

Nr 154.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag m. m.; given Stockholms slott den 18 februari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen under punkterna 1:o) och 2:o) i statsrådsprotokollet hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

1:o)

Fråga har ånyo blivit väckt om reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten, ett ämne, som senast år 1926 var föremål för statsmakternas prövning.

Den 26 mars 1897 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Roma järnvägsstation till Slite lastage- och hamnplats
Bihang till riksdagens protokoll 1927. 1 saml. 133 häft. (Nr 154.) 394 27 1

i Othems socken och fastställde därvid plan för järnvägsanläggningens utförande. Såsom villkor för koncessionen stadgades bland annat, att statsverket vore berättigat att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som för det fall, att yrkande om inlösen framställdes efter tio år från banans öppnande för allmän trafik, skulle antingen beräknas motsvara två gånger summan av hela den under de närmast föregående tio åren uppkomna nettobehållningen av trafiken eller, därest vare sig från statens eller från koncessionshavarens sida sådant fordrades, bestämmas av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utsåge två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkallade den femte. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits på Slite—Roma järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 29 september 1899 kostnadsförslag för ifrågasvarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 680,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägs-lånefonden av 340,000 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, eller den 1 oktober 1901, 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 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 1904 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 Slite—Roma med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Sedan lånebeloppet utbetalts till bolaget, nedsattes genom Kungl. Maj:ts beslut den 13 maj 1904 till följd av viss ändring i planen för järnvägen statslånet med 1,000 kronor, vilket belopp av bolaget sedermera återbetalts till riksgäldskontoret. Statslånet uppgår alltså till 339,000 kronor.

Bolaget, som aldrig kunnat erlægga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å statslånet, gjorde år 1923 framställning dels om anstånd under två år, räknat från och med den 1 juli 1923, med erläggande av all järnvägens ränteskuld till staten, dels ock om avskrivning av sagda ränteskuld.

I anledning av denna framställning, vilken tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 100, 1923 års riksdag medgiva, *dels* att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å det Slite—Roma järnvägsaktiebolag beviljade statslån av 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år, under villkor att bolaget avlämnade garantiförbindelse, som kunde av Kungl. Maj:t godkännas, för ordentligt erläggande under anståndstiden av ränta efter 4½ procent å förenämnda belopp, ökat med två års ränta därå, eller sålunda å 369,510 kronor, *dels ock* att statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos bolaget till den del, densamma överstege 369,510 kronor, finge avskrivnas, under villkor att bolaget före den 1 juli 1925 avlämnade garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna av Kungl. Maj:t godkännas, för behörig förräntning och amortering av sistberörda belopp.

Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 108).

Sedan Othems kommun samt Slite Cement och Kalk Aktiebolag den 18 juni 1923 utfärdat garantiförbindelser för behörigt erläggande av räntan under anståndstiden å förenämnda belopp, 369,510 kronor, godkände Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1923 berörda garantiförbindelser samt medgav, att med gäldande av de den 30 juni 1923 förfallna räntebelopp å ovanberörda statslån av 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1923, anstå under två år.

I skrivelse den 17 december 1924 hemställde bolaget om medgivande *dels* att i stället för den år 1923 avsedda garantiförbindelsen för behörig förräntning och amortering under framtiden av 369,510 kronor få avlämna garantiförbindelser av Othems kommun samt Slite Cement och Kalk Aktiebolag för dylik förräntning och amortering för ett år i sänder, *dels ock* att av bolagets skuld till den del, den översköte 369,510 kronor, måtte för varje år, då dylik förräntning och amortering ägde rum, avskrivnas visst belopp, förslagsvis 50,000 kronor.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret tillstyrkt denna framställning, fullmäktige på vissa angivna villkor, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 72, 1925 års riksdag medgiva, att av statens den 30 juni 1923 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstege 369,510 kronor, finge under vissa angivna villkor för varje tidsperiod av ett år, räknat från och med den 1 juli 1925, avskrivnas ett belopp av 30,000 kronor.

Jämväl detta förslag bifölls av riksdagen (skrivelse nr 99).

Genom beslut den 30 april 1925 har Kungl. Maj:t medgivit, att bolagets den 30 juni 1923 beräknade kapital- och ränteskuld, 831,616 kronor 8 öre, å det bolaget beviljade statslån å 339,000 kronor finge, räknat från och med den 1 juli 1925, regleras sålunda, att *dels* ett belopp av 369,510 kronor, motsvarande det ursprungliga statslånet, 339,000 kronor, jämte två års ränta därå, skulle bilda ett nytt lån och *dels* av återstoden, utgörande 462,106 kronor 8 öre jämte nedan angiven ränta, finge för varje tidsperiod av ett år

avskrivnas ett belopp av 30,000 kronor. För åtnjutande av denna förmån hava stadgats, bland andra, följande villkor och bestämmelser:

Annuiteten å det nya statslånet beräknades till fem procent å lånebeloppet, av vilken annuitet först gottgjordes ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgjorde avbetalning därå. Nämnda annuitet skulle till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 30 juni 1926 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullt betalt. Bolaget skulle före den 1 maj varje år till riksgäldskontoret avlämna garantiförbindelse, av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret, för behörigt erläggande av annuiteten för löpande år å det nya statslånet. Så snart dylik annuitet för ett år erlagts, skulle ovannämnda årliga avskrivning av 30,000 kronor äga rum. Varje avskrivning skulle avse i första hand upplupen ränta efter fem procent å då kvarstående belopp av den del av 462,106 kronor 8 öre, som ej utgjorde anstånds-ränta å det ursprungliga statslånet, eller 439,293 kronor 34 öre, samt till återstående del sistnämnda skuldbelopp. Sedan omförmälda belopp, 439,293 kronor 34 öre, jämte ränta därå på sätt nyss sagts avskrivits, skulle återstoden av 462,106 kronor 8 öre eller 22,812 kronor 74 öre, motsvarande anstånds-ränta å det ursprungliga statslånet, avskrivnas.

I skrivelse den 21 december 1925 meddelade bolaget, att på grund av vissa angivna förhållanden, som icke tidigare kunnat förutses, bolagets inkomster minskats och för framtiden kunde förväntas ytterligare nedgå. Bolaget hemställde därför, att, för undvikande av likvidation, för varje år efter upprättat bokslut så stor avskrivning av bolagets skuld måtte verkställas, att bolaget ej bleve nödsakat att träda i likvidation.

