

Nr 34.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1924 kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående sättet för amortering och förräntning av statslån till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag.

I en till riksdagen avlåten, den 22 sistlidna februari dagtecknad proposition nr 55, som hänvisats till bankoutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

1:o) medgiva, att Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld för ovan omnämnda, den 24 november 1876 beviljade statslån å ursprungligen 1,750,000 kronor och 1,865,000 kronor må, räknat från och med den 1 januari 1924, regleras på sådant sätt, att därav bildas två särskilda lån, nämligen *dels* ett å 1,787,660 kronor 27 öre, motsvarande den 31 december 1923 icke förfallet kapital jämte anståndsrenta, den senare beräknad till sitt nutidsvärde, *dels ock* ett å 3,384,321 kronor 69 öre, utgörande samma dag förfallna kapital- och räntebelopp;

2:o) föreskriva, att för de nya lånens erhållande skola gälla följande villkor och bestämmelser:

att, sedan bolagets järnvägar Hultsfred—Jenny, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Norsholm—Bersbo med bibanor sammanslagits till en järnväg, till riksgäldskontoret skall avlämnas inteckning i hela den därigenom uppkomna järnvägsfastigheten med bästa förmånsrätt för lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och med förmånsrätt näst därefter för lånet å 3,384,321 kronor 69 öre;

att annuiteterna beräknas efter fem och fyra tiondels procent å vederbörande lånebelopp, av vilka annuiteter först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och efter fem procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 3,384,321 kronor 69 öre samt återstoden utgör avbetalning å vederbörande lånebelopp;

att nämnda annuiteter skola till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1924 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda;

att emellertid bolaget må vara berättigat att, när det så önskar, öka amorteringarna å lånen eller helt och hållet inbetala desamma; samt

att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, bolaget skall, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt, därå gälda årlig ränta efter fem procent beträffande lånet å 1,787,660 kronor 27 öre samt fem och en halv procent i fråga om lånet å 3,384,321 kronor 69 öre.

I åberopade *statsrådsprotokollet* erinrar *departementschefen* till en början om de Kungl. Maj:ts beslut av år 1876, varigenom Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag för anläggande av järnvägarna Hultsfred—Jenny och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo jämte bibanor beviljats lån till belopp av resp. 1,750,000 kronor och 1,865,000 kronor ävensom därför stadgade villkor med däri sedermera vidtagna ändringar (sid. 2 prop.).

Sedan sistnämnda bolag beslutat ändring av sin firma, fastställde Kungl. Maj:t år 1914 bolagsordning för Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag och efter det Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag genom kontrakt förvärvat Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolags järnväg Hultsfred—Jenny m. m., medgav Kungl. Maj:t samtidigt, att koncessionen å berörda järnväg m. m. finge överlätas å här ifrågasvarande bolag mot vissa villkor. Bolaget har sedermera övertagit betalningsansvaret för det åt järnvägen Hultsfred—Jenny beviljade statslånet. Kungl. Maj:t har slutligen år 1922 medgivit, att koncessionen å järnvägen Norsholm—Bersbo, som av bolaget förvärvats, finge å bolaget överlätas.

I skrivelse den 1 december 1923 har bolaget hos Kungl. Maj:t gjort framställning i fråga om sättet för amortering och förräntning av de förut omnämnda statslånen. Bolaget har därvid framhållit, hurusom en reglering av bolagets skulder till staten lämpligen syntes kunna ske på det sätt, att statens icke förfallna och redan förfallna fordringar sammanfördes i två olika lån; och har bolaget framställt förslag i sådant syfte samt hemställt om avlåtande av proposition till riksdagen med begäran om förslagets godkännande. Beträffande denna bolagets framställning får utskottet hänvisa till propositionen (sid. 3—5).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som den 18 december 1923 avgivit utlåtande i ärendet, har ansett sig för sin del endast hava anledning att tillstyrka bolagets ansökan (sid. 5—6).

