

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 20 mars 1925 kl. 12 m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dels säkerheten för ett Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag år 1916 beviljat statslån, dels ock reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till staten.

I en till riksdagen avlåten, den 20 februari 1925 dagtecknad proposition nr 72 har Kungl. Maj:t, med åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, under punkterna 2:o) och 3:o), vilka hänvisats till bankoutskottets förberedande behandling, gjort de framställningar, om vilka här nedan vidare förmäles.

1:o)

I punkt 2:o) av ifrågavarande proposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen medgiva, att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag må såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret använda de in-teckningar å tillhopa 400,000 kronor, som äro fastställda i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter in-teckningar för tillsammans 2,260,000 kronor.

Angående
säkerheten för
ett Östra
centralbanans
järnvägsaktie-
bolag år 1916
beviljat stats-
lån.

Av åberopade statsrådsprotokollet inhämtas bland annat följande.

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, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget under villkor, bland annat, att till säkerhet för lånet skulle lämnas *dels* in-teckning för 250,000 kronor i bolagets järnväg från Vimmerby till Hultsfred med förmånsrätt näst efter de in-teckningar i samma järnväg, som för det dåvarande läge som säkerhet för ett bolaget av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag beviljat lån, *dels* in-teckning för återstoden av lånet, 1,092,046 kronor 46 öre, i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter in-teckningar för tillsammans 2,710,000 kronor, *dels ock*, i den mån de bleve

Bihang till riksdagens protokoll 1925. 8 saml. 17 häft. (Nr 23.)

601 25 1

frigjorda, de i omförmälda järnvägar fastställda in-teckningar med bättre rätt än dem, som enligt vad nu sagts skulle lämnas i pant.

Vidare har 1922 års riksdag, efter det Östra centralbanans järnvägsaktiebolag övertagit järnvägen Bjärka—Säby—Åtvidaberg, för vars anläggning beviljats ett statslån å 290,000 kronor, medgivit, att av de den 31 december 1921 å sistnämnda statslån förfallna annuitets- och räntebelopp, 135,213 kronor 56 öre, ett belopp av 125,000 kronor finge, räknat från och med år 1922, kapitaliseras såsom särskilt lån till Östra centralbanans järnvägsaktiebolag under villkor, bland annat, att till säkerhet för det nya lånet skulle lämnas in-teckningar å tillhopa 125,000 kronor i bolagets järnväg från Bjärka till Åtvidaberg med förmånsrätt näst efter den in-teckning i samma järnväg, som då låg såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån.

I skrivelse den 19 december 1924 har *styrelsen* för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag i fråga om villkoren för det år 1906 beviljade statslånet hemställt om befrielse tills vidare från skyldigheten att såsom ytterligare säkerhet för 1916 års statslån till riksgäldskontoret avlämna in-teckningar, som vore eller bleve frigjorda i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred.

Beträffande *bolagets* omförmälda framställning, som tillstyrkts av *väg- och rattensbyggnadsstyrelsen*, får utskottet hänvisa till propositionen (sid. 7—11).

Fullmäktige
i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava den 22 sistlidna januari anfört huvudsakligen följande:

Järnvägsaktiebolaget hade ej fullgjort sin skyldighet att till riksgäldskontoret såsom säkerhet för förenämnda lån överlämna genom avbetalningar å bolagets obligationslån hittills frigjorda sex in-teckningar å inalles 300,000 kronor i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, utan hade bolaget i stället för anskaffande av rörelsemedel belånat fyra av dessa in-teckningar. Till förklaring därav hade bolaget i sin förevarande framställning meddelat, att bolaget för att kunna likvidera gjorda nyanskaffningar ävensom för att å rätt tid kunna fullgöra annuiteterna å statslånen varit nödsakat att under år 1922 upptaga ett lån. Därjämte hade bolaget framhållit, att för ett fortsatt bedrivande av bolagets verksamhet även för framtiden kunde erfordras att genom upplåning anskaffa rörelsemedel för vilket ändamål bolaget behövde disponera även de in-teckningar, som framdeles bleve frigjorda genom amorteringar å respektive obligationslån.

