

Nr 38.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss lindring i betalningsskyldigheten för statslån till Östra centralbanans järnvägsaktiebolag m. m.; given Stockholms slott den 15 januari 1932.

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

GUSTAF.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 januari 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMÄN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Departementschefen, statsrådet Jeppsson anför:

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 9 november 1931 har Östra centralbanans järnvägsaktiebolag gjort framställning om lindring i betalningsskyldigheten för bolagets statslån m. m.

Bolaget är ägare till järnvägarna Vimmerby—Storebro—Hultsfred, varå Kungl. Maj:t beviljat koncession den 15 maj 1874, från Linköping över Rimfors och Kisa till Vimmerby, varå koncession beviljats den 19 november 1897, samt den från Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag år 1920 förvärvade järnvägen mellan Bjärka station å nyssnämnda järnväg från Linköping till Vimmerby samt Åtvidabergs station å järnvägen Västervik—

Åtvidaberg—Bersbo. Koncession å järnvägen Bjärka—Åtvidaberg beviljades den 3 juli 1903.

För anläggande av järnvägen Linköping—Vimmerby erhöll bolaget år 1899 ett statslån å 1,710,000 kronor mot säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen.

För utförande av järnvägsanläggningen Bjärka—Åtvidaberg beviljade Kungl. Maj:t år 1903 dåvarande koncessionshavaren ett statslån av 290,000 kronor, likaledes mot säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen, vilket statslån i samband med järnvägens förvärvande övertagits av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag.

Båda lånen hava utgått ur allmänna järnväglånefonden. För vartdera lånets tillgodonjutande hava stadgats, bland andra, följande villkor:

Annuiteten beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, med 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, den 31 december 1901 respektive den 1 september 1907, då vederbörande järnväg enligt meddelad koncession 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 31 december 1904 respektive den 1 september 1910 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 10 framställda förslag medgav 1916 års riksdag beträffande förstnämnda statslån å 1,710,000 kronor, att de den 31 december 1915 förfallna annuitets- och räntebeloppen, 1,342,046 kronor 46 öre, finge, räknat från och med år 1916, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skulle lämnas dels inteckning för 250,000 kronor i bolagets järnväg från Vimmerby till Hultsfred med förmånsrätt näst efter de inteckningar i samma järnväg, som för det dåvarande läge som säkerhet för ett bolaget av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag beviljat lån, dels inteckning för återstoden av lånet, 1,092,046 kronor 46 öre, i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,710,000 kronor, dels ock, i den mån de bleve frigjorda, de i oförmälda järnvägar fastställda inteckningar med bättre rätt än de, som enligt vad nu sagts skulle

lämnas i pant. Därjämte föreskrevs bland annat, att annuiteten å det nya lånet skulle beräknas till 73,000 kronor, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Beträffande det andra statslånet å 290,000 kronor har 1922 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 36 gjorda förslag medgivit, att av de den 31 december 1921 förfallna annuitets- och räntebeloppen, 135,213 kronor 56 öre, ett belopp av 125,000 kronor finge, räknat från och med år 1922, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skulle lämnas inteckningar å tillhoppa 125,000 kronor i bolagets järnväg från Bjärka till Åtvidaberg med förmånsrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som låge såsom säkerhet för bolagets lån å ursprungligen 290,000 kronor. Därjämte föreskrevs, bland annat, att bolaget skulle vid lånets erhållande till riksgäldskontoret inbetala det belopp, varmed bolagets förfallna skuld å sistnämnda lån den 31 december 1921 överstege 125,000 kronor, att annuiteten å det nya lånet skulle beräknas till 7,300 kronor, varav först skulle gottgöras ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, att annuiteten skulle till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1922 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Bolaget åtnjuter alltså fyra statslån, beviljade åren 1899, 1903, 1916 respektive 1922.

Här må även erinras om att 1925 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 72 under punkten 2 framställda förslag, medgivit, att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag finge såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret använda de inteckningar å tillhoppa 400,000 kronor, som vore fastställda i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,260,000 kronor. Detta medgivande innebar en eftergift å det beträffande 1916 års lån stadgade villkoret om överlämnande, i den mån de bleve frigjorda, till riksgäldskontoret av inteckningar med bättre rätt än de, som skulle lämnas som säkerhet för nämnda lån.

Statens fordran per den 31 december 1931 på grund av statslånen framgår av följande, av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnade sammanställning:

Östra centralbanans järnvägsaktiebolags skuld för statslånen
per den ³¹/₁₂ 1931.

	Icke förfallen skuld Kronor		Förfallen skuld Kronor		Summa Kronor	
<i>Lån nr 1 av år 1899.</i>						
Kapital	1,248,357	05	54,913	98	1,303,271	03
Ränta	—	—	116,086	02	116,086	02
Överränta	—	—	4,275	—	4,275	—
Anståndsrenta	177,766	74	—	—	177,766	74
	1,426,123	79	175,275	—	1,601,398	79
<i>Lån nr 2 av år 1916.</i>						
Kapital	1,055,603	11	47,749	02	1,103,352	13
Ränta	—	—	48,600	13	48,600	13
Överränta	—	—	1,167	45	1,167	45
	1,055,603	11	97,516	60	1,153,119	71
<i>Lån nr 3 av år 1903.</i>						
Kapital	237,360	06	3,654	35	241,014	41
Ränta	3,530	73	10,845	65	14,376	38
Överränta	—	—	239	65	239	65
Anståndsrenta	35,898	88	—	—	35,898	88
	276,789	67	14,739	65	291,529	32
<i>Lån nr 4 av år 1922.</i>						
Kapital	111,793	21	1,628	89	113,422	10
Ränta	—	—	5,671	11	5,671	11
	111,793	21	7,300	—	119,093	21
<i>Sammandrag:</i>						
Kapital	2,653,113	43	107,946	24	2,761,059	67
Ränta	3,530	73	181,202	91	184,733	64
Överränta	—	—	5,682	10	5,682	10
Anståndsrenta	213,665	62	—	—	213,665	62
	2,870,309	78	294,831	25	3,165,141	03

I sin förberörda framställning meddelar *Östra centralbanans järnvägsaktiebolag* vissa uppgifter till belysande av bolagets ekonomiska ställning — härtill återkommer jag i det följande — samt anför vidare:

