

Nr 146.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 16 februari 1934.

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.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 16 februari 1934.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Jag har nu att anmäla en av Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag gjord framställning om viss reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Bolaget är innehavare av de sedermera till en järnvägsenhet samman slutna järnvägarna Krylbo—Borlänge, varå bolaget erhöll koncession den 12 april 1876, mellan Borlänge och Insjön, å vilken järnväg Siljans järnvägsaktiebolag meddelades koncession den 1 september 1882, samt från Knippbo-

heden å sistnämnda järnväg till Rättviks station, varå Siljans järnvägsaktiebolag erhöll koncession den 17 mars 1899. De båda förstnämnda järnvägarna kommo till utförande inom de närmaste åren efter respektive koncessioners meddelande. Järnvägen Knippboheden—Rättvik åter byggdes av Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag, sedan koncessionen å densamma jämte järnvägen Borlänge—Insjön med Kungl. Maj:ts den 27 oktober 1911 lämnade godkännande överlåtits å bolaget. Ifrågavarande tre banor äro samtliga normalspåriga med en spårvidd av 1.435 meter.

För anläggning av järnvägen Krylbo—Borlänge beviljades Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag den 24 november 1876 ett låneunderstöd av 2,500,000 kronor, motsvarande en beräknad anläggningskostnad av 4,193,000 kronor, av vilket lån emellertid endast ett till 2,375,000 kronor minskat belopp utbekommit av bolaget. Beloppet utbetalades under åren 1879—1882. För åtnjutande av detta lån stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter 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 eller den 31 december 1882, då järnvägen senast skulle vara öppnad för trafik; och skulle den sålunda uppskjutna likviden av räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp svarande utsträckning i tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning bleve till fullo gottgjort. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1885 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 låneunderstödet och all därå upplupen ränta blivit till fullo gottgjord. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra underpant och säkerhet för det av staten lämnade låneunderstödet och staten vara berättigad åtnjuta all den pant- och förmansrätt, som enligt gällande eller blivande lagstiftning kunde för det lämnade låneunderstödet återbetalande medgivas, såsom följd varav järnvägsanläggningen med tillhörande byggnader och materiel ävensom bolagets egendom i övrigt icke finge såsom säkerhet för annat lån pantförskrivas utan förbehåll om statens bättre rätt till säkerhet för det av staten lämnade låneunderstödet.

I enlighet med beslut av 1886 års riksdag minskades annuiteten å ifrågavarande lån från och med år 1887 till fem procent, varav först gottgöres ränta efter $4\frac{1}{2}$ procent å oguldet kapitalbelopp och resten utgör avbetalning därå.

Sedermera medgav 1897 års riksdag, att den ränta, som enligt gällande föreskrifter borde till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skulle å alla dylika lån beräknas efter fem procent för år.

För anläggning av järnvägen Borlänge—Insjön beviljade Kungl. Maj:t

den 6 oktober 1882 Siljans järnvägsaktiebolag ett låneunderstöd av 950,000 kronor; kostnaden för anläggningen beräknades därvid till 2,054,000 kronor. För detta lån, som utlämnades under åren 1883—1886, stadgades bland andra följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, 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 januari 1887, 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 januari 1890 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av ärförinnan 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 sex procent årlig ränta intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Såsom förut erinrats har räntan å förfallna, icke betalade annuitetsbelopp jämlikt medgivande av 1897 års riksdag minskats från sex till fem procent.

För anläggning av järnvägen Knippboheden—Rättvik beviljade Kungl. Maj:t den 23 juni 1910 Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag — under förutsättning att nämnda järnväg och järnvägen Borlänge—Insjön efter överlåtelse till bolaget bleve sammanslutna med järnvägen Krylbo—Borlänge till en järnvägsenhet — ett lån å 1,252,000 kronor, motsvarande en beräknad anläggningskostnad av 2,505,000 kronor. För återbetalningen av detta lån, som utlämnades åren 1913 och 1916, gälla, med iakttagande att järnvägen skulle vara färdigställd och öppnad för trafik senast den 1 april 1914 samt att kapitalavbetalningen skulle vidtaga tre år därefter, samma bestämmelser som nyss angivits beträffande statslånet till anläggning av järnvägen Borlänge—Insjön. Beträffande inteckningssäkerhet meddelades vissa föreskrifter.

