

Nr 211.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1934.

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

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

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet för Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1934.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

Hos Kungl. Maj:t har Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag gjort framställning om reglering av bolagets skuldförhållande till staten samt om statslån å 210,000 kronor till vissa förbättringsarbeten å Mellersta Östergötlands järnvägar i samband med fusion av bolagets och nämnda järnvägar.

Bihang till riksdagens protokoll 1934. 1 saml. Nr 211.

Norra Östergötlands järnvägar omfatta banorna Finspång—Pålsboda (koncession den 19 januari 1872), Finspång—Norsholm (koncession den 1 september 1882), Pålsboda—Örebro (koncession den 13 augusti 1897) samt Kimstad—Norrköping (koncession den 3 juli 1903), vilka alla hava en spårvidd av 0.891 meter. Sammanlagda banlängden är 132.3 kilometer. Samtliga nämnda järnvägar ägas numera av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag.

För anläggning av järnvägen Finspång—Norsholm för en beräknad kostnad av 1,131,000 kronor beviljade Kungl. Maj:t den 11 maj 1883 Finspång—Norsholms järnvägsaktiebolag ett statslån av 500,000 kronor ur allmänna järnvägs-lånefonden. För detta lån 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 1886. då järnvägen enligt den meddelade koncessionen 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 1889 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 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.

Lånebeloppet utbetalades i sin helhet till bolaget åren 1883—1886.

Sedermera medgav 1897 års riksdag (skrivelse nr 56), 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.

Ifrågavarande lån har sedermera, i samband med järnvägens överlåtelse år 1895 till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, övertagits av sistnämnda bolag, som till och med den 1 januari 1932 fullgjort sin betalningsskyldighet på grund av lånet och därmed nedbringat kapitalskulden till 170,215 kronor 32 öre. Bolagets skuld till staten på grund av nämnda statslån uppgick den 1 januari 1934 till följande belopp:

	Kronor.	Kronor.
Kapitalskuld:		
Förfallen	35,460: 93	
Icke förfallen	134,754: 39	170,215: 32
Ränta, förfallen		14,539: 07
Överränta, förfallen		1,250: —
Anståndsrenta, ej förfallen		49,093: 75
	Summa kronor	235,098: 14

Bolaget åtnjuter sedan i januari 1933 moratorium av sina fordringsägare.

Mellersta Östergötlands järnvägar omfatta banorna Vadstena—Fågelsta (koncession den 2 maj 1873), Vadstena—Ödeshög jämte hamnspår till Hästholmen (koncession den 25 juni 1886), Fågelsta—Linköping (koncession den 16 augusti 1895), Linköping—Ringstorp (koncession den 3 juli 1903), Klockrike—Borensberg (koncession den 7 april 1906) samt Fornåsa—Motala (koncession den 11 februari 1910). Sammanlagda banlängden är 124.7 kilometer, och banorna hava en spårvidd av 0.891 meter. Numera äro nämnda järnvägslinjer elektrifierade utom linjerna Vadstena—Ödeshög och Linköping—Ringstorp.

För anläggning av järnvägen Vadstena—Ödeshög jämte hamnspår för en beräknad kostnad av 623,270 kronor beviljade Kungl. Maj:t den 26 mars 1887 Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 300,000 kronor. För detta lån stadgades i huvudsak enahanda villkor, som förut återgivits beträffande lån till anläggning av järnvägen Finspång—Norsholm, dock att tidpunkten för järnvägens färdigställande och öppnande för trafik var bestämd till den 1 oktober 1889 samt att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1892. Statslånet utbetalades åren 1888—1890.

Ifrågavarande banor ävensom nyssnämnda statslån övergingo sedermera till Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag.

Bolaget, som till och med år 1925 fullgjorde annuitetsbetalningarna å statslånet, kunde under åren 1926 och 1927 icke fullgöra sådan betalning samt trädde på hösten sistnämnda år i likvidation. Jämlikt beslut av 1928 års riksdag (skrivelse nr 140 i anledning av proposition nr 179) medgav Kungl. Maj:t den 24 maj 1928, under förutsättning att en i propositionen nr 179 omförd rekonstruktion av bolaget genomfördes senast den 31 december 1929, att bolagets skuld på grund av statslånet finge till det belopp, vartill skulden, inberäknat anståndsrentan, uppginge vid tidpunkten för genomförandet av nyssnämnda rekonstruktion, bilda ett nytt lån. Det nya lånebeloppet blev sedermera bestämt till 236,037 kronor 53 öre. Enligt av Kungl. Maj:t i nyssnämnda beslut meddelade villkor och bestämmelser skulle annuiteten å det nya lånet beräknas till fem procent å lånebeloppet, varav först skulle gottgöras ränta å oguldet kapitalbelopp efter fyra och en halv procent och resten utgöra avbetalning därå; annuitet skulle dock tillvidare erläggas endast å halva lånebeloppet, medan annuitetsbetalningen å återstoden skulle vidtaga först då vissa

förutsättningar med avseende å inkomsterna av järnvägsrörelsen inträffat. Nämnas må i detta sammanhang, att av telegrafverket och statens järnvägar havda fordringar hos bolaget vid genomförandet av rekonstruktionsplanen jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t utbyttes mot stam- och preferensaktier i det rekonstruerade järnvägsföretaget.

Det nya bolag, Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolag, som enligt förenämnda rekonstruktionsplan bildades samt övertog ifrågavarande järnvägar och det nya statslånet, försattes den 1 december 1931 i konkurs. Vid denna tidpunkt uppgick riksgäldskontorets fordran på grund av statslånet till 245,836 kronor 10 öre, varav kapitalfordran utgjorde 235,447 kronor 43 öre. Genom exekutiva auktioner den 31 maj 1933 försålde de skilda järnvägsenheterna och inropades var för sig av innehavaren av botteninteckning. Järnvägen Vadstena—Ödeshög jämte hamnspår inropades av riksgäldskontoret för en köpeskilling av 48,000 kronor.

Med avseende å trafikeringen av Mellersta Östergötlands järnvägar gäller för år 1934 ett avtal mellan ägarna av de skilda järnvägarna samt Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, enligt vilket bolaget arrenderar Mellersta Östergötlands järnvägar mot viss ersättning till ägarna.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 25 november 1932 meddelade *Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* att, sedan undersökning rörande möjligheter och förutsättningar för en fortsatt trafikering av Mellersta Östergötlands järnvägar ägt rum genom särskilda sakkunniga, bolaget den 18 augusti samma år till konkursförvaltningen för Mellersta Östergötlands järnvägar, efter därom framställd förfrågan, avgivit anbud å förvärvande av sistnämnda järnvägar och övriga tillgångar för en köpeskilling av 500,000 kronor. Såsom villkor härför hade bolaget uppställt, att en av bolaget och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag den 15 juni 1932 gjord framställning om gemensam taxa för bolagens och Mellersta Östergötlands järnvägar samt linjen Norsholm—Ringstorp vunno bifall, att ett statslån å 340,000 kronor för istånd-sättande av Mellersta Östergötlands järnvägar beviljades på de för lån ur allmänna järnvägslånefonden vanliga villkoren, att medel för köpesummans likviderande kunde erhållas genom garanti av de för Mellersta Östergötlands järnvägars bibehållande intresserade kommunerna och Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, att överenskommelse rörande rationalisering och utgiftsbesparing vid Mellersta Östergötlands järnvägar kunde träffas med personalorganisationerna på sätt undersökningskommitterade föreslagit samt att Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags bolagsstämma godkände köpet. Under meddelande tillika, att villkoret om överenskommelse med personalorganisationerna redan uppfyllts, hemställde bolaget på anförda skäl, att bolaget eller annat bolag, som kunde komma att förvärva Mellersta Östergötlands järnvägar, måtte erhålla nyss omförmälda statslån å 340,000 kronor.

Sedan *fullmäktige i riksgäldskontoret* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalat sig till förmån för bolagets framställning, anbefalldes utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge (1932 års järn-

vägsekonomiutredning) att under iakttagande av lämnade direktiv avgiva yttrande och förslag med anledning av vad i ärendet anförts.

Sedermera anmälde 1932 års järnvägsekonomiutredning i skrivelse den 20 december 1933, efter att hava lämnat en redogörelse för vad i saken förekommit, att förhandlingarna om en frivillig rekonstruktion av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, vilket såsom förut antytts råkat i ekonomiska svårigheter och erhållit moratorium av sina fordringsägare, icke lett till positivt resultat samt att utredningsmännen icke kunde se någon möjlighet att då fortsätta arbetet på denna frågas lösning. Beträffande de mellan utredningsmännen och nämnda bolag samt andra intressenter förda underhandlingarna innehåller skrivelsen huvudsakligen följande:

Sedan det visat sig, att Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning icke medgäve ett fullföljande av fusionen med Mellersta Östergötlands järnvägar genom inköp av desamma, upptogo utredningsmännen, efter samråd med departementschefen, förhandlingar om en rekonstruktion av bolaget. I dessa förhandlingar deltog, förutom representanter för Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, ordföranden i obligationsinnehavarnas förtroenderåd, f. d. översten J. Ekelund samt representanter för Norrköpings stad och de fordringsägande bankerna, Östergötlands enskilda bank och Skandinaviska kreditaktiebolaget.