Under nuvarande förhållanden är bolaget ej i stånd att fullgöra de förpliktelser, som åligga bolaget gent emot dess fordringsägare. Annuiteterna å bolagets fasta lån uppgå till 325,000 kronor årligen, och däremot svarar för år 1931 ett beräknat driftöverskott av allenast 100,000 kronor. Någon förbättring härutinnan kan visserligen vara att motse under de närmaste åren, i den mån den nuvarande ekonomiska depressionen giver vika och vissa av bolaget redan planerade besparingsåtgärder hinna genomföras. Att göra något bestämt uttalande angående bolagets framtida förhållanden i ekonomiskt avseende är givetvis icke möjligt; i varje fall är dock uppenbart, att behållningen å bolagets rörelse ej kommer att förslå till betalning av alla annuiteter å bolagets stora skuldbörda. Erinras må ock, att driftöverskotten ej kunna i sin helhet användas till räntelikvid och avbetalning å bolagets

gäld. En avsevärd del därav måste nämligen tagas i anspråk för de ersättnings- och förnyelsearbeten, som årligen böra verkställas för att hålla banorna med därtill hörande anläggningar och rullande materiel i trafikdugligt skick.

I det brydsamma läge, vari bolaget nu befinner sig, och då bolaget ej kan påräkna att från kommuner, trafikanter eller andra erhålla understöd genom borgen eller i annan form, återstår för bolaget ej annat än att hemställa om lindring i betalningsskyldigheten för de lån, bolaget erhållit av staten. Skulle en dylik eftergift ej beviljas, komma bolagets passiva att år för år ökas genom debiterade, obetalda räntor och bolagets ekonomi därigenom till sist bliva fullständigt undergrävd, på samma gång möjligheten att hos banker uppbringa erforderligt rörelsekapital omtetgöras.

Sedan bolaget under hand hos riksgäldskontoret anhållit om verkställande av utredning rörande eventuella eftergifter i nu gällande betalningsvillkor för statslånen, hava förhandlingar i ärendet ägt rum mellan två av riksgäldskontoret utsedda ombud och representanter för bolagets styrelse. Å bolagets sida har därvid framhållits, att en väsentlig lättnad i dess ekonomiska ställning komme att inträda år 1941, då bolagets båda obligationslån av åren 1901 och 1916 bleve slutamorterade. Såsom resultat av förhandlingarna föreligger en överenskommelse, att bolaget skall hos Kungl. Maj:t hemställa om i huvudsak följande medgivanden:

»Under tiden till och med den 31 december 1931 förfallna, oguldna räntor å statslånen avskrivas, och de under samma tid förfallna, ej inbetalda amorteringsbeloppen överföras till icke förfallen kapitalskuld. Bolaget befrias från skyldigheten att för åren 1932—1934 erlagga ränta å statslånen och att verkställa den för nämnda tre år stadgade kapitalavbetalningen å lånen. Därest och i den mån riksgäldsfullmäktige efter företagen provning skulle finna, att bolagets ekonomiska ställning ej medgiver återupptagandet av annuitetslikviderna från och med år 1935, må fullmäktige för tiden intill år 1942, dock högst för två år i sänder, medgiva samma eftergift, som föreslagits beträffande perioden 1932—1934. För anskaffande av erforderligt rörelsekapital må bolaget tills vidare under den tid, då annuiteter å statslånen ej gäldas eller erläggas endast delvis, för egen räkning disponera två inteckningar i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, vardera å 50,000 kronor, med sådant läge i avseende på förmånsrätten, att bankkredit kan erhållas mot hypotek av inteckningarna.»

Under återopande av det anförda hemställer bolaget, att Kungl. Maj:t ville till 1932 års riksdag avlåta proposition om beviljande av lindring i betalningsskyldigheten för bolagets statslån enligt de grunder, som i framställningen angivits.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 19 november 1931 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktige hava därvid överlämnat, bland annat, avskrift av en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman avgiven promemoria den 23 oktober 1931, innefattande på fullmäktiges uppdrag verkställd utredning jämte förslag angående lindring i betalningsskyldigheten för ifrågavarande statslån m. m.

I nämnda promemoria, beträffande vars innehåll i övrigt jag torde få hänvisa till handlingarna i ärendet, anföres bland annat följande:

Bolagets verksamhet har, såsom framgår av efterföljande tablå, i allmänhet lämnat vinst. Under vissa år, då särskilt ogynnsamma förhållanden varit rådande, har dock rörelsen gått med förlust.

Å r	Drift- över- skott	Räntor	Av- skriv- ningar	Vinst eller förlust	Vinstens användning			
					Avskriv- nings- fond	Reserv- och dispo- sitions- fonder	Aktie- utdel- ning	Andra ändamål
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1902—1906	759,518	698,184	56,900	4,434	—	4,434	—	—
1907—1908	336,291	418,156	—	— 81,865	—	—	—	— 81,865
1909—1914	1,699,927	1,248,986	26,913	424,028	180,000	75,565	—	86,598
1915—1920	2,089,800	1,170,182	195,841	723,777	410,000	260,000	—	53,777
1921	165,293	207,339	—	— 42,046	—	—	—	— 42,046
1922—1926	1,522,004	1,059,778	404,801	57,425	—	—	—	15,379
1927	319,647	207,815	104,801	7,031	—	—	—	—
1928	346,843	204,224	130,486	12,133	—	—	—	12,133
1929	375,478	198,770	150,083	26,625	—	—	—	26,625
1930	268,289	194,338	128,543	— 54,592	—	—	—	— 54,592

Under de två senaste årtiondena hava betydliga avskrivningar verkställt. Inalles redovisas sådana till ett samlat belopp av 1,788,368 kronor, varav 590,000 kronor upptagits såsom avsättning till avskrivningsfond. Ehuru bolagets redovisade vinster särskilt under krigsåren voro betydande, har dock ingen utdelning till aktieägare förekommit, då de likvida medlen måst tagas i anspråk för andra ändamål, särskilt avbetalningar å lån.