Sedermera medgav Kungl. Maj:t den 16 juni 1911, i enlighet med riksdagens beslut (skrivelse nr 72), att såväl anståndsrentan å det den 6 oktober 1882 beviljade lånet som alla andra till och med den 1 september 1911 å samma lån upplupna räntor finge efterskänkas, under förutsättning att Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag ej mindre övertog betalningsskyldigheten för återstoden av ifrågavarande lån, att förräntas och amorteras i överensstämmelse med de för lånet gällande villkor, än även medgäve, att inteckning för

lånet med förmånsrätt framför varje annan fordran än statens finge fastställas i, förutom järnvägen Borlänge—Insjön, jämväl järnvägarna Krylbo—Borlänge och Knippboheden—Rättvik.

Det kapitalbelopp, som Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag i enlighet härmed övertog såsom statslån, uppgick till 905,444 kronor 94 öre; annuiteten skulle fortfarande vara fem procent å ursprungliga lånebeloppet, 950,000 kronor.

Slutligen må nämnas, att Kungl. Maj:t den 27 oktober 1911, jämte godkännande av gjorda överlåtelse, förklarar, att järnvägarna från Borlänge till Insjön samt från Knippboheden till Rättvik ävensom järnvägen från Krylbo till Borlänge skulle vara att anse såsom en särskild järnväg, benämnd Södra Dalarnes järnväg, under villkor, bland andra, att berörda järnvägsenhet med därtill hörande byggnader, materiel och all övrig egendom skulle utgöra säkerhet för förenämnda tre statslån samt att staten för fordringarnas utbekommande skulle erhålla inteckning med förmånsrätt för äldre fordran gentemot yngre och för statens nämnda fordringar framför varje annan fordran än statens.

Riksgäldskontoret innehar till säkerhet för berörda tre statslån inteckningar å sammanlagt 4,657,444 kronor 94 öre med bästa förmånsrätt i Södra Dalarnes järnväg. Riksgäldskontoret har förbundit sig att, i den mån in-teckningarna ej behöva tagas i anspråk för gäldande av bolagets återstående skuld för statslånen jämte ränta, tillhandahålla Leksands sparbank in-teckningarna till säkerhet för ett bolagets lån hos sparbanken å 650,000 kronor med ränta.

Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags skuld till staten, varå annuiteterna hittills behörigen fullgjorts, uppgick per den 1 januari 1934, frånsett den samma dag förfallna annuiteten å 1911 års lån, till följande belopp:

	Kapital kronor	Anståndsränta kronor
1876 års lån	357,450: 20	345,468: 75
1911 (1882) års lån	570,887: 35	—: —
1910 års lån	1,097,116: 88	92,953: 57
	<hr/>	<hr/>
Summa kronor	2,025,454: 43	438,422: 32

Södra Dalarnes järnväg ingår jämte Bergslagernas järnvägar och Gävle—Dala järnväg i trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle. Enligt träffad överenskommelse fördelas det gemensamma överskottet mellan företagen efter vissa grunder. På Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag har av nämnda överskott belöpt, förutom viss räntegottgörelse, för år 1930 6.23 procent, för år 1931 6.4 procent och för år 1932 6.4 procent.

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1930—1932 (för år 1933 äro uppgifter ännu icke tillgängliga) utvisa följande:

	1930	1931	1932
	kronor	kronor	kronor
<i>Inkomster.</i>			
Balanserad vinst	84,876: 50	105,190: 51	58,170: 70
Andel i trafikförvaltningens nettobehållning	504,077: 09	365,320: 16	260,567: 90
Ränta enligt trafiköverenskommelsen...	45,405: 20	53,043: 09	63,907: 45
Diverse inkomster	5,176: 53	2,080: 14	2,013: 92
Summa inkomster	639,535: 32	525,633: 90	384,659: 97
<i>Utgifter.</i>			
Avsättning till förnyelsefond	223,105: 41	154,914: 84	97,460: 74
Avskrivning av aktier	1,600: —	—	—
Ränta å statslån	113,376: 29	108,179: 97	102,749: 82
Övrig ränta	29,197: 28	35,595: 65	42,824: 61
Skatter	14,178: 72	18,557: 05	10,714: 88
Premier, avgifter, pensioner och understöd	63,463: 71	60,034: 09	58,850: 47
Allmänna omkostnader	10,695: 40	11,453: 60	11,363: 51
Balanserad vinst	84,876: 50	105,190: 51	58,170: 70
Årets vinst	99,042: 01	31,708: 19	2,525: 24
Summa utgifter	639,535: 32	525,633: 90	384,659: 97
Utdelning 4 %	78,728: —	78,728: —	—