Under förhandlingarnas gång upprättades i slutet av juli 1933 en *rekonstruktionsplan*, som var av följande innehåll:

1. Alla nu förfallna räntor ävensom alla räntor, som belöpa på tiden till och med den $^{31/12}$ 1933 å bolagets statslån, obligationslånen av år 1896 och år 1911 samt å bolagets lån hos Skandinaviska kreditaktiebolaget och Östergötlands enskilda bank, efterskänkas.

Angivna lån uppgå per $^{31/12}$ 1932 till följande kapitalbelopp:

	Kronor.	Kronor.
a) Statslånet, löpande med $4\frac{1}{2}$ % ränta:		
1) icke förfallet belopp	152,875: 01	
2) förfallet belopp	17,340: 31	
3) anståndsrenta, som ej skall efterskänkas..	49,093: 75	219,309: 07
b) Obligationslån av år 1896, löpande med $4\frac{1}{2}$ % ränta		235,000: —
Därav utlottade obligationer kronor 55,000: —.		
c) Obligationslån av år 1911, löpande med 5 % ränta	1,297,000: —	
d) Reverslån i Östergötlands enskilda bank	300,000: —	
e) Lån i Östergötlands enskilda bank och Skandinaviska kreditaktiebolaget		599,591: 07

2. Statslånet omlägges från och med $^{1/1}$ 1934 till nytt lån, löpande med $4\frac{1}{2}$ % ränta och $^{1/2}$ % amortering. Med hänsyn till att i detta nya lån intages anståndsrentan, beräknas lånet komma att lyda å cirka 200,000 kronor, varför varje annuitet kommer att uppgå till cirka 10,000 kronor.
3. Obligationslånet av år 1896: Den amortering, som förfallit den $^{31/12}$ 1932, och den, som förfaller den $^{31/12}$ 1933, gäldas den $^{31/12}$ 1936 och den $^{31/12}$ 1937 jämte ränta från och med $^{1/1}$ 1934. Räntor och amorteringar för åren 1934 och 1935 gäldas i vanlig ordning enligt för lånet gällande plan. Lånet blir härigenom slutamorterat den $^{31/12}$ 1937.
4. Obligationslånet av år 1911: Uppskov lämnas med amortering av detta lån under tiden till och med 1937. Räntan å lånet nedsättes från och med

$\frac{1}{2}$ 1934 från nuvarande 5 % till 4 % och gäldas i vanlig ordning. Amortering av lånet upptages från och med år 1938.

Räntan kommer sålunda att utgöra under tiden 1934—1937 cirka 52,000 kronor per år. Sedan amortering från och med 1938 upptagits, beräknas annuiteten till cirka 80,000 kronor per år, varför lånet sålunda skall vara slutamorterat år 1964.

5. Lånen hos Östergötlands enskilda bank och Skandinaviska kreditaktiebolaget, enligt vad nyss nämnts uppgående till 899,591:07 kronor, omläggas på följande sätt: Nytt lån upptages den $\frac{1}{2}$ 1934 å 200,000 kronor mot samma säkerhet, som gäller för de nuvarande lånen, samt mot 4 % ränta och 20 års amortering, skoland ränta och amortering räknas från och med år 1938, varför alltså lånet lämnas räntefritt för åren 1934—1937.

För skillnaden mellan lånens kapitalbelopp per $\frac{31}{12}$ 1932 och nyssnämnda 200,000 kronor, vilket skillnadsbelopp avjämnats till 700,000 kronor, äga bankerna låta teckna preferensaktier i bolaget. Rörande dessa aktiers företrädesrätt hänvisas till punkt 7 i det följande. Stämpeln för de nya aktierna betalas av bolaget.

6. Förutsättning för nu angivna åtgärders vidtagande är bland annat, att bolaget genom Norrköpings stad kan erhålla nytt kapital till ett belopp av 200,000 kronor, möjliggörande för bolaget att enligt avgivet och av konkursförvaltningen i Mellersta Östergötlands järnvägar antaget anbud inköpa denna järnväg för 500,000 kronor. Förenämnda kapital å 200,000 kronor föreslås, givetvis under förutsättning av stadens godkännande, anskaffat antingen genom lån från staden mot 5 % ränta eller stadens borgen eller ock genom att staden tecknar preferensaktier till motsvarande belopp. I sistnämnda fall betalas stämpeln för aktierna av bolaget.

7. Därest såväl bankerna som staden teckna aktier enligt förenämnda förslag, vidtages sådan förändring uti bolagsordningen, att aktierna uppdelas i tre serier:

- a) stamaktier, motsvarande det nuvarande aktiekapitalet,
- b) preferensaktier A å 700,000 kronor med företrädesrätt framför stamaktierna till 4 % ackumulativ utdelning ur bolagets vinst,
- c) preferensaktier B å 200,000 kronor med företrädesrätt framför stamaktier och preferensaktier A till 5 % ackumulativ utdelning ur bolagets vinst.

Tecknar staden icke aktier, uppdelas aktierna i två serier, motsvarande mom. a) och b).

I samband med utgivande av preferensaktier kan diskuteras frågan om eventuell nedsättning av stamaktiekapitalet. För utgivande av preferensaktier samt eventuellt för nedsättning av aktiekapitalet fordras bolagsstämmobeslut, innefattande bland annat ändring i bolagsordningen, vilka beslut måste fattas med viss kvalificerad majoritet jämlikt bestämmelserna uti aktiebolagslagen.

En på sådant sätt genomförd rekonstruktion skulle minska bolagets kostnader för räntor och amorteringar å lån, efter fullständig frihet därifrån år 1933, från omkring 264,000 kronor för tidigare år till cirka 127,000 kronor för vart och ett av åren 1934—1937 samt till omkring 105,000 kronor för år 1938 och följande år.

Mot detta rekonstruktionsförslag framställdes emellertid med avseende å de föreslagna räntesatserna erinringar av bankerna och innehavaren av en större obligationspost av år 1911. Representanter för Norrköpings stad uttalade sig för att stadens medverkan skulle lämnas i form av ett lån mot säkerhet av

inteckningar med förmånsrätt närmast efter inteckningar, motsvarande statslånet, samt efter hand i de inteckningar som genom amorteringar å statslånet frigjordes från riksgäldskontoret.

Under de fortsatta förhandlingarna kunde enighet icke uppnås beträffande det av Norrköpings stad uppställda villkoret om säkerhet; staden förklarade sig kunna åtnöjas med att säkerheten till hälften utgjordes av inteckning i Mellersta Östergötlands järnvägar. Av förenämnda innehavare av obligationer av år 1911 framhölls, att järnvägsbolaget genom bestämmelserna i 1911 års lånekontrakt till förmån för obligationsinnehavarna frånsagt sig dispositionsrätten över den som säkerhet för statslånet liggande inteckningen, varför medgivande ej kunde lämnas till att å nämnda inteckning uppkommet ägarehypotek pantförskreves till Norrköpings stad.

Såväl av bankerna som av obligationsinnehavarnas förtroenderåd framställdes anspråk på inflytande å järnvägsförvaltningen.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 23 februari 1934 dagtecknad skrift har *Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* gjort förnyad framställning rörande rekonstruktion av bolagets och Mellersta Östergötlands järnvägar. Bolaget meddelar inledningsvis att, sedan förut återgivna rekonstruktionsförslag visat sig icke genomförbart och bolagets styrelse med anledning härav ombildats med representation för fordringsägarna, ett nytt rekonstruktionsförslag utarbetats och underställts fordringsägarna. Detta förslag hade godkänts av Skandinaviska kreditaktiebolaget och Östergötlands enskilda bank samt av obligationsinnehavare i sådan utsträckning, att bolagets styrelse ansåge rekonstruktionen kunna genomföras, i vad på dessa fordringsägare berodde.