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava den 24 januari 1924 anført huvudsakligen följande:

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Å ifrågasvarande båda lån å 1,865,000 kronor och 1,750,000 kronor hade inbetalningar verkställt till riksgäldskontoret från och med år 1881, dock med undantag för åren 1913, 1914, 1917—1920 och 1923 ävensom för ett av lånen 1908. Dessa inbetalningar hade emellertid varit otillräckliga, varigenom

efter hand en betydande ogulden förfallen skuld uppkommit. De annuiteter, som till och med år 1923 förfallit å ifrågavarande län, utgjorde för lånet å 1,865,000 kronor 4,036,802 kronor 7 öre och för lånet å 1,750,000 kronor 3,790,000 kronor, medan däremot de belopp, som inbetalats å dessa annuiteter, utgjorde tillsammans respektive 2,566,360 kronor 87 öre och 2,404,572 kronor 79 öre. Därjämte hade å debiterade överräntor inbetalats sammanlagt respektive 342,984 kronor 29 öre och 412,631 kronor 32 öre. Inalles hade således å lånen inbetalats respektive 2,909,345 kronor 16 öre och 2,817,204 kronor 11 öre eller tillhopa 5,726,549 kronor 27 öre.

Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld till riksgäldskontoret för ifrågavarande två lån uppginge den 31 december 1923 till 5,372,511 kronor 46 öre, fördelade på följande sätt:

	Kapital	Ränta	Överränta	Anståndsränta	Summa
1) Järnvägen Hultsfred— Västervik.					
Icke förfallen skuld...	709,540: 10	—	—	251,388: 89	960,928: 99
Förfallen skuld	766,010: 06	619,417: 15	251,567: 24	—	1,636,994: 45
	<u>1,475,550: 16</u>	<u>619,417: 15</u>	<u>251,567: 24</u>	<u>251,388: 89</u>	<u>2,597,923: 44</u>
2) Järnvägen Västervik— Åtvidaberg —Bersbo.					
Icke förfallen skuld...	756,167: 03	—	—	271,093: 75	1,027,260: 78
Förfallen skuld	770,362: 30	700,078: 90	276,886: 04	—	1,747,327: 24
	<u>1,526,529: 33</u>	<u>700,078: 90</u>	<u>276,886: 04</u>	<u>271,093: 75</u>	<u>2,774,588: 02</u>
Summa	3,002,079: 49	1,319,496: 05	528,453: 28	522,482: 64	5,372,511: 46
			Därav förfallen skuld		3,384,321: 69
			» icke förfallen skuld		<u>1,988,189: 77</u>
					5,372,511: 46

Sedan Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag år 1920 förvärvat järnvägen från Norsholm till Bersbo, hade bolaget till riksgäldskontoret efter hand såsom ytterligare säkerhet för statslånen pantförskrivit inteckningar i nyssnämnda järnväg till sammanlagt belopp av 1,202,000 kronor, varjämte bolaget till riksgäldskontoret för samma ändamål överlämnat aktier i Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag å nominellt 105,000 kronor.

Enligt lag åtnjöte riksgäldskontoret in-teckningssäkerhet i järnvägarna Västervik—Bersbo och Hultsfred—Västervik för sin kapitalfordran jämte vissa års ränta. Med inräknande av ovannämnda in-teckningar i järnvägen Norsholm—Bersbo uppginge in-teckningssäkerheten numera till ett belopp, som enligt verkställd uträkning med omkring 550,000 kronor understeg riksgäldskontorets fordran hos bolaget vid 1923 års utgång.