Här återges ett sammandrag av bolagets balansräkning vid 1930 års utgång:

Tillgångar:

Järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier	kr. 6,461,500	
D:o, nyanskaffningar	30,325	kr. 6,491,825
Fastigheter		» 128,594
Aktier i Vimmerby—Ydre järnväg (250 st. å nominellt 100 kronor)		» 25
Förråd	kr. 142,150	
Fraktfordringar	» 2,896	
Östergötlands Enskilda Bank: uppsägningsräkning	» 16,353	
Kassa	» 2,015	» 163,414
		Summa kronor 6,783,858

Skulder:

Statslån, 4 st.	kr. 3,036,958	
Obligationslån, 3 st.	» 1,199,190	
Reverslån	» 64,873	
Diverse skulder	» 27,581	
Sjuk- och understöds-kassa	» 8,138	kr. 4,336,740
Aktiekapital	kr. 1,885,000	
Reservfond	» 240,000	
Dispositionsfond	» 100,000	
Ny verkstadsanläggning och rälsutbyte	» 2,225,000	
Balanserad vinst	» 215,070	
	» 7,048	
		Summa kronor 6,783,858

Såsom av balansräkningen framgår har bolaget relativt stora egentliga skulder. De utgjorde vid 1930 års slut 64 procent av de redovisade tillgångarna och nära dubbla det belopp, som var investerat som eget kapital. Av skulderna falla därjämte stora belopp på enskilda skulder, särskilt obligationslån, å vilka betydande avbetalningar årligen måste göras. Det är vid

sådant förhållande tydligt, att svårigheter i likviditetshänseende lätt kunna uppkomma vid minskningar av de driftöverskott, med vilka man tidigare kunnat räkna.

Efter en redogörelse för de bolaget beviljade statslånen lämna utredningsmännen följande uppgifter rörande bolagets övriga egentliga skulder:

	Ursprungligt belopp	Den 31 decem- ber 1930 kvar- stående belopp	Säkerhet
	kronor	kronor	
Obligationslån av år 1901	1,100,000	577,500	Inteckningar i järnvägen Linköping — Vimmerby med förmånsrätt när- mast efter som säkerhet för stats- lånet givna inteckningar och med företrädesrätt till sådana, som fri- göras.
Obligationslån av år 1916	350,000	211,000	Inteckningar med bästa förmånsrätt i Vimmerby—Hultsfreds järnväg.
Obligationslån av år 1925	400,000	400,000	Inteckningar i järnvägen Linköping — Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar å 2,260,000 kronor.

Bolagets reverslån äro ställda på Nässjö—Oskarshamns nya järnvägs-
aktiebolag och statens järnvägar och avse täckning för bolaget åvilande bi-
drag till vissa byggnadsarbeten vid Hultsfreds och Linköpings stationer.
Det sammanlagda belopp, som vid 1930 års slut återstod oguldet å dessa
skulder, utgjorde 64,873 kronor.

Utredningsmännen ingå här efter på en jämförelse mellan bolagets drift-
överskott och annuitetsutgifter samt anföra härom:

Bolagets årliga utgifter för gäldande av räntor och avbetalningar å samt-
liga lån uppgå enligt följande sammanställning för år 1930 till omkring
325,000 kronor.

	Annuitet	Härav	
		Räntor	Avbetalning
	K r o n o r		
Statslån nr 1 av år 1899	85,500	c:a 58,700	c:a 26,800
” ” 2 ” ” 1916	73,000	” 49,700	” 23,300
” ” 3 ” ” 1903	14,500	” 11,000	” 3,500
” ” 4 ” ” 1922	7,300	” 5,800	” 1,500
Summa för statslån	180,300	c:a 125,200	c:a 55,100
Obligationslån av år 1901	71,325	33,825	37,500
” ” ” 1916	26,375	12,375	14,000
” ” ” 1925	22,000	22,000	—
Summa för obligationslån	119,700	68,200	51,500
Reverslån till Nässjö—Oskarshamns järnväg	5,641	1,137	4,504
” ” Statens järnvägar nr 1	9,600	1,222	8,378
” ” ” ” ” 2	10,306	1,718	8,588
Summa för reverslån	25,547	4,077	21,470
Summa för samtliga lån	325,547	197,477	128,070

Bolagets årliga driftöverskott hava, innan avskrivningar eller häremot svarande avsättningar till förnyelsefond verkstälts, i medeltal för åren 1926—1929 utgjort 330,200 kronor; för år 1930 har motsvarande driftöverskott nedgått till 268,289 kronor. Då de bolaget åliggande årliga utgifterna för lånen samtidigt belöpt sig till omkring 325,000 kronor, är det tydligt, att bolagets inkomstresultat redan år 1930 undergått sådan försämring, att svårigheter inträtt för fullgörande av bolagets förbindelser gent emot dess långivare, helst som bolagets tillgodohavande i bank vid 1930 års ingång endast belöpte sig till omkring 43,700 kronor.

Innan utredningsmännen till prövning upptagit frågan, huruvida med hänsyn till nämnda omständigheter och till senare inträdd ytterligare försämring viss lindring i bolagets betalningsskyldigheter å statslånen kunde anses befogad, hava undersökningar verkställts rörande möjligheten att genom besparingar på utgiftssidan och ökning av inkomsterna erhålla förbättrade driftöverskott. Av byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund verkställd och den 19 juni 1931 avgiven utredning i förstberörda hänseende jämte till utredningen hörande handlingar hava bifogats utredningsmännens promemoria.

I fråga om driftresultatet vid bolagets järnvägar anföra utredningsmännen:

Driftkostnaderna vid Östra centralbanan hava under de senare åren enligt allmän järnvägsstatistik i avrundade tal utgjort:

År 1928	1,223,800 kronor
» 1929	1,269,300 »
» 1930	1,217,100 »

1930 års driftkostnader understiga således dem för år 1929 med 52,200 kronor.

För år 1931 beräknas motsvarande kostnader komma att nedbringas med ytterligare omkring 60,000 kronor till omkring 1,157,000 kronor. Ytterligare besparingsåtgärder avses snarast möjligt skola vidtagas. Med hänsyn till personalen kunna dock i flertalet fall ifrågasatta besparingar först efter hand genomföras. Bolagets verkställande direktör har under hand meddelat, att man synes kunna räkna med en driftkostnadsstat på omkring 1,125,000 kronor i genomsnitt för de närmaste åren. Vi hava icke funnit anledning att mot denna beräkning rikta någon erinran.