Bolagets balansräkning per den 31 december 1932 har i sammandrag följande utseende:

<i>Tillgångar.</i>	Kronor.	<i>Skulder.</i>	Kronor.
Järnvägsanläggningen ..	9,536,399: 73	1876 års statslån	801,162: 72
Rullande materiel	2,589,193: 49	1910 års statslån	1,202,730: 49
Inventarier	169,079: 50	1911 (1882) års statslån ..	591,758: 23
Fastigheter	99,763: 63	Leksands sparbank, 5 % ..	650,000: —
Aktier	—: —	Gävle—Dala järnvägs pensionskassor, 5 %	165,000: —
Bankräkning och kassa...	13,010: 70	Lån av allmänna medel, räntefritt	157,600: —
Insatskapital i trafikförvaltningen	134,998: 88	Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, reverslån, 5 % ..	40,000: —
Slutavräkning för året från trafikförvaltningen ..	141,675: 94	Oinlösta aktiekuponger ..	5,720: —
		Aktiekapital	2,132,700: —
		Reservfond	1,215,000: —
		Byggnads- och underhållsfond	251,903: 22
		Förnyelsefonder	5,409,851: 27
		Överskott, balanserat och årets	60,695: 94
Summa tillgångar	12,684,121: 87	Summa skulder	12,684,121: 87

I en av fullmäktige i riksgäldskontoret med skrivelse den 1 februari 1934 överlämnad skrift har *Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag* gjort framställning om ifrågavarande tre låns sammanslagning till ett lån med 30-årig amorteringsstid och till stöd härför anført i huvudsak följande:

På grund av rådande depression hade bolaget under de senaste åren endast med svårighet och genom upplåning på annat håll kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet. Bolaget hade dock städs drivit en synnerligen försiktig utdelningspolitik och under åren 1921—1931 lämnat utdelning med 4 %. Någon utdelning på det relativt lilla aktiekapitalet hade naturligtvis icke kunnat komma i fråga för åren 1932 och 1933.

Men något kapital hade ej heller kunnat nedläggas i företaget. Förnyelse av bana och rullande materiel hade under det föregående kvartsskötet skötts målmedvetet bland annat genom utbyte av räls och av alla växlar i huvudspår, genom ökande av antalet sliprar per meter, genom förstärkning av alla broar så att ett axeltryck av 18 ton vore tillåtet (den å banan tillåtna hastigheten hade härigenom ökats från 55 till 80 kilometer per timme) samt genom utbyte av lökvändskivorna mot längre och kraftigare. Den ursprungliga lokparken hade, på ett lokomotiv när, slopats och ersatts med moderna maskiner och likaså den ursprungliga personvagnsparken, av vilken endast tre vagnar nu återstode. Ett hundratal äldre, numera otidsenliga godsvagnar hade slopats och ersatts med ett något större antal lastdrygare och kraftigare vagnar.

På grund av den livliga samtrafiken med statens järnvägar hade bolaget sett sig nödsakat införa tryckluftsbroms på såväl lokomotiv som person- och godsvagnar. Nu förestode ytterligare utgifter på grund av denna samtrafik i det efter elektrifieringen av linjen Stockholm—Krylbo en del av bolagets vagnar måste utrustas med anordning för elektrisk uppvärmning.

Modernisering av banans signal- och växelanläggningar hade påbörjats men på grund av de dåliga tiderna måst avbrytas. För att öka trafiksäkerheten och nedbringa driftkostnaderna vore det synnerligen önskvärt att åter få igångsätta detta arbete. Med de allt mera växande anspråken å kommunikationsmöjligheter och komfort vore anskaffandet av lokomotiv och moderna personvagnar ett ofrånkomligt krav. På grund av den med turistsäsongerna starkt växlande trafiken måste nu lokomotiv- och vagnparken under tider för högtrafik ansträngas till det yttersta; därigenom kunde underhållet ej ordnas så ekonomiskt som fallet vore med en större lokomotiv- och vagnpark.