Aven om staten redan nu finge anses innehava en någorlunda tillfredsställande säkerhet för sin fordran hos järnvägsaktiebolaget, syntes det jämväl fullmäktige önskvärt, att en reglering av bolagets skuldförhållanden till staten komme till stånd. Därvid borde givetvis i möjligaste mån tillses, att den blivande amorteringsplanen avvägdes så, att skulden komme att betalas

på kortast möjliga tid, men annuiteterna ej bestämdes till högre belopp än som kunde anses svara mot bolagets betalningsförmåga. I detta avseende innehölle bolagets framställning ej någon egentlig utredning, men förklarade bolaget, att järnvägarnas nettoinkomster ökats på sådant sätt, att bolaget nu syntes vara i stånd att förränta och amortera hela den skuld till staten, som belastade järnvägarna, även om slutlikviden måste draga ut på tiden. Enligt de femårssammandrag av bolagets räkenskaper, som avlämnats av statens ombud i bolagets revision, hade bolagets bruttoinkomster över trafik-kostnad utgjort år 1919 345,753 kronor, år 1920 455,472 kronor, år 1921 284,542 kronor och år 1922 385,834 kronor, varvid vore att märka, att bolaget under åren 1921 och 1922 varit ägare jämväl av järnvägen Norsholm—Bersbo. Enligt bolagets plan för skuldernas ordnande skulle de årliga annuiteterna å statsskulden komma att uppgå till inalles 279,287 kronor. Även om det givetvis ej vore möjligt att med någon säkerhet beräkna resultatet av järnvägsdriften för framtiden, syntes det dock fullmäktige sannolikt, att bolaget skulle bliva i stånd att årligen inbetala detta belopp till staten, detta så mycket hellre som bolagets järnvägar, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande meddelat, nu befunno sig i sådant skick, att några större förbättringar eller utvidgningar av den omfattning och beskaffenhet, att de kunde menligt inverka på bolagets förmåga att fullgöra sina förbindelser till staten, icke vore att förvänta. Å andra sidan syntes det fullmäktige ej tillrådligt att påfordra större årliga inbetalningar än de av bolaget ifrågasatta, då möjligheten för ett ordentligt fullgörande av dessa därigenom torde allt för mycket äventyras.

Riksdagen hade förut i ett flertal fall medgivit kapitalisering till särskilda lån av förfallna belopp av järnvägsbolags skuld till staten. Därvid hade undantagslöst någon förändring ej vidtagits i fråga om den kvarstående delen av det ursprungliga lånet, som således alltjämt skolat förräntas och amorteras genom erläggande av hela annuiteten på det ursprungliga lånet. Därest så skulle förfaras även i nu föreliggande fall, skulle bolaget hava att å de ursprungliga lånen betala en annuitet av inalles 180,750 kronor, i vilket fall lånens kapital skulle bliva slutbetalt år 1935 och anståndsrentorna år 1938. Tillsammans med annuiteten å det nybildade lånet komme den årliga annuitetssumman till staten att uppgå till omkring 363,500 kronor. Då en så betydande årlig inbetalning enligt all sannolikhet skulle överstiga bolagets betalningsförmåga, hade fullmäktige för sin del ej ansett sig böra göra någon erinran mot annuitetens beräkning på det sätt, bolaget ifrågasatt.

Vid föregående fall av kapitalisering hade anståndsrentan lämnats orörd och skulle sålunda likvideras efter kapitalskuldens behöriga slutbetalning genom fortsatt erläggande av de stadgade annuiteterna. Med likartat förfarande i detta fall skulle anståndsrentans betalande ytterligare framflyttas och dess nutidsvärde i hög grad minskas. För undvikande av denna olägenhet vore det enligt fullmäktiges mening lämpligt, att anståndsrentorna, på sätt bolaget föreslagit, lades till kapitalskulderna och förräntades tillsammans med dessa, dock ej med sina nominella belopp utan med det beräknade nutidsvärdet efter $4\frac{1}{2}\%$.

Mot övriga av bolaget ifrågasatta bestämmelser hade fullmäktige ej funnit något att erinra. Fullmäktige ansågo sig således för sin del kunna tillstyrka bifall till det föreliggande förslaget, vilket enligt fullmäktiges mening innebure en för såväl staten som bolaget antaglig uppgörelse av de svävande skuldförhållandena.

