

Nr 159.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa investeringar i statens järnvägars fond; given Stockholms slott den 14 mars 1952.

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.

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att såsom lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag anvisas 21 miljoner kronor samt att järnvägsstyrelsen bemyndigas att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna bolaget de bidrag i form av tillskott som erfordras för balansering av driftbudgeten.

Härjämte föreslås, att aktiekapitalet i Aktiebolaget Svenska godscentraller — vilket till hälften äges av staten och enskilda järnvägar — skall ökas med 3 miljoner kronor, varav statens järnvägar skola teckna 1,5 miljon kronor.

Slutligen föreslås att som ytterligare lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko anvisas 260 000 kronor.

*Utrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 14 mars 1952.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, frågor om vissa investeringar i statens järnvägars fond och anför därvid följande.

1:o.

I anledning av propositionen 1951:130 anvisade 1951 års riksdag (skrivelse nr 300) för budgetåret 1951/52 ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor till Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Genom beslut den 8 juni 1951 godkände Kungl. Maj:t en den 12 mars 1951 träffad överenskommelse angående statsförvärv av aktiemajoriteten i bolaget samt bemyndigade järnvägsstyrelsen bl. a. att, efter det aktieförvärvet ågt rum, under budgetåret 1951/52 lämna bolaget de bidrag i form av tillskott respektive lån som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå.

I skrivelse den 10 mars 1952 har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag till fortsatt finansiering av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags verksamhet.

Järnvägsstyrelsen meddelar till en början att styrelsen, vad beträffar lämnandet av de bidrag som komma att finnas erforderliga för balansering av till järnvägsbolagets driftbudget hänförliga inkomster och utgifter, icke har att föreslå någon ändring i sak gentemot det förfaringsätt, som jämlikt lämnat bemyndigande tillämpas under innevarande budgetår, då detta förfaringsätt under förhandenvarande förhållanden synes vara det lämpligaste möjliga.

Styrelsen hemställer alltså om bemyndigande att under kommande budgetår, i första hand således budgetåret 1952/53, lämna järnvägsbolaget bi-

drag att utgå av statens järnvägars driftmedel med belopp, som enligt uppgjort bokslut för det kalenderår, vilket slutar under budgetåret, alltså närmast för år 1952, visar sig erforderligt för sådan balansering som nyss sagts.

Enligt föreliggande preliminära bokslut för år 1951, vilket omfattade ett halvt år i statlig regi, kommer bidraget under innevarande budgetår att uppgå till cirka 0,7 miljon kronor, vilket är mindre än den på ett halvt år fallande delen av det i styrelsens skrivelse den 13 mars 1951 nämnda helårsbeloppet av 2,5—3 miljoner kronor.

Denna avvikelse i gynnsam riktning förklaras i huvudsak därav, att å ena sidan personalutgifterna hållits i ett mellanläge mellan statsbanenivån och förhållandena vid fortsatt enskild drift, medan å andra sidan malmtrafiken på Hargshamn blivit större än vad man vid statsförvärvet vågade räkna med. Häremot är emellertid att ställa omständigheten, att ej heller under tiden januari—juni 1951 (med höjd kostnadsnivå under 6 månader, höjd taxenivå endast under 2 månader) driftöverskottet var tillräckligt för täckning av räntor och skälig avskrivning.

Förhandsberäkningarna för år 1952 sluta på ett underskott av 4,6 miljoner kronor. Den mycket avsevärda skillnaden gentemot 1951 beror främst på den i sagda skrivelse bebådade övergången fr. o. m. januari 1952 till statens järnvägars avlöningsbestämmelser samt på beräknad tillämpning under större delen av år 1952 av statens järnvägars taxa (med i samtrafik med statens järnvägar genomgående avståndsberäkning), i vad angår annan trafik än resor å linjer inom Stockholms förortsrajong.

Sagda övergång till i huvudsak statens järnvägars taxesystem synes böra genomföras vid den tidpunkt, då bebådad höjning av statsbanetaxan träder i kraft, enär man på så sätt undviker två tätt på varandra följande ändringar av järnvägsbolagets (och dess dotterbolags) taxeförhållanden. Enligt gjorda beräkningar kommer vid dylik övergång nuvarande inkomstnivå för bolagets järnvägsrörelse att ökas med 0,6 miljon kronor, vilket belopp utgör det beräknade saldot mellan, å ena sidan, den till den allmänna taxerevisionen hänförliga inkomstökningen i godstrafik samt i vissa stationsrelationer även i persontrafik och å andra sidan den av införlivandet i statsbanornas taxesystem föranledda inkomstminskningen i övriga stationsrelationer beträffande dels gods- dels persontrafiken. Vid jämförelse med de år 1951 uppgivna beloppen bör givetvis jämväl sedermera inträdd ytterligare höjning av den allmänna kostnadsnivån samt försämringen i det allmänna järnvägsekonomiska läget beaktas.

