

Nr 118.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 21 februari 1936.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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 21 februari 1936.

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Till prövning föreligger fråga om reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Nämnda bolag är ägare till järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred med en banlängd av 184.5 kilometer, i vilken järnväg ingå tidigare såsom särskilda järnvägar bestående bandelarna Norsholm—Bersbo, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Hultsfred—Jenny samt den år 1927 förvärvade järn-

Bihang till riksdagens protokoll 1936. 1 saml. Nr 118.

1

vägen Vimmerby—Spångenäs med en banlängd av 17.9 kilometer. Bolaget arrenderar därjämte av riksgäldskontoret järnvägen Vimmerby—Ydre, å vilken emellertid endast vagnslastgodstrafik bedrivs.

Till anläggning av järnvägarna Hultsfred—Jenny och Västervik—Åtvidaberg—Bersbo beviljade Kungl. Maj:t genom särskilda beslut den 24 november 1876 lån ur allmänna järnvägslånefonden till belopp av respektive 1,750,000 kronor och 1,865,000 kronor.

Med anledning av att annuiteterna å nämnda lån icke i föreskriven ordning inbetalts, varigenom efter hand en betydande förfallen skuld uppkommit, framlade Kungl. Maj:t i proposition, nr 55, till 1924 års riksdag förslag till reglering av statslånen, vilka dåmera innehades av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. Detta förslag innebar, att bolagets skuld på grund av statslånen skulle, räknat från och med den 1 januari 1924, regleras på sådant sätt, att därav bildades två lån, nämligen dels ett å 1,787,660 kronor 27 öre, motsvarande den 31 december 1923 icke förfallet kapital jämte anståndsrenta, den senare beräknad till sitt dåtidsvärde, dels ock ett å 3,384,321 kronor 69 öre, utgörande samma dag förfallna kapital- och räntebelopp. Sedan riksdagen (skrivelse nr 157) bifallit propositionen, meddelade Kungl. Maj:t den 6 juni 1924 beslut i ämnet och stadgade därvid för de nya lånen bland annat följande villkor och bestämmelser:

Annuiteterna beräknas efter fem och fyra tiondels procent å vederbörande lånebelopp. Av dessa annuiteter gottgöres först ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och efter fem procent å oguldet kapitalbelopp av lånet å 3,384,321 kronor 69 öre, varefter återstoden utgör avbetalning å vederbörande lånebelopp. Nämnda annuiteter skola till riksgäldskontoret inbetalas den 31 december varje år, intill dess lånen blivit till fulla betalda. Därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, skall bolaget, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalat, därå gälda årlig ränta efter fem procent beträffande lånet å 1,787,660 kronor 27 öre samt fem och en halv procent i fråga om lånet å 3,384,321 kronor 69 öre. Till säkerhet för sin fordrans utbekommande skulle staten, sedan bolagets järnvägar Hultsfred—Jenny, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Norsholm—Bersbo med bibanor sammanslagits till en järnväg, erhålla inteckning i hela den därigenom uppkomna järnvägsfastigheten med bästa förmånsrätt för lånet å 1,787,660 kronor 27 öre och med förmånsrätt näst därefter för lånet å 3,384,321 kronor 69 öre. Utdelning till aktieägarna i bolaget må ej verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuiteter å statslånen därigenom omöjliggöres eller försenas. Utdelning må ej heller verkställas, förrän skälig avsättning till förnyelsefond ägt rum. Bolaget äger endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtagna åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet.

I samband med sammanslagning till en järnväg av järnvägarna Hultsfred—Jenny, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Norsholm—Bersbo ändrade bolaget sitt namn till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Efter medgivande av Kungl. Maj:t den 16 december 1927 förvärvade

bolaget förenämnda järnväg Vimmerby—Spångenäs av Västerviks stad. Sistnämnda järnväg, som alltså utgör en särskild enhet, ingår alltså icke i den järnvägsfastighet, vari staten erhållit in-teckningssäkerhet för sin fordran hos bolaget.

Samma år som bolagets skuldförhållande till staten på nyss angivet sätt reglerades träffades uppgörelse mellan bolaget och Kalmar läns norra landsting om reglering av bolagets skuld till landstinget, vilken skuld uppkommit genom att landstinget till följd av borgensansvar för bolagets obligationslån måst fullgöra på bolaget ankommande förpliktelse. Bolagets sålunda uppkomna skuld, utgörande tillhoppa i runt tal 1,407,000 kronor, uppdelades vid nämnda reglering i två lån, det ena å 785,000 kronor och det andra å 622,000 kronor, motsvarande landstingets kapital- respektive räntefordran vid 1924 års slut. Å det förra lånet skulle erläggas en annuitet av 4 procent, innefattande ränta efter 3.5 procent å oguldet kapital. Det andra lånet skulle löpa utan ränta, till dess landstingets lån nr 1 blivit slutamorterat, och därefter skulle å detsamma erläggas en annuitet av 5 procent, vari skulle ingå ränta efter 4 procent å oguldet kapital. Till säkerhet för dessa båda lån ligga in-teckningar i bolagets dåvarande järnvägsfastighet, till förmånsrätten gällande närmast efter de till säkerhet för statslånen pantförskrivna.

Till och med år 1931 kunde bolaget fullgöra sina förpliktelse i enlighet med förenämnda, år 1924 träffade uppgörelser och erlade sålunda årligen till riksgäldskontoret 279,287 kronor 2 öre och till landstinget 31,408 kronor 56 öre. För år 1932 erlades inga annuiter vare sig till riksgäldskontoret eller till landstinget. För åren 1933 och 1934 erlades till riksgäldskontoret 75,000 kronor respektive 102,323 kronor 89 öre men ingenting till landstinget. För år 1935 slutligen har varken till riksgäldskontoret eller till landstinget gjorts några inbetalningar.