Bolagets trafikinkomster hava under de senare åren utfallit med följande belopp i avrundade tal:

	År 1928 kronor	År 1929 kronor	År 1930 kronor
Persontrafik	486,700	486,500	470,800
Post	42,900	50,500	49,200
Godstrafik	999,500	1,062,500	927,100
Övriga inkomster	41,500	45,300	38,300
Summa	1,570,600	1,644,800	1,485,400

Såsom av sammanställningen framgår har en betydande inkomstminskning inträtt under år 1930. Till en del är densamma föranledd av vissa taxeränkningar, som trätt i kraft den 1 oktober 1930 såväl i person- som i gods- trafik, men till största delen beror inkomstminskningen på att godstrafiken nedgått i storlek. Avledning till lastbilstrafik har härvid haft viss betydelse, men trafikminskningen är dock till övervägande del beroende på den under år 1930 allt starkare inträdande depressionen.

Under år 1931 hava dennas verkningar blivit än mera framträdande. Järnvägens huvudsakliga godstransporter utgöras av trävaror, varav exporten nedgått till ett minimum. Härtill kommer, att ny sänkt godssamtrafikstaxa trätt i kraft den 1 januari 1931 och att Östra centralbanan genom i samband härmed införda nya bestämmelser om transportvägar i samtrafik gått förlustig en betydande trafik, särskilt av il- och styckeegods. Att döma av de uppgifter över trafikinkomsternas storlek under gångna månader av år 1931, som vid vårt samråd med bolagets representanter i september förelägo, kunde 1931 års inkomster beräknas komma att understiga 1930 års med omkring 230,000 kronor, av vilket belopp omkring 80,000 kronor beräknas härflyta av taxesänkningar, 70,000 kronor av trafikminskning på grund av depressionen och 80,000 kronor av trafikens avledning till andra samtrafiksvägar.

Driftöverskotten eller skillnaden mellan inkomster och driftkostnader före debitering av avskrivningar och räntor hava jämlikt i det föregående meddelad tablå uppgått till:

År 1928	346,843 kronor
» 1929	375,478 »
» 1930	268,289 »

Under förutsättning att nyss framlagda beräkningar över 1931 års inkomster och utgifter icke väsentligt rubbas, skulle motsvarande driftresultat komma att för sagda år uppgå till endast omkring 100,000 kronor. Även om något bättre resultat kan vara möjligt och kanske sannolikt, så är det dock redan nu tydligt, att bolagets driftöverskott för år 1931 icke kommer att tillnärmelsevis uppgå till det belopp, som bolaget har att gälda i annuiteter å sina lån.

I mån som den näringslivet förlamande och särskilt trävaruexporten starkt hämmande depressionen kommer att giva vika, har man emellertid att räkna med stigande inkomster och förbättrat driftsresultat. Bolaget har även att under 10 år framåt tillgodoräkna sig viss ersättning för avledd trafik, vilken ersättning för sagda tid beräknas till 16,000 kronor i medeltal per år. Närmare beräkningar över blivande ekonomiska resultat kunna givetvis icke nu utföras, men viss sannolikhet synes enligt i samråd med bolagets verkställande direktör utförd beräkning finnas för, att de ekonomiska resultaten i medeltal per år för den närmare tiden med först svagare och efter hand sig förbättrande resultat skola utfalla med:

inkomster, inklusive ersättning för	
avledd trafik	c:a 1,310,000 kronor
driftkostnader	» 1,125,000 »
driftöverskott	» 185,000 »

Beträffande driftöverskottens användning anföres vidare:

Av driftöverskotten måste en del reserveras för förnyelser och andra järnvägens behov av likvida medel. Det belopp, som bolaget enligt den nya bokföringslagen har att, om så erfordras inom linjen, upptaga som avsättning till förnyelsefond, uppgår enligt lägsta beräkningsmetod till 118,700 kronor. Bolagets omedelbara behov av medel till förnyelsearbeten är emellertid mindre. I medeltal per år för perioden 1920—1929 har för nyanläggningar och utbyten förbrukats omkring 71,000 kronor. Enligt en av bolagets verkställande direktör framlagd plan anses önskligt att för förnyelseanskaffningar och dylikt under perioden 1931—1945 hava tillgång till följande belopp för respektive ändamål:

Rullande materiel.....	kronor	240,000
Rälsutbyten	»	520,000
Broförstärkningar	»	33,000
Säkerhetsanläggningar	»	42,000
Diverse spår m. m.	»	65,000

Summa kronor 900,000 eller 60,000 kronor

per år.

Det minsta belopp, som bolaget kan behöva av driftöverskotten disponera för egna ändamål, beräknas av oss till 50,000 kronor. Av de beräknade genomsnittliga driftöverskotten skulle härvid endast 135,000 kronor återstå för annuiteter å bolagets lån, medan såsom förut visats 1930 års annuiteter stego till ett belopp av 325,347 kronor, varav 197,447 kronor räntor och 128,070 kronor amortering.

Slutligen ingå utredningsmännen på frågan om beredande av erforderlig lindring i betalningsskyldigheten för bolagets lån och anföra härom:

Det torde av det sagda vara tydligt, att eftergifter från långivarnas sida måste medgivas, därest bolaget icke skall nödgas gå i konkurs. Sådan eftergift från obligationsägarnas sida kan icke ifrågasättas. Ej heller synes lämpligt, att sådan begäres av de järnvägar, som hava fordringar enligt reverser för utförda arbeten vid föreningsstationer, helst som ifrågavarande lån äro till sina belopp relativt obetydliga. Effektiv hjälp kan således lämnas endast genom beviljande av lindring beträffande annuiteterna å statslånen.

Av de enskilda lånen skola slutbetalas:

år 1933: två reverslån med årsutgift (år 1930) av kronor	19,900
» 1934: ett » » annuitet av..... »	5,600
» 1941: två obligationslån » »	97,700.

Å andra sidan börjar år 1936 amorteringen av 1925 års obligationslån, föranledande en merutgift av 12,000 kronor.

Bolagets utgifter för de enskilda lånen förräntning och amortering minskas sålunda i jämförelse med 1930 års motsvarande utgifter:

år 1933	med	19,900 kronor
» 1934 — 1935	»	25,500 » per år
» 1936 — 1941	»	13,500 » » »
fr. o. m. år 1942	»	111,200 » » ».

Därest bolaget tills vidare befrias från skyldigheten att erlagga annuiteter å statslånen, bör bolaget sålunda åtminstone från och med år 1942 vara i tillfälle att återupptaga inbetalningar för statslånen helt enligt amorteringsplanerna eller till den del, som av dåtida förhållanden kan påkallas.