Det nya rekonstruktionsförslaget avviker huvudsakligen i följande avseenden från det förut återgivna (här användes samma punktbezeichnung som i det tidigare förslaget):

1. I fråga om avskrivning av de intill den 31 december 1933 förfallna räntorna skulle ske allenast den ändring, att å 1896 års lån skulle för vinnande av likställighet med 1911 års obligationslån betalas ränta för ett fjärdedels år.
2. Ingen ändring skulle ske beträffande regleringen av statslånet.
3. För 1896 års obligationslån skulle endast inträda den ändring, som angivits under 1.
4. För 1911 års obligationslån skulle en förbättring av villkoren ske på sådant sätt, att räntan å de nya obligationerna, för tiden till den 31 december 1937 sänkt från 5 till 4 %, från och med år 1938 skulle höjas till 4½ %, vid vilken tid inteckningssäkerheten för 1896 års lån samt överhypotek å statslånet skulle bli helt tillförda säkerheterna för 1911 års lån.
5. Bankerna skulle för hela sin fordran, nedskrivna från cirka 965,000 kronor till 900,000 kronor, teckna preferensaktier i *Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* med företrädesrätt framför stamaktierna till kapital och högst 5 % ackumulativ ränta ur bolagets vinst från och med år 1934.
6. Medverkan från Norrköpings stad förutsattes icke.
7. Teckningen av preferensaktier sker enligt vad nyss under punkt 5 angivits. Bolagets nuvarande aktiekapital nedsattes med erforderligt belopp, vilket användes för nedskrivning av bolagets tillgångar.

Det nya rekonstruktionsförslaget har beräknats medföra en minskning av bolagets nuvarande årliga betalningsskyldighet för statslån, obligationslån och

banklån, 264,000 kronor, till 127,000 kronor för vart och ett av åren 1934—1937 samt till 97,000 kronor för år 1938 och senare år; såsom av förslaget framgår skulle banklånen utbytas mot preferensaktier, varför förräntning och amortering av dessa lån skulle upphöra räknat från och med år 1934.

Styrelsen för Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag har emellertid ansett, att en förutsättning för rekonstruktionen av bolaget vore, att förut omförmälda inköp av Mellersta Östergötlands järnvägar komme till stånd. Förvärvet av sistnämnda järnvägar har avsetts skola ske på följande sätt:

Ett nytt bolag bildas med ett aktiekapital av 150,000 kronor, som övertages och likvideras kontant av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag; för ändamålet skulle användas dels 50,000 kronor av egna medel och dels ett lån å 100,000 kronor med säkerhet av inteckningar i fastigheter utanför bolagets järnvägar. Det nya bolaget skulle förvärva ifrågavarande järnvägar för 500,000 kronor. För erläggande av detta belopp skulle tagas i anspråk dels aktiekapitalet och dels upplånade medel till belopp av 350,000 kronor. Av sistnämnda belopp skulle 300,000 kronor upplånas med säkerhet i järnvägsinteckningar samt med borgen av de kommuner, som genomlöptes av järnvägarna, och av Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, medan lån å 50,000 kronor skulle erhållas hos Östergötlands enskilda bank med säkerhet i det nya bolaget tillhöriga aktier i vissa med bolaget samarbetande trafikföretag samt med borgen av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag. Det nya bolagets balansräkning skulle erhålla följande utseende:

<i>Tillgångar.</i>		<i>Skulder.</i>	
	Kronor.		Kronor.
Järnvägarna	400,000	Aktiekapital	150,000
Andra fastigheter	16,120	Lån	350,000
Aktier i trafikföretag	83,880		
Summa kronor	500,000	Summa kronor	500,000

För modernisering av Mellersta Östergötlands järnvägar förutsattes i rekonstruktionsförslaget, att ett statslån å 340,000 kronor skulle erhållas mot säkerhet i inteckningar med samma förmånsrätt som de inteckningar, som skulle ställas som säkerhet för nyssnämnda lån å 300,000 kronor.

I sin förevarande framställning har *Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* dels under hänvisning till det nya rekonstruktionsförslaget anhållit om reglering av bolagets statslån på sätt i förslaget avsåges, dels ock hemställt om lån för modernisering av Mellersta Östergötlands järnvägar.

Beträffande sistnämnda lån har bolaget anfört i huvudsak följande:

Enligt rekonstruktionsförslaget skulle ett nytt bolag bildas för inköp av Mellersta Östergötlands järnvägar, i vilket bolag Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag skulle innehava samtliga aktier. Denna transaktion förutsatte emellertid att till Mellersta Östergötlands järnvägars modernisering erhöles lån å 340,000 kronor. Nämnda summa hade erhållits från en den 7 maj 1932 av riksgäldssekreteraren J. Hägglund, byråchefen S. Norrman och trafikchefen C. Svenson verkställd undersökning rörande möjligheter och förutsättningar för en fortsatt trafikering av Mellersta Östergötlands järnvägar.

I denna undersökning hade utredningsmännen påvisat, att rälsen å vissa bandelar och de elektriska motorerna vore starkt förslitna och måste utbytas, var-

jämte erfordrades en del annan materiel. Dessa arbeten hade kostnadsberäknats sålunda:

	Kronor.
Utbyte av räls å linjen Linköping—Vadstena jämte spårväxlar å övriga bandelar	125,000
Ljussignaler vid vägar och stationer	8,000
Komplettering av telefonledning till dubbellinje jämte matarledning..	5,000
Utbyte av motorer å elektrisk rullande materiel m. m.	105,000
Anskaffande av motorvagn	55,000
» » lokomotor	10,000
» » motordressiner och gruslastningsapparat	10,000
» » bilmateriel för godsutkörning	22,000
Summa kronor	340,000

I denna kalkyl syntes man hava räknat med att mellan Linköping och Vadstena befintlig räls (14 kg./m.) skulle utbytas mot räls med en vikt av 17 kilogram per meter. Järnvägsbolagets nuvarande styrelse ansåge det emellertid ej praktiskt att lägga ned den jämförelsevis höga arbetskostnaden för rälsutbytet för en så pass liten skillnad i rälsvikt, utan ansåge att man borde inlägga något tyngre räls eller sådan med en vikt av minst 20 kilogram per meter. Man kunne härmed väsentliga fördelar ej blott beträffande högre hastighet på banan utan även beträffande underhållet, som bleve både lättare och billigare.

Emellertid följde givetvis härmed att anskaffningskostnaderna bleve större. Då man dock syntes kunna räkna med att få övertaga begagnade räler och att den gamla rälsen kunde försälas, ansåge styrelsen att kostnaden för förstärkning av överbyggnaden å linjen Linköping—Vadstena jämte en del övriga nödvändiga linjearbeten torde ställa sig sålunda:

	Kronor.
Utbyte av räls å linjen Linköping—Vadstena (längd 50 km.) mot tyngre sådan av minst 20 kg:s vikt per meter, jämte en del nya växlar, med avdrag för vad som inflyter vid försäljning av den gamla rälsen	190,000
Ljussignaler vid vägar och stationer	10,000
Komplettering av telefonledning till dubbellinje jämte matarledning och diverse reparationsarbeten	10,000
Summa kronor	210,000

Genom dessa arbeten erhöles linjen Linköping—Vadstena en sådan teknisk utrustning, att såväl högre hjultryck som större hastighet kunde tillåtas å den samma, varigenom banans konkurrenskraft väsentligen ökades.

Beträffande den rullande materielen hade styrelsen ämnat att hos Kungl. Maj:t göra framställning om lån från det för budgetåret 1933/1934 anvisade anslaget till förslag för understöd åt enskilda järnvägar i och för anskaffning av en motorvagn. Anskaffning av övrig erforderlig materiel och reparation av befintlig materiel beräknade styrelsen kunna verkställa utan bistånd av staten.

Järnvägsbolagets behov av ekonomisk hjälp för modernisering av Mellersta Östergötlands järnvägar skulle sålunda begränsas till 210,000 kronor. För detta lån, anför järnvägsbolaget, vore bolaget i tillfälle lämna säkerhet i inteckningar å 400,000 kronor i nämnda järnvägar, sammanlagda till en järnvägsenhet. Bolaget ville i detta avseende erinra om, att berörda järnvägar år 1932 av översten H. J. Fogelmarck beräknats hava ett realisationsvärde av 782,300

kronor, fördelade med 275,200 kronor på rullande materiel och 507,100 kronor på övriga tillgångar, i vilket sistnämnda belopp inginge 244,600 kronor för själva linjen med tillhörande överbyggnad, 244,300 kronor för husbyggnader och jordområden samt 18,200 kronor för inventarier m. m. Vidare anför bolaget:

Marken för bangården i Linköping, som hade en areal av cirka 20,000 kvadratmeter, hade av överste Fogelmarck åsatts ett värde av endast 3 kronor per kvadratmeter, under det att man vid successiv försäljning borde kunna få ut ett pris av 2 à 3 gånger detta värde. Ett realisationsvärde av 600,000 kronor för bana med husbyggnader, markområden och överbyggnad, men utan rullande materiel syntes därför ej vara för högt att räkna med, vilken summa givetvis ökades med minst 100,000 kronor, sedan nu föreslagna arbeten utförts.