I anledning härav anförde departementschefen i proposition, nr 100, till 1926 års riksdag, att om än för att förhindra bolagets trädande i likvidation inom den närmaste tiden avskrivning av en del av bolagets skuld syntes böra ske, staten dock icke då torde böra binda sig för att efter hand nedskrivna sin fordran hos bolaget utan att åtminstone försök gjorts att åvägbringa ett förbättrat resultat av järnvägens drift för att möjliggöra någon förräntning och amortering av det i banan nedlagda statskapitalet. I likhet med de i ärendet hörda myndigheterna ansåg departementschefen det därför lämpligt, att en utredning i sådant syfte företoges, och syntes därvid i första hand böra undersökas möjligheten av ett samarbete med Klintehamn—Roma och Klintehamn—Haxarve järnvägar. På resultatet av berörda utredning torde få bero, om och i vad mån ytterligare åtgärder sedermera borde vidtagas för reglering av bolagets skuld till staten.

För att emellertid undvika bolagets trädande i likvidation redan under år 1926 tillstyrkte departementschefen en omedelbar avskrivning av 30,000 kronor, och föreslog Kungl. Maj:t riksdagen, att berörda belopp måtte avskrivnas.

Riksdagen (skrivelse nr 91) fann det angeläget, att ovanberörda utredning komme till stånd, samt medgav i avvaktan på slutförandet av densamma den föreslagna avskrivningen av 30,000 kronor.

Genom beslut den 30 april 1926 har Kungl. Maj:t anmodat fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa utredning angående möjligheterna att genom sammanslagning av Slite—Roma järnväg med andra järnvägar på Gotland eller på annat lämpligt sätt nedbringa driftkostnaderna för nämnda järnväg.

I skrivelse den 27 januari 1927 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* meddelat, att fullmäktige uppdragit åt en av tre personer bestående nämnd att verkställa berörda utredning samt att nämnden avlämnat en den 22 januari 1927 dagtecknad utredning i ämnet.

Av *nämndens* utredning, beträffande vilken må hänvisas till handlingarna i ärendet, inhämtas huvudsakligen följande:

Efter en orienterande framställning rörande Gotlands järnvägar av allmän betydelse, nämligen Gotlands järnväg (linjerna Visby—Roma—Burgsvik och Visby—Lärbro), Slite—Roma järnväg samt Klintehamn—Roma järnväg och Sydvästra Gotlands järnväg (linjen Klintehamn—Hablingbo), vilka båda sistnämnda järnvägar från och med år 1927 sammanslagits till ett företag, har nämnden meddelat resultatet av en undersökning rörande förutsättningarna för driftekonomiens förbättring vid Slite—Roma järnväg och de båda Klintehamnsjärnvägarna.

Av denna undersökning framginge, att beträffande såväl Slite—Roma som Klintehamns järnvägar en reglering av järnvägarnas skuldförbindelser till staten behövde vidtagas, försåvitt ej järnvägarna — Slite—Roma järnväg omedelbart och Klintehamns järnvägar efter helt få år — skulle nödgas gå i likvidation. Vid båda järnvägarna behövde nytt kapital i ungefär lika grad införas för att möjliggöra en billigare tågrörelse och särskilt för upptagande av konkurrensen med automobilerna. Och slutligen behövde verkstadsfrågan vid båda järnvägarna finna sin snara lösning, för att förestående omfattande reparationer av föråldrad och delvis försliten materiel skulle kunna utföras för lägsta möjliga kostnad. Då förhållandena vore så nästan i allo likartade och då väsentliga besparingar otvivelaktigt kunde vinnas, därest järnvägarna sammansloges till en enhet, hade nämnden i första rummet inriktat sitt arbete på att undersöka förutsättningarna för järnvägarnas sammanslagning till en enhet och för reglering av denna nya järnvägsenhets skuldförhållande till staten.

Dessförinnan hade dock nämnden undersökt möjligheten av att ifrågasvara järnvägar kunde på skäligen villkor bliva införlivade med Gotlands järnväg, vilket enligt nämndens uppfattning skulle vara den lyckligaste lösningen av förevarande problem. På nämndens framställning i sådant syfte till Gotlands järnvägsaktiebolag ingick emellertid ett bestämt avböjande svar, vadan någon möjlighet att förena alla Gotlands mera betydande järnvägar under en förvaltning för närvarande och tills vidare icke syntes föreligga.

Vid regleringen av bolagens skuld till staten torde viss hänsyn böra tagas till storleken av det kapital, som oundgängligen behövde nyinvesteras i Slite—Roma och Klintehamns järnvägar. Sagda kapital hade efter ingående samråd med dels de olika järnvägarnas trafikchefer och dels väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör beräknats till 110,000 kronor. Ytterligare 50,000 kronor vore önskvärda, då därmed skulle kunna anskaffas två enklare motorvagnar eller två s. k. tågbilbussar, varigenom skulle vinnas en förbättrad tidtabell och någon minskning av driftkostnaderna.

Av en upprättad sammanställning över ifrågasvarande järnvägars inkomster och utgifter under åren 1923—1925 framginge, att de ekonomiska resultaten vid järnvägarna tillsammans under senare tid undergått försämring från år till år. För år 1925 erhöles ett sammanlagt driftöverskott av endast 14,934 kronor, och härvid vore att märka, att inga avskrivningar eller häremot svarande avsättningar till förnyelsefond blivit beräknade. Ej heller hade, såvitt nämnden hade sig bekant, underhållskostnaderna under anförda år varit onormalt stora.

En ytterligare försämring av järnvägarnas resultat syntes snarast vara att befara. Det torde nämligen bliva nödvändigt att justera vissa tariffer nedåt. Betydande inkomster för växling, cirka 10,000 kronor, komme att bortfalla vid Slite station, sedan cementfabriken därstädes hunnit vidtaga vissa beslutade åtgärder. Minskningen i 1926 års betodling komme att förorsaka samtliga ifrågavarande järnvägar förluster. Extraordinärt stora underhållsarbeten förestode vid samtliga järnvägar, beroende på att materielen vore gammal och sliten, och slutligen vore det nödvändigt att årligen avsätta visst belopp för mötande av kostnad som uppstode vid ersättning av materiel, i mån som den behöfde utmönstras eller undergå grundliga reparationer. Därest effektiva åtgärder icke vidtoges för vinnande av förbättrad driftekonomi, måste därför järnvägarnas ekonomiska läge väntas bliva mycket brydsamt, och detta gällde icke blott Slite—Roma järnväg utan även Klintehamns från år 1927 sammanslagna järnvägar.

Hur stor förbättring av driftresultaten, som kunde uppnås vid en sammanslagning av järnvägarna och vid genomförande av i samband med en kapitalökning stående driftomläggningar, vore vanskligt att beräkna. Såvitt nu kunde förutses, syntes man icke böra räkna med större, för kapitalets förräntning disponibla driftöverskott än omkring 20,000 kronor per år, vilken summa efter fem procent förräntade ett kapital av 400,000 kronor.

Då enligt nämndens uppfattning de med en sammanslagning förenade fördelarna kunde fullt tillvaratagas endast genom de olika järnvägsbolagens förenande till ett bolag, ansåg sig nämnden till en början böra bygga sitt förslag till statslånens reglering på förutsättningen av ett dylikt bolag, som övertog de tidigare bolagens skulder med viss reglering beträffande skulderna till staten.