Enligt fullmäktiges mening borde det ej ifrågakomma att lämna bolaget så fria händer beträffande upplåning mot säkerhet med bättre rätt än hypoteket för 1916 års lån- som ett bifall till bolagets framställning skulle innebära. Då å andra sidan goda skäl syntes föreligga att ej helt avvisa framställningen, hade fullmäktige överlagt med representanter för bolagets styrelse angående en lämplig form för en uppgörelse. På förfrågan av fullmäktige hade bolaget i en den 19 januari 1925 dagtecknad skrivelse meddelat, att därest bolaget kunde få disponera in-teckningar i järnvägslinjen Linköping—Vimmerby eventuellt även i järnvägslinjen Vimmerby—Hultsfred till belopp av 400,000 kronor med sådant läge, att de kunde användas såsom hypotek för obligationslån eller dylikt å motsvarande belopp, bolaget, såvitt nu kunde bedömas, för framtiden syntes kunna noggrant fullgöra sina förbindelser icke blott till statsverket utan också till övriga bolagets borgenärer samt att bolaget, därest dylika in-teckningar ställdes till bolagets disposition

omedelbart ämnade ordna för upptagande av obligationslån eller för lån fasta i minst 10 år, intill 400,000 kronor, allt beroende på de villkor, som för ena eller andra lånesättet uppställdes. Bolaget hade därjämte i särskild skrivelse meddelat, att förfrågningar gjorts hos Östergötlands enskilda bank och en bankfirma i Stockholm rörande ett obligationslån eller annat fast lån intill ett belopp å 400,000 kronor mot säkerhet av inteckningar med förmansrätt närmast efter hypoteken för förutvarande obligationslån. Av till svar å dessa förfrågningar till bolaget ingångna meddelanden framginge, att utsikter förefunnos att på skäligen villkor erhålla ett dylikt lån.

Bolaget hade till och med år 1923 å 1901 års statslån avbetalat 268,225 kronor 64 öre. 1924 års annuitet å berörda lån hade ännu ej erlagts, men komme att inbetalas, därest bolaget erhöle ett nytt lån på sätt ovan angivits. Det sammanlagda amorteringsbeloppet komme därigenom att ökas till 288,845 kronor 79 öre. Fullmäktige hade meddelat bolagets styrelse, att fullmäktige för att underlätta uppläggandet av ifrågasvarande nya obligationslån vore villiga att, sedan 1924 års annuitet erlagts, jämlikt § 21 i kungl. förordningen den 16 juni 1875 angående inteckning medgiva uppdelning av inteckningen å 1,710,000 kronor för 1901 års statslån i två inteckningar å respektive 1,425,000 kronor och 285,000 kronor samt till bolaget överlämna sistnämnda inteckning att användas såsom hypotek för 1901 års obligationslån. Säkerheten för detta skulle därigenom komma att utgöras av inteckningar i järnvägen Linköping—Vimmerby, liggande mellan 1,425,000 kronor och 2,260,000 kronor. Därest därpå följande åtta inteckningar å sammanlagt 400,000 kronor lades såsom säkerhet för det ifrågasatta nya obligationslånet, skulle riksgäldskontoret kunna omedelbart utfå en inteckning å 50,000 kronor i järnvägen Linköping—Vimmerby och två inteckningar å sammanlagt 100,000 kronor i järnvägen Vimmerby—Hultsfred. Järnvägsbolaget borde givetvis alltjämt vara skyldigt att, i den mån ytterligare inteckningar med bättre rätt än de, som utgjorde säkerhet för det år 1916 beviljade statslånet, bleve frigjorda, överlämna desamma till riksgäldskontoret.

Med åberopande av vad sålunda anförts hava fullmäktige hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva sådan ändring i de av riksdagen fastställda bestämmelserna för 1916 års lån, att bolaget finge för uppläggande av ett nytt obligationslån å intill 400,000 kronor disponera därför erforderliga inteckningar i bolagets järnvägar Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred.