Det vore avsett att uttaga inteckningar i banan för 800,000 kronor, vilka samtliga inteckningar skulle gälla med lika rätt. Av dessa inteckningar kunde bolaget erbjuda staten som säkerhet för ifrågavarande lån 400,000 kronor, under det att inteckningar för 300,000 kronor skulle lämnas som säkerhet för det lån, för vilket samtliga kommuner utefter järnvägen jämte Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag i enlighet med rekonstruktionsplanen förbundit sig att gå i borgen. Då banans realisationsvärde enligt försiktig beräkning uppginge till 600,000 à 700,000 kronor, under det att endast ett pris av 420,000 kronor skulle behöva uppnås för att staten skulle erhålla full täckning för det ifrågasatta lånebeloppet å 210,000 kronor, vågade bolaget räkna med att den sålunda erbjudna säkerheten skulle kunna godtagas.

På grund av vad sålunda anförts har Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition, *dels* angående reglering av det till bolaget lämnade statslånet på sådant sätt, att lånet per den 1 januari 1934 omläggas till nytt lån löpande med $4\frac{1}{2}$ % ränta och $\frac{1}{2}$ % amortering och lydande å 205,066 kronor 44 öre, varvid anstånds-räntan intages med beräknat nutidsvärde av 34,851 kronor 12 öre, men 1932 och 1933 års räntor efterskänkas; *dels* angående ett nytt lån å 210,000 kronor till det bolag, som kommer att förvärva Mellersta Östergötlands järnvägar, att förräntas och återbetalas med en annuitet av 5 %, varav $4\frac{1}{2}$ % utgöra ränta, och mot den säkerhet som i framställningen angivits.

Över nu föreliggande ansökning hava utlåtanden avgivits av 1932 års järnvägsekonomiutredning den 28 februari 1934, av fullmäktige i riksgäldskontoret den 1 mars 1934 samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 7 i samma månad.

1932 års järnvägsekonomiutredning har till en början beträffande rekonstruktionsplanen för Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag anført, bland annat, följande:

Det nya förslag till rekonstruktion av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, som framlagts av bolagets nuvarande styrelse, borde tydligen granskas dels med hänsyn till förslagets innebörd för bolaget, dels i avseende på dess samband med den ursprungliga frågan om bolagets inköp av Mellersta Östergötlands järnvägar och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningsmännen hade om båda dessa synpunkter överlagt med representanter för bolagets styrelse och andra intressenter.

Genom det ifrågasatta och enligt verifierad uppgift av bankerna biträdda utbytandet mot preferensaktier av hela deras fordran hos Norra Östergöt-

lands järnvägsaktiebolag stärktes bolagets ställning, en omständighet, som självfallet hade sin betydelse icke blott för bolaget självt utan även för obligationshavarna och staten såsom de enda därefter kvarstående prioriterade fordringsägarna.

I vad den nu framlagda rekonstruktionsplanen avsåge Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag i och för sig, gäve densamma icke anledning till erinran, detta så mycket mindre som en påtaglig förbättring numera kunde konstateras beträffande företagets avkastning. Till belysning av detta förhållande kunde anföras, att driftöverskottet — före avskrivningar — som från 1931 till 1932 nedgått från 285,000 till 119,000 kronor, år 1933 stigit till 156,000 kronor, medan samma överskott vid i juni 1933 av bolaget framlagda framtidsberäkningar icke ansetts kunna upptagas högre än till 120,000 kronor. Enligt uttalanden av förenämnda intressenter vore bankernas nu gjorda större eftergifter i hög grad föranledda just av den sålunda konstaterade förbättringen av bolagets likviditet och den därpå grundade förhoppningen, att de i utbyte mot reversfordringarna erhållna preferensaktierna i en framtid skulle visa sig äga visst värde.

Utredningsmännen hade sökt bilda sig en uppfattning om, huruvida det brytande av sambandet mellan Norrköpings stad och järnvägsföretaget, som det nya rekonstruktionsförslaget innebure, kunde befaras komma att menligt återverka på företagets utveckling. Vid de hållna samråden hade nämnda spörsmål därför ägnats särskild uppmärksamhet. De hörda representanterna för bolagets styrelse hade emellertid uttalat, att denna stadens avkoppling enligt deras mening icke kunde tänkas verka hämmande på järnvägens trafik, då staden i allt fall hade stora med järnvägen gemensamma intressen och då dessutom enligt från representanter för staden uttalad önskan tillfälle skulle beredas staden att inom 10 år inlösa preferensaktierna samt på detta sätt återtaga sitt inflytande. Att staden såsom aktieägare skulle resa svårigheter mot den ifrågasatta nedskrivningen av stamaktierna och mot preferensaktieägarnas förutsatta avgörande inflytande ansåges ej heller vara att befara. Beslut om sådan nedskrivning kunde emellertid icke fattas förrän på den ordinarie bolagsstämman längre fram under året.

Utredningsmännen uttala den uppfattningen, att den nu förevarande rekonstruktionsplanen, i vad den angår Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, får anses vara efter förhållandena tillfredsställande, och anse sig för sin del icke böra framställa någon erinran mot den medverkan från statens sida i den planerade rekonstruktionen, som innebäres i statens efterskänkande av för åren 1932 och 1933 förfallna räntor och statslånets omläggande till nytt lån. Utredningsmännen erinra, att motsvarande eller större uppoffringar skulle göras av samtliga andra fordringsägare.

Beträffande bolagets förvärv av Mellersta Östergötlands järnvägar anförä utredningsmännen:

En fullständig äganderättsfusion mellan Norra och Mellersta Östergötlands järnvägar vore givetvis den mest önskvärda formen. Under förhandenvarande förhållanden torde emellertid detta svårigen låta sig göra, utan syntes man åtminstone tillsvidare få godtaga det nu föreslagna sättet för förvärvandet. Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags engagemang i det särskilda dotterbolaget förefölle dessutom enligt utredningsmännens mening så pass betydande, relativt sett, att häri kunde anses ligga en garanti beträffande sambandet mellan de bägge järnvägarna och ifråga om Mellersta Östergötlands järnvägars fortbestånd. Bolagets engagemang i dotterbolaget komme, inberäknat ställande

av borgen, att belöpa sig till sammanlagt 200,000 kronor, ett belopp, som med hänsyn till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags ekonomiska förhållanden kunde anses så betydande, att det syntes innebära garantier ifråga om bolagets intresse av att så långt i dess förmåga stode genom sitt dotterbolag sörja för Mellersta Östergötlands järnvägars fortbestånd.

Vid de under år 1933 hållna överläggningarna angående Mellersta Östergötlands järnvägars framtida förhållanden hade från utredningsmännens sida väckts även frågan, huruvida icke driftresultatet skulle gynnsamt påverkas av att de mest trafiksvaga bandelarna Klockrike—Borensberg och Vadstena—Ödeshög nedlades. Härutinnan genom den gemensamma trafikförvaltningen verkställd utredning gäve emellertid vid handen, att de genom en sådan åtgärd för företaget motsebara inkomstminskningarna skulle bliva större än vad som därigenom beräknades kunna sparas på utgiftssidan och att en amputation av berörda bandelar förty icke kunde anses ägnad att stärka företagets räntabilitet. Ehuru resultatet icke utan vidare syntes kunna godtagas, ansåge sig utredningsmännen icke böra mot bolagets åsikt framställa något yrkande i berörda fråga.

Härefter ingå utredningsmännen på frågan, huruvida och med vilket belopp staten bör direkt medverka till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags förvärvande av Mellersta Östergötlands järnvägar genom att i samband därmed bevilja lån till vissa uppgivna förbättringsarbeten. Härom anföra utredningsmännen, bland annat, följande:

I regel beviljade staten lån till enskilda järnvägsföretag endast för färdigställande av själva järnvägsanläggningen och då mot säkerhet med bästa förmånsrätt. I detta fall skulle statslånet däremot användas till förbättring av en redan befintlig järnväg samt lämnas mot inteckningssäkerhet, lika berättigad med det lån å 300,000 kronor, för vilket även skulle ställas borgen av vissa kommuner och Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag. Redan detta innebure ett avsteg från gällande praxis. Därtill komme att, medan sistnämnda lån garanterades även genom särskild borgen, staten icke skulle erhålla någon motsvarande förstärkning av sin säkerhet och alltså i själva verket komma att bliva sämre ställd än övriga kreditgivare. Utredningsmännen kunde ej undgå att hysa betänkligheter mot en sådan ordning och ville ifrågasätta, huruvida icke säkerhet utöver den i rekonstruktionsförslaget antydda borde beredas jämväl för det erforderliga statslånet, varvid borgen från landstingets sida syntes ligga närmast till hands. Staten skulle genom en sådan borgen ifråga om säkerheten uppnå åtminstone likställighet med den privata långgivaren, vilket i och för sig finge anses rimligt. Att landstinget lika väl som kommunerna m. fl. lämnade sin medverkan till tryggnad av Mellersta Östergötlands järnvägars fortbestånd syntes också skäligt, då ifrågavarande angelägenhet torde få anses vara av väsentlig betydelse även för länet som sådant. Fusionen avsåge nämligen att stärka icke blott Mellersta Östergötlands järnvägar utan även Norra Östergötlands järnväg och därmed att utgöra ett intresse, utbrett över en stor del av länet. Från de hörda representanterna för bolaget m. fl. hade häremot gjorts invändningar bland annat, att ett hänskjutande av frågan till landstinget för utverkande av sådan borgen skulle fördröja ett avgörande till hösten, vilket dröjsmål ansåges innebära icke oväsentlig olägenhet. Enligt utredningsmännens mening borde dock denna olägenhet kunna undanröjas.