Ifrågavarande bolag hade inga andra skulder av avsevärd storlek än till staten. Statslånens ursprungliga belopp och skulderna till staten vid 1926 års slut vore följande:

	Slite—Roma järnväg		Klintehamn— Roma järnväg		Sydvästra Gotlands järnväg		Summa	
Beviljade statslån	339 000	—	213 250	—	360 000	—	912 250	—
Skuld vid 1926 års slut	847 472	74	486 296	81	420 624	75	1 754 394	30
varav icke förfallet kapital	281 737	58	165 732	36	360 000	—	807 469	94
förfallet kapital	57 262	42	47 517	64	—	—	104 780	06
icke förfallen ränta	3 134	33	4 951	26	10 450	—	18 535	59
förfallen ränta	313 942	58	177 213	58	18 000	—	509 156	16
överränta	168 583	09	72 845	80	574	75	242 003	64
anståndsrenta	22 812	74	18 036	17	31 600	—	72 448	91

Med hänsyn till storleken av det affärsvärde, 400,000 kronor, som nämnden funnit järnvägarna kunna anses tillsammans äga under förutsättning att vid en sammanslagning av järnvägarna möjliga besparingsåtgärder vidtoges och nytt kapital, möjliggörande förbättringar, infördes, ävensom med hänsyn till järnvägarnas beräknade realisationsvärde, 415,000 kronor, ansåg sig nämnden kunna utgå från att statsmakterna skulle kunna medgiva en nedskrivning av statens fordran till sistnämnda belopp, därest säkerhet lämnades för det nedskrivna lånets förräntning och amortering. För att bereda järnvägarna möjlighet att anskaffa och snabbt amortera ovanberörda förbättringsarbeten erforderliga belopp, 110,000 kronor, krävdes räntefrihet å det nedskrivna statslånet under 6 $\frac{1}{2}$ år, varefter skulle debiteras annuiteter med 20,000 kronor.

Det förslag, som i enlighet härmed framlades, godtogs emellertid icke av Slite—Roma järnvägsaktiebolag.

Efter diverse ytterligare förhandlingar framgick emellertid, att en för staten som långivare relativt förmånlig uppgörelse kunde träffas, därest man uppgåve villkoret om järnvägarnas sammanslagning till en ekonomisk enhet och åtnöjde sig med deras sammanslagning till en trafikförvaltning. Ehuru denna sammanslutningform icke gäve möjlighet till fullt lika stora och genomgripande besparingsåtgärder, som om järnvägarna förenades i ett bolag, hade nämnden, sedan styrelserna för såväl Slite—Roma som Klintehamns järnvägar förklarat sig villiga att anordna gemensam förvaltning, ansett sig böra söka få till stånd en preliminär uppgörelse angående reglering av Slite—Roma järnvägs skuldförhållande till staten. Sannolikt syntes, att den uppgörelse, som i berörda hänseende komme att slutligt träffas, bleve i viss mån normerande även för en blivande reglering av Klintehamnsbolagets skulder till staten. Nämnden hade dock icke ansett lämpligt att ingå på någon prövning i sistberörda hänseende bland annat på grund av att tiden vore för långt framskriden, för att ärendet skulle kunna föras fram till 1927 års riksdag.

Vid Slite—Roma järnvägsaktiebolag hade ränteinbetalning å statslånet förekommit endast åren 1924 och 1925, under vilka på grund av ovanberörda beslut av statsmakterna år 1923 årligen inbetaltes 16,627 kronor 95 öre.

Förutsättningarna för en för staten relativt förmånlig reglering av bolagets skuld till staten vore numera sämre än för helt få år sedan. Driftöverskottet för år 1925 utgjorde endast 3,998 kronor, varvid ingen avsättning till förnyelsefond förekommit. Viss höjning av driftresultaten kunde visserligen åstadkommas vid järnvägens sammanslagning med annan järnväg och genom tågförbindelsernas förbättrande, men denna höjning uppvägs ungefär av motsvarande förhållanden, såsom att nytt kapital måste investeras i järnvägsföretaget till genomförande av tågförbättringarna, att vissa tidigare inkomster komme att bortfalla, att taxorna i vissa fall behöfve reduceras och att slutligen avsättningar till förnyelsefond måste göras, om järnvägen i längden skulle kunna hållas i trafikdugligt skick.

Med hänsyn till anförda och även andra förhållanden, såsom de låga löner, vilka utginge till personalen, hade nämnden kommit till den uppfattningen, att det kapital, som järnvägen tills vidare kunde förränta, om möjliga besparingsåtgärder konsekvent genomfördes, vore obetydligt och i varje fall icke skäligen kunde upptagas till högre belopp än 150,000 kronor. Statens fordran syntes emellertid icke böra nedskrivas till lägre belopp än järnvägens av nämnden uppskattade realisationsvärde, 200,000 kronor. För skillnaden, 50,000 kronor, skulle skyldighet att erlägga ränta och amortering inträda efter fullmäktiges i riksgäldskontoret beprövande, dock i varje fall icke förrän efter 10 år med hänsyn till att ett efter järnvägens förhållanden avsevärt kapital behöfve länevägen anskaffas för materielens iståndsättande och genomförande av nödvändiga förbättringsarbeten.

Från bolagets sida hade lämnats erbjudande att, därest uppgörelse träffades enligt förestående huvudsakliga riktlinjer, den 1 juli 1927 kontant inbetala det kapital, 150,000 kronor, för vilket ränta och amortering omedelbart skulle fordras. Erbjudandet hade föranletts därav, att det tekniskt sett stälde sig enklare att från olika berörda kommuner m. fl. erhålla en mot den erbjudna kontanta inbetalningen svarande nyteckning av preferensaktier än att erhålla garanti för annuiteter å motsvarande belopp och i erforderliga fall uttaga borgensbelopp från olika håll. Från statens sida funnes givetvis ingen anledning att avböja en kontant inbetalning. Förut-

sättningen från bolagets sida för berörda anordning vore emellertid, att bolaget tillförsäkrades rätt att lämna utdelning med intill 5 procent på nämnda preferensaktier, även om ränta å det kvarstående statslånet å 50,000 kronor icke debiterades eller, om debiterad, icke erlades. Även detta torde böra medgivas, då, i händelse ovannämnda 150,000 kronor ej skulle kontant inbetalas utan förräntas och återbetalas medelst annuiteter å 5 procent, förräntning och amortering å återstående 50,000 kronor skulle erhållas först i den mån bolaget, efter inbetalande av berörda annuiteter å 5 procent, vore i stånd därtill.