I anledning av statslåneannuiteternas uteblivande föranstaltade fullmäktige i riksgäldskontoret bland annat om utredning angående järnvägsbolagets förvaltning och ekonomiska ställning, vilken utrednings resultat fram-lades i en den 28 mars 1933 dagtecknad promemoria av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman. I denna promemoria redogöres till en början för järnvägens trafik och ekonomiska förhållanden under åren 1924—1931 samt för orsakerna till den under nämnda tidsperiod inträdda försämringen i bolagets ekonomiska ställning. Vidare konstateras, att medel saknats för fullgörande av år 1932 förfallna annuiter å statslånen, och att vittgående åtgärder för järnvägsföretagets sanering syntes erforderliga, därest annuiteterna skulle framdeles kunna erläggas. Innan frågan om en reglering nedåt av statslåneskulden upptoges till prövning, borde emellertid enligt utredningsmännens mening en fullständig utredning föreliggande såväl angående möjligheterna att uppnå driftsbesparingar — vilken utredning då redan igångsatts — som ock angående möjligheterna att genom en fusion med angränsande järnvägar, närmast Norra Östergötlands järnvägar och Mellersta Östergötlands järnvägar, vinna förbättring i järnvägens affärsresultat.

Med överlämnande av förenämnda promemoria och under hänvisning till utredningsmännens däri gjorda uttalanden angående förutsättningarna för upptagande av frågan om en skuldreglering samt med hänsyn till de betydande kapital av statsmedel, som vore investerade i de järnvägar, om vilkas fusionering fråga i detta sammanhang kunde uppstå, förklarade sig fullmäk-

tige i riksgäldskontoret i en till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ingiven skrivelse den 30 mars 1933 dela utredningsmännens uppfattning, att en utredning i berörda hänseende snarast möjligt borde komma till stånd och hemställde förty, att uppdrag måtte lämnas åt 1932 års järnvägsekonomiutredning att verkställa en sådan fusionsutredning.

Med anledning av denna framställning uppdrog jag den 31 mars 1933 åt 1932 års järnvägsekonomiutredning att verkställa nämnda fusionsutredning. Utredningen igångsattes omedelbart genom en särskild delegation under ordförandeskap av verkställande direktören i svenska järnvägsföreningen G. Löfmarck och med representanter för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag och trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar. Resultatet av denna utredning, vilken tog sikte endast på motsebara ekonomiska verkningar av en fusion mellan de representerade järnvägsföretagen, avlämnades till järnvägsekonomiutredningen i slutet av oktober 1934. Samtidigt inkom Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag till Kungl. Maj:t med framställning om reglering, i enlighet med en preliminär överenskommelse mellan fullmäktige i riksgäldskontoret samt bolagets styrelse och landstinget, av bolagets skuldförhållande till staten, vilken framställning, efter det att fullmäktige i riksgäldskontoret den 29 november 1934 avgivit yttrande däröver, remitterades till järnvägsekonomiutredningen. Sedermera hava fullmäktige i riksgäldskontoret med skrivelse den 23 januari 1936 överlämnat framställning av järnvägsbolaget med annat förslag till reglering av statslånen. Sedan även denna framställning remitterats till järnvägsekonomiutredningen, har denna i ett sammanhang behandlat de föreliggande spörsmålen och därutinnan avgivit utlåtande den 31 januari 1936. Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 7 februari 1936 yttrat sig i frågan.

Innan jag övergår till en redogörelse för det föreliggande ärendet, torde jag sammanfattningsvis få ange resultatet av fusionsutredningen och de båda regleringsförslagen samt lämna en översikt över järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden.

Det siffermässiga resultatet av utredningen om den ifrågasatta fusionens ekonomiska verkningar framgår av följande tablå:

	Besparingar resp. in- komstökning	Inkomst- minskningar
v i d e n f u s i o n		
Kronor		
Gemensam förvaltning	19,000	20,000
Tidtabellsomläggning	1,000	
Lokparkens utnyttjande	2,500	
Verkstäder och förråd	4,600	
Gemensam godstaxa, med 5 öres banavgift i sam- trafik		49,000
	27,100	28,100
Förlustsaldo cirka		20,900

Av förestående poster torde särskilt den, som avser inkomstminskning genom godstaxans enhetliggörande, kräva närmare belysning.

Bruttoinkostminskningen vid införande av enhetlig taxa för såväl person- som godstrafik har beräknats till:

för persontrafik	kronor	110,000
» godstrafik	»	191,000
	Summa kronor	301,000

Från detta belopp hava emellertid avdragits:

redan genomförda individuella nedsättningar	kronor	40,000
vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg av styrelsen beslutade men ännu ej genomförda allmänna nedsättningar	»	114,000
inkomstökning vid omläggning av samtrafiksvägar	»	44,000
	Summa kronor	198,000,
varvid inkomstminskningen begränsas till	»	103,000.

Under antagande att enhetliga taxeförhållanden vid de smalspåriga Östgötabanorna och Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg genomföras endast i godstrafik, men icke i persontrafik, har inkomstminskningen under i övrigt lika beräkningsgrunder beräknats bliva reducerad till det i nyss återgivna tablå upptagna beloppet av 49,000 kronor. Delegerade hålla före, att den angivna saldo förlusten vid ifrågavarande fusion, 20,900 kronor, kommer att uppvägas av sådan trafik- och inkomstökning, som förväntas uppkomma genom godstaxans sänkning och att det ekonomiska resultatet av en fusion således skulle rent siffermässigt sett bliva varken vinst eller förlust.

Det i oktober 1934 av bolaget efter förhandlingar med riksgäldsfullmäktige och landstinget framlagda förslaget, som avsåg en lånereglering, räknad från och med den 1 januari 1935, innehöll i huvudsak följande.

Av järnvägsbolagets skuld för statslånen, den 31 december 1934 uppgående till inalles 5,486,790 kronor 15 öre, skulle av det belopp av 2,721,896 kronor 1 öre, som utgjorde återstoden av den ursprungliga kapitalskulden, bildas två lån, nr 1 å 1,300,000 kronor och nr 2 å 1,420,000 kronor, samt överskjutande belopp å 1,896 kronor 1 öre kontant inbetalas. Annuitet, motsvarande 5 procent å lånebeloppet, skulle inbetalas å lånet nr 1 första gången den 31 december 1935. Beträffande lånet nr 2 skulle riksgäldskontoret äga att på sätt närmare i förslaget angavs bestämma, huruvida och i vilken mån annuitet skulle debiteras. Kalmar läns norra landsting skulle medgiva viss avskrivning av sin fordran hos järnvägsbolaget samt avlämna garantiförbindelse för behörigt erläggande av annuiteterna å statslånet nr 1, med rätt dock att vara från förbindelsen frigjord efter ett år i förväg verkställd uppsägning, som emellertid finge ske tidigast vid slutet av år 1943, såvida ej fusion med angränsande järnväg komme till stånd mot bolagets bestridande, i vilket fall förbindelsen skulle kunna uppsägas till omedelbart upphörande. Landstinget skulle till säkerhet för ett belopp av 350,000 kronor erhålla inteckning i järnvägsfastigheten närmast efter statslånet nr 1, för vilket riksgäldskontoret skulle innehava inteckning med bästa förmånsrätt, och till säkerhet för ett belopp av 400,000 kronor inteckning närmast efter statslånet nr 2. Landstingets räntefordran skulle avskrivnas, och dess kapitalfordran utöver nyss angivna belopp, i runt tal 4,670 kronor, skulle inbetalas. Det skuldbelopp

