

## Nr 7.

Ankom till riksdagens kansli den 11 februari 1919 kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående sättet för likviderande av förfallen skuld å statslån till Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.*

I en till riksdagen avlåten, till bankoutskottet hänvisad proposition, nr 13, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

*ej mindre* medgiva, att av de den 31 december 1918 förfallna annuitets- och räntebelopp, 424,065 kronor 56 öre, å det Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag den 10 augusti 1888 beviljade samt sedermera av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag övertagna och till en summa av 404,000 kronor bestämda statslån ett belopp av 400,000 kronor må, räknat från och med år 1919, kapitaliseras såsom särskilt lån till sistnämnda bolag, till säkerhet för vilket lån skall lämnas in-teckning i bolagets järnväg med förmånsrätt näst efter den in-teckning i samma järnväg, som för närvarande ligger såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån,

*än även* föreskriva, att för det nya lånets erhållande skola gälla följande villkor och bestämmelser, nämligen:

att bolaget skall vid lånets erhållande till riksgäldskontoret inbetala det belopp, varmed bolagets förfallna skuld å det tidigare lånet den 31 december 1918 översteg 400,000 kronor;

att annuiteten beräknas till 20,000 kronor, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

att nämnda annuitet skall till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1919 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt;

att emellertid bolaget må vara berättigat att när som helst, om det så önskar, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala det-samma; 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 1918, däri föredragande departementschefen anfört följande:

»Den 26 november 1886 beviljade Kungl. Maj:t koncession å en järnväg av 1,435 meters spårvidd från Vittsjö kyrkoby till Hässleholms station å södra stambanan. Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 13 juli 1888 överläts denna koncession å Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Den 9 augusti 1889 beviljade Kungl. Maj:t koncession å en järnväg av 1,435 meters spårvidd från den inom Vittsjö kyrkoby i Kristianstads län belägna ändpunkten för ovanberörda, under byggnad varande järnväg till Markaryds kyrkoby i Kronobergs län. Sedermera förklarade Kungl. Maj:t den 21 maj 1897, att hela järnvägssträckningen från Hässleholm över Vittsjö till Markaryd skulle vara att anse såsom en särskild järnväg, benämnd Hässleholm—Markaryds järnväg; och har denna järnväg med Kungl. Maj:ts medgivande den 10 december 1897 överlåtits å Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.

För anläggning av järnvägen mellan Vittsjö och Hässleholm, varför kostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 821,000 kronor, har Kungl. Maj:t genom resolution den 10 augusti 1888 beviljat Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag ett lån å 410,000 kronor, att utgå av de medel, till belopp av 5,000,000 kronor, som 1886 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

För tillgodonjutande av detta lån, för vilket betalningsskyldigheten den 23 december 1897 övertagits av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag, stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för lånets återbetalande beräknades till 5 procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter  $4\frac{1}{2}$  procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 oktober 1890, 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 1 oktober 1893 och i samband därmed gottgörelse ske av dessförinnan 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 blivit i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda 6 procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning, och skulle staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmänsrätt framför varje annan fordran.

Därefter har Kungl. Maj:t den 12 oktober 1889, på grund av uppkommen minskning i anläggningskostnaden för järnvägen, nedsatt lånet med 6,000 kronor till 404,000 kronor.

Lånet utbetalades i sin helhet till Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag under åren 1890—1892. Som säkerhet för lånet innehar riksgäldskontoret inteckning med bästa förmänsrätt såväl i järnvägslinjen Vittsjö—Hässleholm, för vars anläggning lånet beviljats, som ock i bandelen Vittsjö—Markaryd.

Sedermera har 1897 års riksdag medgivit, att den ränta, som enligt gällande föreskrifter bör till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skall å alla dylika lån beräknas efter 5 procent.

Å lånet hava till och med år 1898 verkstälts de ränte- och amorteringslikvider, som enligt förenämnda lånevillkor ålegat låntagaren. För åren 1899 till och med 1917 har Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag emellertid endast delvis varit i stånd att fullgöra sin betalnings-skyldighet för lånet.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 8 maj 1918 dagtecknad skrift har Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag gjort framställning om att bolagets den 31 december 1918 förfallna låneskuld till statsverket måtte få kapitaliseras såsom särskilt amorteringslån.

Framställning  
av Hässleholm  
—Markaryds  
järnvägsaktie-  
bolag.

