

## Nr 157.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån till Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 25 februari 1929.*

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Th. Borell.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1929.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Den 31 december 1896 beviljade Kungl. Maj:t Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag koncession å järnväg av 0.891 meters spårvidd från Klintehamn till Roma station å Gotlands järnvägsaktiebolags järnväg. Vidare beviljade Kungl. Maj:t den 30 maj 1913 vissa personer koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Klintehamns station å Klintehamn Roma järnväg till Haxarve.

*Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 127 häft. (Nr 157.) 498 29 1*

Den 23 april 1897 respektive den 27 juli 1917 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkningar för järnvägsanläggningarna Klintehamn—Roma och Klintehamn—Haxarve att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökta statslån, sluta å 430,000 kronor respektive 720,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningarna lån ur allmänna järnvägslånefonden å 214,000 kronor respektive 360,000 kronor. För dessa lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgäldande beräknades till fem respektive fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv respektive fem 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 i sin helhet 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. Kapitalavbetalning skulle vidtaga den 1 maj 1902 respektive den 1 augusti 1923 (sistnämnda tidsbestämmeelse sedermera ändrad till den 1 juni 1927) och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen 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 respektive fem och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningarna Klintehamn—Roma respektive Klintehamn—Haxarve 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 vederbörande järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Av de beviljade lånen utbetaltes under åren 1897—1900 till Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag 213,250 kronor och under åren 1923 och 1924 till Sydvästra Gotlands järnvägsaktiebolag, å vilket koncessionen å järnvägsanläggningen Klintehamn—Haxarve jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 17 januari 1919 överlätits, hela beloppet, 360,000 kronor.

Sedan Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag inköpt järnvägen Klintehamn—(Haxarve)Hablingbo, har Kungl. Maj:t den 30 april 1926 medgivit, att koncessionen å berörda järnväg finge av Sydvästra Gotlands järnvägsaktiebolag överlätas på Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag. Därefter har denna överlåtelse den 1 januari 1927 ägt rum samt sistnämnda bolag i januari 1928 övertagit betalningsskyldigheten för det för anläggning av järnvägen beviljade statslånet å 360,000 kronor.

Å lånet för Klintehamn—Roma järnväg hava under åren 1902—1925 till riksgäldskontoret inbetalts tillhopa 101,893 kronor 1 öre, varemot någon inbetalning å det för järnvägen Klintehamn—Hablingbo beviljade statslånet hittills icke ägt rum. Skulden för lånen har i följd härav år efter år ökats

genom debiterade oguldna räntor och uppgick den 31 december 1928 till 985,344 kronor 57 öre, varav 404,361 kronor 54 öre voro förfallna till betalning.

I en till Kungl. Maj:t ställd, av fullmäktige i riksgäldskontoret med skrift den 14 februari 1929 överlämnad skrift har *Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag* hemställt, att bolagets skuldförhållande till staten måtte regleras i enlighet med ett förslag, som av fullmäktige i riksgäldskontoret tillsatta utredningsmän den 3 oktober 1928 avgivit.

Av *utredningsmännens* berörda utredning, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, må här återgivas följande:

I enlighet med vad som förutsatts vid den av statsmakterna år 1927 medgivna regleringen av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten hade samförvaltning numera anordnats mellan nämnda bolags järnväg Slite—Roma och Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags järnvägar Klintehamn—Roma och Klintehamn—Hablingbo. Den härom träffade överenskommelsen hade trätt i tillämpning den 1 januari 1928. Genom nämnda samförvaltning hade båda bolagen kunnat göra vissa beparingar. Då bolagens järnvägar i övrigt förvaltats efter synnerligen enkla grunder, kunde mera avsevärda ytterligare besparingar ernås endast efter nedläggande av kapital för vissa moderniseringar och förbättringar av bana och rullande materiel.