Under alla förhållanden hade utredningsmännen ansett sig böra underkasta det ursprungligen uppgivna behovet av förbättringsarbeten och ersättningsanskaffningar vid Mellersta Östergötlands järnvägar en närmare granskning i

syfte att i möjligaste mån nedbringa det lån, som staten skulle tillhandahålla. Utredningsmännen, som företagit besiktningsresa å järnvägen och samrått med förenämnda representanter angående det för berörda ändamål såsom erforderligt beräknade beloppet av 340,000 kronor, anföra rörande de olika utgiftsposterna:

Utbyte av räls hade befunnits ofrånkomligt. Utredningsmännen hölle emellertid före, att de kostnader, som vore förknippade med själva rälsutbytet, vore så stora, att en övergång från 14- till 17-kg.-räler, som vid beloppets beräkning förutsatts, icke gäve full valuta för dessa kostnader och att därför tyngre räler borde ifrågakomma. Denna ståndpunkt intogs även bolagets styrelse i sin nya framställning den 23 februari 1934. Berörda utgiftspost syntes på grund härav böra höjas i proportion till den tyngre rälsens något högre pris, vilken fördyring dock komme att motvägas av billigare årliga underhållskostnader och även andra fördelar. Kostnaderna för ljussignaler och telefonledningar hade likaledes befunnits ofrånkomliga och upptagna i underkant.

Däremot hade utredningsmännen vid närmare prövning och efter samråd med representanter för järnvägsförvaltningen kommit till den uppfattningen, att lån av statsmedel icke borde anses erforderligt för anskaffning av lokomotor, motordressiner, gruslastningsapparat och godsbilar, i den mån sådan anskaffning kunde anses nödvändig, samt att likaledes det i den ursprungliga beräkningen av statslånet upptagna beloppet för utbyte av motorer å elektrisk rullande materiel borde kunna utgå. Då även bolagets styrelse i sin nya, nu föreliggande framställning utgått från samma uppfattning, erfordrades tydligen icke någon närmare motivering av utredningsmännens ståndpunkt i denna del. Utredningsmännen ansåge sig dock böra meddela, att på deras föranstaltande en särskild utredning verkstälts angående den elektriska driftens lämplighet överhuvud taget å Mellersta Östergötlands järnvägar, i varje fall i den hittills använda blandningen med ång- och motordrift, ävensom angående det använda strömsystemet. Denna utredning hade givit till resultat, att den elektriska driften med fördel kunde bibehållas, därest dragkraften på lämpligt sätt kompletterades respektive moderniserades. Utredningsmännen ansåge sig kunna förutsätta, att överenskommelse borde kunna träffas med det företag, som levererat och fortfarande torde äga ifrågavarande elektriska rullande materiel, om dennas förbättring eller ersättande med ny och mera ändamålsenlig materiel på sådana villkor i fråga om kostnadernas likviderande, att Mellersta Östergötlands järnvägar kunde framdeles med egna medel täcka dessa kostnader. Underhandlingar härom torde redan vara inledda.

Den beräknade kostnaden för anskaffande av motorvagn ansåge utredningsmännen, i likhet med Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags nuvarande styrelse, icke böra ingå i det särskilda statslånet, varom nu vore fråga, enär man för detta inköp syntes kunna repliera på den av 1933 års riksdag enligt Kungl. Maj:ts förslag inrättade särskilda lånefonden för anskaffande av dylik materiel vid enskilda järnvägar.

Utredningsmännen hava sålunda i denna punkt kommit till samma mening, som Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags styrelse företräder i sin förevarande framställning, eller att det statslån, varom nu är fråga, ej behöver beräknas för andra ändamål än dem, som avse förbättringar av själva järnvägslinjen vid Mellersta Östergötlands järnvägar — utbyte av räls och spårväxlar, ljussignaler och telefonledningar — men att kostnaderna för dessa kvarstående ändamål å andra sidan måste sättas något högre än som skett i den tidigare utredningen. Det belopp av 210,000 kronor, vartill Norra Öster-

götlands järnvägsaktiebolag kommit, hava utredningsmännen funnit sig kunna godtaga.

Denna reducering av anspråken på statens hjälp, fortsätta utredningsmännen, ställde givetvis frågan i något gynnsammare läge, då statens risk därigenom bleve väsentligt reducerad. Den ändrade emellertid ej den rent principiella inställning, åt vilken utredningsmännen givit uttryck, nämligen att även landstinget genom tecknande av borgen för lånet borde i sin mån medverka. Detta villkor ansågo sig utredningsmännen således allttjämt böra hävda.

Utredningsmännen tillstyrka för sin del, att ett statslån för angivna förbättringar vid Mellersta Östergötlands järnvägar beviljas till belopp av 210,000 kronor, under förutsättning att den erbjudna säkerheten för detta lån förstärkes genom borgen av Östergötlands läns landsting.

Med avseende å finansieringen av detta lån framhålla utredningsmännen, att riksgäldskontoret, som i egenskap av innehavare av botteninteckning i bandelen Vadstena—Ödeshög å exekutiv auktion inropat denna bandel för statens räkning för ett mot bandelens andel i järnvägarnas sammanlagda värde svarande belopp av 48,000 kronor, skulle, därest det nu föreslagna köpet komme till stånd, såsom säljare av bandelen utfå nämnda belopp, vilket då syntes i första hand kunna tagas i anspråk för tillhandahållande åt företaget av erforderligt nytt kapital. Under förutsättning, att lånet begränsades till 210,000 kronor, behövde staten sålunda i nytt kapital tillskjuta endast skillnadsbeloppet, 162,000 kronor.

Utredningsmännen hava ansett sig böra fästa uppmärksamheten på ännu en fråga, som lämpligen borde finna sin lösning i nu förevarande sammanhang, nämligen frågan om Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägs framtida förhållanden.

Nämnda järnväg, å vilken koncession beviljades år 1908 och som öppnades för trafik år 1913, har aldrig kunnat fullgöra föreskriven ränta och amortering å för anläggningen ur allmänna järnvägslånefonden erhållet lån å 788,500 kronor, varjämte betalningsskyldigheten för ett ur handels- och sjöfartsfonden erhållet lån å 250,000 kronor övertagits av vissa kommuner, som iklätt sig borgen för lånet. I proposition, nr 148, till 1926 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till reglering av järnvägsbolagets skuldförhållanden till staten, vilket förslag av riksdagen godkändes. Berörda reglering innebar bland annat, att statens kapital- och räntefordran hos Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag, till den del densamma överstege 320,000 kronor, skulle avskrivas och att av den sålunda kvarstående kapitalskulden, vilken svarade mot det vid tidpunkten för regleringen uppskattade realisationsvärdet av järnvägen, förräntning och amortering skulle krävas endast ifråga om ett belopp av 70,000 kronor, medan återstoden skulle löpa räntefritt och amorteras på sätt framdeles skulle bestämmas. För behörig förräntning och amortering av beloppet 70,000 kronor skulle ställas borgen av beskaffenhet att kunna av Kungl. Maj:t godkännas. Bolaget måste emellertid redan samma år som skuldtillägget beslutades träda i likvidation, varför regleringen ifråga icke kom att genomföras. Järnvägen är sedan år 1930 utarrenderad till den för övriga smalspåriga Östgötabanor gemensamma trafikförvaltningen, som emellertid bär endast en viss del av de årliga driftförlusterna, medan återstoden av dessa får täckas av riksgäldskontoret, som iklätt sig garanti för de på likvidatorerna belöpande

underskotten. Efter verkställd utredning hava likvidatorerna nyligen hemställt om bland annat rätt till viss inskränkning av trafiken genom nedläggande av persontrafiken å delen söder om Skänninge, genom vilken åtgärd förlusterna beräknas komma att nedgå.