Departementschefen har för egen del anført följande:

Enligt vad jag inhämtat, har bolaget efter ovan omförmälda åren 1916 och 1922 verkställda regleringar å sina statslån ordentligt inbetalt samtliga annuiteter med undantag av 1924 års annuiteter å statslånen å 1,710,000 kronor och 1,342,046 kronor 46 öre. Då till följd av rådande ekonomiska förhållanden trafikinkomsterna under senare år ej uppgått till vad bolaget ansett sig kunna räkna med, har bolaget för att kunna fullgöra sina förbindelser till staten samt göra erforderliga nyanskaffningar av materiel m. m. nödgats upptaga lån. Emellertid är bolaget för dessa ändamål i behov av ytterligare rörelsekapital, och har bolaget för avsikt att anskaffa nytt lån mot säkerhet av sådana i bolagets järnvägar för äldre obligationslån fastställda inteckningar, vilka blivit eller bliva frigjorda och enligt statsmakternas beslut år 1916 skulle lämnas såsom säkerhet för det då beviljade statslånet. Då

Departements-
chefen.

det ur statens synpunkt är av vikt, att bolaget jämväl i fortsättningen ordentligt inbetalar räntor och amorteringar å sina statslån, vill jag förorda, att bolaget sättes i tillfälle därtill på föreslaget sätt, därest detta kan ske utan att säkerheten för statslånen äventyras. I sådant hänseende hava fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, att bolaget måtte för uppläggande av ett obligationslån å intill 400,000 kronor få disponera de inteckningar å samma belopp i järnvägen Linköping—Vimmerby, som ligga med förmånsrätt näst efter in-teckningar för 2,260,000 kronor. Från bolaget har emellertid framhållits, att det för bolaget sannolikt skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigare att i stället erhålla ett annat fast lån från pensionskassa eller dylik inrättning. Enligt vad jag inhämtat, hava fullmäktige i riksgäldskontoret intet att erinra häremot under förutsättning att ett sådant lån erhålles för jämförelsevis lång tid samt att, därest detsamma skall amorteras, annuiteterna ej bliva större än att bolaget samtidigt kan ordentligt gälda annuiteterna å statslånen.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit anser jag mig böra tillstyrka, att bolaget må såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret disponera ifrågavarande in-teckningar å 400.000 kronor i järnvägen Linköping—Vimmerby.»

Utskottet.

Såsom framgår av departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet, har bolaget inbetalt samtliga med undantag av år 1924 förfallna annuiteter å sina här ovan omförmälda statslån å 1,710,000 kronor och 1,342,046 kronor 46 öre. Emellertid har bolaget på grund av minskade trafikinkomster under senare år, för att kunna dels fullgöra sina förbindelser till staten, dels ock anskaffa erforderligt nytt materiel m. m., måst upptaga lån, för vilka ändamål bolaget är i behov av ytterligare rörelsekapital. I sådant avseende har bolaget gjort framställning att få disponera vissa i bolagets järnvägar för äldre obligationslån fastställda in-teckningar, som enligt 1916 års riksdags beslut bolaget skulle överlämna till riksgäldskontoret såsom säkerhet för det då beviljade statslånet. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för sin del icke haft något att erinra mot en dylik anordning och därvid framhållit, att bolaget såsom hypotek för ett obligations- eller annat lån å intill 400,000 kronor kunde använda in-teckningar å motsvarande belopp. Då utskottet i likhet med departementschefen anser det vara av vikt, att bolaget blir i tillfälle att fullgöra sin betalningsskyldighet till staten, har utskottet ansett sig böra förorda, att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag bolaget må få disponera in-teckningar å nyssnämnda belopp i järnvägen Linköping—Vimmerby. Säkerheten för statslånen torde icke härigenom komma att äventyras, helst villkoren för det nya lånet böra underställas fullmäktiges i riksgäldskontorets prövning.

Åberopande det anförda får utskottet hemställa, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förenämnda framställning, må medgiva,

att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag må såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret, använda

de inteckningar å tillhopa 400,000 kronor, som äro fastställda i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,260,000 kronor.

2:o)

I punkt 3:o) av förenämnda proposition har Kungl Maj:t vidare föreslagit riksdagen,

a) medgiva, att Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld för ovan omnämnda den 3 juni 1892 beviljade statslån å 1,247,000 kronor må, räknat från och med den 1 januari 1925, regleras på sådant sätt, att därav bildas tre särskilda lån, nämligen *dels* ett lån å 978,764 kronor 91 öre, motsvarande den 31 december 1924 icke förfallet kapital jämte anståndsrenta, den senare beräknad till sitt nutidsvärde, *dels ock* två lån å 268,235 kronor 9 öre och 309,520 kronor 10 öre, utgörande tillhopa samma dag förfallna kapital- och räntebelopp; och

b) föreskriva, att för de nya länens erhållande skola gälla de i statsrådsprotokollet förordade villkor och bestämmelser.

