

Nr 34.

Ankom till riksdagens kansli den 4 maj 1922 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 36, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen

»1:o) medgiva, att av de den 31 december 1921 förfallna annuitets- och räntebelopp, 135,213 kronor 56 öre, å det Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag den 31 december 1903 beviljade samt sedermera av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag övertagna statslån å 290,000 kronor ett belopp av 125,000 kronor må, räknat från och med år 1922, kapitaliseras såsom särskilt lån till sistnämnda bolag, till säkerhet för vilket lån skola lämnas inteckningar å tillhoppa 125,000 kronor i bolagets järnväg från Bjärka till Åtvidaberg med förmånsrätt näst efter den in-teckning i samma järnväg, som för närvarande ligger såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån;

2:o) 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 1921 översteg 125,000 kronor;

att annuiteten beräknas till 7,300 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 1922 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 erlægges, bolaget skall därå gälda fem och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt.»

Till stöd för ifrågavarande framställning åberopas utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 20 januari 1922, däri föredragande departementschefen anført följande:

»I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 21 september 1921 dagtecknad skrift har styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag gjort framställning i fråga om sättet för likviderande av förfallen skuld å statslån för anläggning av Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg.

Innan jag ingår på bolagets ifrågavarande framställning, må erinras om följande.

Koncession å
och statslån
till järnvägar
Vimmerby—
Hultsfred och
Linköping—
Vimmerby.

Den 15 maj 1874 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg från Vimmerby förbi Storebro till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamnbanan. Sedermera beviljades den 19 november 1897 koncession å järnväg från Linköping över Rimforsa och Kisa till Vimmerby. Dessa båda koncessioner innehavas nu enligt Kungl. Maj:ts medgivande av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag.

Sedan Kungl. Maj:t för anläggande av järnvägen Linköping—Vimmerby beviljat Östra centralbanans järnvägsaktiebolag ett statslån å 1,710,000 kronor, medgav 1916 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, att de den 31 december 1915 å förenämnda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, 1,342,046 kronor 46 öre, finge, räknat från och med år 1916, under vissa villkor kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget. Efter det nämnda kapitalisering av den förfallna skulden ägt rum, har bolaget behörigen inbetalt stadgade anniteter å såväl det äldre som det nya av nyss omfördälda statslån.

Koncession å
och statslån
till Åtvidaberg
— Bjärka-Säby
järnväg.

Den 3 juli 1903 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg från Bjärka station å järnvägen mellan Linköping och Vimmerby till Åtvidabergs station å Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits å Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t genom resolution den 31 december 1903 för utförande av järnvägsanläggningen från Bjärka till Åtvidaberg — i allmänhet benämnd Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg — ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 290,000 kronor.

För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans

erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 september 1907, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen 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 september 1910 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densamma erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Åtvidaberg—Bjärka-Säby 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.

Sedan mellan Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag och Östra centralbanans järnvägsaktiebolag i maj 1920 upprättats köpekontrakt, varigenom förstnämnda bolag till det sistnämnda försålt Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg, har Kungl. Maj:t genom resolution den 27 augusti 1920 medgivit, att koncessionen å berörda järnväg finge överlätas å Östra centralbanans järnvägsaktiebolag, samt därvid stadgat skyldighet för sistnämnda bolag att ställa sig till efterrättelse de i avseende å såväl omförmälda järnväg som det för densamma beviljade statslån meddelade föreskrifter.

Därefter har Östra centralbanans järnvägsaktiebolag medelst påskrift å den till riksgäldskontoret utfärdade skuldförbindelsen för statslånet till Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg övertagit betalningsansvaret för samma lån jämte ränta.

Styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag hemställer nu, att framställning måtte avlätas till riksdagen därom, att bolagets förfallna skuld till statsverket å det för Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg beviljade statslånet finge mot säkerhet, varom nedan vidare förmåles, omläggas till ett amorteringslån, löpande med fem procent ränta och

Östra centralbanans järnvägsaktiebolags förvärvande av Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg.

Framställning om kapitalisering av förfallna skuld å statslånet för anläggning av Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg.

att slutamorteras vid samma tid som det förut för berörda järnväg beviljade statslånet, dock med rätt för bolaget att när helst det så önskade öka amorteringen å det nya lånet eller helt inbetala detsamma.

Till stöd härför anföres huvudsakligen följande:

Den 31 augusti 1921 hade statslånet för Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg följande ställning:

Icke förfallet kapital.....	kronor	269,930: 28
Anståndsrenta	»	35,898: 88
Förfallet kapital.....	kronor	22,422: 86
Förfallen ränta	»	105,036: 14
Överräntor	»	6,031: 35
		» 133,490: 35

Förfallen skuld jämte överränta var sålunda den 31 augusti 1921 inalles kronor 133,490: 35.