Med hänsyn därtill att såväl vederbörande departementschef som riksdagen vid behandling av frågan om reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten uttalat som önskvärt, att en fullständig sammanslagning av Slite—Roma och andra järnvägsbolag på Gotland kunnat åstadkommas, hade utredningsmännen emellertid ansett sig böra nu undersöka, hur den ingångna trafiköverenskommelsen verkade och huruvida till äventyrs väsentliga ytterligare besparingar skulle kunna vinnas genom ifrågavarande bolags sammansmältning till ett. Utan gensaga från något håll hade härvid av medlemmar av trafikförvaltningen uttalats, att samförvaltningen utvecklades på ett tillfredsställande sätt. Några mera väsentliga fördelar ansåges icke kunna vinnas genom bolagens sammansmältning till ett, detta särskilt på grund därav, att Roma, föreningsstationen med Gotlands järnväg, vore båda banornas naturliga slutpunkt, vid vilken såväl tågrörelse som trafik förgrenade sig åt olika håll. Skulle framdeles ökat samarbete till exempel vid verkstadsfrågans lösande visa sig önskvärt, ansåges vidare sådant kunna uppnås även inom samförvaltningens ram. Vid anförda förhållande hade utredningsmännen kommit till den uppfattningen, att som villkor för en reglering av Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten icke skäligen borde uppställas fordran på bolagets sammanslagning med Slite—Roma järnvägsaktiebolag.

I bolagets balansräkning vid 1927 års slut vore upptagna bokförda tillgångar 1,381,016 kronor 39 öre och skulder 1,608,159 kronor 7 öre, varav statslånet (oberäknat anståndsrenta) 895,807 kronor 3 öre och aktiekapitalet 586,400 kronor. Den balanserade bristen, 227,142 kronor 68 öre, hade alltså ännu icke uppnått sådan storlek, att bolaget vore nödgat att inom den närmaste tiden träda i likvidation. Då emellertid bristen finge väntas komma att årligen ökas med ett belopp, nära svarande mot räntan å statslånet, syntes sannolikt, att sådan skyldighet skulle komma att inträda efter omkring 5 år, såvida bolagets skuldförhållanden icke dessförinnan reglerats. Möjligen skulle kunna ifrågasättas, huruvida icke med en reglering av skul-

derna borde anstå, till dess likvidationstvängets inträdande vore mera omedelbart förestående. Utredningsmännen hade emellertid kommit till den uppfattningen, att en omedelbar reglering medförde fördelar såväl för bo-laget som för fordringsägaren, staten, och därför borde snarast genomföras, såsom ock av fullmäktige i riksgäldskontoret förutsatts.

Vid prövning av frågan, till vilket belopp statens fordran skäligen borde nedskrivas, hade man att i främsta rummet utgå från tidigare ekonomiska resultat av järnvägens rörelse. Då emellertid järnvägen bestode av två, först den 1 januari 1927 sammanslagna järnvägar, torde för den föregående tiden resultaten böra angivas för vardera av ifrågavarande järnvägar, nämligen den äldre Klintehamn—Roma järnväg och den först den 1 juni 1924 för trafik öppnade Sydvästra Gotlands järnväg.

År och järnväg	Inkomster Kronor	Drift-kostnader Kronor	Driftöver-skott (+) eller drift-förlust (—) Kronor	Räntor (inklusive förfallen an- ståndsrenta) Kronor	Förlust Kronor
<i>År 1925.</i>					
Klintehamn—Roma .....	122,239	107,302	+ 14,937	16,717	— 1,780
Sydvästra Gotlands .....	41,893	45,894	— 4,001	20,386	— 24,387
Summa	164,132	153,196	+ 10,936	37,103	— 26,167
<i>År 1926.</i>					
Klintehamn—Roma .....	86,892	97,554	— 10,662	17,502	— 28,164
Sydvästra Gotlands .....	37,122	44,638	— 7,516	21,621	— 29,137
Summa	124,014	142,192	— 18,178	39,123	— 57,301
<i>År 1927.</i>					
Klintehamn—Roma—Hablingbo ...	140,666	162,958	— 22,292	39,239	— 61,531

Sammanställningen gäve vid handen, att järnvägens ekonomiska resultat under senare år varit synnerligen svaga. Både år 1926 och 1927 hade lämnat rena driftförluster av relativt betydande storlek. Att så blivit fallet berodde på orsaker av dels varaktig, dels mera tillfällig natur. Till de förra vore att i huvudsak hänföra, dels att Sydvästra Gotlands järnväg genomlöpte ett i storlek starkt begränsat och föga inkomstgivande trafikområde och dels att automobiltrafikens utveckling medfört trafikminskning å järnvägen och även framtvingit låga taxor för bibehållande åtminstone av större delen av den trafik, som utan automobiltrafikens tillkomst varit att räkna på. Som tillfälliga orsaker framstode sockerbetsodlingens starka reducering under år 1926, vilken inverkat även på 1927 års trafik, ävensom att man under år 1927 nödgats verkställa vissa större reparationsarbeten, vilkas kostnad på grund av bristen på förnyelsefondsmedel påförts de löpande utgifterna.