Det bemyndigande, som här föreslås, synes icke behöva föranleda annan ändring i budgethänseende än att i kostnadsstaten för statens järnvägar för budgetåret 1952/53 å lämplig plats, förslagsvis under huvudrubriken Gemensamma utgifter, upptages ett belopp för täckning av underskott av rörelsen å Stockholm—Roslagens järnvägar.

Då det icke kan vara rationellt att förse järnvägsbolaget med rörelsemedel tillräckliga för balansering av underskottet i fråga fram till den tidpunkt, då bokslutet föreligger, förutsätter järnvägsstyrelsen, att på sätt hit-

tills skett, förskott å beräknat täckningsbidrag må lämnas successivt allteftersom behov därav uppstår.

Jämlikt förenämnda bemyndigande har järnvägsstyrelsen under juli—december 1951 lämnat järnvägsbolaget bidrag till drift och investeringar om tillhoppa cirka 1,2 miljon kronor. För tiden januari—juni 1952 har motsvarande belopp beräknats till 2,6 miljoner kronor, och summa bidrag för budgetåret 1951/52 skulle sålunda utgöra 3,8 miljoner kronor.

Drages härifrån förenämnda underskott å rörelsen om 0,7 miljon kronor (vari med 266 000 kronor ingår av statens järnvägar verkställd utbetalning av pensionstillägg), vilket är avsett att täckas med statens järnvägars driftmedel, erhålles ett resterande belopp om 3,1 miljoner kronor, varav 2,6 miljoner kronor beräknats utgöra balanserat underskott å rörelsen under tiden januari—juni 1952 och 0,5 miljon kronor motsvara vad som t. o. m. juni 1952 utöver bolagets egna avskrivningsmedel erfordrats för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar. Framhållas må, att av sagda avskrivningsmedel ett belopp om 0,18 miljon kronor disponerats för avtalsbunden amortering av obligationslån.

Nyssnämnda saldobelopp av 3,1 miljoner kronor kommer vid slutet av innevarande budgetår att bokföras såsom en till statens järnvägars drifträkning hörande fordran på järnvägsbolaget. Enär emellertid viss del av medlen i fråga faktiskt investerats, synes, i vad angår denna nu till 0,5 miljon kronor beräknade del, under budgetåret 1952/53 täckning böra beredas genom anslag å riksstatens kapitalbudget.

Styrelsen övergår härefter till de investeringar, som planerats komma att ske i järnvägsbolagets och dess dotterbolags (tillhoppa benämnda SRJ-koncernen) egendom under budgetåret 1952/53. Totalsumman av dessa investeringar har kalkylerats till 2,3 miljoner kronor, varvid i fråga om arbeten, som sträcka sig över längre tid, på samma sätt som för statens järnvägar endast medräknats på budgetåret 1952/53 fallande utgifter.

Denna totalsumma fördelas på huvudslag av objekt sålunda:

	Kronor
Bana och byggnader	300 000
Rullande materiel	1 100 000
Inventarier	100 000
Bilrörelse	800 000
	2 300 000

Häremot är att ställa SRJ-koncernens avskrivningsmedel, förhandsberäknade till 1,8 miljon kronor, i den mån desamma ej tagas i anspråk för planenlig amortering av obligationslån, för vilket ändamål kommer att åtgå 0,18 miljon kronor.

Med inräknande av vad som t. o. m. juni 1952 tagits i anspråk jämlikt förenämnda bemyndigande skulle behovet av nya investeringsmedel alltså

uppgå till $(0,5 + 0,5 + 0,18 = 1,18)$ avrundat 1,2 miljon kronor, och styrelsen föreslår, att anslag för ändamålet anvisas å riksstatens kapitalbudget för ifrågavarande budgetår såsom investering i statens järnvägars fond att disponeras såsom lån till järnvägsbolaget.

Samtidigt som sålunda täckning beredes för investeringar tillhörande tiden efter den 1 juli 1951, synes sanering böra ske av SRJ-koncernens vid sagda tidpunkt förefintliga låneskuld. Denna belöper sig till i runt tal 29,7 miljoner kronor med följande fördelning.

	Kronor
Obligationslån och bundna inteckningslån	10 570 000
Förlagsbevislån	2 460 000
Reverslån	12 890 000
Checkräkningskredit	3 800 000
	Tillhopa 29 720 000

Järnvägsstyrelsen framhåller, att reverslånen löpa med kort tids uppsägning från låntagarens sida och med skäligen ogynnsamma räntevillkor, och att det vore från ekonomisk synpunkt önskvärt, att desamma kunde utbytas mot en statslåneskuld. Sådant utbyte är jämväl starkt motiverat i fråga om förlagsbevislånen och checkräkningskrediten, vilka ävenledes föranleda dryga ränteutgifter. Den lånesumma, som med ekonomisk fördel kan omplaceras, belöper sig således till 19,15 eller avrundat 19,2 miljoner kronor.