Det förelåge således ett oavvisligt behov av kapital, såvida anläggningen icke skulle bli efter i konkurrensen och statens säkerhet förlora i värde.

Den annuitet, som nu i 7 år ålåg bolaget, 228,850 kronor, finge, i synnerhet i dessa tider, anses som synnerligen kraftig för ett företag ej större än ifrågavarande.

Bolagets järnväg ägde stor betydelse för de orter den genomlöpte och utgjorde en viktig led för såväl gods- som persontrafik från Dalarne till hamnstäderna Göteborg och Gävle samt Stockholm, och man måste kunna antaga att järnvägen även under tänkbara förändrade förhållanden inom trafikväsendet alltjämt finge en viktig plats att fylla. Genom ett bifall till den framställning, bolaget avsåge att göra, skulle bolaget kunna med lugn fortsätta sitt arbete för förbättring av trafikförhållandena inom Dalarne, och statsverket skulle utan uppoffring av nämnvärd art få sitt förlag till bolaget slutförbetalt 7 år tidigare än enligt nu gällande länebestämmelser.

Med stöd av det anförda har bolaget hemställt, att Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags tre lån med oförändrat hypotek och ränta ifråga om den räntelöpande återstoden, nu tillsammans 2,025,454 kronor 43 öre, måtte få utbytas mot ett 30-årigt amorteringslån med lika stora årliga annuiteter och att de båda anståndsrentorna, tillsammans 438,422 kronor 32 öre, måtte under samma 30 år få betalas med lika delar årligen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anfört huvudsakligen följande:

Ifrågavarande tre låns kapitalbelopp skulle vara slutbetalda respektive den 31 december 1937, den 1 januari 1952 och den 31 december 1969. Slutbetalning av anståndsrentan å 1910 års lån skulle äga rum den 31 december 1970.

Den i framställningen lämnade uppgiften att bolaget på grund av rådande depression under de senaste åren endast med svårighet och genom upplåning på annat håll kunnat fullgöra sina skyldigheter mot riksgäldskontoret bestyrktes av för fullmäktige tillgängliga uppgifter angående bolagets inkomster och utgifter under år 1932 samt balansräkningar för åren 1931 och 1932. Under sistnämnda år hade bolagets skuld för statslånen, inklusive anståndsrentor, nedbragts med omkring 126,000 kronor, varemot bolagets övriga lån ökats med 165,000 kronor, motsvarande ett under året hos Gävle—Dala järnvägs pensionskassor upptaget nytt lån.

Då bolaget framhållit såsom ett oavvisligt behov att för tillgodoseende av de alltmer växande anspråken på kommunikationsmöjligheter och komfort anskaffa ytterligare lokomotiv och moderna personvagnar, syntes fullmäktige skäl tala för att ej motsätta sig bolagets hemställan att genom en reglering av dess skuldförhållande till staten minska bolagets utgifter för statslånen, under åren 1934—1939 uppgående till 228,850 kronor om året. Staten skulle härigenom ej komma att lida någon förlust, och slutbetalningen av dess fordran skulle äga rum några år tidigare än enligt nu gällande amorteringsvillkor, nämligen år 1963 i stället för år 1970.

Annuiteten å ett 30-årigt amorteringslån å 2,025,454 kronor 43 öre, löpande med $4\frac{1}{2}$ procent ränta, uppginge till 124,345 kronor 77 öre, motsvarande 6.139 procent av lånebeloppet. Med tillägg enligt bolagets förslag av en trettiondedel av anståndsrentebeloppet, 438,422 kronor 32 öre, skulle bolagets årliga utgift för statslånen för framtiden utgöra 138,959 kronor 85 öre. En skuldreglering enligt bolagets förslag skulle sålunda under de närmaste sju åren innebära en minskad årlig utgift för bolaget av omkring 90,000 kronor.

Vid en eventuell skuldreglering syntes det emellertid fullmäktige lämpligare att, såsom förut skett i liknande fall, till kapitalskulden för det nybildade lånet lägga det efter en räntefot av $4\frac{1}{2}$ procent beräknade nutidsvärdet, 292,914 kronor 73 öre, av anståndsrentan å lånen av åren 1876 och 1910, i vilket fall hela lånebeloppet, om anståndsrentans överskjutande belopp avskreves, skulle komma att uppgå till 2,318,369 kronor 16 öre och annuiteten med en trettioårig amorteringstid till 142,328 kronor 25 öre eller sålunda endast obetydligt mer än enligt bolagets förslag.