*Reglering av
Uddevalla—
Lelångens
järnvägsaktie-
bolags skuld
till staten.*

Av återopade statsrådsprotokollet inhämtas bland annat följande:

För utförande av en järnvägsanläggning från Uddevalla till Lelången, varför kostnaden enligt fastställd beräkning upptagits till 2,495,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t den 3 juni 1892 Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag ett lån ur allmänna järnvägslånefonden till belopp av 1,247,000 kronor.

Bolaget har icke kunnat i vederbörlig ordning fullgöra annuiteterna å sitt förenämnda statslån efter år 1913. Under sådana förhållanden har bolaget kommit att till staten häfta i en förfallen skuld, som den 31 december 1924 utgjorde 577,755 kronor 19 öre.

I skrivelse den 14 november 1924 har *bolagets styrelse* hos Kungl. Maj:t gjort framställning om reglering av bolagets skuld till staten.

Beträffande denna bolagets framställning tillåter sig utskottet att hänvisa till propositionen (sid. 14—17).

I angivna avseende har styrelsen hemställt, att bolagets skuld till staten måtte regleras på det sätt, att därav bildades tre lån, nämligen två om 978,764 kronor 91 öre och 268,235 kronor 9 öre, liggande inom av riksgäldskontoret nu innehavd inteckningssäkerhet å 1,247,000 kronor och med en annuitet för bägge av 5.4 procent, varav respektive 4.5 och 5 procent skulle utgöra ränta, samt ett lån å 309,520 kronor 10 öre med en annuitet av 6.88 procent, varav 5 procent ränta, och mot säkerhet av inteckning med förmånsrätt efter inteckningar å tillhopa 1,497,000 kronor. Bolagets styrelse beräknar, att ifrågavarande lån, av vilka det förstnämnda å 978,764 kronor 91 öre skulle motsvara den 31 december 1924 icke förfallet kapital jämte anståndsrenta, beräknad till sitt nutidsvärde, skulle vara inbetalta efter respektive 41, 54 och 27 år.

Väg- och rattenbyggnadsstyrelsen, som den 10 december 1924 avgivit yttrande i ärendet, har funnit det av bolaget framlagda förslaget ändamålsenligt samt för sin del tillstyrkt detsamma.

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava den 8 sistlidna januari anfört huvudsakligen följande:

»Såsom framgår av förut lämnade sifferuppgifter, uppgår bolagets förfallna skuld till staten nu till inemot 600,000 kronor. Då man enligt fullmäktiges mening ej kan räkna med, att bolaget skall bliva i stånd att jämsides med annuitetslikviderna inom rimlig tid avbetala nyssnämnda skuldbelopp, synes det jämväl från statens synpunkt önskvärt, att en reglering av bolagets skuld förhållande till staten äger rum på sätt under de senare åren i liknande fall skett i fråga om åtskilliga andra järnvägsaktiebolag. Därvid bör givetvis i möjligaste mån tillses, att amorteringsplanen avväges så, att den förfallna skulden betalas på kortast möjliga tid, men annuiteterna ej bestämmas till högre belopp än som kan anses svara mot bolagets betalningsförmåga. Enligt bolagets förslag skulle annuiteterna tillhopa komma att utgöra 88,632 kronor 98 öre. Då, såsom framgår av uppgifter, meddelade i bolagets styrelseberättelse för år 1923, järnvägen under åren 1917--1923, med bortseende från det förlustbringande året 1921, haft ett driftöverskott i medeltal per år av kronor 131,186:38, synes i betraktande av att bolaget jämväl har andra skulder att förränta och amortera nyssberörda annuitetsbelopp väl avvägt i förhållande till bolagets betalningsförmåga, så vitt denna nu kan förutses och beräknas.

