

Nr 107.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av förfallna räntor å statslån till järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda; given Stockholms slott den 13 mars 1925.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

G U S T A F.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1925.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

Den 11 december 1903 beviljade Kungl. Maj:t järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Borgholm till Böda å Öland.

Med anledning av Kungl. Maj:ts förslag i ämnet anvisade 1904 års riksdag såsom bidrag för anläggning av ifrågavarande järnväg för år 1905 ett extra anslag av 175,000 kronor att utan återbetalningsskyldighet under vissa villkor utgå till nämnda järnvägsaktiebolag.

Den 21 december 1904 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsförslag för järnvägsanläggningen att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt stats-

lån, sluta å 838,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 419,000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträkningsbeloppet, 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, då järnvägen 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 övriga ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfaara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, och i sammanhang därmed gottgörrelse 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 inbetalt. Järnvägsanläggningen Borgholm—Böda 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 beviljade Kungl. Maj:t den 11 maj 1923 bolaget ett lån å 72,600 kronor ur handels- och sjöfartsfonden. Detta belopp var avsett att användas för avbetalning av den skuld, vari bolaget alltsedan tiden för järnvägens byggande stode till bolagets styrelse, vars medlemmar på grund av anläggningens kostnadens överskridande nödgats träda emellan för att möjliggöra järnvägsanläggningens färdigställande.

Bolagets
förevarande
ansökning.

I skrivelse den 30 december 1924 har bolaget gjort framställning om avskrivning av viss del av bolagets skuld till staten. Till stöd härför anföres i huvudsak följande:

Sedan järnvägen Borgholm—Böda färdigbyggets, hade det visat sig, att den beräknade anläggningskostnaden överskridits, i det att den totala anläggningskostnaden uppgått till 1,079,940 kronor. Detta hade berott på efter kostnadsförslagets upprättande stegrade materialpriser och arbetslöner samt på kostnaden för tre hållplatser och sju lastkajer, som till trafikens förbättrande anlades utöver kostnadsförslaget. Då bolagets ekonomiska ställning under dess verksamhetstid varit ansträngd och trafikinkomsterna icke uppgått till högre belopp än som erfordrats för att täcka driftkostnaderna, hade anläggningskapitalet måst lämnas oförräntat och sålunda räntor och amorteringar å det år 1904 beviljade statslånet år för år måst läggas till kapitalet.

Detta förhållande måste ovillkorligen föranleda, att bolagets balans över tillgångar och skulder komme att visa sådana siffror, att driften måste nedläggas och bolaget träda i likvidation. Detta skulle vara att beklaga med

hänsyn till den stora vikt och betydelse, järnvägens drivande hade för så väl de kommuner, densamma berörde, som även för det allmänna. Järnvägen vore, såsom även av olika myndigheter framhållits, av så stor betydelse för Ölands utveckling, att man torde kunna säga, att järnvägens fortbestånd vore rent av en nödvändig förutsättning för ortens ekonomiska liv och att densamma i jämförelse med andra järnvägar i detta hänseende litte en undantagsställning. Ett nedläggande av järnvägsdriften skulle sålunda innebära en tillbakagång för orten i ekonomiskt avseende, så mycket mer som Ölands olika utvecklingsmöjligheter på senare tider alltmer börjat tillvaratagas. Enda möjligheten för undvikande av järnvägsdriftens nedläggande och bolagets trädande i likvidation torde vara, att vederbörande statsmyndigheter medgave, att alla eller viss del av de å ursprungliga statslånet upplupna räntorna avskreves.

Genom riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byrådirektören S. Norrman hade riksgäldskontoret låtit verkställa en ingående granskning av bolagets ekonomi, och i en den 28 juni 1922 upprättad, bolagets förevarande ansöknings bilagd promemoria hade bemälda personer ifrågasatt, att staten skulle efterskänka samtliga upplupna räntor utom räntorna för två år, enär denna statens oprioriterade fordran i betraktande av bolagets svaga affärsställning måste anses värdelös.