Att förlusterna genom en sådan begränsning av trafiken skulle helt bortfalla vore, anför utredningsmännen, måhända icke att påräkna utan järnvägens trafikering kunde allt fortfarande komma att medföra årliga driftunderskott. Det syntes utredningsmännen ur alla synpunkter lämpligt, om detta statens engagemang kunde avvecklas och om järnvägen ifråga i samband med den förestående rekonstruktionen av Mellersta Östergötlands järnvägar kunde tillföras sistnämnda järnvägar, för vilka den hade en viss betydelse som tillförselled. Givetvis kunde detta emellertid ej ske på de villkor, som år 1926 uppställdes, utan syntes som en förutsättning härför endast böra påfordras, att Mellersta Östergötlands järnvägar övertog förräntnings- och amorteringsskyldigheten å förenämnda belopp av 70,000 kronor eller alltså att köpeskillingen begränsades till nämnda belopp. Beloppet skulle enligt utredningsmännen få inestå som en statens fordran mot säkerhet av inteckningar och mot ytterligare säkerhet av borgen av Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, som enligt vad utredningsmännen under hand inhämtat kunde förväntas icke vara ovilligt att ikläda sig sådan borgen. En förutsättning för den sålunda antydda lösningen syntes utredningsmännen också vara, att nu gällande koncession ersattes med annan mindre bindande förpliktelse, som möjliggjorde järnvägsdriftens inställande helt eller delvis, därest förhållandena skulle nödvändiggöra en sådan åtgärd. Vid ett eventuellt upprivande av järnvägen borde staten utöver den ifrågasatta överlåtelsesumman 70,000 kronor givetvis tillförsäkras genom realisationen inflytande inkomster, med avdrag av under tiden uppkomna driftsförluster.

Vad som anförts i avseende å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg vore, sluta utredningsmännen, tillsvidare endast att betrakta som ett uppslag, då utredningsmännen under den korta tid, som stått till deras förfogande för granskning av det nu föreliggande rekonstruktionsförslaget, icke haft möjligheter att mera ingående förhandla med vederbörande intressenter. Såvitt utredningsmännen hittills kunnat finna, syntes emellertid en lösning av frågan om denna järnvägs ställning samtidigt med rekonstruktionen av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag och Mellersta Östergötlands järnvägar vara att livligt förorda.

Med anledning av förslaget, att för ifrågavarande statslån skulle utöver inteckningssäkerhet krävas borgen av Östergötlands läns landsting, har *Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* i en till Kungl. Maj:t ingiven skrift hemställt, att beloppet av inteckningssäkerheten vid bifall till nämnda förslag måtte få nedsättas från 400,000 kronor till 210,000 kronor, motsvarande statslånets belopp; bolaget vore nämligen i stort behov av inteckningar för erhållande av övriga i rekonstruktionsplanen ingående krediter för anskaffning av rullande materiel m. m.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt yttrande till en början uttalat, att även de funne det nu framlagda förslaget angående rekonstruktion av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag i samband med förvärv av Mellersta Östergötlands järnvägar efter förhållandena så tillfredsställande, att det syntes befogat, att statens medverkan till förslagets genomförande lämnades i den omfattning, förslaget förutsatte.

Fullmäktige eriura, att de vid behandling i augusti 1933 av då föreliggande rekonstruktionsförslag beträffande Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, vilket förslag i avseende å statslånet, såsom nämnts, innebar en reglering efter samma grunder, som nu föreslagits, förklarat sig beredda att tillstyrka proposition till 1934 års riksdag angående en sådan reglering. Fullmäktige hade ej någon anledning att nu intaga annan ståndpunkt, så mycket mindre som det nu föreliggande rekonstruktionsförslaget syntes vara för bolaget förmånligare än det tidigare framlagda. Fullmäktige ville alltså tillstyrka förslaget till reglering av bolagets skuldförhållande till staten, som ju ej innebure någon kapitalförlust för staten utan endast förlängning av amorteringstiden samt avskrivning av vissa räntebelopp. Mot det av järnvägsbolaget angivna beloppet av den nya skulden inklusive anståndsrentans nutidsvärde vore ej något att erinra, liksom ej heller mot den föreslagna räntefoten och annuiteten, vilken borde erläggas första gången den 31 december 1934.

Vad beträffar frågan om ett statslån för förbättringsarbeten å Mellersta Östergötlands järnvägar hava fullmäktige anfört:

I sitt den 1 december 1932 avgivna yttrande över en då föreliggande framställning från Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag om ett låneunderstöd å 340,000 kronor för angivna ändamål hade fullmäktige uttalat den uppfattningen, att staten ej borde undandraga sig att lämna detta understöd. Med hänsyn till arten av den inteckningssäkerhet, som erbjudits i berörda framställning — inteckningar å 340,000 kronor med samma förmånsrätt som andra inteckningar å tillhoppa 500,000 kronor — hade fullmäktige, utan att dock göra något bestämt yrkande, uttalat sig för att även borgenssäkerhet borde krävas för lånet eller åtminstone någon del därav.

I nu förevarande framställning hade järnvägsbolaget inskränkt sig till att begära ett statslån å 210,000 kronor för vissa ändamål. Fullmäktige finge för sin del tillstyrka, att statslån å sistnämnda belopp beviljades det dotterbolag till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, som vore avsett att bildas för förvärv av Mellersta Östergötlands järnvägar.

Såsom säkerhet för statslånet hade nu erbjudits inteckningar i nyssnämnda järnvägar, sammanslagna till en järnvägsenhet, till belopp av 400,000 kronor med lika förmånsrätt som andra inteckningar å sammanlagt likaledes 400,000 kronor, av vilket sistnämnda inteckningsbelopp järnvägens ägare skulle för egen räkning disponera 100,000 kronor och 300,000 kronor lämnas som säkerhet för det lån, för vilket vissa kommuner m. fl. förbundit sig att gå i borgen.

I anslutning till vad fullmäktige uttalat i sitt nyss omförmälda yttrande och med instämmande i 1932 års järnvägsekonomiutrednings uttalande, hölle även fullmäktige före, att såsom villkor för utlämnandet av förberörda lån å 210,000 kronor borde uppställas, att utöver inteckningssäkerhet ställdes borgen av Östergötlands läns landsting. Vid sådant förhållande funnes från fordringsägaren-statens synpunkt ej någon anledning att påfordra avlämnande av inteckningar i Mellersta Östergötlands järnvägar till högre belopp än 210,000

kronor, gällande med samma förmånsrätt som inteckningar å sammanlagt 590,000 kronor. Fullmäktige föreställde sig, att en sådan begränsning av inteckningssäkerheten för statslånet skulle kunna vara av betydelse för järnvägsägaren vid eventuell upplåning av medel för nyanskaffning och förbättring av rullande materiel m. m.

Ej heller i avseende å nu ifrågakvarande lån vore från fullmäktiges sida något att erinra mot, att räntefoten å lånet bestämdes till $4\frac{1}{2}$ procent och annuiteten till 5 procent. I övrigt syntes villkoren för lånets lyftande och återbetalande böra framdeles fastställas av Kungl. Maj:t.

Vidkommande Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg finna fullmäktige synnerligen önskvärt, att frågan om denna banas framtid kunde bringas till avgörande i nu förevarande sammanhang. Härutinnan hava fullmäktige vidare anfört:

Av verkställda utredningar torde tydligt framgå, att någon möjlighet att driva järnvägen såsom särskilt företag ej föreläge utan att, då för framtiden bidrag från staten för driftens uppehållande ej borde ifrågakomma, den enda utvägen för järnvägens bibehållande vore dess sammanslutning med Mellersta Östergötlands järnvägar, för vilka den hade en viss betydelse såsom tillförsel. Med hänsyn till omständigheterna ansåge sig fullmäktige böra förorda, att, om en försäljning av järnvägen till Mellersta Östergötlands järnvägars blivande ägare kunde komma till stånd, statens fordran för det till Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag utlämnade statslånet nedskreves till 70,000 kronor, för vilket belopp enligt den av 1926 års riksdag medgivna skuldregleringen skulle hava förelegat omedelbar förräntnings- och amorterings-skyldighet. Betalningsskyldigheten för det sålunda nedskrivna statslånet borde övertagas av Mellersta Östergötlands järnvägars ägare och skulden återgäldas medelst annuiteter å 5 procent, varav $4\frac{1}{2}$ procent skulle utgöra ränta. Såsom säkerhet för lånebeloppet borde krävas — förutom inteckning i järnvägen — borgen av Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, som enligt uppgift ej skulle vara ovilligt att teckna sådan.