Vid tiden för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags övertagande av Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg hade bolagets ställning varit sådan, att, om bolagets inkomster av järnvägstrafiken förblivit sådana som de närmast föregående åren, bolaget skulle varit i stånd att nu likvidera skulden till fullo. Den inom landet rådande depressionen hade emellertid orsakat, att trafikinkomsterna avsevärt nedgått.

De sammanlagda trafikinkomsterna av Östra centralbanan och Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg utgjorde:

år 1918 första halvåret	kronor	1,405,153: 50,	hela året	kronor	2,893,650: 89
» 1919 » » »		1,498,285: 47,	» » »		2,989,011: 91
» 1920 » » »		1,626,059: 70,	» » »		3,110,377: 90
» 1921 » » »		1,042,717: 05.			

Då det torde få anses ovisst, huruvida konjunkturerna bleve sådana, att bolaget under närmaste åren kunde bliva i stånd att till fullo likvidera förfallna belopp och sålunda bliva befriat från trycket av denna svävande skuld, som när som helst kunde indrivnas, och då vidare statsverket saknade in-teckningssäkerhet för en stor del av sin fordran, förmodade bolaget, att det skulle för båda parterna vara önskvärdt, att en reglering av förhållandet nu skulle kunna ske på samma sätt som skedde vid upplägget år 1916 av bolagets nya lån för Linköping—Vimmerby järnväg.

Bolaget hade tänkt sig få den svävande skulden vid 1921 års utgång omlagd till ett amorteringslån å 125,000 kronor från den 1 januari 1922 med amorteringsprocenten satt så hög, att slutliga inbetalningen för det nya lånet skulle sammanfalla med den för det ursprungliga lånet fastställda. Skillnaden mellan den svävande skulden och 125,000 kronor avsåge bolaget att få kontant inbetala.

Den säkerhet, bolaget hade att erbjuda för detta nya lån, utgjordes av fem in-teckningar i Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg, beviljade den 15 april 1907 under §§ 178—182 enligt Jönköpings rådstuvurätts in-teckningsprotokoll, vardera å 25,000 kronor och löpande med sex procent ränta samt liggande närmast efter den in-teckning å 290,000 kronor, som låge som säkerhet för statslånet å samma belopp.

Ifråga om bolagets förmåga att fullgöra härigenom uppkommande annuiteter framhölles, att Östra centralbanan allttjämt med undantag för tiden under nu rådande depression haft glädjen se sin trafikomsättning utvecklad. Bolaget hade ock varit i tillfälle att under senaste åren kunna, utan att upptaga nya lån, ställa sin järnväg såväl som dess rullande materiel i bättre anpassning efter trafikens krav. Sålunda hade bland annat spårsystemen å en del stationer utökats, växel- och signalsäkerhetsanläggningar utförts å i det närmaste alla trafikplatser, ett lokomotiv, tre personboggievagnar och tjugu öppna godsvagnar anskaffats. För närmaste åren vore järnvägen sålunda väl rustad att tillgodose de krav på dess trafikförmåga, som skiligen kunde uppställas, och härav följde, att styrelsen ansåge sig hava all anledning hoppas på att, om nu föreliggande framställning bifölles, kunna få medel disponibla att därmed för framtiden noggrant fullgöra alla sina förbindelser till statsverket.

I utlåtande den 29 oktober 1921 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört:

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

»Distriktschefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hörts i ärendet, anför i yttrande till styrelsen den 24 oktober 1921 bland annat, att statens ställning till Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg blivit väsentligt förbättrad, sedan Östra centralbanan blivit ägare till järnvägen ifråga och övertagit betalningsansvaret för densamma. Under de senaste åren hade bolagets inkomster varit goda, och hade bolaget under dessa år utom fullgörandet av sina betalningsskyldigheter till staten även utfört väsentliga arbeten för Östra centralbanans förbättrande, varför denna nu befunde sig i mycket gott stånd. Å Åtvidabergsbanan hade sådana arbeten visserligen ej utförts i motsvarande omfattning, men underhållet å denna bana hade dock ej eftersatts, utan utförts på för trafiksäkerheten fullt betryggande sätt. Några underhållsarbeten av större omfattning vore därför icke erforderliga å banan under de närmaste åren utan endast sådana, som varje år återkomma, eller komplettering av ballastgrus och utbyte av syllar. Distriktschefen har därför ansett, att banans driftkostnader ej torde komma att överstiga de av bolaget beräknade, varför goda utsikter borde finnas för att bolaget skulle kunna verkställa amortering av sin skuld till staten så, som av detsamma planerats.

Även styrelsens maskininspektör har yttrat sig och meddelat, att bolagets rullande materiel befunde sig i gott stånd och för de närmaste åren icke påkallade annat arbete än vanligt underhåll.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner anordning med förfallen statsskuld på liknande sätt, som här föreslagits, ofta ändamålsenlig och har i föreliggande fall ej heller någon annan erinran att göra, än att den nuvarande tidpunkten möjligen ej är lämpligt vald. Inträffar snart uppgång på marknaden, är väl ej osannolikt, att bolaget skulle snart kunna inbetala sin skuld. Skulle åter, efter ett bifall till nu föreliggande ansökan, depressionen bliva långvarig, lär väl kunna tänkas, att ny skuld kan uppstå, som behöver behandlas på liknande sätt. Styrelsen ifrågasätter sålunda, huruvida ej något uppskov med ärendets avgörande kunde vara lämpligt.»