I de föregående fall, då riksdagen medgivit kapitalisering till särskilda lån av förfallna belopp av järnvägsbolags skuld till staten, har med ett undantag någon förändring ej vidtagits *rare sig* i fråga om den kvarstående ej förfallna delen av det ursprungliga lånet, som således alltjämt skolat förräntas och amorteras genom erläggande av hela annuiteten å det ursprungliga lånet, eller i fråga om anståndsrentan, som sålunda skolat likvideras efter kapitalskuldens behöriga slutbetalning genom fortsatt erläggande av de stadgade annuiteterna. Därest så skulle förfaras även i nu föreliggande fall, skulle bolaget hava att å det ursprungliga lånet betala en annuitet av 62,500 kronor, i vilket fall lånets kapital skulle bliva slutbetalt år 1951 och anståndsrentan år 1952. Tillsammans med annuiteterna å de ifrågasatta nya lånen komme den årliga annuitetssumman till staten att uppgå till i det närmaste 100,000 kronor. En så betydande årlig inbetalning till riksgäldskontoret skulle sannolikt bliva väl dryg för bolaget samt äventyra ett ordentligt fullgörande av betalningsskyldigheten. Fullmäktige hava till följd därav intet att erinra mot att, i samband med en reglering av bolagets skuldförhållande till staten, annuiteten å den ej förfallna delen av det ursprungliga lånet nedsättes i enlighet med bolagets förslag; liksom det synes fullmäktige lämpligt, att anståndsrentan med sitt beräknade nutidsvärde lägges till kapitalskulden samt amorteras och förräntas tillsammans med denna. En dylik omläggning av det ursprungliga lånet skulle nära ansluta sig till vad som år 1924 bestämdes i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag (numera benämnt Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag).

Om sålunda enligt fullmäktiges mening goda skäl tala för en reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med det föreliggande förslaget, måste givetvis en förutsättning härför vara, att staten erhåller tillfredsställande in-teckningssäkerhet för hela sin fordran. Så kan emellertid enligt förslaget ej anses vara fallet i fråga om den del av skulden, som över-skjuter det ursprungliga lånebeloppet. De in-teckningar, som bolaget erbjuder såsom säkerhet för denna låneandel, ligga, såsom förut nämnts, efter de in-teckningar, som utgöra säkerhet för bolagets banklån å 250,000 kronor. Detta lån, som har formen av ett kreditiv, läser när som helst kunna av banken uppsägas till återbetalning. Därest så skulle ske och bolaget sakna

medel att inbetala skulden, bleve riksgäldskontoret vid ett eventuellt exekutivt förfarande för att skydda sin fordran med all sannolikhet nödsakat inropa järnvägen till ett sådant pris, att nyssberörda inteckningar fölle inom köpesumman med därav följande skyldighet för riksgäldskontoret att inlösa desamma. Vid sådant förhållande kunna fullmäktige ej tillstyrka godtagandet att den erbjudna säkerheten för det ifrågasatta nya lånet å 309,520 kronor 10 öre. därest ej borgen eller annan säkerhet kan ställas för banklånets återbetalande. Enligt vad fullmäktige hava anledning antaga, bör hinder ej möta för sistnämnda låns förändring till ett obligationslån med en amorteringstid av 15 å 20 år, under förutsättning av inteckningssäkerhetens förstärkande med borgen av Uddevalla stad.

Såsom villkor för den ifrågasatta regleringen av bolagets skuldförhållande till staten torde vidare böra föreskrivas, att, sedan den nuvarande inteckningen för statslånet å 1,247,000 kronor dödats, de nya skuldebrev å respektive 978,764 kronor 91 öre och 268,235 kronor 9 öre skola intecknas i järnvägen med bästa och sinsemellan lika förmånsrätt samt att bolaget lämnar medgivande, att dessa inteckningar, i den mån avbetalning sker därå, må utgöra säkerhet jämväl för skuldebrevet å 309,520 kronor 10 öre, ävensom att bolaget såsom säkerhet för sistnämnda skuldförbindelse därjämte avlämnar inteckningar med förmånsrätt näst efter 1,497,000 kronor. Därjämte bör det åligga bolaget att, i den mån de bliva frigjorda, till riksgäldskontoret överlämna de mellanliggande inteckningar å tillhoppa 250,000 kronor, som utgöra säkerhet för bolagets förberörda banklån. Regleringen av skulderna synes böra räknas från 1925 års ingång och annuiteterna alltså inbetalas till riksgäldskontoret första gången den 31 december 1925 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånen blivit till fullo betalda. Annuiteterna skulle under åren 1925—1951 bliva 88,632 kronor 98 öre och därefter under åren 1952—1966 67,338 kronor för att slutligen under åren 1967—1979 utgöra 14,484 kronor 69 öre. Bolaget bör emellertid vara berättigat att när som helst öka amorteringen å lånen eller helt och hållet inbetala desamma. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlägges, torde räntan därå bestämmas att utgå efter 5 respektive 5½ procent.