Slutligen hade av bolaget yrkats, att dess behov att kunna lånevägen anskaffa visst erforderligt kapital skulle tillgodoses på det sättet, att bolaget ägde att som säkerhet för ett lån få disponera över en första inteckning å 50,000 kronor i järnvägen. Som säkerhet för statens kvarstående fordran å 50,000 kronor skulle då lämnas en inteckning närmast härefter. Möjligen kunde principiella betänkligheter mot en sådan anordning anföras. Sakligt sett syntes den dock kunna väl godtagas, då säkerheten för statslånet komme att ligga inom järnvägens halva realisationsvärde och en dylik säkerhet måste anses fullt betryggande.

Nämnden, som genom skriftliga uttalanden från verkställande direktörerna i Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag förskaffat sig önskvärd garanti, *dels* att bolagen komme att för genomförande av härvid möjliga besparingar upprätta gemensam trafikförvaltning, och *dels* att den reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, som nämnden föresloge, komme, därest den godkändes av statsmakterna, att fullföljas av järnvägsbolaget, har föreslagit följande skuldreglering:

Staten medgiver, att bolagets skuld för dess lån från allmänna järnvägs-lånefonden må nedskrivas till 50,000 kronor under villkor att bolaget den 1 juli 1927 till riksgäldskontoret kontant inbetalar ett belopp av 150,000 kronor.

Som säkerhet för det kvarstående lånebeloppet skall bolaget lämna en inteckning i järnvägen å 50,000 kronor till förmånsrätten liggande närmast efter en inteckning å samma belopp, över vilken bolaget må äga att självt förfoga.

Berörda lån skall förräntas och återbetalas medelst annuiteter av 5 procent, varvid ränta beräknas efter 4½ procent. Å förfallen, ej likviderad fordran debiteras överränta med 5 procent.

Staten medgiver bolaget frihet från erläggande av annuitet å ifrågavarande lån under tio år, räknat från den 1 juli 1927, och skall ränta under sagda tid ej heller debiteras; ägande riksgäldsfullmäktige att från och med den 1 juli 1937 debitera ränta och påfordra erläggande av ovannämnda annuitet, om och i den mån fullmäktige efter företagen prövning finna bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande.

Staten medgiver, att utdelning med intill 5 procent årligen må äga rum å de preferensaktier till belopp av 150,000 kronor, som utgivas i och för ovannämnda kontanta inbetalning, och detta även om annuitet å det kvarstående lånet ur järnvägs-lånefonden icke debiteras, eller, om debiterad, icke erlægges. Utdelning å bolagets övriga aktier må ej äga rum under tid, då annuitet å statslånet icke debiteras.

För det kvarstående lånet ur järnvägs-lånefonden torde i övrigt i tillämpliga delar böra gälla de bestämmelser, som från och med år 1923 tillämpas vid utlämnade av lån från allmänna järnvägs-lånefonden.

För egen del anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret*:

Fullmäktige anslöte sig i alla delar till det av nämnden framställda förslaget. Möjligt vore emellertid, att svårigheter kunde uppstå för bolaget att redan till den 1 juli 1927 anskaffa det belopp, 150,000 kronor, som skulle erläggas kontant. Fullmäktige ville därför ifrågasätta, att om så bleve erforderligt, terminen för beloppets inbetalning framflyttades några månader, dock ej längre än till den 31 december 1927. — I likhet med vad tidigare föreslagits beträffande reglering av vissa andra järnvägsbolags skuld till staten syntes såsom villkor för den nu ifrågavarande uppgörelsen böra krävas, att bolaget medgäve sådan ändring av de för Slite—Roma järnväg gällande inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägen för en summa av 200,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Fullmäktige hava alltså förordat, att utredningsnämndens förslag med de av fullmäktige ifrågasatta jämkningar läggas till grund för framställning till riksdagen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt ifrågavarande förslag.

Av den på föranledande av statsmakterna verkställda utredningen framgår, att utsikt förefinnes för staten att återfå en del av det kapital, som i form av statslån nedlagts i Slite—Roma järnväg, därest samarbete med andra järnvägar anordnas och därigenom en mera ekonomisk drift av järnvägsrörelsen kan åvägbringas. Det hade visserligen varit önskvärt, om ifrågavarande järnväg kunnat förenas med en eller flera av de andra järnvägarna å Gotland till ett företag, enär därigenom de med en sammanslagning förbundna fördelarna kunnat vinnas i större utsträckning. Då emellertid en dylik sammanslagning icke varit möjlig att åvägbringa, läser det lämpliga under förhandenvarande omständigheter vara att förfara i enlighet med det av utredningsnämnden framlagda förslaget, som förutsätter en gemensam trafikförvaltning med Klintehamnsjärnvägarna. Ehuru detta förslag innebär, att en nedskrivning av statens kapital- och räntefordran hos bolaget till mindre än en fjärdedel av dess nuvarande belopp måste äga rum samt att av det ursprungligen utlånade kapitalet ett belopp av 139,000 kronor går förlorat, medför dock förslagets genomförande den obestridda fördelen, att staten omedelbart skulle återbekomma inemot hälften av statslånets ursprungliga kapitalbelopp. Under erinran om vad jag tidigare i annat sammanhang anfört angående olika sätt att ordna vissa andra järnvägsföretags skulder till staten och då någon för staten förmånligare utväg att företaga den nu nödvändiga regleringen av bolagets skuldförhållande näppeligen i nuvarande läge står att finna, får jag tillstyrka föreliggande förslag med de av fullmäktige i riksgäldskontoret ifrågasatta jämkningar och tillägg i de föreslagna villkoren. Jag vill dock därvid framhålla, att om än Klintehamnsbanorna icke för närvarande stå inför nödvändigheten att träda i likvidation, förslag till reglering av dessa järnvägars skulder till staten med det snaraste torde böra underställas statsmakternas prövning.

Departements-
chefen.

Vid bifall till vad sålunda förordats torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredningsnämnden och fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit stadga villkor för åtnjutande av det nya lånet å 50,000 kronor ävensom meddela bestämmelser rörande lånets förräntning och amortering m. m.

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

att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Slite—Roma järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 50,000 kronor, avskrivnas under de av mig i det föregående förordade villkor.

2:o).

Härefter torde jag få anmäla framställningar, avseende reglering av de skuldförhållanden till staten, som uppkommit genom statslån till anläggning av Borgholm—Böda och Södra Ölands järnvägar.

Kungl. Maj:t beviljade den 11 december 1903 och den 17 maj 1907 järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda respektive vissa angivna personer koncession å järnväg om 0,891 meters spårvidd från Borgholm till Böda respektive från Borgholm till Näsby, allt å Öland. För dessa koncessioner stadgades bland annat beträffande statsverkets rätt att inlösa järnvägarna villkor motsvarande förut omförmälda, för koncession å Slite—Roma järnväg i sådant hänseende föreskrivna villkor. Koncessionen å järnvägsanläggningen Borgholm—Näsby överläts sedermera jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande å Södra Ölands järnvägsaktiebolag.