till staten, som överskote 2,721,896 kronor 1 öre och utgjordes av obetalda räntor, skulle bilda ett lån nr 3 med in-teckningssäkerhet efter förenämnda fyra lån. Å statslånet nr 3 skulle annuiteter ej få debiteras, så länge landstingets garantiförbindelse vore gällande. Successiv avskrivning av statslånet nr 3 skulle ske enligt i förslaget intagna bestämmelser med $\frac{10}{25}$ vid skuldregleringens genomförande och därefter med $\frac{1}{25}$ för varje år fr. o. m. år 1945 så länge landstingets garantiförbindelse förbleve gällande.

Förslaget innehöll därjämte bland annat en föreskrift, att bolaget skulle för vart och ett av åren 1935—1937 debiteras annuitet för ett i statslånet nr 2 ingående delbelopp av 1,000,000 kronor.

Det under sistlidna januari månad framlagda förslaget till reglering av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten — vilket förslag framkommit efter förhandlingar inför järnvägsekonomiutredningen mellan de olika intressenterna — innebär, att bolaget skulle den 1 juli 1936 i ett för allt till riksgäldskontoret inbetala ett belopp av 1,440,000 kronor, vilket belopp omfattar det i det tidigare regleringsförslaget såsom ett statslån nr 1 upptagna beloppet 1,300,000 kronor med tillägg av vissa riksgäldskontorets fordringar hos bolaget på grund av obetalda räntor, vilka fordringar med tillämpning av visst reducerat beräkningssätt, som riksgäldskontoret följt för år 1934, skulle för sistnämnda år uppgå till cirka 55,000 kronor och för år 1935 till omkring 85,000 kronor. En sådan reglering kan komma till stånd under förutsättning, bland andra, att landstinget ikläder sig borgensansvar för ett amorteringslån å 600,000 kronor och för järnvägens samtrafiksuppbörd, varigenom deponerade medel till belopp av 105,000 kronor kunna frigöras, samt att bolaget upptager ett banklån å 500,000 kronor mot in-teckning med bästa förmånsrätt i järnvägen. Med förmånsrätt närmast efter sistnämnda lån skulle in-teckningar lämnas landstinget till säkerhet för dess fordringar hos bolaget.

Norsholm—Västervik—Hulsfreds järnvägs inkomster och driftsutgifter — alltså icke ränteutgifter och avsättningar till förnyelsefond — ävensom överskott eller underskott under senare år framgå av följande ur allmän järnvägsstatistik hämtade sammanställning:

	1924	1927	1930	1931	1932	1933	1934
<i>Inkomster.</i>							
Persontrafik	635,352	555,872	503,144	487,813	455,066	472,409	453,514
Posttransporter	63,586	64,311	59,706	59,677	58,857	58,169	58,383
Poststationsskötsel	30,306	30,612	31,482	31,482	31,537	30,130	28,317
Godstrafik	1,373,813	1,195,685	1,041,741	928,820	680,164	693,842	784,256
Extra trafikinkomster .	29,106	22,930	23,852	23,635	19,387	28,451	31,076
Lok- och vagnhyror ...	7,756	3,439	—	—	—	—	—
Diverse	8,259	53,888	47,131	32,262	32,213	51,215	38,267
Summa inkomster	2,148,178	1,926,637	1,707,056	1,563,689	1,277,224	1,334,216	1,393,813
Summa driftsutgifter	1,619,983	1,518,718	1,482,269	1,401,065	1,365,610	1,189,369	1,163,756
Överskott (+) eller underskott (-)	+ 528,195	+ 407,919	+ 224,787	+ 162,624	- 88,386	+ 144,847	+ 230,057

Bolagets balansräkning per den 1 januari och den 31 december 1934 har följande utseende:

	1934	
	den 1 januari Kronor	den 31 december Kronor
<i>Tillgångar:</i>		
Järnvägsanläggningen.....	7,195,711: 52	7,195,211: 52
Rullande materiel.....	2,863,856: 27	2,863,236: 27
Inventarier.....	238,414: 06	239,066: 91
Aktier.....	1: —	1: —
Kassan.....	648: 38	13,123: 93
Bankräkningar.....	203,254: 72	286,956: 82
Depositionsbevis (säkerhet för samtrafiksmedel)	105,000: —	105,000: —
Diverse debitorer.....	79,155: 48	115,299: 84
Förrådsavdelningen.....	106,130: 11	119,490: 36
Vinst- och förlusträkning.....	479,004: 70	509,085: 27
Summa kronor	11,271,176: 24	11,446,471: 92.
<i>Skulder:</i>		
Statslån.....	5,327,459: 35	5,486,790: 15
Kalmar läns norra landsting.....	1,429,858: 13	1,456,271: 64
Diverse kreditorer.....	64,528: 34	101,093: 48
Aktiekapital.....	2,273,765: 90	2,273,765: 90
Reservfond.....	75,000: —	75,000: —
Fond för ständiga avgälder.....	1,162: 20	1,162: 20
Förnyelsefond.....	2,099,402: 32	2,052,388: 55
Summa kronor	11,271,176: 24	11,446,471: 92.
Förnyelsefond inom linjen.....	307,154: 81	462,628: 81.