Med hänsyn till det svaga ekonomiska resultatet av driften å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg syntes det rimligt, att, såsom 1932 års järnvägsekonomiutredning uttalat, den nu gällande koncessionen vid äganderättens övergång ersattes med en annan, som kunde möjliggöra driftens nedläggande helt eller delvis, om driftresultatet skulle göra detta nödvändigt. I detta sammanhang ville fullmäktige erinra om den på Kungl. Maj:ts prövning beroende framställningen från järnvägsbolagets likvidatorer om befrielse från skyldigheten att å järnvägslinjen Skänninge—Väderstad uppehålla person-, post- och styckegodstrafik, vilken framställning enligt uppgift tillkommit efter samråd med ledningen för Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar, som sedan den 1 oktober 1930 uppehölle driften å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg.

Såsom 1932 års järnvägsekonomiutredning framhållit, borde såsom ett villkor för ifrågakvarande skuldreglering uppställas, att staten tillförsäkrades rätt att i händelse av nedläggande av driften å järnvägen få uppbära vad som inflöte vid realisation av järnvägens tillhörigheter efter avdrag av under tiden efter regleringen uppkomna driftförluster.

Fullmäktige förutsatte att, därest jämväl Kungl. Maj:t skulle finna frågan om Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägs framtid böra lösas i nu förevarande sammanhang, Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags styrelse be-reddes tillfälle att yttra sig i fråga om villkoren för järnvägens övertagande.

Slutligen meddela fullmäktige att, därest proposition i förevarande frågor komme att föreläggas den nu församlade riksdagen, fullmäktige vore villiga att i likhet med övriga fordringsägare till den 1 nästkommande juli förlänga det av fullmäktige till den 15 mars 1934 beviljade moratoriet för Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags statslån.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande framhållit, att det föreslagna rälsutbytet på linjen Linköping—Vadstena måste betecknas som synnerligen välbetänkt och snarast även nödvändigt. Med anledning av att en sammanslagning av de i Mellersta Östergötlands järnvägar nu ingående olika järnvägslinjerna till en järnvägsenhet förutsatts i rekonstruktionsplanen har styrelsen yttrat, bland annat, att en dylik åtgärd visserligen icke syntes innebära någon olägenhet för närvarande men att härigenom försvårades vissa förändringar i ett järnvägsnät, som i en framtid kunde bliva behövliga, exempelvis nedläggande av vissa bandelar eller vissa bandelars uppgående i andra trafikleder. Styrelsen hade i detta sammanhang vidrört denna principfråga, dels för att en gång hava framhållit densamma, dels särskilt för den händelse fråga skulle uppstå om att till en enhet sammanslå Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg med Mellersta Östergötlands järnvägar, vilket syntes styrelsen särdeles oförsiktigt.

I övrigt har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke haft något att erinra i ärendet utan finner framställningen vara förtjänt av bifall.

Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags vinst- och förlusträkningar för åren 1931 och 1932 (för år 1933 äro uppgifter ännu icke tillgängliga) utvisa följande:

<i>Inkomster.</i>	1931 Kronor	1932 Kronor
Balanserad vinst	74,136: 56	59,275: 45
Driftöverskott	284,920: 09	119,455: 89
Diverse inkomster	5,362: 42	—
Årets förlust	5,361: 11	153,827: 66
Summa inkomster	369,780: 18	332,559: —
<i>Utgifter.</i>		
Avsättning till förnyelsefond	94,459: 01	96,338: 06
Räntor:		
å statslån	8,406: 40	7,659: 69
» obligationslån	80,990: —	76,075: —
» övriga lån	51,485: 45	65,024: 12
Skatter	1,754: 82	1,583: 91
Förlust å Mellersta Östergötlands järnvägar	44,648: 44	6,611: 62
» » Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg	3,333: 33	3,333: 33
Utgift för ändrad transportväg	10,566: 17	16,657: 82
Balanserad vinst	74,136: 56	59,275: 45
Summa utgifter	369,780: 18	332,559: —

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

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
	Kronor		Kronor
Järnvägsanlägggn.	6,037,870: 38	Statslån (inkl. förf. kapi- tal och ränta)	226,968: 76
Rullande materiel	2,004,144: 73	1896 års obl.-lån	235,000: —
Inventarier	206,967: 25	1911 » » »	1,297,000: —
Bilmateriel	64,226: 28	Banklån	914,628: 96
Aktier m. m.	9,605: —	Räntor m. m.	27,728: —
Rörelsemedel	78,183: 27	Skuld till trafikförv. ..	85,973: 44
Underskott för året....	153,827: 66	» » pensionsfonden	40,000: —
<i>Avgår:</i> balanserat över- skott	— 59,275: 45	Obetalda skatter	1,305: 40
		Aktiekapital	1,872,000: —
		Reservfond	250,000: —
		Dispositionsfond	150,000: —
		Avsatta medel	22,000: —
		Förnyelsefond	3,372,944: 56
Summa tillgångar 8,495,549: 12		Summa skulder 8,495,549: 12	

Med avseende å Mellersta Östergötlands järnvägar, vilka som nämnt numera icke äro i en ägares hand, kunna endast meddelas uppgifter om trafikresultatet, vilket för åren 1931—1933 ter sig på följande sätt:

	1931 Kronor	1932 Kronor	1933 Kronor
Trafikinkomster	718,344	699,309	721,605
Driftkostnader	709,337	640,958	631,020
Driftöverskott	9,007	58,351	90,585

Den rekonstruktionsplan, som nu föreligger beträffande Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, innefattar för statsverkets del huvudsakligen, att statslånet till bolaget skulle, räknat från och med den 1 januari 1934, omläggas till ett nytt lån å 205,066 kronor 44 öre, inberäknat anståndsrentans nuvärde, med samma räntefot av $4\frac{1}{2}$ procent och annuitet av 5 procent som det nuvarande samt att de på tiden före nämnda dag belöpande räntorna utom anståndsrentan eller inemot 16,000 kronor skulle avskrivas. Annuiteten på statslånet skulle härigenom nedbringas från 25,000 kronor till omkring 10,000 kronor. De kreditgivande bankerna skulle efterskänka räntebelopp å omkring 65,000 kronor samt låta utbyta hela sin återstående fordran mot preferensaktier. Obligationsinnehavarna skulle avstå från förfallna räntor å sammanlagt cirka 94,000 kronor samt underkasta sig ändring i amorteringsplanerna och beträffande 1911 års lån därjämte konvertering till lägre räntesatser. Förslaget realiserande förutsätter att, på sätt bolaget angivit, inköp och rekonstruktion av Mellersta Östergötlands järnvägar kommer till stånd.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, hava de av Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolag ägda järnvägarna, sedan bolaget försatts i konkurs, på exekutiv auktion den 31 maj 1933 försålts till innehavarna av botteninteckningar i respektive järnvägsenheter. Enligt rekonstruktionsförslaget skulle Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag genom ett för ändamålet

Departements-
chefen.

bildat dotterbolag inköpa berörda järnvägar jämte vissa fastigheter m. m. för en köpeskillning av 500,000 kronor under vissa i det föregående angivna villkor. Riksgäldskontoret har vid nyssnämnda auktion för statens räkning förvärvat järnvägen Vadstena—Ödeshög för en köpeskillning av 48,000 kronor, motsvarande banans andel i det beräknade samlade värdet av ifrågavarande järnvägar. Bolagets skuld på grund av statslånet uppgick, inberäknat räntor, vid tiden för auktionen till omkring 255,000 kronor. Enligt det föreliggande förslaget skulle statsverket försälja järnvägen Vadstena—Ödeshög för en köpeskillning av 48,000 kronor eller samma belopp, för vilket järnvägen inköpts. Härutöver har enligt rekonstruktionsförslaget avsetts, att staten medelst ett lån å 340,000 kronor skulle lämna understöd till erforderliga anskaffningar och förbättringsarbeten å de till bankkomplexet Mellersta Östergötlands järnvägar hörande linjerna, vilka förutsatts skola sammanslutas till en järnvägsenhet. I nu föreliggande framställning har emellertid behovet av statslån, varom här är fråga, ansetts kunna begränsas till 210,000 kronor, medan i övrigt erforderligt belopp beräknats kunna erhållas på annat sätt. Statslånebeloppet skulle avses till anskaffning av tyngre räler för linjen Linköping—Vadstena, varigenom tåghastigheten skulle kunna ökas samt banunderhållet förbilligas och underlättas, samt av ljussignaler ävensom till komplettering av telefonledning m. m. För lånet skulle gälla samma villkor som för lån från allmänna järnvägslånefonden, dock med viss avvikelse beträffande säkerheten för lånet, i det att, medan enligt villkoren för lån från nämnda fond såsom säkerhet skall lämnas inteckning med bästa förmånsrätt i vederbörande järnväg, staten såsom säkerhet för ifrågavarande lån skulle erhålla inteckningar, som tillsammans med andra inteckningar skulle äga lika förmånsrätt framför andra fordringar.