Lägges härtill förenämnda belopp nya investeringsmedel om 1,2 miljon kronor, blir summan 20,4 miljoner kronor. Till mötande av opåräknad ytterligare utgiftsstegring synes denna summa böra jämkas uppåt till 21 miljoner kronor.

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

dels till Lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 21 000 000 kronor,

dels ock medgiva, att järnvägsstyrelsen bemyndigas att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott, som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

Departementschefen. Järnvägsstyrelsen har föreslagit att å riksstaten för nästa budgetår anvisas ett till 21 miljoner kronor avrundat belopp såsom investeringsanslag till lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag. Av detta anslagsbelopp avse 0,5 miljon kronor investeringsutgifter under budgetåret 1951/52 och 0,7 miljon kronor motsvarande utgifter under nästa budgetår. Härjämte avses 19,2 miljoner kronor för att utbyte mot ett statslån skall kunna ske av vissa av bolagets låneskulder med mindre gynnsamma villkor. Jag tillstyrker järnvägsstyrelsens förslag.

Slutligen torde riksdagens medgivande böra inhämtas om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna bolaget de bidrag i form av tillskott, som erfordras för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

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

dels till Lån till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 21 000 000 kronor,

dels ock medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att jämväl efter den 1 juli 1952 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott, som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond.

2:o.

Sedan Stockholms Rederiaktiebolag Svea till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle överlätit halva antalet aktier i de tre dittills av redaribolaget helt ägda och med varandra samförvaltade företagen Aktiebolaget Svenska godsbilcentraler — vars firma numera är Aktiebolaget Svenska godscentraler (ASG) — Aktiebolaget Landtransport och Aktiebolaget Nordisk Biltjänst, träffade trafikförvaltningen, såsom från början var avsett, en överenskommelse med järnvägsstyrelsen om överlåtelse till statens järnvägar av tre femtedelar av nämnda halvpart. Återstående två femtedelar därav fördelades mellan vissa då ännu enskilda järnvägar. Överenskommelsen angående statens järnvägars aktieförvärv godkändes av 1942 års riksdag (se prop. nr 19 och riksdagens skrivelse nr 46). Förutom de 30 procent av aktierna, som på grund av denna överenskommelse överlätos till järnvägsstyrelsen, har styrelsen som följd av det fortgående statsförvärvet av enskilda järnvägar sedermera successivt blivit ägare av ytterligare aktier i nämnda företag och innehar sålunda för närvarande inemot hälften (eller närmare bestämt 49,2 procent) av aktierna, medan Rederi-Svea äger den andra hälften.

Under krigsåren hämmades bolagens verksamhet i hög grad av de restriktioner, som då åvilade landsvägstrafiken. Allteftersom dessa restriktioner lättade och ASG dessutom i allt större omfattning inriktade sin verksamhet på samlastning av järnvägs gods, utvecklade sig emellertid rörelsen under efterkrigsåren mera gynnsamt. Därigenom aktualiserades i sin tur behov av ökat rörelsekapital för att kunna genomföra nödvändiga rationaliseringar och utvidgningar, vilket föranledde bolaget att år 1944 hänvända sig till aktieägarna med begäran om lån mot förlagsbevis. Med anledning härav hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 5 februari 1945 om förslag till riks-

dagen om anvisande av medel för detta ändamål. På i propositionen 1945: 129 anförda skäl ansågs statens järnvägars medverkan emellertid i stället böra ske i form av ett bemyndigande för järnvägsstyrelsen att å kronans vägnar ikläda sig borgensansvar för lån till bolaget intill ett belopp av 2 000 000 kronor. Hinder skulle dock ej möta för de enskilda intressenterna att, om de så önskade, i stället för att ikläda sig borgen utlåna medel till de gemensamt ägda företagen i den mån icke högre ränta krävdes än som mot statens borgen kunde erhållas i den allmänna marknaden. Riksdagen (skrivelse nr 325) biföll Kungl. Maj:ts förslag.