Enligt av riksgäldskontoret meddelad uppgift fördelar sig bolagets skuld till staten den 31 december 1935, sammanlagt 5,718,403 kronor 71 öre, på följande sätt:

<i>Lån nr 1 av år 1924</i>	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
Kapital.....	1,538,860: 43	97,885: 39	1,636,745: 82
Ränta.....	—	288,249: 21	288,249: 21
Överränta.....	—	10,940: 48	10,940: 48
Anståndsrenta.....	—	—	—
	1,538,860: 43	397,075: 08	1,935,935: 51
<i>Lån nr 2 av år 1924</i>			
Kapital.....	3,167,635: 63	87,417: 03	3,255,052: 66
Ränta.....	—	510,920: 32	510,920: 32
Överränta.....	—	16,495: 22	16,495: 22
Anståndsrenta.....	—	—	—
	3,167,635: 63	614,832: 57	3,782,468: 20
Summa för båda lånen.....	4,706,496: 06	1,011,907: 65	5,718,403: 71.

Då jag nu går att redogöra för de föreliggande framställningarna och yttrandena, torde jag få begränsa mig till vad som anförts i anslutning till det sist återgivna förslaget och i övrigt hänvisa till handlingarna.

I den med riksgäldsfullmäktiges skrivelse den 23 januari 1936 överlämnade framställningen har *Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag* förklarar sig berett att den 1 nästkommande juli till riksgäldskontoret inbetala det föreslagna beloppet, 1,440,000 kronor, under de förutsättningar, som härför angivits, och tillika hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1936 års riksdag att godkänna en reglering av bolagets statslån på föreslaget sätt.

Bolaget har vid sin framställning fogat beslut av *Kalmar läns norra lands-ting* den 8 januari 1936, varigenom landstinget förpliktat sig att teckna borgen å förutnämnda nya lån å 600,000 kronor och garanti för järnvägsbolagets samtrafiksuppbörd åren 1936—1938. I fråga om regleringen av landstingets fordran hos bolaget lämnas en redogörelse i 1932 års järnvägsekonomiutrednings utlåtande, vartill jag återkommer i det följande.

I sin nyssnämnda skrivelse den 23 januari 1936 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* — som i ett tidigare yttrande uttalat sin uppfattning, att en fusion mellan de järnvägar, varom vid förutnämnda utredning varit fråga, icke syntes ägnad att medföra sådan förbättring av deras räntabilitetsförhållanden, att åtgärden i och för sig kunde tänkas minska behovet av skuldnedskrivning för järnvägsbolagets del — anfört:

Järnvägsbolagets årliga utgifter för räntor och amorteringar hava, om uppgörelseförslaget skulle godtagas av statsmakterna, beräknats komma att under de närmaste femton åren uppgå till 90,092 kronor. Därav skulle 18,000 kronor utgöra annuitet efter $4\frac{1}{2}$ procent å skuld till landstinget å 400,000 kronor, varemot landstingets återstående fordran å cirka 1,100,000 kronor (därav ränta cirka 740,000 kronor) skulle löpa utan ränta intill dess borgenslånet å 600,000 kronor slutamorterats, varefter ny reglering skulle ske.

Vid uppgörande av 1934 års regleringsförslag uppskattade riksgäldskontorets utredningsmän det för framtiden i genomsnitt per år beräkningsbara driftöverskottet å ifrågavarande järnväg till i gynnsamt fall 240,000 kronor. Det för år 1934 uppkomma driftöverskottet har uppgått till 235,157 kronor 56 öre eller sålunda i det närmaste det beräknade beloppet. Fullmäktige framhöllo emellertid i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 november 1934, att stor ovisshet rådde rörande järnvägens ekonomiska framtid, sedd på längre sikt, i betraktande av automobiltrafikens utveckling, järnvägens begränsade trafikvolym och den relativt obetydliga vinstmarginal, som komme att återstå efter genomförd nödvändig taxesänkning. Med hänsyn därtill skulle enligt fullmäktiges uppfattning järnvägens avkastningsmöjligheter lätt nog kunna försvagas till den grad, att hela det i järnvägen investerade statskapitalet ginge förlorat, därest ej vid en skuldreglering annan säkerhet än in-teckning i järnvägen kunde erhållas.

Resultatet av järnvägsdriften för år 1935 kommer, enligt vad för fullmäktige tillgängliga uppgifter utvisa, att bliva väsentligen sämre än för år 1934, i det att driftöverskottet för år 1935 väntas komma att nedgå till omkring 110,000 kronor, beroende på en minskning av inkomsterna med 80,000 kronor och en ökning av utgifterna med 60,000 kronor, av vilket sistnämnda belopp mer än hälften är att hänföra till ökning av bestående natur (bortfallande av tidigare medgivet avdrag å personalens avlöning, ändrad dyrortsgruppering och höjda pensionsavgifter).

Även om den angivna försämringen av driftresultatet för år 1935 givetvis ej bör tillmätas avgörande betydelse för bedömande av den föreliggande frå-

gan, visar den dock, att fullmäktiges nyss återgivna uttalande angående oviss-
heten om järnvägens ekonomiska framtid ej saknar fog. Vid sådant förhål-
lande anse fullmäktige den nu erbjudna uppgörelsen vara av beskaffenhet att
kunna av statsmakterna godtagas.

Såsom ett villkor för reglering av järnvägsbolags skuldförhållande till sta-
ten har i allmänhet pläгат uppställas, att staten skall äga rätt att inlösa re-
spektive järnväg på förmånligare villkor än som gällande koncession inne-
håller. Ett sådant villkor bör ock stipuleras i nu förevarande fall och synes
skäligen böra utformas så, att staten skall äga rätt inköpa järnvägen, när
staten så önskar, för ett belopp, motsvarande den erbjudna lösesumman,
1,440,000 kronor, samt järnvägsbolagets kvarstående kapitalskuld till lands-
tinget å 750,000 kronor eller sålunda sammanlagt 2,190,000 kronor. Denna
inlösningssumma bör ökas med de belopp, som framdeles kunna komma att
bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskas
med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Med stöd av vad sålunda anförts hava fullmäktige tillstyrkt antagande av
det föreliggande förslaget till uppgörelse angående Norsholm—Västervik—
Hultsfreds järnvägsaktiebolags statslån och hemställt, att Kungl. Maj:t måtte
framlägga ärendet för den nu församlade riksdagen.