För de sex månader av år 1928, vilkas driftresultat för närvarande vore kända, vore emellertid det ekonomiska resultatet förbättrat, och man syntes med ledning av detsamma kunna vara berättigad sluta till att i stället för tidigare driftförlust ett om ock obetydligt driftöverskott skulle uppkomma.

Även om förbättringen skulle fortgå under följande år, vore emellertid förhållandena sådana, att några verkliga driftöverskott av nämnvärd storlek svårigen kunde förväntas under lång tid framåt. Det vore nämligen att märka, att inga avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond blivit

gjorda under senare år och att det i längden vore nödvändigt att disponera överskottsmedel till avsevärda belopp för sådana ändamål. För personalens pensionering vore icke heller sorjt. Debiteras driftkontot för sådana slag av utgifter, vore tillsvidare intet överskott att förvänta till förrentning av bolagets skuldbörda.

Av det anförda torde få anses framgå, att järnvägen saknade affärsvärde. Dess betydelse lågo däri, att järnvägen kunde befordra resande och gods mot lägre avgifter än något annat kommunikationsmedel, och särskilt däri, att den genom sin möjlighet till billig befordring av massgods vore ägnad att upprätthålla och befordra trafikområdets betodling och näringsliv i övrigt. Till belysning av järnvägens betydelse särskilt för trafikområdets jordbrukare och sockerproduktionen på Gotland kunde anföras följande uppgifter över tecknad betareal längs sträckorna Klintehamn—Roma och Klintehamn—Habblingbo åren 1925, 1927 och 1928.

Å r	Klintehamn— Roma	Klintehamn— Habblingbo	Summa
1925.....	170	161	331
1927 <sup>1)</sup> .....	183	129	312
1928.....	203	143	346

Då således järnvägen saknade affärsvärde, torde, på sätt i liknande fall förfarits, bolagets skuld till staten böra regleras med hänsyn i främsta rummet till det värde, som järnvägen med tillbehör kunde anses äga, därest driften nedlades och realtillgångarna realiserades. Detta järnvägens sakvärde hade i förenämnda utredning rörande reglering av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten angivits till 213,800 kronor, vilket lämpligen kunde avrundas till 215,000 kronor.

För att en järnväg med den ifrågavarandes längd och trafikförhållanden skulle kunna varaktigt hållas i trafikdugligt skick, erfordrades årlig avsättning av medel härfor, lämpligen till en förnyelsefond, med minst cirka 14,000 kronor. Härtill komme, att för närvarande föreläge ett på grund av de svaga affärsresultaten under senare år och omöjligheten att under dem reservera medel för berörda ändamål uppsamlat behov av medel för att sätta järnvägen i tidsenligt skick. Sålunda krävdes förstärkning av överbyggnaden å särskilt bandelen Klintehamn—Roma i syfte att möjliggöra sådan större tåghastighet, som fordrades för att kunna med framgång tävla med automobiltrafiken. Även om denna förstärkning begränsades till nödig ballastning, höglyftning och slipersutbyte, krävdes dock härfor enligt beräkning en kostnad av 28,500 kronor. För extraordinärt istandsättande och modernisering av den rullande materielen fordrades 25,000 kronor. Ett belopp av 16,000 kronor erfordrades för infriande av ett av bolagets tidigare styrelse mot järnvägsbolagets borgen taget lån, som använts för inköp av en personboggivagn, vilken för järnvägen vore oundgänglig. Ett ved- och virkesskul behövde uppföras. Även om man fränsåge det behov, som, enligt vad tidigare utredning givit vid handen, föreläge av en modernare och bättre verkstad än den järnvägen ägde, och övriga föreliggande behov, så funnes alltså ett samlat kapitalbehov av minst 70,000 kronor, för att järnvägen skulle kunna sättas i erforderligt skick.