Under de senaste åren hade inkomsterna väsentligt ökats. Sålunda hade de överstigit driftkostnaderna år 1918 med 23,532 kronor, år 1919 med 29,507 kronor, år 1923 med 22,074 kronor och år 1924 med omkring 23,000 kronor. Genom ytterligare förenkling av driften och ökad ved- och virkestransport från Böda kronopark till mellersta och södra Öland skulle järnvägens inkomster väsentligt ökas och detta i ännu högre grad, om domänstyrelsen ville sänka prisen å virke och ved, som såldes från kronoparken till direkta förbrukare, varom järnvägsförvaltningen ämnade ingå till domänstyrelsen med särskild framställning. De skogfattiga socknarna i mellersta och södra Öland skulle härigenom få sitt behov av dessa skogsprodukter fyllt, då järnvägen genom den ökade ved- och virkestransporten kunde tillämpa lägre frakttariffer, så att inköpen från kronoparken stälde sig lägre än från fastlandet, varifrån inköpen till mellersta och södra Öland nu gjordes.

Därest avskrivning av räntorna å ursprungliga statslånet medgaves och med vidtagande av de sparsamhetsåtgärder, som kunde bli möjliga, hade järnvägsförvaltningen den bestämda övertygelsen, att bolagets ekonomiska ställning skulle bli sådan, att såväl amortering som förräntning av statslånet kunde ske.

På grund härav hemställer bolaget, att det skuldbelopp, som uppkommit genom att räntor och öVERRÄNTOR å 1904 års statslån icke inbetalts, måtte avskrivas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 14 februari 1925 förklarar sig intet hava att erinra mot bifall till bolagets framställning.

I yttrande den 26 februari 1925 anföra fullmäktige i riksgäldskontoret följande:

»Under den tid, som förflutit efter lyftningen av det från riksgäldskontoret utlämnade statslånet å 419,000 kronor, har bolaget ej kunnat verkställa vare sig räntelikvid eller kapitalavbetalning å detsamma. Skulden för lånet har i följd därav årligen ökats samt utgjorde den 2 januari 1925, då annuitet å lånet senast förföll, 876 344 kronor 66 öre. Enligt riksgäldskontorets räkenskaper ingå i denna summa följande särskilda poster:

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

förfallen skuld:

kapital	kronor	39,662: 78	
ränta	»	287,820: 56	
överränta	»	120,017: 27	447,500: 61

ej förfallen skuld:

kapital	kronor	379,337: 22	
anståndsrenta	»	49,806: 83	429,144: 05
			<hr/> Summa kronor 876,644: 66

I sin skrivelse förklarar bolaget till en början, att enda möjligheten för undvikande av järnvägsdriftens nedläggande och bolagets trädande i likvidation vore, att vederbörande statsmyndigheter medgäve, att alla eller *viss del* av de å ursprungliga statslånet upplupna räntorna avskreves. Sedermera anhåller bolaget emellertid om avskrivande av den skuld, som uppkommit därigenom, att räntor och överräntor å lånet icke inbetalats. Denna anhållan läser ej kunna åsyfta annat än att *hela* den till betalning förfallna, men ej infriade ränteskulden å statslånet skulle avskrivas.

Därest en reglering av bolagets skuldförhållande till staten ej kommer till stånd, torde, enligt fullmäktiges mening, bolaget bliva skyldigt att i en nära framtid, sannolikt redan under år 1925, träda i likvidation, vilket säkerligen skulle medföra, att riksgäldskontoret nödgades för statsverkets räkning inköpa järnvägen. Då fullmäktige emellertid hålla före, att järnvägen i betraktande särskilt av dess från statsbanenätet avskilda läge om möjligt ej bör av staten övertagas, synes den föreliggande framställningen böra bliva föremål för allvarligt överbäggande.

Avskrivning av *viss del* av statens fordran hos järnvägsaktiebolag har tidigare medgivits endast i sådana fall, då man ansett sig hava grundad anledning räkna med, att vederbörande bolag skulle vara i stånd att behörigen fullgöra betalningsskyldigheten för kvarstående skuldbelopp. Järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda förklarar i sin förevarande framställning, att, därest avskrivning av räntorna å ursprungliga statslånet medgives samt möjliga sparsamhetsåtgärder vidtagas, järnvägsförvaltningen har den bestämda övertygelsen, att bolagets ekonomiska ställning skall bliva sådan, att amortering och förräntning av statslånet skall kunna ske. Enligt fullmäktiges mening måste det emellertid anses såsom tämligen oviss, huruvida bolaget skall bliva i stånd att för framtiden behörigen fullgöra annuiteterna å det ursprungliga statslånet, så mycket mer som bolaget utöver detta lån har betydande andra skulder, nämligen dels till handels- och sjöfartsfonden, dels ock till bank och enskilda personer. Fullmäktige kunna därför ej tillstyrka den föreliggande framställningen om omedelbar avskrivning av hela den förfallna ränteskulden.