Det för rörelsens utvidgning erforderliga kapitalbehovet tillgodosågs fram till 1947 genom upplåning i enlighet med förut angivna riktlinjer. Under crinran om att bolagens låneskulder till följd härav ökat högst väsentligt — för ASG från 430 000 kronor år 1945 till 4 720 000 kronor år 1947, medan aktiekapitalet alltjämt var oförändrat, för ASG endast 500 000 kronor — och att proportionen mellan främmande och eget kapital därigenom starkt förskjutits i ogynnsam riktning, ansåg sig ASG böra ånyo vända sig till bolagets huvuddelägare, denna gång med begäran om kapitaltillskott i form av nyteckning av aktier till ett belopp av 2 500 000 kronor. Såväl Rederi-Svea som järnvägsstyrelsen funno skäl medverka till den sålunda föreslagna aktieteckningen, varför styrelsen hemställde om Kungl. Maj:ts bemyndigande härtill för sin andel samt om anvisande av erforderliga medel för ändamålet. Med anledning härav avläts proposition (nr 259) i ärendet till 1948 års riksdag, som (skrivelse nr 300) biföll Kungl. Maj:ts förslag. Aktiekapitalet i ASG ökades därmed från 500 000 kronor till 3 000 000 kronor eller med 2 500 000 kronor, varav järnvägsstyrelsen samt Rederi-Svea tecknade hälften vardera.

I skrivelse den 17 januari 1952 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen för ASG hänvänt sig till sina huvudintressenter — järnvägsstyrelsen och Stockholms Rederiaktiebolag Svea — med hemställan om ytterligare ökning av aktiekapitalet genom nyteckning till pari av aktier.

Styrelsen för ASG har därvid till en början hänvisat till de uppgifter rörande utvecklingen av bolagets verksamhet intill år 1947, vilka lämnades i propositionen 1948: 259.

Till komplettering av nämnda uppgifter har ASG bifogat sammanställningar dels av balansräkningarna för åren 1947—1950 och av den beräknade ställningen per den 30 juni 1951, dels av ASG-bolagens låneskulder per angivna tidpunkter, dels ock rörande företagens omsättning under åren 1945—1950 och den beräknade omsättningen under första halvåret 1951. Rörande ställningen och omsättningen har järnvägsstyrelsen sedermera införskaffat kompletterande uppgifter avseende hela år 1951.

Ett sammandrag av ASG-bolagens *balansräkningar* per den 31 december åren 1947—1951 har följande innehåll:

	1947	1948	1949	1950	1951 beräkn.
	tusental kronor				
<i>Tillgångar:</i>					
Fastigheter (nettovärde)	1 776	1 572	1 601	1 334	1 148 ¹
Inventarier (»)	512	101	44	65	100 ²
Goodwill.....	1 100	1 150	1 000	917	697
» dotterföretag	15	15	26	24	24
Kassa & bank	1 199	1 671	2 102	1 369	999
Närstående företag	811	1 046	1 035	1 365	1 900
Diverse debitorer.....	3 187	3 264	3 372	4 857	6 100
Övervärde å aktier.....	14	14	48	50	50
Främmande aktier			6	6	6
Summa	9 414	8 733	9 234	9 987	11 024
<i>Skulder:</i>					
Aktiekapital	500	3 000	3 000	3 000	3 000
Reservfond	29	36	51	75	95
Lån	4 720	2 782	2 492	2 751	3 563
Närstående företag	53	68	118	93	100
Diverse kreditorer	4 017	2 620	3 304	3 800	4 058
<i>Vinstmedel:</i>					
Balanserad vinst	88	88	91	95	33
Årets vinst.	7	139	178	173	175
Summa	9 414	8 733	9 234	9 987	11 024

I sammandraget över balansräkningarna upptagna *låneskulder* per den 31 december fördela sig på följande sätt:

	1947	1948	1949	1950	1951
	tusental kronor				
<i>Långtivre eller borgensman:</i>					
Rederi-Svea	1 000	250	250	—	300
Sv. Handelsbanken mot borgen av Kungl. Järnvägsstyrelsen	1 600	900	900	1 100	1 250
Transportkompaniet mot borgen av Rederi-Svea och GDG (resp SJ)	1 665	1 480	1 295	1 110	925
Lån hos andra.....	230	152	47	41	136
Acceptskuld	225	—	—	—	—
Sv. Handelsbanken mot borgen av Rederi-Svea	—	—	—	500	500
Checkräkningskredit i Sv. Han- delsbanken	—	—	—	—	452
Summa	4 720	2 782	2 492	2 751	3 563

ASG:s *omsättning* under åren 1947—1951 belyses av följande uppgifter (i tusental kronor):

1947	25 828 ¹	1950	35 681
1948	29 430	1951 (beräkn.).....	43 000
1949	30 368		

¹ Brandförsäkringsvärde 3 666 tkr.

² » » 1 332 »

I anslutning till de återgivna uppgifterna har styrelsen för ASG anfört i huvudsak följande.

Som kommentar till förevarande uppställningar anse vi endast nödvändigt att här anmärka, att utvecklingen synes giva vid handen att omsättningen under senare halvåret 1951 snarast kommer att överstiga omsättningen under första halvåret 1951, samt att en fortgående omsättningsökning synes med all sannolikhet vara att påräkna. Vi vilja också i detta sammanhang understryka, att ökningen av koncernens omsättning endast till mindre del är att söka i det försämrade penningvärdet utan i övervägande grad beror på en rent kvantitativ ökning av transporterade godsmängder. Man kan följaktligen utan att göra sig skyldig till överdrift fastslå, att omsättningsökningen är en följd av företagets naturliga utveckling och särskilt den omständighet att det lyckats oss i avsevärd omfattning tillföra järnvägens samlastningstrafik godsmängder, som tidigare befordrats medelst biltrafik.