1932 års järnvägsekonomiutredning har i sitt utlåtande till en början i frå-
ga om en fusion mellan nu förevarande järnväg och Östergötlands smalspå-
riga järnvägar anförst:

Järnvägsekonomiutredningen hade efter verkställd granskning och om-
prövning av den föreliggande fusionsutredningens resultat lika med riks-
gäldsfullmäktige kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande fusion
icke syntes ägnad att medföra sådan förbättring av järnvägarnas räntabili-
tetsförhållanden, att åtgärden i och för sig kunde tänkas minska behovet
av en skuldnedskrivning för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsak-
tiebolags del. Därmed torde visserligen fusionstanken icke böra definitivt
avskrivas, förutsatt att densamma förverkligande beredde fördelar av sam-
hällsekonomisk art, exempelvis i form av lägre taxor och mera rationella
driftsordningar, och således ur denna synpunkt kunde hava sitt berättigan-
de. Det låge i sakens natur och bestyrktes av den verkställda utredningen, att
så i viss mån skulle bliva fallet. Mot detta förhållande vore emellertid att ställa
den omständigheten, att Östgötabanorna icke syntes hava nämnvärt intresse
för en fusion och att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag
såväl skriftligt som muntligt förklarat sig icke benäget att frivilligt medver-
ka till fusionens genomförande. De huvudsakliga skälen till denna bola-
gets inställning till frågan vore, att inflytandet över järnvägarnas ledning
och skötsel i och med en fusion befarades bliva berövat Västervik och Kal-
mar läns norra del, och att den gemensamma järnvägsförvaltningens sanno-
lika förläggande till Norrköping ingåve betänkligheter. Att på frivillighetens
väg åstadkomma en fusion vore sålunda, såvitt järnvägsekonomiutredningen
kunnat finna, för närvarande icke möjligt, och att med tvångsåtgärder från
statsmakternas sida genomföra densamma syntes under förhandenvarande
förhållanden icke böra ifrågakomma.

Järnvägsekonomiutredningen ansåge sig alltså böra i fusionsfrågan sam-
manfattningsvis göra det uttalandet, att det år 1933 väckta förslaget om en
sammanslagning mellan Västerviks- och Östgötabanorna icke borde föran-
leda någon vidare åtgärd i förevarande sammanhang, utan att man nu borde

inrikta sig på att söka åstadkomma en ur olika synpunkter tillfredsställande lösning av frågan om reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Järnvägsekonomiutredningen övergår så till det på hösten 1934 framlagda förslaget till lånereglering och erinrar om att ordningsföljden mellan de kvarstående lånen hos riksgäldskontoret och landstinget enligt den mellan riksgäldskontoret, järnvägsbolaget och landstinget villkorligt träffade uppgörelsen skulle bli följande:

	Belopp kr.	Säkerhet:	
Statslån nr 1.....	1,300,000	Botteninteckning + landstingets borgen (för tio år)	
Landstingslån nr 1	350,000	Inteckning efter	1,300,000
Statslån nr 2.....	1,420,000	» »	1,650,000
Landstingslån nr 2	400,000	» »	3,070,000
Summa lån	3,470,000		

I anslutning härtill anföres i utlåtandet:

Järnvägsekonomiutredningen kunde vid prövningen av denna skuldregleringsplan icke finna, att den förpliktelse beträffande statslånet nr 1 — borgensansvar under tio år — som landstinget genom sitt biträdande av planen iklätt sig, ur statens fordringsägaresynpunkt vore av så reell och avgörande betydelse, att den motiverade ett framflyttande till relativt betryggande läge av en så avsevärd del av landstingets nu helt värdelösa fordran. Under förutsättning att det allmänna järnvägsekonomiska läget icke kunde förutses eller överblickas, syntes nämligen grundad anledning föreligga för antagandet, att förräntningen och amorteringen av ett bottenlån å 1,300,000 kronor i Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar borde vara någorlunda säkerställda även sådan särskild borgen förutan för den tioårsperiod, varom här vore fråga. Det måste emellertid även uppmärksammas, att annuiteterna under dessa tio år endast till en mycket oväsentlig del skulle medföra minskning av kapitalskulden, vilken sålunda efter de tio årens utgång komme att till allra största delen eller med ett från 1,300,000 kronor till c:a 1,220,000 kronor minskat belopp kvarstå.

Vid sådant förhållande kunde ekonomiutredningen icke undgå det intrycket, att landstinget genom en skuldreglering i enlighet med den villkorligt träffade uppgörelsen komme att i jämförelse med staten bli tillgodosett i en grad, som icke stode i skäligt förhållande till det reella värdet av den garantiförbindelse i fråga om statslånet nr 1, vilken landstinget åtagit sig att lämna till riksgäldskontoret.

Därest landstinget befunnits villigt att iklåda sig sådan garanti för hela löptiden av statslånet nr 1, såsom från början varit avsett, kunde skuldregleringsförslaget möjligen hava lämnats utan erinran. Den i jämförelse med det ursprungligen framlagda förslaget på yrkande av landstinget vidtagna modifikation, varigenom landstinget medgivits rätt att uppsäga sin garantiförbindelse till upphörande efter tio år, måste emellertid anses innebära en sådan försvagning av denna förbindelses reella värde, att uppgörelsen icke kunde anses tillfredsställande ur statens synpunkt, detta även om hänsyn toges till den påföljd, som stadgats för den händelse landstinget komme att begagna sig av sin rätt att efter tio år uppsäga sin garantiförbindelse.

Järnvägsekonomiutredningen hade på angivna skäl ansett sig böra söka

åstadkomma en skuldreglering, som bättre än det föreliggande förslaget tillgodosåge statens intressen, och hade i detta syfte upptagit nya förhandlingar med representanter för järnvägsbolaget. Dessa förhandlingar hade dragit ut på tiden, dels därför att ekonomiutredningen haft att samtidigt pröva den framlagda fusionsutredningens resultat, dels därför att bolagets förhandlingsmän funnit utsiktslöst att söka förmå landstinget att ikläda sig borgensansvar för statslånet nr 1 under hela dess löptid. På grund härav hade frågan icke kunnat föreläggas 1935 års riksdag, vilket utgjort en av förutsättningarna för landstingets medverkan enligt den år 1934 villkorligt träffade uppgörelsen. Vid de inför järnvägsekonomiutredningen under år 1935 fortsatta förhandlingarna hade därefter från bolagets sida framförts ett helt nytt uppslag, nämligen att likvidera skulderna till staten med visst kontant belopp. Ekonomiutredningen hade för sin del ansett detta uppslag värt att dryftas såsom innebärande vissa fördelar även ur statens synpunkt, förutsatt att staten erhöle gottgörelse för sina fordringar med ett skäligt belopp. Sedan det med allt större visshet blivit ådagalagt, att landstinget icke kunde tänkas villigt att frånfalla sitt en gång gjorda förbehåll om rätt till borgensförbindelsens uppsägning till upphörande efter tio år, om landstinget därtill funne anledning, och sedan det sålunda icke visat sig möjligt att giva den föreliggande uppgörelsen giltighet för all framtid, vilket järnvägsekonomiutredningen ansett vara ett huvudvillkor för dess förordande, hade förhandlingarna kommit att mer och mer inrikta sig på en lösning enligt nyssnämnda alternativ.