I likhet med vad som år 1924 stadgades i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, torde slutligen såsom villkor för reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till staten böra föreskrivas, att utdelning till aktieägarna i bolaget ej må verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuitet å statslånet därigenom omöjliggöres eller försenas, ävensom att bolaget endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande må inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsaktiebolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.»

Vad angår fullmäktiges här ovan omförmälda fordran på borgen eller annan säkerhet för bolagets banklån å 250,000 kronor hava, enligt vad *bolagets styrelse* senare meddelat, stadsfullmäktige i Uddevalla beslutit att ikläda staden proprieborgen för ett sådant lån, att amorteras under en tid av 20 å 25 år; och vore styrelsen därför beredd att uppfylla detta villkor.

Beträffande villkoret, att inteckningen å 1,247,000 kronor skulle dödas och i stället två inteckningar fastställas, har *styrelsen* med hänsyn bland annat till den därmed förenade stämpelkostnaden ifrågasatt, huruvida icke det kunde anses vara tillfyllest, att bolaget pantförskreve nyssnämnda inteckning såsom säkerhet för de föreslagna tre lånen samt därjämte med-

gåve särskild in-teckning för det i bolagets framställning sist omnämnda lånet å 309,520 kronor 10 öre. Därjämte har *bolagets styrelse* på anförda skäl hemställt, att jämväl sistberörda lån måtte få i likhet med de båda andra lånen amorteras med en annuitet av 5.4 procent.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i förnyat, den 5 nästlidna februari av-givet yttrande förklarat sig icke hava något att erinra mot styrelsens sist-nämnda hemställan. Det av styrelsen ifrågasatta utbytet av in-teckningar ansåge fullmäktige ej kunna ske, när det ena av de nya skuldebrevven skulle löpa med högre ränta än som gällde för det ursprungliga statslånet. Full-mäktige ville visserligen icke motsätta sig bolagets förslag om pantförskriv-ning av in-teckningen å 1,247,000 kronor såsom säkerhet för de tre nya lånen men ansåge, att frågan borde ordnas i överensstämmelse med full-mäktiges förslag, såsom hittills varit brukligt i fråga om riksgäldskontorets järnvägsin-teckningar, helst detta kunde ske utan nämnvärda kostnader för bolaget, då stämpel ej utginge för in-teckning av skuldebrev i järnväg.

Departementschefen har anslutit sig till fullmäktiges förslag, sådant det slutligen avfattats.

Utskottet.

I likhet med departementschefen anser utskottet den ifrågasatta regle-ningen vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget. Riksdagen har ock förut i liknande fall, senast förlidet år, medgivit reglering av såväl förfallen som icke förfallen skuld å järnvägs-lån på i huvudsak samma sätt och villkor, som nu ifrågasatts. Utskottet har under sådana förhållanden ansett sig böra tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottet hemställer alltså,

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

Stockholm den 20 mars 1925.

På bankoutskottets vägnar:

BERNH. ERIKSSON.

Vid dessa ärendens slutbehandling hava närvarit:
av första kammaren: herrar *Lindley, Vindahl, Enhörning, Johansson* i Frigger-åker, *Berge, Andersson* i Hägelåkra, *Bondeson* och *Ström*; samt
av andra kammaren: herrar *Eriksson* i Grängesberg, *Winkler, Bäcklund, Kloo, Svensson* i Betingetorp, *Höglund, Johansson* i Edsbyn och *Laurin*.

Reservation

vid punkten 1:o)

av herrar *Bäcklund* och *Höglund*, vilka ansett, att enahanda villkor, som förlidet år stadgades i fråga om Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag och under punkt 2:o i detta utlåtande föreslås beträffande Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag bort fastställas även vid den uppgörelse, varom här är fråga.