En eventuell skuldreglering borde räknas från och med innevarande år och annuiteten å det nybildade lånet erläggas första gången den 31 december 1934 och sedermera samma dag varje år till dess lånet blivit slutbetalt. Enligt uppgift av ordföranden i bolagets styrelse komme det ej att möta något hinder att tillhandahålla riksgäldskontoret inteckningssäkerhet med bästa förmånsrätt för hela nyssnämnda belopp, 2,318,369 kronor 16 öre.

Med åberopande av vad sålunda anförts tillstyrka fullmäktige, att förslag framläggas för den nu församlade riksdagen om reglering i enlighet med vad fullmäktige förordat av Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten på grund av ifrågavarande tre statslån.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 10 februari 1934 hemställt om bifall till riksgäldsfullmäktiges förslag.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag hittills fullgjort den bolaget på grund av omförmälda tre statslån åliggande betalningsskyldigheten. Under de senaste åren har emellertid annuitetsbetalningen endast med svårighet kunnat fullgöras och nödgat bolaget att upptaga lån på annat håll.

Bolagets av fullmäktige i riksgäldskontoret med viss jämkning tillstyrkta förslag till omreglering av statslånen innebär i stort sett, att bolagets nuvarande kapitalskuld till staten samt de på två av lånen belöpande anstånds-räntorna skulle jämte ränta å kapitalskulden med lika årliga belopp återbetalas under de närmaste trettio åren. Slutbetalningen av statens fordran skulle på detta sätt komma att ske år 1963 i stället för enligt gällande lånevillkor år 1970. Enligt bolagets förslag skulle alltså kapitalskulden, 2,025,454 kronor 43 öre, bilda ett nytt lån, varå ränta skulle liksom nu utgå efter 4½ procent, medan anståndsrentornas belopp, (345,468: 75 + 92,953: 57) 438,422 kronor 32 öre, skulle utan ränta med en trettiondedel årligen återbetalas under samma tid. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava med avseende å återbetalningen av anståndsrentorna förordat den jämkningen i bolagets förslag, att såsom i andra liknande fall plägat ske anståndsrentornas nuvärde, efter 4½ procent beräknat till 292,914 kronor 73 öre, skulle sammanslås med kapitalskulden till ett nytt lån, uppgående till 2,318,369 kronor 16 öre, vilket lån skulle förräntas med 4½ procent och amorteras under 30 år med första inbetalning den 31 december 1934. Den årliga annuiteten skulle enligt bolagets förslag uppgå till 138,959 kronor 85 öre och med den av riksgäldsfullmäktige förordade jämkningen till 142,328 kronor 25 öre.

Den nuvarande annuiteten, 228,850 kronor, som enligt lånevillkoren skall utgå till och med år 1939, minskas efter slutbetalningen år 1940 av 1876 års lån till 110,100 kronor samt efter slutbetalningen år 1952 av 1911 (1882) års lån ytterligare till 62,600 kronor. Föreliggande förslag till omreglering av statslånen innebär alltså en för de närmaste åren betydande nedsättning av annuitetsbetalningen — i runt tal 86,000 kronor, om nyssnämnda jämkning göres — medan för de därpå följande åren en icke obetydlig ökning av de eljest utgående annuiteterna skulle ske.

Med hänsyn till vad i ärendet upplysts om bolagets ekonomiska ställning synes förevarande förslag icke böra möta hinder från statsmakternas sida. Den eftergift, som annuiteternas nedbringande under de närmaste åren innebär, synes bliva tillfredsställande kompenserad av den därefter snabbare återbetalningen av resterande skuld till staten. För det nybildade lånet skall staten hava säkerhet i in-teckning med bästa förmånsrätt i Södra Dalarnes järnväg. Jag vill alltså tillstyrka bifall till bolagets framställning med den jämkning i lånevillkoren, som fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.

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

att Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags återstående skuld till staten på grund av statslån för anläggning av bolagets järnväg må, räknat från och med år 1934, bilda ett nytt lån, att åtnjutas på de i statsrådsprotokollet förordade villkor.

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

Ur protokollet:
Waldemar Wiens.