Däremot anse sig fullmäktige kunna förorda ett avskrivningsförfarande i anslutning till vad Kungl. Maj:t i propositionen nr 72 till innevarande års riksdag föreslagit i fråga om Slite—Roma järnvägsaktiebolag. Detta förslag innebär i huvudsak, att för varje år, varunder ränta och amortering erlägges å ett skuldbelopp, motsvarande bolagets ursprungliga statslån med tillägg av två års ränta, må avskrivas visst belopp av bolagets överskjutande skuld till staten. Sistnämnda belopp är avvägt så, att den överskjutande skulden, varå ränta beräknas efter 5 procent, kommer att bliva slutligen avskriven under det tjuguattonde året, under det att den del av skulden, som skall amorteras, bliver slutbetald först efter omkring 54 år. Såsom ett villkor för berörda

avskrivning har emellertid uppställts, att viss garanti årligen ställes för behörigt erläggande av annuiteten å nyssnämnda del av skulden.

I nu förevarande fall lär en dylik garanti ej kunna påräknas. Ej heller synes det vara möjligt i betraktande av järnvägsbolagets svaga ställning att kräva förräntning och amortering av större belopp än den ursprungliga kapitalskulden, 419,000 kronor, utan tillägg av prioriterad ränta.

Med hänsyn till de föreliggande förhållandena vilja fullmäktige sålunda för sin del förorda, att framställning avlåtes till årets riksdag med hemställan, att riksdagen ville medgiva, att för varje år, varunder järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda erlägger ränta och amortering enligt gällande grunder å sitt statslån 419,000 kronor, å dess överskjutande skuld, den 2 januari 1925 uppgående till 457,644 kronor 66 öre, varav anståndsrenta 49,806 kronor 83 öre, må avskrivas ett belopp av förslagsvis 30,000 kronor. Ränta efter 5 procent torde böra debiteras å det belopp, som sålunda successivt skulle kunna avskrivas, med undantag dock för anståndsrentan, vilken enligt villkoren för statslånet ej skulle förfalla till betalning förrän år 1964; och bör anståndsrentans belopp avskrivas efter den övriga skulden.

Den sålunda ifrågasatta regleringen torde böra tillämpas från och med år 1925 och annuiteten erläggas den 31 december varje år, i vilket fall den första avskrivningen skulle kunna ske redan under år 1925.»

Av vad sålunda anförts framgår, att bolagets ekonomiska ställning numera är sådan, att bolaget möjligen redan innevarande år kan bli nödsakat att träda i likvidation. En följd härav skulle sannolikt bli, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens avskilda läge från statsbanenätet om möjligt synes böra undvikas. Det torde vara otänkbart, att staten någonsin skall kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget. Även om ett ordentligt erläggande för framtiden av annuiteterna å 1904 års statslån icke bleve säkert ställt vid genomförande av det nu framlagda förslaget till reglering av bolagets skuld till staten, synes dock detta förslag innefatta det bästa sätt att tillgodose statens intressen i denna fråga, som under förhandenvarande förhållanden kan åstadkommas. Jag anser mig därför böra tillstyrka bolagets framställning på de av fullmäktige i riksgäldskontoret uppställda villkor. I enlighet härmed skulle bolaget hava att jämlikt därför gällande villkor för ränta och amortera det ursprungliga statslånet, 419,000 kronor, och skulle annuiteten erläggas den 31 december varje år. Så snart dylik annuitet för ett år erlagts å förfallodagen, skulle samtidigt enligt av riksgäldsfullmäktige angivna grunder avskrivas 30,000 kronor å bolagets överskjutande ränteskuld till staten, utgörande den 2 januari 1925 457,644 kronor 66 öre.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att av statens fordran hos järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda å ovan omförmälda, bolaget den 21 december 1904 beviljade lån å 419,000 kronor må under de i statsrådsprotokollet förordade villkor för varje år, räknat från och med år 1925, avskrivas ett belopp av 30,000 kronor.

Kungl. Maj:ts proposition nr 107.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.