Från bolagets sida har framhållits såsom synnerligen önskvärt, att dylik eftergift medgives. Bolaget, som den 20 oktober 1931 häftade i förfallen skuld för sina statslån med 127,791 kronor 75 öre, kan tydligen icke under den närmaste tiden och innan 1901 och 1916 års obligationslån blivit slut-amorterade fullgöra sina inbetalningar till riksgäldskontoret. Därest förfallande räntor icke bleve efterskänkta, skulle bolaget tvingas att år för år redovisa stora och med överräntorna växande förluster, som skulle undergräva bolagets kredit hos banker och leverantörer. Vi hava för vår del funnit dessa bolagets synpunkter värda beaktande. Bolagets ekonomiska ställning är och kommer uppenbarligen en tid framåt att bli synnerligen bekymmersam. Därest förfallande statslåneräntor icke efterskänkas, komma annuiteter och överräntor att efter hand så stiga, att bolaget med all sanno-

likhet icke heller efter nyssnämnda två obligationslåns slutamortering skall bliva i stånd att fullgöra sina förbindelser gent emot staten. En reglering av statslånen torde således under alla förhållanden tvinga sig fram. Det synes under sådana förhållanden vara affärsmässigt att redan nu göra en eftergift, ägnad att vidmakthålla en allmän kredit, som för järnvägen givetvis måste vara av stor betydelse. Något statens intresse behöver härvid ej trädas för nära.

Ifrågasätts kan måhända, att bolaget ej bör befrias från inbetalning av de räntor å statslånen, som vid förfallotiden ej kunna gäldas, utan att räntebeloppen fonderas till nytt lån. Emellertid bliva bolagets årliga utgifter för lånens gäldande även efter 1941 års slutbetalningar av vissa obligationslån så betydande, att man med tämlig visshet kan utgå från att bolaget vid denna tid ej skall bliva i stånd att utöver annuiteter för nu befintliga lån dessutom gälda annuiteter å ett nytt, genom statslåneräntornas fondering uppkommet lån, som får beräknas bliva av betydande storlek. Därest åter befrielse från gäldande av annuiteter å ett sådant lån skulle, i likhet med vad gäller beträffande s. k. anståndsräntor, lämnas till dess de nuvarande statslånen blivit helt eller delvis slutamorterade, så finge räntornas fondering endast ringa ekonomisk betydelse. Vid anförda förhållanden och då numera enligt gällande bestämmelser för lån från allmänna järnväglånefonden full befrielse lämnas från gäldande av räntor under tid, motsvarande den, för vilken anståndsräntor tidigare beräknades, hava vi funnit skäl ifrågasätta, att bolaget helt befrias från gäldande av räntor under viss tid.

I det föregående har visats, att bolaget redan år 1933 kommer att erhålla viss mindre lindring i sina utgifter för lånen men att en verkligt betydande sådan lindring icke inträder förr än från och med år 1942. Det synes då skäligt, att möjlighet till räntefrihet och anstånd med amorteringarna beredas bolaget intill sistnämnda år. Då emellertid konjunkturerna under ett decennium framåt och med dem järnvägens trafik och ekonomi kunna komma att undergå väsentliga förbättringar, synes icke lämpligt att redan nu definitivt bevilja sådan eftergift under hela ifrågavarande tid, utan torde den samma böra begränsas till att omfatta tiden t. o. m. år 1934, med bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att sedermera t. o. m. år 1941 efter utredning för högst två år i sänder medgiva bolaget förenämnda förmåner med avseende å alla eller eventuellt endast vissa av ifrågavarande lån.

Enligt vad från bolagets sida uppgivits saknas möjlighet att uppbringa borgen till beredande av ökad säkerhet för statslånen i ersättning för nu ifrågasatta medgivanden. Viss ökad säkerhet kommer emellertid att automatiskt erhållas, i mån som obligationslånen amorteras och statens inteckningar härvid få bättre förmånsrätt. Då emellertid den möjligheten kan tänkas, att bolagets driftöverskott under medgiven moratorietid kunna komma att stiga till väsentligt större belopp än vid moratoriets beviljande blivit beräknat, torde fullt betryggande säkerhet böra vinnas, för att bolaget ej skall kunna förbruka disponibla överskottsmedel på ett ur statens i egenskap av fordringsägare synpunkt mindre lämpligt sätt. Järnvägens styrelse synes till beredande av sådan säkerhet böra tillförbindas att icke utan av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnat medgivande under moratorietiden använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av järnvägens anläggningar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens upprätthållande ej nödvändigt syfte, varvid det må ankomma på fullmäktige att lämna sådana direktiv beträffande överskottsmedlens användning, som med hänsyn till dels tryggnad av riksgäldskontorets intressen, dels bolagets behov av rörelsefrihet beträffande relativt smärre penninganvändningar kunna finnas lämpliga. Det kan synas skäligt, att bolaget härvid erhåller rätt

till fritt förfogande för nyanläggningar och ersättningsarbeten av överskottsmedel till ett belopp av 50,000 kronor per år, dock att beslut om häri ingående större belopp böra underställas fullmäktiges prövning. Bolagets verkställande direktör har ock under hand vitsordat möjligheten ur bolagets synpunkt av en sådan tillämpning av ifrågavarande bestämmelse.

Bolagets ekonomiska ställning är emellertid så försvagad, att man måste räkna med, att svårigheter under de närmaste tio åren kunna uppstå för uppbringande av erforderligt rörelsekapital, även om annuiteterna å statslånen ej skulle behöva erläggas. Vid sådant förhållande och då det givetvis är önskvärt, att trafiken å bolagets järnvägar må kunna ostört upprätthållas, hava vi ansett oss kunna ifrågasätta, att medgivande därjämte lämnas bolaget att tills vidare under den tid, då annuiteter å statslånen ej skulle behöva gäldas eller erläggas endast delvis, för egen räkning disponera inteckningar i bolagets järnvägar å sammanlagt 100,000 kronor med sådant läge, att de kunna vara användbara för belåning i bank. Därvid synas närmast böra komma i fråga två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, vilka enligt gällande bestämmelser skola överlämnas till riksgäldskontoret vid deras frigörande under hösten 1931. Dessa inteckningar, av vilka den ena är beviljad den 7 oktober 1901 under § 390 i järnvägen Linköping—Vimmerby och den andra den 3 december 1906 under § 487 i järnvägen Vimmerby—Hultsfred, åtnjuta förmånsrätt närmast efter 2,410,000 kronor respektive 200,000 kronor.