Med hänsyn till anförda förhållande syntes skäligt, att bolaget, även därest järnvägens skuld nedskreves till ett belopp av 215,000 kronor, bevil-

<sup>1)</sup> Odlingen något reducerad som följd av förhållandena under år 1926, då betodlingen å flertalet gårdar var nedlagd.

jades frihet från erläggande av ränta och amortering under en avsevärd tid framåt. Skulle sådan räntefrihet icke medgivas, kunde med säkerhet förutses, att bolaget tills vidare icke av egna medel skulle vara mäktigt att bestrida förfallande annuiteter. Bolagets skuldbörda skulle härvid komma att ånyo ökas och bringas upp till belopp, vilka icke heller i framtiden skulle kunna förräntas och amorteras, såvida nämligen icke för järnvägens fortbestånd intresserade kommuner och större trafikanter inträdde som garantier för länesskuldens amortering. Enligt vad utredningsmännen funnit styrkt såväl av muntliga uttalanden av representanter från olika berörda kommuner som av införskaffade uppgifter rörande sagda kommuners ekonomiska förhållanden kunde emellertid icke skäligen begäras och icke heller förväntas, att dylik garanti lämnades, därest den skulle avse fullgörande av omedelbart förfallande annuiteter å låt vara ett nedskrivet skuldbelopp. Däremot syntes som villkor för skuldens nedskrivning kunna skäligen fordras, att garanti ställdes för framtida förräntning och amortering av åtminstone större delen av den efter nedskrivning resterande skulden, därest frihet från erläggande av annuiteter beviljades för så pass lång tid, att man kunde hysa förhoppning, att under den lämnade tidsfristen dels järnvägen skulle kunna med hjälp av erhållna överskottsmedel försättas i tidsenligt skick och dels kommunerna längs banan hunnit vinna nödig lättnad i deras nuvarande skattetryck.

Av införskaffade uppgifter rörande de kommuner, som innehade aktier i järnvägsaktiebolaget, framginge, att ifrågavarande kommuner i regel vore små och att det kommunala skattetrycket jämväl i regel vore starkt. Det vore emellertid i allmänhet något lägre vid de kommuner, som låge utmed linjen Klintehamn—Roma, nämligen Klinte, Sanda, Mästerby, Hogrån, Atlingbo och Vall, än vid de söder om Klintehamn belägna kommunerna Fröjel, Levede, Eksta, Sproge, Silte och Hablingbo. Dessa senare hade ock att utöver dem, vilka debiterades som kommunalskatt, bära andra ekonomiska bördor, väsentligen uppkomna som följd av den stora utdikningen av Mästermyr. Inalles angäves dessa extra bördor för de södra kommunerna till ett belopp av 28,347 kronor per år under den närmare tiden. För de norra kommunerna angäves motsvarande extra, utanför kommunalskatten liggande utdebiteringar till 13,778 kronor per år.

Sammanställdes de lämnade uppgifterna för kommunerna norr (inklusive Klinte) och söder om Klintehamn, erhöles följande tablå:

	Kommuner utmed järnvägen Roma—Klintehamn—Hablingbo		
	Norr om Klintehamn (inkl. Klinte)	Söder om Klintehamn	Summa
Antal invånare .....	3,462	2,907	6,369
Antal bevilningskronor .....	8,692	4,562	13,254
Kommunalskatt per bevilningskrona (medeltal), kronor .....	9.17	13.79	10.96
Skulder, kronor .....	205,278	234,683	439,961
Häraf resterande för lån, som upptagits för teckning av aktier i:			
Klintehamn—Roma järnväg, kronor .....	63,206	—	63,206
Sydvästra Gotlands " " .....	63,342	210,168	273,510
Tecknat aktiebelopp i:			
Klintehamn—Roma järnväg, kronor .....	154,400	—	154,400
Sydvästra Gotlands " " .....	70,000	222,000	292,000

De lån, som av de norra kommunerna upptagits för teckning av aktier i järnvägen mellan Klintehamn och Roma, bleve år 1937 slutbetalade, medan åter de lån, vilka upptagits för tecknande av aktier i Sydvästra Gotlands järnväg, i allmänhet slutamorterades först år 1962 (i Fröjel år 1942 och i Klinte år 1952).