Det är självklart, att den omsättningsökning, vilken i förhållande till de siffror, som legat till grund för utökningen av aktiekapitalet i enlighet med 1947 års framställning, utgör minst 50 % därav, i och för sig kräver ett ökat aktiekapital. Successivt måste man tänka sig nyinvesteringar i form av magasinbyggnader och dylikt, i den utsträckning som de allmänna förhållandena det medgiva. Av viss vikt är att i detta sammanhang fastslå, att de rent sociala välfärdsinrättningarna vid åtskilliga av ASG:s avdelningskontor tarva förbättringar, då man icke kunnat hålla jämna steg med de ökade kraven i sådant hänseende. Härtill kommer det uppenbara faktum, att den ökade omsättningen innebär behov av ökat aktiekapital för nödvändiga fraktkrediter.

Det kan knappast befinnas lämpligt att — även om möjlighet härtill förefinnes — öka rörelsekapitalet medelst ytterligare förlagslån. I detta sammanhang vilja vi i första hand understryka, att rimlig proportion givetvis måste föreligga mellan det egna kapitalet å ena sidan samt förlagslånen, respektive omsättningssummorna å andra sidan. Vi erinra också i detta sammanhang om att ASG-bolagens möjligheter att anskaffa förlagslån äro i hög grad begränsade på grund av att större delen av bolagets anläggningstillgångar utgöra magasinbyggnader å av järnvägsstyrelsen förhyrd mark. Dessa tillgångar kunna icke såsom eljest varit fallet utgöra säkerhet för bankmässiga krediter. ASG-företagen bliva sålunda för erhållande av förlagskrediter — i fortsättningen liksom hitintills — beroende av huvudintressenternas medverkan antingen i form av direkta lån eller borgensåtaganden.

Enligt det anförda står det i öppen dag, att en utökning av rörelsekapitalet inom ASG-bolagen måste ske och att detsamma icke lämpligen kan taga annan form än aktieteckning från intressenternas sida. Även om det sålunda utökade aktiekapitalet i första hand kommer att omedelbart respektive inom en relativt snar framtid tagas i anspråk för tillgodoseende av behovet utav ökat rörelsekapital, vilja vi dock här anmärka, att ett nedbringande av förlagslånen framdeles med största sannolikhet kan komma att ske. Försåvitt man nu kan överblicka rörelsens resultat under de närmaste åren, måste detsamma kunna medgiva — förutom skälig förräntning å ett utökat aktiekapital — ett successivt nedbringande av förlagslånen i den form att de avskrivningar som ske å förutnämnda anläggningstillgångar — vilka avskrivningar uppgå till omkring 300 000 kronor om året — användas för sådant ändamål. För rörelsens behöriga fortgång och naturliga utveckling kan man dock icke tänka sig att bolaget i denna form successivt uppsamlar medel att utgöra ett ytterligare rörelsekapital. Behovet härav är, såsom av de lämnade sifferuppgifterna torde framgå, ytterligt aktuellt.

Under hänvisning till vad vi anfört i skrivelse till järnvägsstyrelsen av den 26 september 1947 och till vad här angivits samt härvid fogade utredning få vi föreslå, att huvuddelägarna i bolaget måtte taga under övervägande en ökning av aktiekapitalet i ASG från nuvarande 3 till 6 miljoner kronor. Med hänsyn till att statens järnvägar nu övertagit praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar även om vissa enskilda järnvägsföretag formellt kvarstå såsom delägare i bolaget, vill ASG:s styrelse ifrågasätta, om icke aktiekapitalets ökning borde verkställas på det sätt att järnvägsstyrelsen och Stockholms Rederiaktiebolag Svea envar till pari teckna aktier i ASG till ett belopp av 1 500 000 kronor. Någon ändring i det mellan intresenterna förefintliga konsortialavtalet synes icke föranledas av en nyteckning på nu föreslagna sätt.

Stockholms Rederiaktiebolag Svea har förklarat sig vilja biträda bolagsstyrelsens förslag och utfäst sig att teckna aktier till halva det belopp, varmed aktiekapitalet i ASG kommer att ökas.

Med anledning av bolagsstyrelsens framställning anför *järnvägsstyrelsen* följande.