Under hänvisning till vad sålunda anförts hava utredningsmännen föreslagit, att fullmäktige i riksgäldskontoret ville hos Kungl. Maj:t hemställa om reglering av Östra centralbanans järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten enligt följande grunder:

1) De oguldna räntor och överräntor å Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån av åren 1899, 1916, 1903 och 1922, som debiterats eller debiteras för åren 1930 och 1931, avskrivs, i samband varmed de oguldna amorteringsbelopp, vilka ingå i nämnda två års annuiteter, återföras till ej förfallen kapitalskuld.

2) Bolaget befrias från skyldigheten att för åren 1932—1934 erlägga ränta å statslånen och att under samma tid därå verkställa kapitalavbetalning.

3) Därest och i den mån fullmäktige i riksgäldskontoret efter verkställd utredning skulle finna, att bolagets ekonomiska ställning ej medgiver annuitetslikvidernas återupptagande från och med år 1935, äga fullmäktige att för tiden intill år 1942, dock för högst två år i sänder, helt eller delvis bevilja bolaget enahanda eftergift i betalningsskyldigheten, som enligt punkt 2) medgivits för åren 1932—1934.

4) Från och med det år, då bolagets skyldighet att förränta och amortera statslånen åter inträder, skola annuiteterna å respektive förfallodagar inbetalas till riksgäldskontoret, och skall denna annuitetslikvid fortfara, intill dess kapital- och ränteskulden för statslånen ävensom den å 1899 och 1903 års statslån debiterade anståndsrentan till fulla guldits. Av annuiteterna skall först gäldas ränta å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra avbetalning å denna skuld respektive anståndsrentan.

5) I och för anskaffande av erforderligt rörelsekapital må bolaget tills vidare under den tid, då annuiteter å statslånen enligt lämnat medgivande ej gäldas eller erläggas endast delvis, för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade den ena den 7 oktober 1901 under § 390 i järnvägen mellan Linköping och Vimmerby samt den andra den 3 december 1906 under § 487 i järnvägen från Vimmerby till Hultsfred.

6) Under i punkt 5) omförmälda tid må bolaget ej utan av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnat medgivande använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av bolagets järnvägar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens uppehållande ej nödvändigt syfte.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för egen del anfört följande:

Av den i utredningsmännens promemoria förebragta utredningen framgår, att bolaget för närvarande icke är i stånd att samtidigt fullgöra betalningsskyldigheten för statslånen och de lån hos enskilda, för vilka bolaget häftar i skuld. Under tiden till och med år 1929 har det ekonomiska resultatet av trafiken å bolagets järnvägar varit jämförelsevis gynnsamt, men från och med år 1930 har en avsevärd försämring härutinnan inträtt. Sistnämnda års driftöverskott uppgår till något över 268,000 kronor och har, jämfört med år 1929, nedgått med i runt tal 107,000 kronor. År 1931 kännetecknas av en ännu starkare minskning av driftöverskottet. Med stöd av föreliggande utgifts- och inkomstrapporter har detta överskott av riksgäldskontorets ombud beräknats komma att uppgå endast till omkring 100,000 kronor. Bolagets i bank innestående medel, vilka den 31 december 1926 utgjorde något över 73,000 kronor, hava därefter, med bortseende från år 1929, efter hand minskats och uppgå för närvarande till omkring 37,000 kronor, varvid är att märka, att bolaget i september 1931 måst upptaga ett tillfälligt lån å 25,000 kronor; om detta belopp frånräknas, återstår endast en summa av 12,000 kronor såsom disponibelt banktillgodohavande.

För egen del hava fullmäktige ej något att erinra mot, att den lindring i betalningsskyldigheten för statslånen, varom bolaget nu gjort framställning, medges av Kungl. Maj:t och riksdagen. De belopp, som staten enligt det avgivna förslaget skulle komma att förlora, äro visserligen betydande. Definitivt skulle nämligen efterskänkas de den 31 december 1931 upplupna oguldna räntorna å tillhoppa 190,415 kronor 74 öre samt ytterligare tre års räntor, uppgående (å kronor 124,814: 80 för år) till sammanlagt 374,444 kronor 40 öre. Den förlust, som staten under alla förhållanden skulle hava att vidkännas, utgör sålunda inalles 564,860 kronor 14 öre. Men därjämte ifrågasättes även, att staten eventuellt skulle ytterligare avstå från sju års räntor, tillsammans utgörande 873,703 kronor 60 öre. I ogynnsammaste fall skulle staten alltså efterskänka 1,438,563 kronor 74 öre. Å andra sidan vilja fullmäktige framhålla, att den eftergift, varom nu är fråga, endast avser räntor men däremot ej själva kapitalskulden, vilken skulle kvarstå oförändrad. I ett flertal tidigare fall har staten måst finna sig i att å utlämnade järnvägs-lån avskriva icke allenast alla förfallna, oguldna räntor utan även en avsevärd del av sin kapitalfordran. Vidare må anföras, att Östra centralbanans järnvägsaktiebolag under en lång följd av år behörigen fullgjort sin betalningsskyldighet för statslånen. Från och med åren 1916 respektive 1922, då tidigare av riksdagen medgivna skuldregleringar ägde rum, har bolaget till riksgäldskontoret å de fyra statslånen inbetalat sammanlagt 2,473,222 kronor 16 öre. Av detta belopp utgöra 1,921,875 kronor 69 öre upplupna räntor och återstående 551,346 kronor 47 öre avbetalning å kapitalskulden. Även en annan synpunkt förtjänar beaktande. Försämringen i bolagets ekonomiska ställning beror delvis därpå, att samtrafiksvägarna under senaste tiden blivit förändrade och transportavgifterna för samtrafiksgods sänkta. Bestämmelserna härom hava tillkommit utan att bolaget kunnat öva något inflytande därpå; bolaget har endast haft att bära den därav härrörande förlusten i inkomst.