De sålunda föreliggande förslagen innebära tillsammans tagna ytterligare icke ringa uppoffringar från statens sida. Då emellertid efter allt att döma ekonomiskt bistånd från andra intressenter, utöver vad rekonstruktionsförslagen innefatta, till den för järnvägsföretagens fortvaro erforderliga saneringen icke torde stå att vinna samt det därjämte lärer få betraktas som ett betydande samhällsintresse, att järnvägarna ifråga beredas nödiga förutsättningar för trafikens upprätthållande, synes staten icke böra undandraga sig den medverkan från dess sida, som erfordras för att de nu föreliggande, av varandra avhängiga förslagen till rekonstruktion av Norra och Mellersta Östergötlands järnvägar skola kunna genomföras.

I enlighet med vad 1932 års järnvägsekonomiutredning och fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, vill jag förorda, att såsom villkor för det nya lånet å 210,000 kronor uppställas att Östergötlands läns landsting ikläder sig borgen för detsamma såsom för egen skuld. Vad därefter angår inteckningssäkerheten för sistnämnda statslån har Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag hemställt, att denna säkerhet, som enligt bolagets anbud skulle utgöras av inteckningar å 400,000 kronor, likaberättigade med andra inteckningar å tillhoppa 400,000 kronor, måtte nedsättas till inteckningar av samma slag å 210,000 kronor, därest jämväl borgen av landstinget komme att lämnas. Då, såsom nyss sagts, lämnande av sådan borgen bör uppställas som förutsättning för lånet, finner

jag mig kunna lika med fullmäktige i riksgäldskontoret tillstyrka dylik begränsning av in-teckningssäkerheten. Beträffande in-teckningssäkerhetens beskaffenhet innebär förslaget visserligen i fråga om förmånsrätten en avvikelse från de vanliga lånevillkoren men såväl med hänsyn till det föreslagna villkoret om borgen av landstinget som i betraktande av att staten tidigare under liknande omständigheter medgivit lättnader i berörda hänseende, finner jag mig kunna tillstyrka godtagande av en sålunda beskaffad in-teckningssäkerhet.

Slutligen har jag att yttra mig i den av 1932 års järnvägsekonomitredning väckta frågan om reglering i detta sammanhang av statens intressen i Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, medgav 1926 års riksdag sådan reglering av det för järnvägen beviljade lånet å 788,500 kronor, att statens fordran på grund av lånet, till den del densamma överstege 320,000 kronor, skulle avskrivas och att av den sålunda kvarstående kapitalskulden, vilken svarade mot det då uppskattade realisationsvärdet av järnvägen, förräntning och amortering skulle krävas endast i fråga om ett belopp av 70,000 kronor, medan återstoden skulle löpa utan ränta samt amorteras på sätt framdeles skulle bestämmas. Enär bolaget redan samma år trädde i likvidation, har berörda regleringsbeslut icke blivit genomfört.

Det av utredningsmännen preliminärt framförda förslaget innebär, att nämnda järnväg skulle på lämpligt sätt tillföras det bolag, som avsetts skola förvärva Mellersta Östergötlands järnvägar. Köpeskillingen skulle bolaget gälda genom övertagande av betalningsansvaret för 70,000 kronor av statslånet. Säkerhet för lånet skulle utgöras av in-teckning med bästa förmånsrätt och av borgen av Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag. Utredningsmännen hava förutsatt, att koncessionsvillkoren skulle ersättas med en mindre bindande förpliktelse att upprätthålla trafiken å banan, varigenom skulle möjliggöras järnvägsdriftens inställande helt eller delvis, därest förhållandena skulle påkalla en sådan åtgärd. Vidare har förutsatts, att staten skulle tillförsäkras de vid ett eventuellt upprivande av järnvägen och realisation av tillhörigheterna erhållna inkomsterna utöver lånebeloppet 70,000 kronor, dock med avdrag av uppkomna driftsförluster.

Till detta förslag hava fullmäktige i riksgäldskontoret anslutit sig. Även jag finner lämpligt, att statens engagemang uti omförmälda järnväg regleras i förevarande sammanhang. Det synes rimligen kunna uppställas såsom ett villkor för statens medverkan till rekonstruktionen av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag och till återupprättandet av företaget Mellersta Östergötlands järnvägar, att järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge på lämpligt sätt sammanföres med sistnämnda järnvägar. För möjliggörande av att staten, såsom skäligt är, skall vid en eventuell realisation av järnvägens tillhörigheter vara tillförsäkrad inkomsten därav i den omfattning utredningsmännen förutsatt synes den lämpligaste anordningen vara, att statslånet bibehålles vid ett högre belopp än nyss nämnda 70,000 kronor och att alltså skuldregleringen genomföres i huvudsak på sätt 1926 års riksdag beslutat. I vad statslånet kommer att överstiga 70,000 kronor skulle det endast hava till ändamål att utgöra

en form för säkerställande av statens nyssnämnda intresse vid en realisation av järnvägen. En uppgörelse i nu antydd riktning skulle alltså komma att innebära viss avvikelse från den år 1926 beslutade skuldregleringen. Då emellertid tid icke stått till buds att träffa erforderlig uppgörelse i ämnet men å andra sidan ett genomförande av en sådan uppgörelse med hänsyn till sambandet med övriga här förevarande frågor uppenbarligen kräver beslut av årets riksdag, synes en lösning icke kunna möjliggöras annorledes än genom meddelande av ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva de ytterligare eftergifter, utöver vad 1926 års riksdags beslut innebär, i fråga om den 70,000 kronor överstigande delen av ifrågavarande statslån, vilka må befinnas nödvändiga.

Närmare bestämmelser för åtnjutande av ifrågavarande lån lära, såsom brukligt är, få meddelas av Kungl. Maj:t, varvid möjlighet torde böra hållas öppen för vederbörande att verkställa snabbare återbetalning än enligt respektive amorteringsplaner.

För det lån å 210,000 kronor, som jag i det föregående tillstyrkt, finnas icke medel tillgängliga, varför anslag med nämnda belopp torde för ändamålet böra under rubriken »Statens utlåningsfonder: Fonden för låneunderstöd» äskas å riksstaten, att utgå av lånemedel; de medel, som komma att inflyta vid försäljningen av järnvägen Vadstena—Ödeshög, torde redovisas såsom återbetalning å det för nämnda järnvägs anläggning beviljade statslånet. Den i riksstatsförslaget för budgetåret 1934/1935 under rubriken »F. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» bör vid bifall till vad nu föreslagits höjas med ett mot anslaget svarande belopp.

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

1:o) medgiva,

att av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags skuld till staten på grund av statslån för anläggning av järnvägen Fin-spång—Norsholm ett belopp av 205,066 kronor 44 öre må, räknat från och med den 1 januari 1934, bilda ett nytt lån, att åtnjutas på de i statsrådsprotokollet förordade villkor, samt återstoden avskrivas;

att järnvägen Vadstena—Ödeshög må för en köpeskilling av 48,000 kronor och på de villkor i övrigt, som av Kungl. Maj:t bestämmas, försälas till det bolag, som må komma att övertaga övriga till Mellersta Östergötlands järnvägar hörande banor; samt

att lån, i huvudsaklig överensstämmelse med i statsrådsprotokollet förordade grunder och i övrigt på de villkor, som av Kungl. Maj:t bestämmas, må till belopp av 210,000 kronor utlämnas till sistnämnda bolag, att användas för de ändamål som i statsrådsprotokollet angivits;

allt under förutsättning, att i statsrådsprotokollet omförmälda rekonstruktionsplaner bliva genomförda samt att järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge, på villkor som av Kungl. Maj:t godkännas, övertages av nyssnämnda bolag;

2:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att, i den mån så erfordras för möjliggörande av här omnämnda överlåtelse av järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge, medgiva ytterligare eftergifter, utöver vad i sådant hänseende av 1926 års riksdag beslutats, med avseende å den del av det för anläggning av nämnda järnväg beviljade statslånet, som överstiger ett belopp av 70,000 kronor;

3:o) till *lån för iståndsättande av Mellersta Östergötlands järnvägar* för budgetåret 1934/1935 bland utgifter för kapitalökning under rubrik »Statens utlåningsfonder: Fonden för låneunderstöd» anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 210,000;

4:o) höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1934/1935 under rubriken »F. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med motsvarande belopp.

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

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

STOCKHOLM 1934. K. L. BECKMANS BOKTR.