I utlåtandet redogöres därefter för de förhandlingar, som ledde fram till förut omförmälda förslag, att järnvägsbolaget skulle till riksgäldskontoret inbetala ett belopp av 1,440,000 kronor och återstoden av statens fordran avskrivs. I anslutning härtill meddelar järnvägsekonomiutredningen följande översikt över finansieringen av nämnda inbetalning:

	Kronor.
Bolagets kontanta tillgångar beräknas den 1 juli 1936 uppgå till	350,000
Som säkerhet för samtrafiksuppbörd finnes å deposition i bank ett belopp av	105,000
Mot inteckning med bästa rätt i bolagets järnväg upptages ett banklån å	500,000
Mot borgen av landstinget upptages ett amorteringslån å	600,000
Summa kronor	1,555,000

Härav beräknas erforderligt som rörelsekapital

Återstår sålunda disponibelt för likvidering av statens fordran .. 1,440,000.

Om det sålunda föreliggande förslaget anför järnvägsekonomiutredningen:

Frågan om reglering av järnvägsbolagets skuld till staten befinner sig därmed i det läge, att det nu endast återstår för statsmakterna att taga ställning till, huruvida den för statens fordringar hos bolaget erbjudna lösesumman, 1,440,000 kronor, kan anses antagbar. Järnvägsekonomiutredningen anser i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret att så är fallet. Visserligen mot-

svarar densamma endast en mindre del av statens nuvarande fordringar, i det att den icke ens utgör likvid för statens kapitalfordran. En sanering av bolagets affärsställning kan emellertid icke tänkas genomförd med mindre staten efterskänker icke blott sina nuvarande räntefordringar hos bolaget utan även viss del av sin kapitalfordran. Detta förhållande, som konstaterades redan åren 1933 och 1934 i samband med då företagna undersökningar angående bolagets ekonomiska ställning och framtidsutsikter, framstår nu än tydligare på grund av den minskning i järnvägens driftsöverskott, som därefter inträtt. Vid sådant förhållande synes ett kontantbelopp av 1,440,000 kronor, vilket motsvarar statslånet nr 1 enligt 1934 års uppgörelse med tilllägg av vissa riksgäldskontorets fordringar hos bolaget på grund av obetalda räntor för åren 1934 och 1935, kunna av statsmakterna godtagas. Vid jämförelse med de belopp, som enligt nyssnämnda skulduppgörelse voro avsedda att kvarstå som lån i egentlig mening — alltså statslånen nr 1 och 2 — kan lösesumman måhända synas låg. Beaktas må emellertid vid en sådan jämförelse, att i och med antagandet av 1934 års skuldregleringsförslag statslånet nr 1 skulle hava varit i avseende å förräntning och amortering säkerställt endast för tio år, medan statslånet nr 2 skulle hava kommit att löpa utan någon verklig säkerhet och utan egentlig utsikt till förräntning på grund av dess väsentligt sämre förmånsrätt i in-teckningshänseende ävensom de villkor, som uppställts för att annuitet å detsamma eller del därav skulle få påfordras. Med den försvagning av bolagets ekonomiska ställning, som numera inträtt, synes grundad anledning föreligga att helt bortse från sistnämnda lån. Under förhandenvarande förhållanden måste det enligt järnvägs-ekonomiutredningens mening affärsmässigt sett vara fördelaktigare att erhålla angivna belopp i ett för allt som likvid för statens ifrågavarande fordran.

Då landstinget år 1934 visat sig vilja medverka vid en finansiell rekonstruktion av bolaget, förutsattes vid de överläggningar, vilka resulterade i den nu preliminärt träffade uppgörelsen, av såväl järnvägsekonomiutredningen som järnvägsbolagets representanter, att landstinget skulle befinnas villigt att på erforderligt och lämpligt sätt stödja bolaget även vid genomförande av en skuldreglering enligt de år 1935 utformade riktlinjerna. I och med landstingets förut omförmälda, den 8 januari 1936 fattade beslut är denna förutsättning i huvudsak uppfylld, i det landstinget förklarar sig berett dels att teckna borgen å ett av järnvägsbolaget upptaget amorteringslån å 600,000 kronor, dels att teckna garanti under tre år för bolagets erläggande av uppburna, andra järnvägar tillkommande samtrafikmedel, så att det på deposition i bank för samtrafiksuppbörden innestående beloppet, 105,000 kronor, må kunna av bolaget disponeras för fullgörande av likvid till staten.

I gengäld har landstinget betingat sig att erhålla samtliga in-teckningar i järnvägen, i den mån desamma icke erfordras som säkerhet för bottenlån i bank å 500,000 kronor, ävensom bestämt, att dess nuvarande fordringar hos bolaget skola regleras sålunda att kontant till landstinget inbetalas 4,671 kronor 65 öre, att återstoden av landstingets kapitalfordran, 750,000 kronor, skall uppdelas i ett lån nr 1 å 400,000 kronor och ett lån nr 2 å 350,000 kronor, samt att landstingets räntefordran hos bolaget, för närvarande uppgående till 741,220 kronor 25 öre, skall bilda ett lån nr 3. Lånet nr 1 skall löpa med en annuitet av 4.5 procent (varav ränta 3.5 procent), lånen nr 2 och 3 skola däremot löpa utan ränta intill dess borgenslånet å 600,000 kronor blivit slutamorterat, varefter ny reglering skall ske.