Vid flera under de senaste åren verkställda regleringar av järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten har den kvarstående delen av statslånet

uppdelats i två län, med skyldighet för vederbörande bolag att omedelbart eller snart påbörja förräntning och amortering av det ena lånet, för vilket vanligen utöver inteckning lämnats säkerhet i form av kommunborgen, och med rätt för fullmäktige att, om och i den mån fullmäktige finna bolagets ekonomiska ställning sådant medgiva, framdeles påfordra förräntning och amortering av det andra lånet, varför endast inteckningssäkerhet lämnats. Det nu ifrågasatta bemyndigandet för fullmäktige att efter år 1934 successivt förlänga tiden för ränte- och amorteringsfrihet för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån är principiellt likartat med den fullmäktige sålunda tidigare vid flera tillfällen tillerkända befogenheten, även om det formellt innebär en nyhet. Förslaget i denna del synes emellertid fullmäktige praktiskt och lämpligt, enär därigenom undviks, att riksdagen eventuellt skulle komma att ett flertal gånger besvaras med handläggning av den förevarande regleringsfrågan. Givet är, att fullmäktige först efter omsorgsfull utredning och omprövning komma att efter år 1934 medgiva bolaget den lättnad i dess betalningsskyldighet för statslånen, som för bolagets bestånd och järnvägsdriften behöriga uppehållande kan finnas nödvändig.

Vid förevarande ärendes behandling hava fullmäktige haft sin uppmärksamhet fäst på den olika ställning, staten och bolagets enskilda fordringsägare skulle komma att intaga, i händelse det nu föreliggande förslaget bifalles av statsmakterna. Enligt förslaget skulle nämligen staten ensam göra eftergifter i sin fordringsrätt, under det att däremot förräntningen och avbetalningen å bolagets tre obligationslån skulle fortgå i stadgad ordning, intill dess de bliva slutkviderade. Någon erinran mot ett dylikt tillvägagångssätt torde ej kunna göras vad beträffar obligationslånet av år 1916; säkerheten för detta utgöres nämligen av inteckningar i bandelen Vimmerby—Hultsfred, gällande med *bästa* förmånsrätt. Vad åter angår obligationslånen av åren 1901 och 1925 är förhållandet ett annat. Hypoteken för dessa lån bestå av inteckningar, meddelade i bandelen Linköping—Vimmerby och i avseende på förmånsrätten liggande mellan inteckningarna för 1899 och 1916 års statslån. Fullmäktige anse sig emellertid i avseende därpå böra framhålla, att, om staten icke skulle visa tillmötesgående mot bolaget i dess nuvarande svårigheter och bolaget i anledning därav i en sannolikt ej avlägsen framtid skulle se sig nödsakat att träda i konkurs eller likvidation, fullmäktige enligt bestämmelse i § 60 av riksgäldskontorets reglemente måste bevaka statens hela kapital- och räntefordran för nyssnämnda två statslån. Detta skulle emellertid betyda, att riksgäldskontoret tvingades att antingen kontant inlösa de båda obligationslånen eller ock övertaga betalningsansvaret för dem. Härtill kommer, att ett statsinköp av banorna under nuvarande ekonomiska förhållanden alls icke är önskvärt.

Fullmäktige ingå härefter på frågan om medgivande för bolaget att för uppbringande av rörelsekapital få disponera vissa inteckningar och anförä härom:

Järnvägsbolaget har vidare hemställt om medgivande att tillsvidare för egen räkning få disponera två inteckningar i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred, vardera å 50,000 kronor, med sådant läge i avseende på förmånsrätten, att de kunna användas såsom hypotek för bankkredit. De båda inteckningar, som härvid åsyftas, beviljades den ena den 7 oktober 1901 under § 390 i Linköping—Vimmerby järnväg och den andra den 3 december 1906 under § 487 i Vimmerby—Hultsfreds järnväg. Ifrågavarande inteckningar hava frigjorts genom avbetalningar å bolagets två äldsta obligationslån och böra, jämlikt vid 1916 års skuldreglering

meddelade bestämmelser (Kungl. Maj:ts resolution den 31 mars 1916) omedelbart överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för bolagets statslån av samma år. Då bolagets kontanta medel för närvarande äro ytterst ringa och bolaget, för att kunna behörigen uppehålla trafiken å sina järnvägar, givetvis måste äga tillgång till erforderligt rörelsekapital, hava fullmäktige ej velat motsätta sig bifall till bolagets nu omförmälda hemställan. Liknande medgivande har ock lämnats i samband med tidigare verkställda skuldregleringar beträffande vissa järnvägs-lån.

Slutligen hava fullmäktige förklarat sig även biträda det förslag, som av riksgäldskontorets ombud vid förutnämnda förhandlingar avgivits därom, att bolaget ej utan medgivande av fullmäktige må under den tid, då annuiteter å statslånen ej gäldas eller erläggas endast delvis, använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av bolagets järnvägar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens uppehållande ej nödvändigt syfte.

Vid fullmäktiges skrivelse har fogats en från järnvägsbolaget lämnad tabellarisk uppgift å de i bolagets järnvägar meddelade in-teckningarna samt dessas placering. Tabellen torde få såsom bilaga fogas till statsrådsprotokollet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 10 december 1931 tillstyrkt bifall till bolagets framställning.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Östra centralbanans järnvägsaktiebolag efter de åren 1916 och 1922 vidtagna regleringarna av bolagets skuldförhållande till staten kunnat för tiden till och med år 1929 fullgöra betalningsskyldigheten för bolaget beviljade statslån. Under de två sistförflutna åren har bolaget däremot på grund av starkt minskade driftöverskott icke förmått fullfölja de för lånens återbetalning och för-räntning fastställda planerna. Orsakerna till de försämrade driftöverskotten uppgivas vara att finna i den allmänna depressionen, i vidtagna taxer-sänkningar samt i trafikavledning till andra järnvägar eller konkurrerande trafikmedel. Ehuru avsevärda beskrningar på utgiftssidan företagits eller planeras, torde, enligt vad av handlingarna framgår, driftöverskotten under de närmaste åren icke komma att uppgå till sådana belopp, att de be-träffande statslånen bestämda annuiteterna kunna förväntas bliva erlagda. Vid sådant förhållande och med hänsyn jämväl till bolagets ställning i öv-rigt synes staten böra träda emellan genom att medgiva för tryggnad av bolagets fortsatta verksamhet erforderlig lindring i dess betalningsskyldig-het för berörda statslån. Det förefaller antagligt att, om så ej sker, bola-gets försvagade ställning skall komma att för statsverket medföra än mindre tillfredsställande resultat i fråga om återbekommandet av statens fordran hos bolaget.

Departements-
chofen.