I kommentaren till aktiebolagslagens 72 §, 1 mom., första stycket, framhålls bl. a., att lagstiftaren vid bestämmandet av proportionen mellan ett bolags egna kapital och dess skulder tagit hänsyn till att aktiebolag anses från företagsekonomisk synpunkt i allmänhet icke lämpligen böra arbeta med mindre eget kapital än hälften av omslutningen, d. v. s. det egna kapitalet anses böra vara lika stort som summan skulder. Visserligen kan, framhålls det vidare, i många fall ett bolags finansiering anses god först när det egna kapitalet överstiger skuldsättningen, men då det gäller att lagfästa en genomsnittsregel med giltighet för alla aktiebolag, har lagstiftaren ansett sig böra stanna vid nämnda proportion.

Enligt den sålunda angivna genomsnittsregeln, vilken innebär att det egna kapitalet bör uppgå till minst hälften av omslutningen, är ASG:s nuvarande aktiekapital, 3 000 000 kronor, för lågt och en höjning av detsamma till 6 000 000 kronor motiverad, detta så mycket mer som det ökade behov av rörelsekapital, som betingas av verksamhetens fortgående stegring och nödvändigheten av att inom den närmaste tiden vidtaga förbättringar i fråga om vissa avdelningskontor och magasinslokaler, i regel icke kan tillgodoses genom upptagande av lån mot inteckningar, enär bolagets anläggningar till betydande del är uppförda på ofri grund — huvudsakligen på statens järnvägars mark.

Styrelsen erinrar även om att statens järnvägars borgensåtagande i samband med den föregående nyteckningen av aktier nedbringats från förutvarande 2 000 000 till 1 250 000 kronor och att bolaget nu ställt i utsikt — förutom skäligen förräntning å det fördubblade aktiekapitalet — ett successivt ytterligare nedbringande av dess lån, vilket skulle i viss mån motväga det nu ifrågasatta engagemanget från statens järnvägars sida. Slutligen erinrar styrelsen, att ASG under de senaste åren till aktieägarna lämnat en utdelning av 5 procent.

Järnvägsstyrelsen hemställer därför, att till aktieteckning i Aktiebolaget Svenska godscentraler måtte för budgetåret 1952/53 anvisas ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

Departementschefen. Då förslaget om den senaste ökningen av ASG:s aktiekapital underställdes 1948 års riksdag, uttalade min företrädare i ämbetet viss tveksamhet inför förslaget men ansåg sig dock, med hänsyn till de skäl järnvägsstyrelsen anfört och då frågan om statens järnvägars ställning till ASG framdeles torde få bli föremål för ett förnyat ställningstagande från statsmakternas sida, böra biträda den föreslagna kapitalökningen.

Frågan om statens järnvägars ställning till ASG kan ännu icke slutligt prövas. En ökning av bolagets aktiekapital är emellertid nu påkallad av flera skäl. Bolagets eget kapital är sålunda för närvarande för litet i förhållande till dess skulder. Hänsyn bör även tagas till storleken av bolagets omsättning. Denna har stigit från 25,8 miljoner kronor 1947 till ca 43 miljoner kronor 1951. Jag vill därför ej motsätta mig att aktiekapitalet ökas på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Vid bifall härtill skulle svenska staten sålunda — i likhet med den andra huvudintressenten i ASG, Stockholms Rederiaktiebolag Svea — teckna aktier i ASG för 1,5 miljon kronor och bolagets aktiekapital sålunda ökas från 3 till 6 miljoner kronor. Slutligen vill jag erinra om att ASG ställt i utsikt, att statens järnvägars borgensåtagande gentemot bolaget, som för närvarande uppgår till 1 250 000 kronor, skall kunna successivt nedbringas.

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

att till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

3:o.

Med bifall till propositionen 1950:138 anvisade 1950 års riksdag (skrivelse nr 162) såsom Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko — vilken förstördes av eld i april 1949 — för budgetåret 1950/51 ett investeringsanslag av 840 000 kronor. Lånet skulle utgå med samma belopp som brandförsäkringssumman för den nedbrunna huvudbyggnaden. Kostnaderna för den nya turiststationen beräknades till 1 925 000 kronor. Förutom nämnda statslån och brandförsäkringssumman skulle vissa disponibla medel och ett banklån tagas i anspråk för täckning av kostnaderna.

Såsom lånevillkor skulle gälla bl. a., att turistföreningen till säkerhet för statslånet skulle lämna inteckningar med bästa förmånsrätt i föreningens anläggning i Abisko, dock skulle framförliggande inteckningar få tagas i anspråk som säkerhet för banklånet. Amorteringstiden för statslånet skulle

vara 30 år och räntesatsen 3,5 procent. Järnvägsstyrelsen skulle av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordrades för lånets förräntning och amortering. I övrigt förutsattes, att ett blivande låneavtal skulle upprättas på i huvudsak samma villkor som tidigare låneavtal mellan styrelsen samt Skid- och friluftsförbundet rörande utbyggnad av skidförbundets anläggning i Storlien.