Till stöd för denna framställning har bolaget anfört följande:

Till följd därav, att ifrågakvarande statslån beviljats endast för anläggning av bansträckan Vittsjö—Hässleholm och ej för anläggning av

den andra delen av bolagets järnväg eller linjen Vittsjö—Markaryd, hade bolaget nödgats skuldsätta sig i banker. Till att börja med hade bolaget erhållit korta lån mot hög ränta, men hade på senare tid lånen bekommit i form av amorteringslån på längre tid och mot lägre ränta. För dessa sistnämnda lån hade bolaget nödgats pantförskriva egna tillgångar till ett värde av 300,000 kronor, varjämte bolaget måst på behöriga tider betala ränta och amortering å lånen. Vidare hade bolaget för att öka trafiksäkerheten låtit inlägga nya räler å banan samt ombygga broarna, och hade dessa arbeten dragit en kostnad av omkring 300,000 kronor. Till bestridande av dessa utgifter hade bolagets inkomster så tagits i anspråk, att de ej förslagit till erläggande av räntor och amortering å statslånet. Bolagets skuld till staten hade till följd därav ökats så, att det syntes omöjligt att på annat sätt ordna bolagets mellanhavande med staten än att bolagets förfallna skuld omlades till ett särskilt lån. Den 31 december 1917 utgjorde de förfallna skuldbeloppen tillhopa 400,856 kronor 58 öre och icke förfallna skuld 319,787 kronor 80 öre, vadan bolagets hela skuld till statsverket vid nämnda tidpunkt uppginge till 720,644 kronor 38 öre.

På grund av det anförda har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen framlägga proposition därom, att av de den 31 december 1918 förfallna amorterings- och räntebelopp å det bolaget beviljade statslånet ett belopp av 400,000 kronor finge, räknat från och med 1919, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skulle lämnas inteckning i bolagets järnväg å samma belopp, gällande med förmånsrätt närmast efter den till säkerhet för det tidigare statslånet beviljade inteckning, samt under villkor i övrigt, att annuiteten skulle beräknas till 5 procent å lånet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter 4  $\frac{1}{2}$  procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, att emellertid bolaget skulle vara berättigat att när som helst, om det så önskade, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda 5 procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Därest denna hemställan vunne bifall, har bolaget förbundit sig att betala ränta å hela statslånet under år 1918 ävensom vad å skulden efter avdrag av 400,000 kronor vore förfallet den 31 december 1918.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadestyrelsen.

Till följd av remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 19 juli 1918 avgivit utlåtande över förevarande framställning samt därvid anført följande:

»I en till styrelsen ingiven, av förvaltnings- och revisionsberättelser för de 10 sista åren åtföljd skrivelse anför bolaget, att under de senaste åren, sedan järnvägen blivit satt i fullgott skick, så att den kunde upptaga hur stor trafik som helst, trafiken varit i stark stegring, vilket även syntes komma att fortfara. Av förvaltningsberättelserna och revisorernas yttrande däröver framginge, huru trafik och inkomst ökats, särskilt senaste året, vadan bolagets styrelse ansåge, att det med full säkerhet kunde lovas, att, om det sökta lånet beviljades, båda lånen hädanefter kunde bliva förräntade och amorterade med 4.5 procent ränta och 0.5 procent amortering, motsvarande en årlig inbetalning av 40,200 kronor. Bolaget hade en skuld till sparbanker, som vid slutet av år 1917 utgjorde 430,000 kronor, och vore därpå under förra delen av år 1918 avbetalt 50,000 kronor jämte halvårsränta. Dessutom vore nu inköpt kol för omkring ett års förbrukning för 150,000 kronor, som vore betalda. Härutöver vore början gjord med att reservera medel för betalning av på statsskulden förfallen ränta och amortering under år 1918.

Distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet anser, att ansökningen bör beviljas av samma skäl som en liknande ansökning från Norra Södermanlands järnväg, vilket ärende funnes avhandlat i Kungl. Maj:ts proposition nr 157 till 1917 års riksdag. Genom den ombyggnad med tyngre skenor och starkare överbyggnader för broarna, som järnvägen nyligen undergått, hade enligt distriktschefens åsikt järnvägens trafikförmåga och därmed dess värde så betydligt ökats, att den nu erbjudna säkerheten för det större lånet kunde anses minst lika god som första inteckningen varit för det ursprungliga lånet.»