Med hänsyn till dels osannolikheten att järnvägen tills vidare skulle av egna inkomster kunna erlägga ränta och amortering å även ett obetydligt skuldkapital, dels föreliggande behov av medel för järnvägens försättande i mera trafikdugligt skick och dels det stora skattetrycket inom de kommuner, vilka kunde tänkas ingå som garantier för ett nedskrivet lån, samt det förhållandet, att detta skattetryck åtminstone i Klinte och kommunerna norr därom lättades i och med slutamorteringen år 1937 av de lån, vilka upptagits för tecknande av aktier i järnvägen mellan Klintehamn och Roma, syntes skäligt, att som villkor för nedskrivning av järnvägsbolagets skuld till staten ej krävdes garanti för lånets förräntning och amortering under de tio första åren, utan att frihet från erläggande av annuiteter beviljades under sagda tid.

I betraktande av såväl järnvägsaktiebolagets som ifrågavarande kommuners svaga ekonomiska ställning syntes ytterligare vissa lättnader kunna ifrågakomma i analogi med vad som medgivits vid den beslutade regleringen av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten.

Utredningsmännen hade sålunda funnit sig böra tillstyrka de från järnvägsaktiebolagets sida uttalade önskemålen, dels att garanti för låneannuiteternas fullgörande icke skulle behöva lämnas för större belopp än det, som vid regleringen av Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld skulle kontant inbetalas, eller 150,000 kronor, och dels att bolaget skulle äga att självt förfoga över en inteckning å 50,000 kronor, till förmånsrätten liggande före den inteckning, vilken skulle utgöra säkerhet för statens fordran. För sistnämnda medgivande föreläge till synes vägande skäl, i det att bolaget därigenom skulle bliva i stånd att upptaga enskilt lån till belopp av 50,000 kronor och härvid kunna återlämna de borgensförbindelser, som för bolagets lån dels sedan äldre tid funnes tecknade av styrelseledamöter, merendels förutvarande (den 1 juli 1928 utestående 19,115 kronor), och dels till ett belopp av 40,000 kronor nyligen tecknats av de kommuner, vilka tänktes skola vid skuldregleringens genomförande teckna borgen för statslånet.

Under hänvisning till det anförda hava utredningsmännen tillstyrkt en reglering av Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags skuld till staten enligt följande grunder:

Staten medgiver, att bolagets skuld till staten nedskrives till ett belopp av 215,000 kronor.

Som säkerhet härför skall *dels* bolaget lämna inteckning i järnvägen å motsvarande belopp, till förmånsrätten liggande närmast efter en inteckning å 50,000 kronor, över vilken bolaget må äga att självt förfoga, *och dels* ställas av riksgäldskontoret godkänd borgen för vederbörlig förräntning och amortering av ett skuldbelopp av 150,000 kronor.

Berörda lånebelopp å 215,000 kronor, som med hänsyn till olikheten i lånevillkor lämpligen uppdelas i två lån, ett å 150,000 och ett å 65,000 kronor, 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 båda lån under 10 år, räknat från den 1 juli 1929, och skall ränta under sagda tid ej heller debiteras; ägande riksgäldsfullmäktige att från och med

den 1 juli 1939 beträffande den del av skulden, för vars förräntning och amortering borgen ej lämnats, påfordra erläggande av ovannämnda annuitet, om och i den mån fullmäktige efter företagen prövning finna bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande. Utdelning å bolagets aktier må ej äga rum under tid, då annuitet å statslånet eller del därav icke debiteras.

I öfrigt torde för berörda lån böra gälla de bestämmelser, som från och med år 1923 tillämpas i fråga om lån från allmänna järnvägslånefonden.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i anledning av berörda utredning och förslag anfört följande:

Den av utredningsmännen ifrågasatta regleringen av Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags skuldförhållande skulle genomföras den 1 juli 1929. Under förutsättning, att någon inbetalning icke skedde före nämnda dag, komme skulden för de båda statslånen att då uppgå till nedanstående belopp:

	Icke förfallen skuld		Förfallen skuld		Summa	
	Kronor		Kronor		Kronor	
1. Lånet för järnvägen Klintehamn—Roma.						
Kapital	155,679	63	57,570	37	213,250	—
Ränta	1,148	14	199,148	35	200,296	49
Överränta	—	—	102,798	69	102,798	69
Anståndsrenta	18,036	17	—	—	18,036	17
Summa	174,863	94	359,517	41	534,381	35
2. Lånet för järnvägen Klintehamn—Hablingbo.						
Kapital	355,460	40	4,539	60	360,000	—
Ränta	1,431	72	71,780	40	73,212	12
Överränta	—	—	6,515	74	6,515	74
Anståndsrenta	31,600	—	—	—	31,600	—
Summa	388,492	12	82,835	74	471,327	86
Summa summarum	563,356	06	442,353	15	1,005,709	21