Efter förslag av Kungl. Maj:t anvisade 1904 års riksdag såsom bidrag till anläggning av järnvägen Borgholm—Böda för år 1905 ett extra anslag av 175,000 kronor att utan återbetalningsskyldighet under vissa villkor utgå till järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda.

Den 21 december 1904 respektive den 5 juli 1907 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsförslag för järnvägsanläggningarna Borgholm—Böda och Borgholm—Näsby att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 838,000 respektive 1,903,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningarna lån ur allmänna järnväglånefonden av 419,000 respektive 951,500 kronor. För dessa lån stadgades villkor motsvarande ovan omförmälda för statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag föreskrivna villkor, dock med andra tider för anstånd med räntans erläggande och för kapitalavbetalnings påbörjande. Sålunda medgavs dylikt anstånd för högst tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik, och föreskrevs, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga tre år efter sistnämnda dag.

Av berörda statslån utbetaltes till järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda hela beloppet och till Södra Ölands järnvägsaktiebolag 950,500 kronor.

Sedermera beviljade Kungl. Maj:t den 11 maj 1923 järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda ett lån å 72,600 kronor ur handels- och sjöfartsfonden

mot borgen av de kommuner, som beröras av järnvägen. Detta belopp var avsett att användas för avbetalning av den skuld, vari bolaget alltsedan tiden för järnvägens byggande stått till bolagets styrelse, vars medlemmar på grund av den beräknade anläggningskostnadens överskridande nödgats träda emellan för att möjliggöra järnvägsanläggningens färdigställande.

Sistnämnda bolag, som aldrig kunnat erlägga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å 1904 års statslån, gjorde år 1924 framställning om avskrivning av det skuldbelopp, som uppkommit genom att räntor och överräntor å nämnda lån icke inbetalts.

I anledning av denna framställning, vilken tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret, föreslog Kungl. Maj:t i proposition, nr 107, 1925 års riksdag medgiva, att av statens fordran hos järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda på grund av ovan omförmälda lån å 419,000 kronor finge under vissa angivna villkor för varje år, räknat från och med år 1925, avskrivnas ett belopp av 30,000 kronor.

Denna proposition blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 185).

I skrivelse den 4 augusti 1926 har *järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda* meddelat, att järnvägens driftresultat under år 1925 icke möjliggjort den inbetalning av annuitet å statslånet å 419,000 kronor, som stadgats såsom villkor för avskrivning för nämnda år, och att det för de närmaste åren trots indragningar och ytterligare besparingar ej heller syntes bliva möjligt att fullgöra nämnda villkor, varför bolagets prekära ekonomiska läge vore oförändrat. För att förhindra bolagets trädande i likvidation hade under de tre senaste åren bolagsstyrelsens ledamöter medgivit avskrivning å sina fordringar hos bolaget, och då vid 1926 års bokslut återstående delar av dessa fordringar måste avskrivnas, bleve likvidation under år 1927 oundviklig. På grund härav har bolaget hemställt, att bolagets skuld på grund av berörda statslån måtte nedskrivnas till järnvägens realisationsvärde och att ränta finge erläggas å ett belopp, som med hänsyn till järnvägens beräknade driftresultat prövades skäligt.

Mot bolagets framställning har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förklarat sig intet hava att erinra.

Vidare har länsstyrelsen i Kalmar län med skrivelse den 12 januari 1927 överlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse av den 10 i samma månad, däruti *Södra Ölands järnvägsaktiebolag* hemställt, att bolagets skuldförhållande till staten måtte regleras på sätt och villkor, som en av fullmäktige i riksgäldskontoret tillsatt utredningsnämnd föreslagit i fråga om en dylik skuldreglering för såväl detta bolag som järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda.

Av *utredningsnämndens* berörda, den 28 november 1926 dagtecknade utredning, beträffande vilken må hänvisas till handlingarna i ärendet, skall här i korthet återgivas följande:

Efter en allmän översikt över ifrågavarande järnvägar och deras ekonomiska förhållanden lämnar nämnden följande upplysningar rörande järnvägsaktiebolagens skuldförhållanden. Järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda hade, förutom ovanberörda två lån av staten å 419,000 kronor och 72,600 kronor, två sparbankslån å tillhoppa 75,000 kronor och lån av bolagsstyrelsens med-

lemmar, varav kvarstode omkring 34,000 kronor. Södra Ölands järnvägsaktiebolag hade förutom statslånet ett banklån och ett lån från ett brandförsäkringsaktiebolag med nuvarande belopp av 80,000 respektive 14,400 kronor ävensom en del lån å löpande räkning.

De två bolagens driftöverskott, vilka framginge, innan räntor blivit debiterade, hade under olika femårsperioder från år 1911 uppgått till följande belopp:

	Borgholm— Böda järnväg kronor	Södra Ölands järnväg kronor
1911—1915	47,350	158,623
1916—1920	93,614	185,907
1921—1925	63,179	273,327
	Summa 204,143	617,857

Av dessa överskott hade vid Borgholm—Böda järnväg intet och vid Södra Ölands järnväg tillhopa endast 34,000 kronor blivit använda för likvidering av bolagens förfallande inbetalningar till riksgäldskontoret. I stället hade medlen disponerats dels för likvidering av andra skulder än statslånet och dels för nyanskaffningar och förbättringsarbeten. Särskilt vid Södra Ölands järnväg, där trafikens ökning ställt växande krav på bana och materiel, hade stora belopp disponerats för sistnämnda syften.

Vad beträffade järnvägarnas framtidsutsikter, så vore Borgholm—Böda järnvägs trafik stadd i sakta sjunkande, vilket förhållande finge tillskrivas automobilkonkurrensens inträde och tillväxt. Anlades hamn vid Byxelkrok, komme järnvägen att mista ytterligare trafik, och denna trafikminskning finge beräknas bli större, om ett järnvägsspår även framdroges till hamnen. I någon mån torde ersättning härför kunna erhållas, därest järnvägen anordnade samtrafik och härigenom möjliggjorde, dels att paket- och ilgodstransporter från och till fastlandet i större omfattning än nu verkställdes å järnvägen i stället för per post, och dels att mellersta och södra Öland kunde i ökad utsträckning hämta virke och ved från Böda. Någon höjning av tarifferna torde icke vara att räkna med; snarare torde man under automobilkonkurrensens tryck bli nödgad att sänka avgifterna, även om dessa icke kunde anses som höga. Under anförda förhållanden torde man i en framtiden avseende beräkning icke böra upptaga järnvägens inkomster till högre belopp än det för år 1925 uppnådda eller 156,000 kronor. I denna inkomst inginge en post av omkring 25,000 kronor för exportvirke, som torde bortfalla, om hamn jämte dit ledande spår anordnades vid Byxelkrok. Järnvägens driftkostnader syntes visserligen kunna minskas genom vissa personalinskränkningar, men å andra sidan krävde den fasta och rullande materielns ålder samlande av medel för dess grundliga reparation och successiva förnyelse, varjämte en förbättring av järnvägens pensionsförhållanden framstode som ett önskemål. På grund anförda förhållanden ansåge nämnden ej sannolikt, att järnvägens sammanlagda driftkostnader, inklusive avsättning till förnyelsefond, skulle kunna varaktigt nedbringas under de nuvarande. Under nu anförda förutsättningar hade nämnden icke ansett sig böra beräkna banans framtida genomsnittliga driftöverskott till mer än 8,500 kronor. — Vidkommande Södra Ölands järnväg syntes man beträffande såväl gods- som persontrafiken kunna räkna med 1925 års trafikomfattning. Däremot torde nämnda års bruttoinkomst, 481,700 kronor, med hänsyn till nödvändiga taxesänkningar böra minskas till 424,000 kronor. Driftkostnaderna syntes med vissa organisatoriska åtgärder i besparingssyfte kunna nedbringas från 423,700