Till belysande av bolagets inkomster och utgifter för trafiken under tioårsperioden 1908—1917 har styrelsen sammanställt följande tablå:

Å r.	Trafik- inkomster.		Trafik- utgifter.		Skillnad.	
	Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
1908.....	190,258	07	118,736	45	71,521	62
1909.....	187,900	08	115,387	94	72,512	14
1910.....	200,194	12	125,654	36	74,539	76
1911.....	208,343	73	126,414	67	81,929	06
1912.....	222,069	27	123,658	04	98,411	23
1913.....	240,104	95	158,225	62	81,879	33
1914.....	245,619	30	153,447	04	92,172	26
1915.....	281,526	82	218,764	42	62,762	40
1916.....	346,813	04	222,925	86	123,887	18
1917.....	520,530	24	343,704	06	176,826	18

Styrelsen anför härefter:

»Av förenämnda tablå synes, att behållningen av bolagets trafikrörelse nästan oavbrutet ökats med undantag för år 1913 och 1915 och att ökningen varit högst

betydlig under de tvenne sista åren, i det densamma stigit från en medelsiffra av omkring 85,000 kronor åren 1912—1915 till närmare 124,000 kronor år 1916 och omkring 177,000 kronor år 1917.

Den sjunkning i behållningen, som uppstod 1915, torde få tillskrivas följderna av kristiden med de högst avsevärt höjda kol- och avlöningskostnaderna utan någon motsvarande höjning i taxorna. En granskning av sammandraget över bolagets inkomster skall nämligen giva vid handen, att såväl antalet befordrade personer som godsmängden å järnvägen oavbrutet ökats. Härvid torde också kunna iakttagas, att den hastiga stegringen av trafikinkomsterna under de tvenne sista åren ej helt och hållet orsakats av ökningen av transportmängderna, utan till större delen torde hava sin orsak i under de sista åren vidtagna taxehöjningarna. Att med stöd av de sista årens bokslut, som torde vara tillkomna under nuvarande abnorma förhållanden, kunna, som bolaget hoppas, allt fortfarande beräkna, att så gynnsamma resultat skola komma att allt framgent föreligga av bolagets järnvägsdrift, torde möjligen vara förhastat, ehuru det allmänna intrycket av bolagets verksamhet under de senare åren styrka den förhoppningen, att kommande tider torde bliva för bolaget ekonomiskt gynnsammare än de förflutna åren före år 1916.

En omständighet, som vid bedömandet av bolagets ställning jämväl bör tagas i betraktande är, att bolaget nu avslutat en genomgående förstärkning av järnvägens överbyggnad, i det järnvägens äldre skenor av 17.2 kilogramms vikt för meter utbytts mot nya sådana av 32 kilogramms motsvarande vikt, ävensom att broarna så förstärkts, att de numera tåla en belastning, motsvarande statsbanornas broar. Utom det att de högst betydande penningssummor, som denna ombyggnad dragit, hädanefter ej behöva betunga bolagets ekonomi, tillkommer, att, även utan ökning i transportkvantiteterna, något, som dock enligt det föregående torde kunna påräknas, trafikeringresultatet bör bliva gynnsammare, i det att lastförmågan hos vagnarna ökas och därmed ekonomiskt fördelaktigare tågsammansättningar kunna användas. En följd av överbyggnadens förbättring torde nog också komma att förmärkas i ökad samtrafik.

Ehuru det torde vara svårt att av de ökade trafikbehållningar, som uppstått under krisåren, draga några fullt tillförlitliga slutsatser, vill styrelsen dock framhålla, att det synes styrelsen sannolikt, att bolaget framdeles skall kunna förränta och amortera såväl det äldre statslånet å 400,000 kronor, vilket lån genom det nyas tillkomst minskas till omkring 320,000 kronor, som det nya lånet å likaledes 400,000 kronor.

Vad beträffar den säkerhet, som av bolaget erbjudes för det nya lånet, eller en inteckning omedelbart efter statens föregående inteckning i järnvägen, så torde denna säkerhet vara i högsta grad beroende av trafikresultatet å järnvägen, då järnvägen i sig själv, om undantag göres för viss del av överbyggnaden, såsom skenor och broar, ävensom rullande materielen, ej torde representera något värde, som har större betydelse som säkerhet för statslånet. Bedömes åter den erbjudna säkerheten efter de grunder, som torde hava legat till grund för bestämmandet av densamma för det ursprungliga statslånet eller en säkerhet, som bestämts med hänsyn till anläggningskostnadens storlek, synes den nu erbjudna ej vara sämre än den föregående vid den tidpunkt, den lämnades, i det att *dels* järnvägsöverbyggnaden nu högst betydligt förbättrats och *dels* det allmänna värdet av järnvägen så ökats, att densamma från att ursprungligen hava dragit en anläggningskostnad av 29,900 kronor per kilometer skulle, inberäknat den kraf-

tigare överbyggnaden, om den byggts år 1914 eller tiden närmast före krigets inverkan på arbets- och materialmarknaden, betingat en byggnadskostnad, som torde hava uppgått till åtminstone 65,000 à 70,000 kronor per kilometer.