Bolagets skuld för båda lånen komme alltså under nyss angivna förutsättning att den 1 juli 1929 utgöra 1,005,709 kronor 21 öre. Av detta belopp skulle bolaget vara skyldigt att återgälda endast 215,000 kronor, under det att återstående 790,709 kronor 21 öre, varav emellertid 432,459 kronor 21 öre utgjorde upplupna räntor, skulle efterskänkas. Dessutom ifrågasattes, att bolaget skulle erhålla avsevärda lättnader i fråga om räntelikvid å och avbetalning av det efter regleringen kvarstående skuldbeloppet. Under de tio första åren skulle bolaget nämligen vara befriat från all betalningsskyldighet för det nedskrivna statslånet, och därefter skulle detta uppdelas på två särskilda lån å respektive 150,000 kronor och 65,000 kronor, av vilka endast det förra skulle ovillkorligen förräntas och återgäldas, medan åter bolagets betalningsskyldighet för det senare beloppet skulle bero på särskild prövning av fullmäktige.

Såsom villkor för skuldregleringen hade emellertid uppställts krav på att borgenssakerhet ställdes för inbetalning av annuiteterna å lånet nr 1 å 150,000 kronor. Järnvägsbolaget hade med anledning härav hänvänt sig dels till Svenska Sockerfabriksaktiebolaget, dels ock till tolv landskommuner på Gotland med anhållan om tecknande av den borgen, som sålunda ifrågasatts.



Såväl nämnda bolag som de tillfrågade kommunerna hade förklarat sig villiga att teckna ifragavarande borgen med belopp, som här nedan angåves:

	Kronor
Svenska Sockerfabriksaktiebolaget	50,000
Hablingbo kommun	10,000
Silte	2,000
Sproge	2,500
Eksta	8,000
Levede	6,000
Frøjels	5,000
Klinte	43,500
Mästerby	5,000
Hogräns	5,000
Atlingbo	3,000
Väte	2,000
Sanda	8,000
Summa kronor	150,000

Ehuru staten, i händelse utredningsmännens förslag bifölles, skulle få vidkännas en förlust, uppgående till nära fyra femtedelar av sin utestående fordran, ansåge sig fullmäktige dock kunna tillstyrka sagda förslag. Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag hade under de 27 år, som förflutit, sedan första räntelikviden å det äldsta statslånet förföll till betalning (1902—1928), till riksgäldskontoret kunnat inleverera sammanlagt 101,893 kronor 1 öre, vilket belopp emellertid i medeltal motsvarade endast cirka 3,770 kronor för år, och å lånet till järnvägen Klintehamn—Hablingbo hade hittills alls ingen inbetalning blivit verkställd. Utsikterna för staten att framdeles återfå ens någon ringa del av sitt i järnvägarna nedlagda kapital måste, särskilt med hänsyn därtill, att såväl själva banorna som därtill hörande rullande materiel befunne sig i otillfredsställande skick, anses vara ytterst ringa. Komme åter skuldregleringen att genomföras enligt de grunder, som nu föreslagits, erhöles staten dock garanti för att annuiteterna å det större kvarstående lånet å 150,000 kronor regelbundet erlades, sedan moratorietiden av 10 år gått till ända. Fullmäktige ansåge sig även böra erinra om att staten i åtskilliga föregående fall medgivit långt gående avskrivningar eller eftergifter i annan form åt andra järnvägsbolag, vilka ej kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för erhållna statslån.

I fråga om realsäkerheten för det till 215,000 kronor nedskrivna statslånet föreslog utredningsmännen, att densamma skulle utgöras av inteckning i järnvägarna Klintehamn—Roma och Klintehamn—Hablingbo å motsvarande belopp, till förmånsrätten liggande närmast efter en inteckning å 50,000 kronor, över vilken bolaget skulle äga rätt att självt förfoga. Genom denna anordning skulle bolaget, enligt vad utredningsmännen meddelade, kunna upptaga ett enskilt lån å 50,000 kronor och därigenom sättas i tillfälle att återställa vissa borgensförbindelser, vilka för bolagets lån dels sedan äldre tid funnes tecknade av styrelseledamöter och dels till ett belopp av 40,000 kronor tecknats av åtskilliga kommuner. I avseende därpå hade fullmäktige inhämtat, att bolaget mot säkerhet av kommunernas borgen redan erhållit ett lån å 20,000 kronor och att avsikten därmed varit att anskaffa medel till iståndsättande av järnvägarna med tillhörande rullande materiel och liknande ändamål. Samtliga de kommuner, vilka genom sin borgen möjliggjort lånets erhållande, hade ock sedermera förklarat sig beredda att ingå borgen för statslånet å 150,000 kronor, och med hänsyn därtill ville