Genom beslut den 12 maj 1950 anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till villkor och bestämmelser för åtnjutande av ifrågakvarande lån.

Med skrivelse den 18 februari 1952 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett upprättat förslag till låneavtal mellan styrelsen och Svenska turistföreningen angående återuppförande av turiststationen i Abisko.

Enligt avtalet skulle statslånet höjas med 260 000 till 1 100 000 kronor.

Avtalsförslaget torde såsom *bilaga* få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

I sin förenämnda skrivelse meddelar järnvägsstyrelsen, att kostnadsförhållandena undergått en så väsentlig ändring, innan ett detaljerat förslag till låneavtal under 1950 hann färdigställas och ingivas till Kungl. Maj:t för godkännande, att en genomgripande omprövning av hela ärendet befanns erforderlig. Huru frågan därefter utvecklats sig framgår i stora drag av följande redogörelse.

Enligt ett i september 1950 av turistföreningen lämnat meddelande beräknades arbetet med turiststationens återuppförande taga sin början samma månad. Byggnadskostnaderna uppgåvos samtidigt till 1 926 000 kronor, frånsett kostnader för bl. a. vattenanskaffning och inventarier, samt med inräkning av sistnämnda kostnader till 2 266 000 kronor. Dessa kostnadsuppgifter voro grundade på inkomna anbud och de priser på materialier och arbetskraft, som gällde i juli 1950, samt inkluderade 40 000 kronor för oförutsedda utgifter.

Vid nyss angivna tidpunkt började emellertid den dittills i stort sett fasta prisnivån att röra sig uppåt, och de tidigare kostnadsberäkningarna visade sig av denna anledning vara i behov av en genomgripande omarbetning. Denna utfördes successivt, allteftersom byggnadsarbetet fortskred och fullständiga arbetsritningar jämte beskrivningar erhöles, samt resulterade i att kostnaderna vid oförändrat byggnadsprogram och vid de pridförhållanden som rådde våren 1951 beräknades komma att stiga till 3 447 000 kronor med följande fördelning.

Byggnadskostnader	2 937 000
Inventarier	350 000
Vägar och planering m. m.	20 000
Vattenverk och branddamm	55 000
Oförutsett	85 000

Summa kronor 3 447 000

Med anledning av dessa avsevärt ökade anläggningskostnader — vilka i händelse av fortsatt prisstegring dessutom kunde väntas stiga ytterligare — och dessas allvarliga återverkningar på såväl räntabiliteten för som den slutliga finansieringen av den planerade nya turiststationen fann sig före-

ningens styrelse nödsakad att företaga en förnyad noggrann omprövning av frågan i hela dess vidd. Att genom smärre förändringar, förenklingar och inskränkningar i byggnadsprogrammet bringa ned kostnaderna i nämnvärd grad — helst till i närheten av det ursprungligen beräknade beloppet — ansågs dock ej möjligt efter den nedskärning, som redan företagits i samband med de ursprungliga förhandlingarna med järnvägsstyrelsen under hösten 1949. I stället inriktade man sig främst på att undersöka, huruvida någon i anläggningen ingående större byggnadskropp möjligen skulle kunna helt eller delvis uppskjutas tills vidare. Vid denna tidpunkt hade emellertid grund redan lagts eller i varje fall schaktats till samtliga i komplexet ingående byggnader. Även om man det oaktat i besparingssyfte nu fullbordade endast den ena av de tvenne projekterade gästrumslängorna, och även om man vid ett sådant förfarande provisoriskt skulle kunna kompensera det härigenom uppkomna bortfallet av ett antal gästrum, så att anläggningen, vad antalet tillgängliga bäddplatser beträffar, ändock bleve av ungefär oförändrad omfattning, ansågs denna nedskärning av byggnadsprogrammet emellertid icke ge en besparing som svarade mot det därav föranledda inkomstbortfallet bl. a. av den anledningen att proportionerna mellan å ena sidan matsals- och ekonomiutrymmena samt å andra sidan de permanenta gästutrymmena på detta sätt skulle bli oförmånliga.

I en av turistföreningen upprättad promemoria anföres härom:

»Resultatet av den begränsning av byggnaden, som gör det möjligt för föreningen att genomföra bygget med angivna finansiella resurser, skulle innebära uppoffrandet i 'Storhuset' av icke mindre än 51 bäddplatser av bästa kvalitet med det låga priset av cirka 10 000 kronor per bäddplats. Givetvis måste detta driftekonomiskt betraktas såsom en föga lycklig förändring. Det kan hävdas, att ersättning skulle och måste vinnas genom tillfälliga anordningar. Detta är också riktigt, men eftersom i varje fall en del av de vunna bäddplatserna måste förutsättas bli provisoriska, skulle de utlagda medlen i detta fall efter någon tid vara förlorade. Det bör nämnas, att längan i sin källarvåning inrymmer dusch och tvättrum för gäster, som bo utanför 'storhuset'.»

