därför böra intagas den bestämmelsen, att lägre liggande inteckningar än de som säkerhet till staten nu erbjudna, så fort de bliva lediga, skola till staten inlevereras som ytterligare säkerhet, intilldess för detta lån lämnade säkerheter från statens sida förklaras tillfyllest.

Ehuruval sålunda den erbjudna säkerheten ej torde få anses fullt trygghande, tvekar styrelsen ej att under nämnda villkor tillstyrka lånet, då enligt styrelsens mening detta torde vara enda möjligheten att ordna saken på ett för statsverket någorlunda tillfredsställande och, om bolagets beräkningar visa sig riktiga, fullt nöjaktigt sätt.

På grund av vad styrelsen sålunda anført, har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t tacktes för riksdagen framlägga nådig proposition därom, att Östra centralbanans järnvägsaktiebolags den 31 december 1915 förfallna skuld till statsverket måtte få omläggas till amorteringslån, löpande med 4,5 procent ränta att amorteras på 40 år mot säkerhet i inteckningar i bolagets järnvägar, liggande i Vimmerby—Hultsfreds järnväg med 250,000 kronor näst efter inteckningar till säkerhet för 364,136 kronor 96 öre och återstoden i Östra centralbanan näst efter inteckningar för 2,760,000 kronor, med villkor att lägre liggande inteckningar i järnvägarna, då desamma bliva lediga, som ytterligare säkerhet överlämnas till stats-

verket intill dess enligt långgivarens mening fullt betryggande säkerhet lämnats, och med skyldighet för bolaget att från och med den 31 december 1916 erlägga annuitet å såväl det nu begärda lånet å 1,353,264 kronor 54 öre som det redan förut bolaget beviljade statslånet å 1,710,000 kronor.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava fullmäktige inkommit med sådant yttrande av den 29 april 1915.

Fullmäktige hava meddelat, att bolagets styrelse i skrivelse till fullmäktige av den 26 mars 1915 förklarat sig villig att, därest säkerhet utöver den förut erbjudna skulle påfordras, till riksgäldskontoret avlämna *dels* ett i järnvägen Linköping—Vimmerby in-tecknat skuldebrev å 50,000 kronor jämte ränta med förmånsrätt efter ett belopp av 2,710,000 kronor, vilken in-teckning av bolaget inlösts och nu ligger som säkerhet för dess löpande bankräkning, *dels ock*, i den mån sådant genom fortgående avbetalning å ett bolagets amorteringslån å ursprungligt belopp av 1,100,000 kronor bliver möjligt, övriga såsom säkerhet för nämnda lån pantsatta in-teckningar, var och en lydande å 50,000 kronor.

För egen del hava fullmäktige anfört följande:

»För anläggning av järnväg från Linköping över Rimforsa och Kisa till Vimmerby har Östra centralbanans järnvägsaktiebolag på grund av Kungl. Maj:ts brev den 24 februari, den 19 maj och den 15 september 1899 fått under åren 1899—1902 i riksgäldskontoret lyfta ett lån å 1,710,000 kronor, som utgått av de medel, 1896 års riksdag beviljat till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar. Till säkerhet för statens fordran för detta lån har riksgäldskontoret in-teckning med första förmånsrätt i bolagets omförmälda järnväg.

Fullmäktige i
riks-gälds-
kontoret.

Enligt de stadgade betalningsvillkoren skulle bolaget först under år 1903 verkställa en räntebetalning å lånet samt därefter varje följande år den 31 december erlägga en annuitet av 85,500 kronor, motsvarande fem procent av ursprungliga lånekapitalet. Denna betalningsskyldighet har bolaget ej kunnat fullgöra i vidare mån, än att åren 1905 och 1907 å förfallna räntor avbetalats sammanlagt 80,001 kronor 23 öre. Under förutsättning att någon inbetalning å lånet ej sker under år 1915 kommer bolagets skuld för ifrågavarande lån att vid årets slut uppgå till följande belopp:

| | | förfallet | icke förfallet | summa |
|----------------------|-----|---------------|----------------|---------------|
| kapital | kr. | 132,217: 46 | 1,577,782: 54 | 1,710,000: — |
| vanlig ränta | » | 936,315: 72 | — — | 936,315: 72 |
| öVERRÄNTA | » | 273,513: 28 | — — | 273,513: 28 |
| anstånds-ränta | » | — — | 177,766: 74 | 177,766: 74 |
| Summa kr. | | 1,342,046: 46 | 1,755,549: 28 | 3,097,595: 74 |

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande beräknat bolagets förfallna skuld till statsverket den 31 december 1915 till 1,353,264 kronor 54 öre.

Detta belopp har styrelsen erhållit genom att till den förfallna skulden vid 1914 års slut, 1,207,394 kronor 80 öre, lägga dels öVERRÄNTA efter 5 procent å detta belopp under år 1915, 60,369 kronor 74 öre, dels ock annuiteten för året, 85,500 kronor. Då emellertid i nämnda belopp, 1,207,394 kronor 80 öre, ingår den 31 december 1914 upplupen öVERRÄNTA, 224,361 kronor 62 öre, men å sistnämnda belopp någon öVERRÄNTA icke bör beräknas, utgör öVERRÄNTAN för år 1915 i stället för 60,369 kronor 74 öre endast 49,151 kronor 66 öre. Bolagets förfallna skuld vid 1915 års slut skulle sålunda komma att uppgå till ovan angivna belopp, 1,342,046 kronor 46 öre.