kronor (år 1925) till 389,000 kronor, i vilket sistnämnda belopp dock vore inberäknad avsättning till förnyelsefond. Härigenom skulle ett överskott av 35,000 kronor uppkomma. Då man emellertid under åren 1928—1932 såsom följd av betodlingens inställande under år 1926 icke syntes kunna räkna med betodling i större utsträckning än å två tredjedelar av den år 1925 med betor besädda arealen, komme järnvägens beräknade inkomster under denna tid att försämrast, så att man icke torde böra räkna med större årligt överskott än 15,000 kronor.

Järnvägarnas sammanlagda framtida affärsvärde, om de sammansloges, och deras sammanlagda realisationsvärde beräknades av nämnden till 900,000 respektive 780,000 kronor.

För genomförande av önskvärda förbättringar å bana och rullande materiel m. m. beräknades för de båda järnvägarna erforderligt ett sammanlagt belopp av 157,000 kronor, vilket i huvudsak torde erhållas genom de förutsatta avsättningarna till förnyelsefond eller genom kortfristiga lån, vilka amorterades med sådana avsättningsmedel. I fråga om Borgholm—Böda järnväg torde emellertid kapitalbehovet icke kunna till fullo tillgodoses genom förnyelsefundsmedel, utan syntes därjämte ett belopp av 40,000 kronor behöva anskaffas genom någon extraordinär åtgärd.

En sammanslagning av de två järnvägarna till en enhet borde i längden medföra viss besparing i järnvägarnas sammanlagda drift- och underhållskostnader, och den borde vidare leda till att Öland och särskilt dess norra del erhöles bättre järnvägsförhållanden än som kunde bliva möjligt, därest Borgholm—Böda järnväg bibehölls som särskilt företag. Nämnden hade kommit till den bestämda uppfattningen, att en sammanslagning av järnvägarna borde genomföras och att staten, med hänsyn till det intresse den såsom långivare hade att järnvägarna lämnade bästa möjliga ekonomiska resultat, borde medverka till att en sådan sammanslagning komme till stånd snarast möjligt.

För att ett nytt, Ölands båda järnvägar omfattande bolag skulle kunna för framtiden såväl upprätthålla järnvägsdriften på ett tillfredsställande sätt som ock erlagga förfallande annuiteter erfordrades, att järnvägarnas skulder nedskreves till ett belopp, som åtminstone ej mera avsevärt överstege vad järnvägsrörelsen kunde förränta. Det vore härvid två i viss mån samhörande frågor, som först borde upptagas till prövning, den ena, i vilken mån staten, som innehavare av prioriterad fordran, liggande högt över järnvägarnas sammanlagda affärsvärde, kunde medgiva, att andra skulder än till järnvägslånefonden överfördes till ett rekonstruerat bolag, och den andra, till vilket sammanlagt belopp statens till järnvägslånefonden hänförliga fordringar skäligen borde nedskrivast.

Någon avskrivning av Södra Ölands järnvägsaktiebolags skulder till enskilda ansåge nämnden sig icke böra ifrågasätta, då något likvidationstvång icke föreläge för nämnda bolag och då berörda skulder hittills tillätits förräntas och amorteras före statslånet. Däremot synes det icke rimligt, att Borgholm—Böda järnvägsaktiebolags andra skulder än till järnvägslånefonden helt överfördes till det nya bolaget. Nödgades järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda gå i likvidation, så måste de kommuner och styrelseledamöter, som iklätt sig borgen för berörda lån, inbetala desamma i deras helhet. Järnvägens avkastning vore vidare så liten, att den vid förräntning av berörda lån icke skulle lämna något övrigt för förräntning av det prioriterade statslånet. Och slutligen torde det bättre situerade Södra Ölands järnvägsaktiebolag knappast kunna medgiva, att till ett rekonstruerat bolag överfördes större skuldbelopp av ifrågavarande slag från Borgholm—Böda järnväg än från Södra Ölands järnväg.

Med hänsyn till nämnda förhållanden ansåge nämnden det innebära en betydande eftergift från såväl statens som Södra Ölands järnvägsaktiebolags sida, om järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda medgäves att till ett rekonstruerat bolag av andra skulder än dem till järnvägslånefonden överföra ungefär samma belopp som Södra Ölands järnvägs motsvarande skulder vid 1927 års slut. Vilka av förefintliga skulder härvid skulle överföras till det nya bolaget, vore givetvis bolagets sak att avgöra. Därest från statens sida medgäves, att ifrågavarande skulder reglerades på sätt nämnden här nedan komme att föreslå och av bolagens styrelser redan i princip godkänts, skulle ett rekonstruerat bolag övertaga andra skulder än till järnvägslånefonden till ett belopp, som, bedömt efter de sannolikt blivande förhållandena, skulle utgöra omkring 190,000 kronor.

Med hänsyn dels härtill och dels till att nya lån torde bli behöfliga för anskaffande av medel till amorteringar, rörelsekapital och förbättringsarbeten ansåge nämnden skäligt, att järnvägsföretagens skulder till järnvägslånefonden nedskreves till ett belopp av 800,000 kronor. Det rekonstruerade bolagets totala skuldbörda skulle då närma sig en miljon kronor.

Av det nedskrivna beloppet, 800,000 kronor, torde emellertid icke böra krävas förräntning och amortering å större del än järnvägsrörelsen under olika tider beräknades kunna avkasta. Sålunda torde denna del under de fem första åren 1928—1932 kunna bestämmas till 400,000 kronor, varvid dock frihet från gäldande av annuitet borde erhållas under de två första åren för att bereda det nya bolaget möjlighet att bestrida ovan omnämnda, för iståndsättande av Borgholm—Böda järnväg erforderliga kostnad av 40,000 kronor. Efter de första fem åren borde, såvitt nu kunde förutses, annuitet kunna utgå å mer än 400,000 kronor, och syntes lämpligen böra ankomma på riksgäldsfullmäktige att bestämma annuitetens storlek för fem år i sänder. Då någon annan säkerhet för det nedskrivna lånets förräntning och amortering på nu föreslaget sätt än första in-teckning i järnvägsanläggningen icke stode att erhålla, syntes kunna förväntas, att annuiteten å berörda statslån utginge före förräntning och amortering av andra lån, och borde vissa åtgärder vidtagas, för att så skulle bli fallet.