fullmäktige icke motsätta sig förslaget om att bolaget självt finge disponera en inteckning med förmånsrätt närmast före statens efter skuldregleringen återstående fordran.

Beträffande den förmånsrätt, som skulle tillkomma inteckningarna för de två nybildade statslånen å 150,000 kronor och 65,000 kronor inbördes, ville fullmäktige förorda, att den förra skuldsumman erhöles företräde framför den senare. Då avbetalningar å kapitalskulden för förstämda lån i framtiden gjordes, uppkomme därigenom ett överhypotek, vilket, i händelse järnvägsbolaget verkställt avbetalningarna med användande av egna medel, borde ställas till riksgäldskontorets förfogande såsom ytterligare säkerhet för lånet å 65,000 kronor. Skulle åter bolaget för dessa avbetalningar nödgas anlita Svenska Sockerfabriksbolagets och de tolv kommunernas borgen, syntes dessa garanter hava berättigade anspråk på att få disponera en mot deras tillskott svarande andel av förenämnda överhypotek.

Utredningsmännen hade under hand upplyst, att vid de förhandlingar, som förts mellan dem och representanter för järnvägsbolaget, förslag å bolagets sida blivit framställt om att beloppet av förut omförmälda botteninteckning skulle höjas från 50,000 kronor till 60,000 kronor. Enligt vad fullmäktige hade sig bekant hade emellertid kommunernas borgen för statslånet å 150,000 kronor ingåtts under förutsättning att ifrågavarande inteckning bestämdes till det lägre beloppet. Den ifrågasatta höjningen skulle emellertid, på grund av den ställning kommunerna komme att erhålla i förmånsrättsordningen, kunna för dem medföra en försämring, och deras samtycke torde därför, om en höjning ansåges böra ifrågakomma, böra uppställas såsom villkor för densamma. För egen del ville fullmäktige med anledning av järnvägsbolagets av utredningsmännen vitsordade behov av medel för järnvägaras iståndsättande m. m. ej avstyrka det av bolaget väckta förslaget.

Härjämte ville fullmäktige föreslå, att järnvägarna Klintehamn—Roma och Klintehamn—Hablingbo i samband med ifrågavarande skuldreglering sammansloges till *en* fastighet, vilken därefter intecknades för bolagets enskilda gäld och statslånen i den ordning, fullmäktige ovan angivit.

De av utredningsmännen i övrigt föreslagna villkor och bestämmelser för ifrågavarande skuldreglering hade av fullmäktige granskats, och hade fullmäktige därvid funnit anledning föreligga till vissa erinringar, huvudsakligen i syfte att fullständiga utredningsmännens förslag. Med avseende därå ville fullmäktige meddela följande.

Såsom i det föregående vore nämnt, hade Svenska Sockerfabriksaktiebolaget jämte tolv kommuner på Gotland utfäst sig att teckna borgen för ovan omförmälda statslån å 150,000 kronor. Givetvis borde dessa garanter, för att deras utfästelser skola bliva lagligen bindande, till riksgäldskontoret avlämna särskilda borgensförbindelser. Härjämte borde iakttagas, att deras ansvarighet erhöles formen av borgen såsom för egen skuld.

Enligt förslaget skulle bolagets betalningsskyldighet för statslånet å 65,000 kronor inträda först vid den tidpunkt, som fullmäktige bestämde. Emellertid kunde, efter det att ett dylikt beslut fattats av fullmäktige, inträffa, att bolagets ekonomiska ställning åter försämrades och att bolaget till följd därav icke vidare ägde förmåga att inbetala annuiteterna å lånet. I så fall borde fullmäktige erhålla befogenhet att ånyo, dock endast för viss begränsad tid, befria bolaget från skyldigheten att verkställa ränte- och amorteringslikvid å ifrågavarande lån. En liknande föreskrift hade tidigare meddelats vid regleringen av andra järnvägsbolags skuld till staten.