Av vad här ovan anförts torde framgå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej finner de erbjudanden, bolaget gör staten för erhållande av det nya lånet, så övertygande eller förmånliga, som önskvärt vore, och hade frågan gällt att tilldela ett företag ett vanligt enstaka lån på liknande grunder, torde styrelsen sannolikt synt sig böra avstyrka detsamma. Såsom frågan här åter föreligger, torde statens ställning i förhållande till Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag möjligen bliva något bättre genom att medgiva det nya lånet, då ränte- och amorteringsskulden härigenom blir ordnad och staten samtidigt erhåller en ytterligare säkerhet, som dock under alla förhållanden har ett visst, om än till sin storlek svärbedömligt värde.»

På grund av vad sålunda anförts har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till riksdagen framlägga proposition därom, att Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags svävande skuld till statsverket, uppkommen genom förfallna annuiteter och räntor å ifrågavarande, den 10 augusti 1888 beviljade statslån, måtte från och med den 31 december 1918, till ungefär det belopp, sagda skuldsumma då stigit, eller 400,000 kronor, omläggas till ett amorteringslån, till säkerhet för vilket bolaget skulle lämna inteckning i bolagets hela järnväg näst efter för det ursprungliga statslånet lämnade inteckning, under villkor att bolaget vid lånets erhållande till statsverket inbetalade det belopp, varmed bolagets oguldna skulder till staten den 31 december 1918 överstege 400,000 kronor.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava fullmäktige inkommit med sådant yttrande den 8 augusti 1918 samt därvid anført följande:

Fullmäktige  
i riksgäldskontoret.

»Till riksgäldskontoret hava å ifrågavarande lån erlagts annuiteterna till och med den, som förföll till betalning år 1898, ävensom före nämnda tid upplupna, förfallna räntor. För åren 1899 till och med 1917 har Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag emellertid endast delvis varit i stånd att fullgöra sin betalningsskyldighet för lånet. De annuiteter, vilka under nämnda period å 19 år förfallit till betalning, uppgå sammanlagt till 383,800 kronor, medan däremot de belopp, som under samma tid inbetalts å dessa annuiteter, tillsammans utgöra endast 85,654 kronor 8 öre. Därjämte har dock bolaget under sagda period likviderat debiterade överräntor med 25,944 kronor 51 öre. Under förutsättning att bolaget ej under år 1918 verkställer någon inbetalning å sitt statslån, kommer bolagets skuld till riksgäldskontoret att den 31 december 1918 uppgå till 749,862 kronor 85 öre, fördelad på nedanstående sätt:

<i>förfallna belopp:</i>	
kapital .....	kronor 82,524: 60
ränta .....	» 235,821: 32
översränta .....	» 105,719: 64
	kronor 424,065: 56
<i>icke förfallna belopp:</i>	
kapital .....	kronor 307,907: 27
ränta .....	» 3,425: 47
anståndsrenta .....	» 14,464: 55
	» 325,797: 29
	Summa kronor 749,862: 85

Den av bolaget nu gjorda framställningen går ut på att restantierna å statslånet skulle kapitaliseras till ett särskilt lån. Till säkerhet för detsamma skulle riksgäldskontoret erhålla inteckning allenast i den järnväg, som redan är intecknad för statens fordran hos bolaget, med förmånsrätt näst efter däri förut fastställd inteckning. Vid bedömning av den av bolaget sålunda erbjudna realsäkerheten torde emellertid hänsyn böra tagas därtill, att järnvägens trafikförmåga genom ett under de senaste åren verkställt rälsutbyte avsevärt ökats samt att, såsom framgår av den i ärendet förebragta utredningen, trafiken å Hässleholm—Markaryds järnväg är stadd i jämn stegring. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har jämväl i avgivet yttrande förklarat sig anse det sannolikt, att bolaget framdeles skall kunna förränta och amortera såväl det äldre som det ifrågasatta nya statslånet. Härtill kommer, att riksdagen förut i ett likartat fall, nämligen beträffande Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, medgivit kapitalisering av förfallna skuld på huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasätts. På grund av vad sålunda förekommit anse sig fullmäktige icke böra avstyrka, att framställning i det av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag angivna syftet göres till nästkommande års riksdag.