Under hänvisning till att styrelserna för Södra Ölands järnvägsaktiebolag och järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda biträtt en uppgörelse enligt ovanstående riktlinjer och förklarar sig beredda att för vederbörande bolagsstämmor föreslå en sammanslagning av Ölands två järnvägsbolag till ett bolag, benämnt Ölands järnvägsaktiebolag, har nämnden föreslagit följande reglering av det nya bolagets skulder till staten:

Staten medgiver, att ett nybildat bolag, Ölands järnvägsaktiebolag, från och med år 1928 övertager betalningsskyldigheten för de från järnvägslånefonden samt handels- och sjöfartsfonden till järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda och Södra Ölands järnvägsaktiebolag lämnade lånen och att de ur järnvägslånefonden beviljade lånen i samband härmed nedskrivs till ett belopp av 800,000 kronor.

Lånevillkoren för det reglerade lånet från järnvägslånefonden avfattas i tillämpliga delar i enlighet med de bestämmelser, som numera gälla, då lån lämnas ur fonden.

Annuitet å det nedskrivna statslånet erlägges med 5 procent. Ränta beräknas efter 4,5 procent. Å förfallen, ej likviderad fordran debiteras överränta med 5 procent.

Staten medgiver, *dels* att annuitet icke debiteras för åren 1928—1929, och *dels* att tills vidare och under minst följande tre år annuitet debiteras å

endast 400,000 kronor, ägande riksgäldsfullmäktige att efter sagda tre års förlopp påfordra erläggande av annuitet å ytterligare så stor del av statens fordran, som med hänsyn till resultatet av bolagets rörelse synes framdeles kunna förräntas och amorteras, och att efter förloppet av ytterligare fem år samt vidare framgent för minst fem år i sänder ytterligare öka annuiteten, till dess sådan utgår för hela det belopp, till vilket statens fordran nedskrivits.

Länsstyrelsen i Kalmar län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava tillstyrkt det sålunda framlagda förslaget, länsstyrelsen dock under uttalande, att, då för iståndsättande av Borgholm—Böda järnväg torde komma att erfordras minst dubbelt så stort kapital som det av utredningsnämnden angivna, 40,000 kronor, det syntes önskvärt, att den ifrågasatta friheten från gäldande av annuitet å det nedskrivna statslånet erhöles under de tre första åren.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i avgivet utlåtande anfört bland annat följande:

Under förutsättning att någon inbetalning å Södra Ölands och Borgholm—Böda järnvägars statslån ej verkställdes under år 1927, komme skulden för dessa lån att den 31 december 1927 uppgå till följande belopp:

	Icke förfallen skuld		Förfallen skuld		Summa	
	Kr.		Kr.		Kr.	
<i>Södra Ölands järnväg:</i>						
Kapital	877 007	19	73 492	81	950 500	—
Ränta	22 911	81	656 152	19	679 064	—
Överränta	—	—	250 597	90	250 597	90
Anståndsrenta	126 763	59	—	—	126 763	59
Summa	1 026 682	59	980 242	90	2 006 925	49
<i>Borgholm—Böda järnväg:</i>						
Kapital	371 402	97	47 597	03	419 000	—
Ränta	16 666	71	321 786	31	338 453	02
Överränta	—	—	172 230	96	172 230	96
Anståndsrenta	49 806	83	—	—	49 806	83
Summa	437 876	51	541 614	30	979 490	81

Vid 1928 års början, då den ifrågasatta regleringen skulle äga rum, komme båda bolagens skuld till riksgäldskontoret att sammanlagt utgöra 2,986,416 kronor 30 öre. Sedan det kvarstående skuldbeloppet 800,000 kronor avräknats därifrån, återstode en summa av 2,186,416 kronor 30 öre att avskriva. Detta innebure, att 42 % av de ursprungliga lånebeloppen samt därutöver alla upplupna räntor skulle helt och hållet gå förlorade; om man beräknade förlusten i förhållande till hela fordringsbeloppet i kapital och räntor, komme densamma att stiga till ej mindre än 73 %. — Härvid vore emellertid att märka, att järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda under tiden efter statslånets lyftning icke verkställt någon som helst inbetalning å detsamma. I avräkning å skulden för Södra Ölands järnvägsaktiebolags lån hade visserligen några smärre likvider blivit verkställda under åren 1923—1925, men dessa uppginge sammanlagt endast till 34,000 kronor, ett i jämförelse med lånets storlek synnerligen ringa belopp. Efter skuldregleringens genomförande skulle staten däremot för varje år erhålla ett minimibelopp av 20,000 kronor, något som i jäm-

förelse med förhållandena under den gångna tiden finge anses innebära en avsevärd förbättring. På grund härav och med hänsyn till de upplysningar, utredningsmännen lämnat angående det ekonomiska resultatet av trafiken å de båda järnvägarna, behovet av förbättringar å Borgholm—Böda järnväg m. m., ansåge fullmäktige, att en för staten förmånligare uppgörelse svårigen kunde ernås. I följd härav ville fullmäktige för sin del uttala sig för att förslaget lades till grund för ordnandet av bolagens mellanhavande med staten.

Fullmäktige hade även granskat det framlagda förslagets detaljbestämmelser och därvid funnit dessa vara lämpliga och väl motiverade. Några erinringar av mindre betydelse ville fullmäktige dock framställa.

Under förutsättning att den årliga annuiteten å det efter regleringen återstående skuldbeloppet genom särskilt beslut av fullmäktige bestämdes att utgå med högre belopp än 20,000 kronor, men det senare skulle visa sig, att trafiköverskottet å järnvägarna till följd av nedgående konjunktureller eller av annan orsak ej medgäve erläggande av hela det förhöjda annuitetsbeloppet, borde fullmäktige erhålla bemyndigande att i mån av behov nedsätta sagda annuitet, dock att gäldenären allt fortfarande, intill dess förberörda 800,000 kronor blivit slutbetalda, hade att för varje år erlägga minst 20,000 kronor. — Härjämte torde de av nämnden föreslagna villkoren böra fullständigas med en föreskrift, att, därest det nybildade bolaget försattes i konkurs eller ock trädde i likvidation, den del av ifrågavarande nya lån å 800,000 kronor, som då återstode ogulden, skulle anses vara genast förfallen till betalning. Samma stadgande borde ock meddelas för det fall, att båda järnvägarna eller endera av dem försålles exekutivt.