I anledning härav och på föranstaltande av fullmäktige i riksgäldskontoret verkställda undersökningar hava resulterat i det förslag, som i det föregående återgivits. Förslaget avser i första hand avskrivning av de under åren

1930 och 1931 debiterade oguldna räntebeloppen, 190,415 kronor 74 öre, samt befrielse från erläggande av låneräntorna under åren 1932—1934, uppgående till sammanlagt 374,444 kronor 40 öre; staten skulle alltså efterskänka tillhoppa 564,860 kronor 14 öre. De i annuiteterna för åren 1930 och 1931 ingående amorteringsbeloppen skulle återföras till ej förfallen kapitalskuld och fortsatt återbetalning av statslånen taga sin början först år 1935. Tillika skulle emellertid fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att, efter förnyad utredning och i mån av behov, för högst två år i sänder bevilja enahanda eftergifter å betalningsskyldigheten för åren 1935—1941, som föreslagits för åren 1932—1934. Räntorna för dessa sju år uppgå till 873,703 kronor 60 öre. Därest ränteplikt ånyo inträder först med år 1942, skulle alltså statens totala ränteförlust bliva 1,438,563 kronor 74 öre. Bolagets kapitalskuld på grund av statslånen skulle däremot kvarstå oförändrad.

Det sålunda framlagda förslaget, till vilket såväl bolagsstyrelsen som fullmäktige i riksgäldskontoret samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anslutit sig, har jag med hänsyn till föreliggande omständigheter och i betraktande av vad fullmäktige anfört funnit vara av beskaffenhet att kunna godtagas. Jag anser mig alltså kunna tillstyrka avlåtande av framställning till riksdagen om medgivande av lindring i betalningsskyldigheten för ifrågavarande statslån i enlighet med berörda förslag.

Bolagsstyrelsen har därjämte anhållit att, på sätt jämväl utredningsmännen föreslagit, få under den tid, då annuiteter å statslånen enligt lämnat medgivande icke alls eller endast delvis erläggas, disponera två inteckningar i järnvägarna Linköping—Vimmerby och Vimmerby—Hultsfred å vardera 50,000 kronor, med sådant läge i avseende å förmånsrätten, att bankkredit kan erhållas mot hypotek av inteckningarna. De båda inteckningar, som härmed avses, åtnjuta bättre förmånsrätt i respektive järnvägar än de till säkerhet för 1916 års statslån liggande inteckningarna och skulle förty, jämlikt villkoren för nämnda statslån, sedan de blivit frigjorda överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för detta lån. Det begärda medgivandet skulle sålunda innefatta eftergift med avseende å förenämnda lånevillkor av enahanda art, som enligt vad förut nämnts av statsmakterna beviljades bolaget år 1925. Med hänsyn till det även av fullmäktige i riksgäldskontoret betonade behovet av att järnvägsbolaget erhåller möjlighet till anskaffande av rörelsekapital vill jag i likhet med fullmäktige icke motsätta mig bifall till framställningen.

Såsom villkor för de avsedda regleringsåtgärderna hava utredningsmännen föreslagit, att bolaget under den tid, då annuiteter enligt lämnat medgivande icke alls eller endast delvis erläggas, ej utan tillstånd av fullmäktige i riksgäldskontoret må använda disponibla medel för vare sig utvidgningar eller förbättringar av bolagets järnvägar och rullande materiel eller annat för järnvägsdriftens uppehållande ej nödvändigt syfte. Härtill hava fullmäktige givit sin anslutning. Även jag finner detta villkor vara rimligt och böra fastställas.

Under åberopande av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

dels att lindring i betalningsskyldigheten för Östra centralbanans järnvägsaktiebolags statslån må beviljas på sätt och under villkor, som i statsrådsprotokollet förordats,

dels ock att nämnda bolag må på enahanda villkor under i statsrådsprotokollet angiven tid för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade respektive den 7 oktober 1901, § 390, i järnvägen Linköping—Vimmerby och den 3 december 1906, § 487, i järnvägen Vimmerby—Hultsfred.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

Förteckning över Östra centralbanans inteckningar i olika järnvägslinjer, ävensom deras placering.

I n t e c k n i n g a r							P l a c e r i n g		Anm.
Nr	Dag	§	Antal	å	Kronor	Summa kronor	hos	såsom säkerhet för	
A. Bandelen Linköping—Vimmerby.									
1	30/9 01	375	1	1,000,000	1,000,000	1,425,000	Riksgäldskontoret	1899 års statslån	Icke disponerade.
2	"	"	1	225,000	225,000				
3	"	"	1	200,000	200,000				
4	"	"	1	285,000	285,000	585,000	Östergötlands Enskilda Bank	1901 " obligationslån	
5	7/10 01	376—381	6	50,000	300,000				
6	"	382—390	9	50,000	450,000				
7	"	391—399	9	50,000	450,000	450,000	" " "	1925 " "	
8	5/12 10	587—588	2	2,500	5,000				
9	"	589—598	10	5,000	50,000				
10	12/12 10	611	1	5,000	5,000	1,100,000	Riksgäldskontoret	1916 " statslån	
11	"	612—635	24	10,000	240,000				
12	13/11 16	598—599	2	50,000	100,000				
13	20/1 17	47—51	5	50,000	250,000	150,000 50,000	Järnvägsstyrelsen	likvider, bidrag omb. Lin- köping station	
14	"	52—54	3	50,000	—				
15	"	55	1	50,000	—				
Summa kronor						3,760,000			
B. Bandelen Vimmerby—Hultsfred.									
1	3/12 06	483—487	5	50,000	—	250,000	Sydsvenska Banken	1916 års obligationslån	Se ovan *).
2	"	488—492	5	50,000	—	250,000	Riksgäldskontoret	1916 " statslån	
3	3/12 07	607—608	2	50,000	—	100,000	Järnvägsstyrelsen	likvider, bidrag omb. Lin- köping station	
Summa kronor						600,000			
C. Bandelen Bjärka-Säby—Åtvidaberg.									
1	26/2 06	78	1	290,000	—	290,000	Riksgäldskontoret	1903 års statslån	Icke disponerade.
2	15/4 07	178—182	5	25,000	—	125,000	"	1922 " "	
3	"	183—186	4	25,000	—	100,000	—	—	
Summa kronor						515,000			

*) För dessa lån äro jämväl inteckningar i bandelen Linköping—Vimmerby överlämnade som säkerhet.