Såsom härav framgår avser landstinget att låta hela sin fordran hos bolaget kvarstå tillsvidare, låt vara att å hela räntefordran och å nära hälften av dess kapitalfordran icke påfordras någon ränta, så länge amorterings-

lånet å 600,000 kronor löper, och att det ställes i utsikt att därefter en ny reglering av bolagets skuld till landstinget skall ske.

Det synes i och för sig rimligt, att landstinget för sin medverkan till skuldregleringens genomförande betingar sig vissa fördelar i form av ökade utsikter till återfående av någon del av sina nuvarande fordringar hos bolaget. Då staten genom ett godkännande av det föreliggande förslaget avstår icke blott från sina räntefordringar utan även från en betydande del av sina kapitalfordringar, torde det emellertid kunna sättas i fråga, huruvida icke även landstinget bör omedelbart avskriwa åtminstone sin räntefordran hos bolaget, i all synnerhet som landstinget år 1934 medgav en sådan avskrivning och vägande skäl icke torde kunna åberopas för ett återtagande av detta medgivande. Det må i detta sammanhang framhållas, att såväl järnvägs-ekonomiutredningen som ock järnvägsbolagets representanter under de nyligen förda förhandlingarna togo för givet, att landstinget i denna punkt skulle vidbliva sitt år 1934 fattade beslut, och att ekonomiutredningen i annat fall redan i samband med dessa förhandlingar skulle hava påyrkat en avskrivning av landstingets räntefordringar. Beaktas må vidare, att landstinget enligt den nu föreliggande skuldregleringsplanen räknar med att omedelbart erhålla ränta och amortering å 400,000 kronor och, sedan förutnämnda mot landstingets borgen upptagna lån å 600,000 kronor blivit slutamorterat, kan hava utsikt att erhålla ränta även å sin återstående kapitalfordran, 350,000 kronor, medan landstinget, därest 1934 års skuldregleringsförslag blivit definitivt antaget, skulle hava haft utsikter — dock sannolikt sämre än nu — till förräntning och amortering endast å 350,000 kronor.

Med allt erkännande av den förståelse från landstingets sida, som hittills visats järnvägsbolaget, kan järnvägsekonomiutredningen vidare icke dela den mening, som kommit till uttryck i ett av tingets särskilda utskott avgivet utlåtande, däri med anledning av en av järnvägsbolagets styrelse till landstinget gjord framställning om avskrivning av lånet nr 3 göres gällande, att med den intressegemenskap, som råder mellan landstinget och järnvägsföretaget, någon sådan avskrivning nu icke anses påkallad. Det torde nämligen trots allt för järnvägsföretagets framtida bestånd och utveckling vara av icke oväsentlig betydelse, att den förestående saneringen blir definitiv i stället för att göras beroende av en i en framtid företagen ny prövning av frågan. Otänkbart är ju ej heller att landstinget vid denna tidpunkt kan hava en annan inställning till bolaget än som för närvarande är fallet, och att på detta sätt syftet med de från statens sida nu medgivna stora eftergifterna kan bliva i viss mån förfelat.

På grund av det anförda, fortsätter järnvägsekonomiutredningen, och i avslutning till förenämnda, av järnvägsbolagets styrelse till landstinget gjorda hemställan funne sig järnvägsekonomiutredningen böra påyrka, att landstinget frånträdde sitt beslut, i vad det avsåge förenämnda lån nr 3. Enligt vad ekonomiutredningen inhämtat syntes en omedelbar avskrivning av detta lån för övrigt icke kräva några åtgärder för fordringsbeloppets täckande, då detsamma uppgivits redan vara fört inom linjen i landstingets räkenskaper.

Slutligen syntes bland villkoren för skuldregleringens biträdande böra intagas bestämmelser om rätt för staten att framdeles inlösa bolagets järnvägar enligt grunder, som angivits i fullmäktiges i riksgäldskontoret den 23 januari 1936 avgivna yttrande.

Under hänvisning till vad sålunda anförts har järnvägsekonomiutredningen tillstyrkt, att ifrågavarande förslag till reglering av statens fordran hos

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag — innebärande att mellanhavandet mellan staten och bolaget avvecklas medelst ett belopp i ett för allt av 1,440,000 kronor, att av bolaget erläggas den 1 juli 1936 — måtte med förbehåll, som ekonomiutredningen förordat, föreläggas den nu församlade riksdagen för godkännande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande anfört, att styrelsen, sedan styrelsen under hand inhämtat, att uppfyllandet av det i järnvägsekonomiutredningens yttrande upptagna villkoret i avseende på landstingets lån nr 3 icke torde möta särskilda svårigheter, tillstyrkte järnvägsekonomiutredningens förslag.

Departementschefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag under de senaste åren icke förmått fullgöra stadgade annuitetsbetalningar å sina statslån. Till följd härav hava olika förslag till förbättring av företagens ekonomi varit föremål för undersökningar och förhandlingar. I första hand har sålunda behandlats fråga om fusion mellan nämnda järnväg och Östergötlands smalspåriga järnvägar. Den härutinnan verkställda utredningen har emellertid, i vad avser möjligheterna för staten att genom fusionen erhålla ökad betalning av statslånen, icke givit positivt resultat. Med hänsyn härtill och på de skäl i övrigt, som anförts av 1932 års järnvägsekonomiutredning, torde fusionsfrågan sakna omedelbar aktualitet och få ställas på framtiden.

Vad därefter beträffar de två förslag till reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, som i skilda framställningar underställts Kungl. Maj:ts prövning, torde det år 1934 framlagda — innebärande bland annat en förnyad ombildning av bolagets statslån och en omläggning av bolagets lån hos Kalmar läns norra landsting, som därjämte skulle efterskänka sin räntefordran — likaledes få anses sakna aktualitet, i det att landstingets åtagande att för viss tid teckna borgen för betalningen av en del av statens fordran förfallit. Det torde under sådana omständigheter och med hänsyn till resultatet av senare förda förhandlingar icke finnas anledning att ytterligare diskutera möjligheten att finna en lösning efter de i nämnda förslag uppdragna riktlinjerna.