Vidare torde stadgande böra meddelas om att, i händelse bolaget försattes i konkurs eller trädde i likvidation eller ock dess järnvägar försålles å exekutiv auktion, den del av de två nya statslånen, som då återstode ogulden, skulle anses vara genast förfallen till betalning.

Utredningsmännen föresloge, att för det nyreglerade lanet a 215,000 kronor borde gälla de bestämmelser, som från och med år 1923 tillämpades i fråga om lån från allmänna järnvägslånefonden. Härmed torde åsyftas de i mom. 12, 13 och 15 av sagda bestämmelser förekommande stadgandena. Mot förslaget i denna del hade fullmäktige ej något att erinra.

På grund av det anförda hava fullmäktige hemställt, att förslag måtte framläggas till riksdagen om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med det av utredningsmännen avgivna förslaget med de av fullmäktige förordade tillägg.

Fullmäktiges förslag har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

I det till 1927 års riksdag (proposition nr 154) framlagda, av riksdagen bifallna förslaget till avskrivning av viss del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag förutsattes för förslagets genomförande, att en gemensam trafikförvaltning skulle anordnas för järnvägarna Slite—Roma, Klintehamn—Roma och Klintehamn—Hablingbo. Denna förvaltning har ock, såsom förut antytts, kommit till stånd. I berörda proposition framhöll departementschefen beträffande Klintehamnsbanorna, att, om än desamma icke för det dåvarande stode inför nödvändigheten att träda i likvidation, förslag till reglering av dessa järnvägars skulder till staten med det snaraste borde underställas statsmakternas prövning. Ifrågavarande järnvägars ekonomiska ställning är visserligen fortfarande sådan, att faran för järnvägsaktiebolagets trädande i likvidation icke är omedelbart överhängande; av utredningen i ärendet framgår emellertid, att trots den gemensamma trafikförvaltningen med Slite—Roma järnväg sådant resultat av driften å Klintehamnsbanorna ännu under lång tid icke kan påräknas, att bolaget ens till någon del skall kunna fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen. Det driftöverskott, som med gemensam trafikförvaltning torde kunna förväntas, lär nämligen under åtskilliga år med all sannolikhet i sin helhet bliva erforderligt för att försätta och bibehålla bana och rullande materiel i mera trafikdugligt skick än som under de senaste åren varit möjligt. Vid sådant förhållande torde man snart nog stå inför den situationen, att bolagets skuldbörda vuxit till sådan storlek, att likvidation blir nödvändig. Med hänsyn härtill och då det torde vara otänkbart, att staten någonsin skall kunna erhålla likvid för mera än en mindre del av sin fordran, synes den reglering av bolagets skuld till staten, som sålunda i varje fall lär bli oundviklig, därest bolagets rörelse skall fortsättas, lämpligen böra redan nu vidtagas. Härigenom skulle bolaget beredas möjlighet att fortsätta sin verksamhet under de mera tryggade ekonomiska förhållanden, som betingas därav, att bolagets skuld å statslånen nedskrives till ett belopp, som, såvitt nu kan bedömas, kan av bolaget förräntas och amorteras. Jag anser mig därför, trots det avsevärda belopp jämväl av kapitalskulden, som enligt det av utredningsmännen framlagda förslaget skulle efterskänkas, böra tillstyrka, att skulden regleras i enlighet med sagda förslag, dock på de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor; statens den 1 juli 1929 beräknade kapital- och räntefordran skulle sålunda nedskrivas till 215,000 kronor, vilket belopp skulle

Departements-  
chefen.

fördelas å två lån om respektive 150,000 och 65,000 kronor. Enligt omförmälda förslag skulle bolaget få självt förfoga över en in-teckning med bästa förmånsrätt å 50,000 kronor. Att, såsom bolaget ifrågasatt, höja nämnda belopp till 60,000 kronor synes mig, då detta innebure rubbning av de förutsättningar, varunder vederbörande kommuner tecknat borgen för statslånet å 150,000 kronor, icke böra ske.

Vid bifall till vad sålunda förordats lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit stadga villkor för åtnjutande av de nya lånen å tillhopa 215,000 kronor ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntande och återbetalning m. m.

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

att statens den 1 juli 1929 beräknade kapital- och räntefordran hos Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 215,000 kronor, avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Krouprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*