Vad beträffar den i ansökningen åberopade tablå öfver bolagets beräknade inkomster och utgifter under de närmaste åren anse sig fullmäktige sakna anledning att uttala någon från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande avvikande mening.

Den av bolagets styrelse erbjudna säkerheten för det nya lånet finna fullmäktige böra antagas, dock under villkor att jämväl nu pantsatta inteckningar i bandelen Vimmerby—Hultsfred, i den mån de bliva frigjorda, tillhandahållas riksgäldskontoret. I händelse av bifall till bolagsstyrelsens underdåniga hemställan torde sålunda böra föreskrivas skyldighet för bolaget att — till förbättrande av den ursprungligen erbjudna säkerheten — till riksgäldskontoret jämväl överlämna *dels* den i bolagsstyrelsens skrivelse till fullmäktige omförmälda inteckningen å 50,000 kronor med förmånsrätt näst efter ett belopp av 2,710,000 kronor, *dels ock*, i den mån de genom avbetalningar bliva frigjorda, *såväl* inteckningar i bandelen Linköping—Vimmerby med förmånsrätt framför den ovannämnda å 50,000 kronor *som ock* de inteckningar i bandelen Vimmerby—Hultsfred, vilka för närvarande ligga såsom säkerhet för bolagets skuld till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, enligt amorteringsplanen vid 1915 års slut uppgående till 364,136 kronor 96 öre. På detta sätt skulle efter hand en tämligen tillfredsställande realsäkerhet komma att beredas för statens ifrågavarande fordran. Denna omständighet synes fullmäktige — vid det förhållande att staten för större delen av denna fordran för närvarande icke har någon som helst realsäkerhet — innebära ett beaktansvärt skäl för bifall till det av bolagsstyrelsen föreslagna sättet för reglerande av bolagets förfallna skuld till statsverket, och anse sig fullmäktige därför kunna tillstyrka, att framställning i detta syfte göres till riksdagen.

För det nya lånet torde, i likhet med vad för statslån till enskilda järnvägsanläggningar eljest är bestämt, räntan böra sättas till 4½ %, och synes annuiteten i enlighet med bolagsstyrelsens förslag böra bestämmas till 73,000 kronor. Lånet skulle därigenom bliva slutamorterat på en tid av 40 år samtidigt med det ursprungliga statslånet. Dock torde det få medgivas låntagaren att när som helst öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma. Därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, bör låntagaren därå gälda 5 % ränta, till dess beloppet blivit inbetalt.

Departements-
chefens
yttrande.

Då någon ytterligare inbetalning till riksgäldskontoret icke gjorts, sedan bolagets nu ifrågavarande framställning avläts, uppgick bolagets förfallna skuld å statslånet den 31 december 1915 till det av fullmäktige angivna beloppet 1,342,046 kronor 46 öre.

Ett ordnande av likvideringen av denna skuld i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget i sin ansökning hemställt synes, såsom

också fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, vara till fördel för statsverket, på samma gång bolaget därigenom beredes en lättnad. Jag vill i detta sammanhang erinra, att ett i allt väsentligt likartat förfaringssätt för likviderande av förfallen skuld å statslån på framställning av Kungl. Maj:t av 1910 års riksdag medgivits beträffande Östra Blekinge järnvägsaktiebolag (riksdagens skrivelse nr 68).»

Departementschefen har alltså funnit sig böra tillstyrka vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.

Även utskottet finner den här ifrågasatta anordningen förmånlig både för staten och för järnvägsbolaget. Vad beträffar den i ansökningsen åberopade tablån över bolagets beräknade inkomster och utgifter under de närmaste åren, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti sitt i ärendet avgivna yttrande framhållit, att, då inkomsterna ständigt varit i stigande, någon risk ej borde förefinnas, att dessa under i övrigt normala förhållanden skulle i framtiden ändra denna tendens. Likaså, yttrar styrelsen vidare, syntes ej kunna förutses någon höjning i driftkostnaderna annat än i den mån de betingades av ökad trafik. I avseende härå hava fullmäktige i riksgäldskontoret förklarat, att de ansåge sig sakna anledning att uttala någon från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande avvikande mening.

Utskottet har för sin del icke heller något annat att härvid erinra, än att denna beräkning möjligen skulle kunna komma att i någon mån rubbas genom en eventuellt ifrågasatt ökning av järnvägspersonalens löner. Då emellertid genom ett bifall till förslaget staten i allt fall erhåller större säkerhet för sin fordran och bolaget samtidigt beredes en lättnad, anser utskottet sig hava skäl att tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts framställning.

Åberopande vad sålunda blivit anfört hemställer utskottet,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 2 mars 1916.

På bankoutskottets vägnar:

ERNST HEDENSTIERNA.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

av första kammaren: herrar *Hedenstierna*, *Neiglick*, *Ekman*, *Hallin*, *Gustafsson*, *Wickman*, friherre *Langenskiöld* och *Boberg*, samt

av andra kammaren: herrar friherre *Adelswärd*, *Vahlquist*, *Söderberg* i Stockholm, *Hellberg* i Lycksele, *Kristensson*, *Söderberg* i Hobbörn, *Lindvall* och *Anderson* i Knapasjö.

Utskottet.