I likhet med vad av fullmäktige nyligen föreslagits beträffande Mjölby—Hästholmens järnväg syntes såsom villkor för den nu ifrågavarande uppgörelsen böra krävas, att Ölands järnvägsaktiebolag medgäve sådan ändring av de för ifrågavarande två bandelar gällande inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägarna för en summa av 800,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunde komma att bindas i deras fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Vad slutligen anginge den av länsstyrelsen i Kalmar län ifrågasatta friheten från erläggande av annuitet å det nedskrivna statslånet under tre år i stället för, såsom nämnden föreslagit, allenast två år, ville fullmäktige, vilka givetvis ej utan närmare utredning vore i tillfälle att yttra sig rörande behovet av eller kostnaden för förenämnda förbättringsarbeten å Borgholm—Böda järnväg, framhålla, att desamma säkerligen ej behöfve företagas på en gång utan lämpligen kunde fördelas på en följd av år, varigenom kostnaderna bleve mindre betungande. Då det emellertid vore av vikt, att det nya bolagets ekonomi från början byggdes på en i möjligaste mån solid grund, ville fullmäktige emellertid ej bestämt avstyrka det av länsstyrelsen väckta förslaget.

Departements-
chefen.

Såsom skäl för statsmakternas beslut år 1925 om reglering av järnvägsaktiebolaget Borgholm—Bödäs skuld till staten anfördes huvudsakligen, att då bolaget redan samma år kunde bliva nödsakat att träda i likvidation, en följd härav sannolikt skulle bliva, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens avskilda läge från statsbanenätet om möjligt syntes böra undvikas.

Av vad sedermera förekommit framgår, att bolaget, därest ej en reglering av dess skuldförhållande till staten äger rum, måste träda i likvidation. För

undvikande av en dylik åtgärd tala emellertid enligt min mening alltjämt samma skäl, som år 1925 åberopades. Då det torde vara otänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, gäller det närmast att söka finna en sådan form för regleringen av bolagets skuldförhållande till staten, att förlusten för statsverket blir så begränsad som möjligt. I sådant hänseende har nu efter en ingående utredning framlagts ett förslag, enligt vilket ifrågavarande bana skulle sammanslås med den andra järnvägen på Öland, Södra Ölands järnväg — vars skuldförhållande till staten jämväl synes vara i behov av reglering — till ett företag, benämnt Ölands järnvägsaktiebolag, och skulle detta bolag övertaga de nuvarande järnvägsbolagens skulder till staten och skulderna till järnvägslånefonden samtidigt nedskrivnas till ett belopp, vars förräntning och amortering låge inom ramen för järnvägarnas förmåga. Detta belopp har i förslaget uppskattats till 800,000 kronor. Vid bedömande av skäligheten av en så betydande nedsättning av statens fordringar torde böra erinras, att under den tid av omkring 20 år, varunder ifrågavarande banor trafikerats, för Borgholm—Böda järnväg ingen inbetalning till järnvägslånefonden ägt rum och för Södra Ölands järnväg endast ett belopp av 34,000 kronor, avseende överräntor, inlevererats. Vidare må beaktas, att konkurrensen med motorfordons-trafiken nödvändiggör dels jämförelsevis kostsamma förbättringar av järnvägstrafiken och dels sänkningar av taxorna, vadan järnvägarnas ekonomiska förutsättningar nu äro sämre än för helt få år sedan. Uppmärksammas bör ock, att förhållandena vid Borgholm—Böda järnväg icke äro tillfredsställande, i det att järnvägsanläggningen behöver istandsättas och personalens pensionsförhållanden böra ordnas på ett mera tillfredsställande sätt än nu är fallet. Slutligen må ej heller förbises, att därest statens fordringar bibehölles till större belopp än som nu kan antagas kunna förräntas av det sammanslagna järnvägsföretaget, detta lätt skulle hava till följd, att intresset att genom en rationell skötsel av företaget söka uppnå ett gott ekonomiskt resultat slappades och sålunda statens utsikter att återfå sina fordringar minskades. Om alltså den ifrågasatta skuldregleringen innebär stora eftergifter från statens sida, så synes dock därmed vinnas, att det nya bolaget erhåller en solid ställning samt att därigenom möjlighet vinnes att för framtiden erhålla någon förräntning och amortering av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet. Ur allmän synpunkt måste det även betraktas såsom en fördel, att skuldregleringen möjliggör en sammanslagning av de båda hittillsvarande järnvägsföretagen, vilken jämte planerade taxenedsättningar kan förväntas medföra en väsentlig ökning av trafiken och en betydande lättnad för Ölands näringsliv.

Då sålunda genom föreliggande förslag såväl statens som det allmännas intressen synas bliva tillgodosedda i den omfattning, som under nuvarande förhållanden är möjlig och skälig, anser jag mig kunna förorda, att ifrågavarande järnvägars mellanhavanden med staten ordnas i enlighet med sagda förslag. Vad beträffar villkoren för den förordade skuldregleringen, har ifrågasatts, att frihet från erläggande av annuitet å det nedskrivna statslånet

skulle beviljas under de tre första åren efter regleringens genomförande. Med hänsyn emellertid till de avsevärda uppoffringar, staten enligt förslaget nödgas göra, kan jag ej tillstyrka, att dylik frihet medgives för längre tid än utredningsnämnden föreslagit eller två år. I övrigt torde för skuldregleringen ävensom det nya lånets förräntning och återbetalning lämpligen böra föreskrivas villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredningsnämnden föreslagit med de av fullmäktige i riksgäldskontoret angivna ändringar. Härförutom synes böra stadgas, att annuiteterna å berörda nya statslån skola erläggas före de belopp, som erfordras för förräntning och amortering av övriga fasta lån.

Såsom av det föregående framgår, förutsätter den av mig förordade skuldregleringen, att de nuvarande två järnvägsbolagen sammanslås till ett nytt bolag, förslagsvis benämnt Ölands järnvägsaktiebolag. Enligt vad jag inhämtat, hava de nuvarande järnvägsbolagen ännu icke fattat ståndpunkt till den ifrågasatta sammanslagningen. Därest omförmälda förslag till skuldreglering vinner riksdagens bifall, torde därför, innan Kungl. Maj:t i anledning därav meddelar slutligt beslut i ämnet, det ankomma på Kungl. Maj:t att, efter det sammanslagningen godkänts av järnvägsbolagen, fastställa ordning för det nya bolaget ävensom meddela beslut angående överlåtelse av koncessionerna å sagda bolag m. m.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens den 31 december 1927 beräknade kapital- och räntefordringar på grund av de järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda och Södra Ölands järnvägsaktiebolag beviljade statslån å 419,000 kronor respektive 950,500 kronor må till de delar, berörda fordringar tillhopa överstiga 800,000 kronor, avskrivnas under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till vad departementschefen under punkterna 1:o) och 2:o) hemställt, vari statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.