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava den 17 november 1921 anfört huvudsakligen följande:

Fullmäktige i
riksgälds-
kontoret.

Å statslånet för anläggning av Ätvidaberg—Bjärka-Säby järnväg, vilket lån skulle amorteras medelst erläggande av en årlig annuitet å 14,500 kronor, motsvarande 5 % å ursprungliga lånebeloppet, hade hittills följande inbetalningar blivit verkställda:

1915	kronor	14,500: —
1916	»	14,500: —
1917	»	18,000: —
1918	»	18,000: —
1919	»	18,000: —
1920	»	18,000: —
		Summa kronor 101,000: —

Under förutsättning att någon inbetalning å lånet ej gjordes under återstående delen av år 1921, komme skulden för detsamma att den 31 december 1921 utgöra:

Ej förfallen skuld:

Kapital	kronor	267,577: 14
Anståndsrenta	»	35,898: 88
Ränta	»	3,980: 21
		307,456: 23

Förfallen skuld:

Kapital	kronor	22,422: 86
Ränta	»	105,036: 14
Överränta	»	7,754: 56
		135,213: 56
		Summa kronor 442,669: 79

Med hänsyn till de ovissa konjunkturerna torde det för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag innebära en fördel, att reglering av den förfallna skulden komme till stånd. Även för riksgäldskontoret medförde en sådan reglering den fördelen, att riksgäldskontoret, som för närvarande ej hade någon realsäkerhet för större delen av berörda skuld, efter kapitaliseringens genomförande skulle erhålla inteckningar i Ätvidaberg—Bjärka-Säby järnväg å tillsammans 125,000 kronor såsom hypotek för det nya lånet.

Fullmäktige tillstyrkte alltså för sin del, att proposition avlättes till riksdagen om den förfallna skuldens kapitalisering på i huvudsak de grunder, som bolaget föreslagit. I enlighet därmed torde det nya lånets belopp bestämmas till 125,000 kronor, löpande med 5 % ränta från och med den 1 januari 1922. Annuiteten för lånets förräntande och återgåldande syntes lämpligen kunna sättas till 7,300 kronor, att inbetalas första gången den 31 december 1922 och sedermera samma dag varje år, intill dess hela lånebeloppet jämte ränta blivit likviderat. Under förutsättning att denna annuitet behörigen erlades, skulle lånet bliva slutbetalt år 1961 eller ungefär vid samma tidpunkt, då det ursprungliga statslånet till Ätvidaberg—Bjärka-Säby järnväg skulle vara infriat. För övrigt syntes enligt bolagets hemställan såsom villkor för kapitaliseringen böra stadgas, att den återstående förfallna skulden skulle kontant inbetalas, samt att bolaget skulle till riksgäldskontoret avlämna den erbjudna säkerheten, bestående av 5 inteckningar i Ätvidaberg—Bjärka-Säby järnväg å tillsammans 125,000 kronor med ränta.

Enligt vad jag inhämtat, har någon ytterligare inbetalning till riksgäldskontoret icke gjorts, sedan fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande avgavs, vadan bolagets förfallna skuld å statslånet till Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg den 31 december 1921 uppgick till det av fullmäktige angivna beloppet 135,213 kronor 56 öre.

Departements-
chefen.

Den nu ifrågasatta regleringen av bolagets skuld å förevarande lån måste anses vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. Riksdagen har ock förut i flera likartade fall — senast enligt skrivelse den 18 februari 1919, nr 20 — medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på i huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasatts. Den gjorda framställningen torde därför böra bifallas. I enlighet med de villkor, som numera gälla för utlämnande av lån från allmänna järnvägslånefonden, torde, på sätt föreslagits, räntefoten beträffande det ifrågasatta nya lånet böra bestämmas till fem procent, och bör överräntan i anledning härav utgå efter fem och en halv procent.»

I likhet med departementschefen anser utskottet den här ifrågasatta anordningen vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. Såsom departementschefen framhållit, har riksdagen ock förut i likartade fall medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på i huvudsak samma villkor, som nu ifrågasättas. Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag, hemställer,

Utskottet.

att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 36 må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 4 maj 1922.

På bankoutskottets vägnar:

K. J. GUSTAFSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

av första kammaren: herrar Gustafsson, Öhngren, Strömberg, Vindahl, Johansson i Friggeråker, Malmberg och Berge samt

av andra kammaren: herrar Gustafsson i Örebro, Janson i Kungsör, Bäcklund, Sommelius, Lovén, Ryberg och Höglund.