Såsom villkor för förevarande skuldreglering torde emellertid böra föreskrivas, att bolaget efter verkställande av ifrågasatt sammanslagning av de skilda tre järnvägsfastigheterna skulle lämna riksgäldskontoret in-teckning

i hela järnvägen med bästa förmånsrätt för det reglerade ursprungliga lånet och med förmånsrätt näst efter detta för det nybildade lånet. Samtliga nuvarande inteckningar måste givetvis därvid dödas och bolaget avlämna nya skuldebrev å respektive 1,787,660 kronor 27 öre och 3,384,321 kronor 69 öre. Regleringen av skulderna torde böra räknas från 1924 års ingång och annuiteterna alltså inbetalas till riksgäldskontoret första gången den 31 december 1924 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda. Med annuiteter av 5.4 % samt en räntefot av respektive 4 1/2 och 5 % skulle lånen därigenom bli slutamorterade, det förra efter 41 år eller år 1964 och det senare efter 54 år eller år 1977. Den årliga inbetalningen skulle under åren 1924—1964 utgöra 279,287 kronor 3 öre för att därefter nedgå till 182,753 kronor 38 öre. Bolaget borde emellertid vara berättigat att när som helst öka amorteringen å lånen eller helt och hållet inbetala ettdera eller båda lånen. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlades, torde räntan därå bestämmas att utgå efter respektive 5 och 5 1/2 %.

I likhet med vad som torde komma att bli fallet vid beviljande av nya lån från allmänna järnvägslånefonden syntes slutligen såsom villkor för reglering av bolagets skuld till staten böra föreskrivas, att utdelning till aktieägarna i bolaget ej finge verkställas, om bolagets ställning vore sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuiteter å statslånen därigenom omöjliggjordes eller försenades, ävensom att, därest betalningsskyldigheten för statslånen ej behörigen fullgjordes, bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande finge inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebure utvidgning av bolagets verksamhet.

För egen del har departementschefen anfört följande.

Beträffande anledningarna till att fullständiga inbetalningar icke verkställes å ifrågavarande två statslån hänvisas till en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byrådirektören S. Norrman i detta avseende den 2 mars 1921 avgiven redogörelse, vilken finnes bilagd handlingarna i ärendet. Det torde här få erinras, att i berörda redogörelse omförmälda åtgärder av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag att teckna aktier i järnvägsbolag och inköpa annan järnväg föranledde anmärkning av riksdagens revisorer samt att riksdagen i anledning härav i skrivelse den 15 juni 1921, nr 340, begärde utredning angående en omläggning av statens utlåningsrörelse för understödjande av enskilda järnvägsföretag i syfte att statens rätt och intressen skulle bli bättre tillgodosedda än vad dittills varit fallet. Bland de förslag till ändrade villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden och bibanelånefonden, som Kungl. Maj:t i anledning härav framlade för 1923 års riksdag och som av riksdagen lämnades utan erinran, upptogs också en bestämmelse, avsedd att, utöver de av riksdagen fastställda, meddelas av Kungl. Maj:t vid beviljande av statslån till enskilda järnvägar och av innehåll, att därest betalningsskyldigheten för statslånet ej behörigen fullgöres, bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande äger inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

Departements-
chefen.

Vad nu angår den ifrågasatta regleringen av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolags skuld å förevarande lån till staten, så måste densamma anses vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. I fråga om den förfallna delen av berörda skuld har riksdagen ock förut i flera likartade fall — senast enligt skrivelse den 16 maj 1922, nr 147 — medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasatts. Vidkommande icke förfallen skuld hava beträffande nu ifrågavarande statslån föreslagits vissa ändringar i syfte att vinna en mot bolagets betalningsförmåga mera svärande amortering av samma skuld. Då vad sålunda föreslagits ej givit mig anledning till erinran, vill jag tillstyrka bolagets framställning i dess helhet. Därest vad jag nu förordat vinner riksdagens bifall, torde Kungl. Maj:t för de nya lånen böra föreskriva de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor i fråga om utdelning till aktieägarna och vidtagande av åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

Utskottet.

Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret erinra, hava alltsedan år 1881, med undantag för vissa angivna år, inbetalningar å ifrågavarande båda statslån verkställt till kontoret. Dessa inbetalningar hava emellertid varit otillräckliga, varigenom efter hand uppkommit en förfallen skuld, utgörande den 31 december 1923 icke mindre än kr. 5,372,511:46, fördelade på sätt fullmäktige närmare angivit. Enligt vad fullmäktige tillika meddela, innehar riksgäldskontoret för denna skuld numera in-teckningssäkerhet till belopp, som med omkring 550,000 kronor understiger kontorets nyssnämnda fordran hos här ifrågavarande järnvägsaktiebolag.

Även om staten alltså redan nu må anses hava en någorlunda tillfredsställande säkerhet för sin fordran hos bolaget, anser utskottet det vara önskvärt, att en reglering av bolagets skuldförhållanden till staten kommer till stånd. I detta avseende hava fullmäktige framhållit, att det borde tillses, att amorteringsplanen avvägdes så, att skulden betalades på kortast möjliga tid och att annuiteterna ej bestämdes högre än som kunde anses svara mot bolagets betalningsförmåga.

Enligt bolagets plan för skuldernas ordnande skulle de årliga annuiteterna å statskulden under åren 1924—1964 komma att uppgå till sammanlagt 279,287 kronor, varvid iakttagits, att anståndsräntorna lagts till kapitalskulden för att med dem förräntas, dock ej med sina nominella belopp utan med det beräknade nutidsvärdet efter 4 1/2 procent. Efter år 1964 skulle den årliga inbetalningen minska till 182,753 kronor.

Fullmäktige hava för sin del ansett sig kunna tillstyrka bifall till det av bolaget framställda förslaget, såsom innebärande en för såväl staten som bolaget antaglig uppgörelse av de svävande skuldförhållandena. För ifrågavarande skuldreglering hava fullmäktige föreslagit vissa villkor angående dels avlämnande till riksgäldskontoret av in-teckning i hela järnvägen och dödande av nuvarande in-teckningar, dels ock ränte- och annui-

tetsberäkningar m. m. Fullmäktige hava emellertid dessutom framhållit, att i likhet med vad som syntes komma att bliva fallet vid beviljande av nya lån från allmänna järnvägslånefonden borde föreskrivas, att utdelning till aktieägarna i bolaget ej finge verkställas, om bolagets ställning vore sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuiteter å statslånen därigenom omöjliggjordes eller försenades, ävensom att, därest betalningsskyldigheten för statslånen ej behörigen fullgjordes, bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande finge inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebure utvidgning av bolagets verksamhet.

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 huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasättas. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava emellertid i detta fall föreslagit vissa särskilda villkor beträffande utdelning till aktieägarna och vidtagande av åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet. I sistnämnda avseende skulle nämligen, därest betalningsskyldigheten för statslånen ej behörigen fullgjordes, dylika åtgärder få vidtagas endast efter Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall. Häremot synes icke vara annat att erinra, än att ett dylikt medgivande icke bör göras beroende av huruvida betalningsskyldigheten för statslånen fullgöres eller ej. Utskottet anser nämligen, att i varje fall Kungl. Maj:ts samtycke bör av bolaget inhämtas för vidtagande av åtgärder i ovanberörda syfte.

Då utskottet i övrigt icke haft något att erinra mot propositionen, får utskottet, som förutsätter, att för de nya lånen komma att föreskrivas jämväl ovannämnda av fullmäktige föreslagna villkor med det däri av utskottet gjorda tillägg, hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 55 må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 5 maj 1924.

På bankoutskottets vägnar:

BERNH. ERIKSSON.

Reservation

av herr *Lovén*.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

av första kammaren: herrar *Gustafsson*, *K. J. A.*, *Lindley*, *Björnsson*, *Vindahl*, *Johansson* i Friggeråker, *Bondeson* och *Östergren*;

av andra kammaren: herrar *Eriksson* i Grängesberg, *Gustafsson* i Örebro, *Borggren*, *Bäcklund*, *Winkler*, *Lovén*, *Gardell* och *Jönsson* i Fridhill.