Efter förhandlingar mellan intressenterna inför 1932 års järnvägsekonomiutredning har slutligen framlagts ett förslag, som går ut på att staten skulle såsom full betalning för sin fordran hos bolaget godtaga ett belopp av 1,440,000 kronor, att betalas den 1 juli 1936, i vilket belopp anses ingå kapitalfordran å 1,300,000 kronor och i övrigt vissa räntebelopp. Frånsett de räntor, som belöpa på första halvåret 1936, innebär detta förslag, att av statens fordran, 5,718,403 kronor 71 öre, skulle avskrivras ett belopp av 4,278,403 kronor 71 öre. I sistnämnda belopp ingår kapitalfordran, som ännu icke förfallit, till belopp av i runt tal 3,591,800 kronor, medan återstoden utgöres av räntefordringar. Erinras må emellertid, att även i statens nuvarande kapitalfordran ingå räntor å de ursprungliga lånebeloppen, vilka före 1924 års lånereglering nedbringats till i runt tal 3 miljoner kronor.

Vid bedömande av detta förslag, som alltså innebär ett synnerligen betydande efterskänkande av kapitalfordran, torde två huvudsynpunkter vara att anlägga, nämligen dels huruvida staten kan antagas hava utsikt att på annat sätt utfå större del av sin fordran, och dels om järnvägens andre huvudfordringsägare, Kalmar läns norra landsting, i sådan grad medverkar till en sanering av järnvägens ekonomi, att statens eftergift står i rimligt förhållande därtill och att järnvägen genom regleringen vinner möjlighet att för framtiden fortsätta sin verksamhet på ett ekonomiskt bärkraftigt sätt.

Från den förra synpunkten torde det vara uppenbart, att bolagets beräknliga driftöverskott icke medger någon mera betydande betalning av annuiteter å statslånen, helst om ett kvarstående av statens fordran förbindes med en reglering av bolagets landstingslån i anslutning till 1934 års förslag. För den årliga avsättningen till förnyelsefond anses ett belopp av omkring 155,000 kronor erforderligt. Driftöverskottet å bolagets järnväg uppgick år 1934 till cirka 235,000 kronor men lär för år 1935, som eljest för järnvägarna i allmänhet medförde ett uppsving, minskas till omkring 110,000 kronor. Skulle sistnämnda överskottsbelopp vara normerande för den närmaste framtiden, kan bolaget icke ens verkställa föreskriven avsättning till förnyelsefond, än mindre fullgöra annuitetsbetalningar å sina lån. Ehuru det år 1935 vunna driftsresultatet, såsom fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, icke bör tillmätas avgörande betydelse för bedömandet av förevarande fråga, synas mig dock omständigheterna sådana, att det från här anlagd synpunkt torde få anses tillrådligt att godtaga förslaget om statslånets återgåldande genom en engångsbetalning av 1,440,000 kronor, vilket belopp motsvarar vad som enligt regleringsplanen kan bli för ändamålet disponibelt.

Vad angår Kalmar läns norra landstings medverkan vid den föreslagna saneringen av bolagets ekonomi är å ena sidan att märka, att landstinget skulle teckna borgen för återbetalningen av ett amorteringslån å 600,000 kronor, vilket skulle upptagas av bolaget för att möjliggöra förenämnda inbetalning till statsverket, ävensom garanti för bolagets samtrafiksuppbörd under åren 1936—1938, varigenom ett deponerat belopp av 105,000 kronor skulle kunna frigöras för samma ändamål. Å andra sidan må framhållas, att landstinget för sina nuvarande fordringar, å vilka någon avskrivning icke skulle ske, ävensom för sin nyssnämnda borgensförbindelse skulle åtnjuta inteckningssäkerhet med förmånsrätt närmast efter inteckningar å 500,000 kronor, vilka i sin tur skulle utgöra säkerhet för ett banklån å samma belopp. Säkerheten för landstingets fordringar utgöres för närvarande av inteckningar närmast efter dem, som ligga till säkerhet för statslånen å tillhoppa över 5 miljoner kronor. Innebörden av detta förslag är alltså, att landstinget genom statslånen bortfallande erhåller icke oväsentligt större möjligheter att återfå sina fordringar. Dessa fordringar, i runt tal uppgående till 1,490,000 kronor, fördela sig med 750,000 kronor på kapitalfordran och 740,000 kronor på räntefordran. Landstinget har förutsatt, att av dess kapitalfordran ett belopp av 400,000 kronor skall förräntas och amorteras med en annuitet av 4.5 procent

jämsides med förenämnda banklån och amorteringslån, medan frågan om betalningen av återstående kapitalfordran och räntefordringen skulle upptagas till förnyad prövning, då förenämnda amorteringslån å 600,000 kronor slutbetalats.

Lika med 1932 års järnvägsekonomiutredning och i betraktande av den förmån för landstinget, som det förevarande regleringsförslaget innebär, finner jag det för järnvägens framtida bestånd och utveckling av betydelse, att landstinget, på sätt förutsatts vid dess godkännande av 1934 års regleringsförslag, frånträder sitt krav på bibehållande av räntefordringen. Även jag finner därför såsom villkor för godtagande av det föreliggande regleringsförslaget böra uppställas, att landstinget efterskänker berörda räntefordring.

Därest sistnämnda villkor uppfylles — enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat torde detta icke möta särskilda svårigheter — synes ifrågasvarande järnvägsföretag genom den föreslagna låneregleringen få sin skuldbörda så minskad, att företagets ekonomi, såvitt nu kan förutses, bör vara tryggad.

Såsom ytterligare villkor för låneregleringen torde i enlighet med riksgäldsfullmäktiges av 1932 års järnvägsekonomiutredning biträdda förslag böra uppställas, att staten skall äga inlösa järnvägen för ett belopp av 2,190,000 kronor, motsvarande förutnämnda belopp av 1,440,000 kronor jämte landstingets kapitalfordran å 750,000 kronor; dock att inlösningssumman bör ökas med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskas med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

På grund av det anförda vill jag alltså tillstyrka en reglering av bolagets statslån i enlighet med det föreliggande förslaget och under nyss angivna villkor.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens kapital- och räntefordran hos Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag på grund av statslån för järnvägsanläggningar må under av mig angivna villkor avskrivras till den del, densamma överstiger 1,440,000 kronor, mot det att bolaget senast den 1 juli 1936 till riksgäldskontoret kontant inbetalar sagda belopp.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan 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.