Såsom villkor för medgivandet till den ifrågasatta regleringen av bolagets skuld å förevarande lån torde böra föreskrivas, att bolaget skall dels lämna riksgäldskontoret inteckning i Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags järnväg med förmånsrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som för närvarande ligger såsom säkerhet för det den 10 augusti 1888 beviljade statslånet, dels ock vid lånets erhållande till riksgäldskontoret inbetala det belopp, varmed bolagets oguldna förfallna skuld till staten den 31 december 1918 överstiger 400,000 kronor.

För det nya lånet torde, i likhet med vad för bolagets äldre statslån är bestämt, räntan böra sättas till 4½ %; och synes den årliga annuiteten böra bestämmas till 20,000 kronor, motsvarande 5 % å det nya lånets belopp. Denna annuitet bör till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1919 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt. Lånet skulle därigenom bliva slutamorterat på en tid av något mer än 52 år. Bolaget bör likväl, såsom i ansökningen föreslagits, vara berättigat att när som helst öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlägges, torde räntan därå bestämmas att utgå efter 5 %.

Departements-  
chefen.

Under förutsättning, att någon inbetalning å ifrågavarande lån icke under år 1918 äger rum, kommer, enligt vad fullmäktige i riksgäldskon-



toret i sin skrivelse meddelat, bolagets förfallna skuld å statslånet att den 31 december 1918 uppgå till 424,065 kronor 56 öre. Bolaget har nu anhållit, att härav ett belopp av 400,000 kronor måtte få kapitaliseras såsom ett särskilt lån till bolaget, och har bolaget såsom säkerhet härför erbjudit inteckning i järnvägen Hässleholm—Markaryd med förmansrätt näst efter den inteckning, som ligger såsom säkerhet för det den 10 augusti 1888 beviljade statslån. Av styrelsens förvaltningsberättelse för år 1917 inhämtas, att bolagets järnväg med inventarier och materialier den 31 december 1917 var upptagen till ett värde av 1,469,858 kronor. Med hänsyn till vad myndigheterna anfört synes den för det nya lånet erbjudna säkerheten därför vara av beskaffenhet att kunna godtagas.

Då den ifrågasatta regleringen av bolagets skuld å förevarande lån synes vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget och då riksdagen förut medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasättas, finner jag mig böra tillstyrka den gjorda framställningen på de villkor, fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.»

I likhet med departementschefen anser utskottet den här ifrågasatta anordningen vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. Riksdagen har ock förut i likartade fall medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på i huvudsak samma villkor, som nu ifrågasättas. Utskottet har icke heller något att i princip erinra mot Kungl. Maj:ts förslag. Beträffande villkoren för medgivandet har utskottet emellertid med hänsyn till nu gällande höga räntesatser ansett sig böra föreslå, att i enlighet med de bestämmelser, som jämlikt 1916 års riksdags beslut gälla för utlämnande av nya lån från allmänna järnvägslånefonden, dels räntefoten höjes från fyra och en halv procent till fem procent, dels ock annuitet och överränta likaledes höjas från fem procent till resp. fem och fyra tiondels procent samt fem och en halv procent. Åberopande vad sålunda förekommit hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, må

*ej mindre* medgiva, att av de den 31 december 1918 förfallna annuitets- och räntebelopp, 424,065 kronor 56 öre, å det Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag den 10 augusti 1888 beviljade samt sedermera av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag

övertagna och till en summa av 404,000 kronor bestämda statslån ett belopp av 400,000 kronor må, räknat från och med år 1919, kapitaliseras såsom särskilt lån till sistnämnda bolag, till säkerhet för vilket lån skall lämnas inteckning i bolagets järnväg med förmansrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som för närvarande ligger såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån,

*än även* föreskriva, att för det nya lånets erhållande skola gälla följande villkor och bestämmelser, nämligen:

att bolaget skall vid lånets erhållande till riksgäldskontoret inbetala det belopp, varmed bolagets förfallna skuld å det tidigare lånet den 31 december 1918 översteg 400,000 kronor;

att annuiteten beräknas till 21,600 kronor, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

att nämnda annuitet skall till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1919 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt;

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 och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt.

Stockholm den 11 februari 1919.

På bankoutskottets vägnar:

ERNST HEDENSTIERNA.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:  
 av första kammaren: herrar *Hedenstierna, Ekman, Neiglick, friherre Langenskiöld, Wickman, Roos, Enhörning* och *Lindgren* samt  
 av andra kammaren: herrar *Kristensson, Gustafsson* i Örebro, *Bogren, Borg, Törnkvist, Jonsson* i Gumboda, *Edbom* och *Lindvall*.