Av angivna skäl ansåg sig föreningen böra söka finna utvägar — bl. a. i form av ökad upplåning — för att utan avbrott eller nämnvärd inskränkning kunna fullfölja hela byggnadsprogrammet. I avvaktan på resultatet av vidare förhandlingar med tilltänkta långivare avbröts dock arbetet på den ena gästrumslängan tills vidare. Vid ifrågavarande tidpunkt var föreningen nämligen väl medveten om, att en utebliven ökad upplåning omöjliggjorde dennas byggande.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att turistföreningen därefter vände sig till styrelsen med förfrågan om och i så fall i vilken grad styrelsen vore villig att hos statsmakterna söka utverka en höjning av det tidigare av riksdagen beslutade lånet. Efter förnyade ingående överläggningar i ärendet förklarade styrelsen sig för sin del i princip villig att förordna viss ökad långivning från statens järnvägar med hänsyn till den stegring i löner och priser som inträtt under år 1951. Om denna kostnadsstegring uppskattades till i runt tal 30 procent i jämförelse med det kostnadsläge som rådde vid den tidpunkt, då frågan om det redan beslutade lånet från statens järnvägar avgjordes, syntes den därefter inträdda kostnadsstegringen enligt styrelsens mening kunna motivera ett tilläggs lån å cirka 250 000 kronor. En långiv-

ning i större utsträckning ansåg sig styrelsen icke kunna tillstyrka. Efter detta besked undersökte föreningen i första hand möjligheterna att erhålla dels lotterimedel, dels anslag från fritidsnämnden. Sedan dessa sonderingar givit negativt resultat, måste föreningen emellertid inrikta sig på att söka erhålla hela det ytterligare erforderliga kapitalet — utöver egna medel — genom upplåning på vanliga villkor.

De sålunda radikalt ändrade förutsättningarna för finansiering av kostnaderna för den nya turiststationen aktualiserade, fortsätter järnvägsstyrelsen, i sin tur frågan om ändring av säkerheten för det redan beviljade lånet och det nu i utsikt ställda tillägglånet från statens järnvägar. Enligt de lånevillkor, som angivits i propositionen 1950:138 skulle statens järnvägar som säkerhet för det förstnämnda lånet erhålla inteckningar mellan 245 000 och 1 085 000 kronor samt inteckningar från 245 000 upp till 1 345 000 kronor, därest jämväl det preliminärt avtalade tillägglånet — för åstadkommande av en till 1 100 000 kronor avrundad total lånesumma lämpligen höjt från 250 000 till 260 000 kronor — erhöles. En oeftergivlig förutsättning för att över huvud taget kunna upplåna medel i bank eller annan penningförvaltande institution ansåg föreningen vara, att för detta ändamål finge disponeras inteckningar före de som säkerhet för lånet från statens järnvägar liggande inteckningarna, och föreningen anhöll därför under förhandlingarna jämväl om sådan ändring av lånevillkoren, att undre gränsen för statens järnvägars inteckningssäkerhet uppflyttades från 245 000 till 1 000 000 kronor. Om så skedde ansåg sig föreningen våga räkna med att mot inteckningar med bästa förmånsrätt kunna erhålla lån från bank eller försäkringsinrättning å 1 000 000 kronor. De för återuppbyggnaden disponibla medlen beräknades därefter komma att uppgå till i runt tal 3 600 000 kronor enligt följande specifikation.

Lån från bank e. dyl.	1 000 000
» » statens järnvägar	1 100 000
Brandskadeersättning	840 000
Av föreningen för ändamålet redan avsatta medel	160 000
Övriga av föreningen disponerade medel ..	250 000
Föreningens likviditetsreserv	250 000
Summa kronor	3 600 000

Såsom framgår av den sommaren 1951 upprättade finansieringsplanen, skulle statens järnvägars lån efter den nu diskuterade höjningen av lånesumman och undre gränsen för inteckningssäkerheten komma att ligga inom 62 procent av en till 3,4 miljoner kronor uppgående byggnadskostnad (inkl. förut nämnda gästrumslänga och värdet av de icke brunna delarna av anläggningen men exkl. inventarier). Detta torde kunna anses som ett ur statens järnvägars synpunkt godtagbart säkerhetsförhållande.

Som skäl för den med föreningen nu villkorligt träffade uppörelsen och

därmed för en finansiell medverkan överhuvud taget från statens järnvägar i detta fall torde i övrigt få åberopas vad som anförts i järnvägsstyrelsens i propositionen 1950:138 återgivna skrivelse av den 17 februari 1950.

Efter den sålunda preliminärt träffade uppgörelsen har, meddelar styrelsen, byggnadsarbetet fortgått planenligt under sommaren och hösten 1951 och beräknas i huvudsak vara slutfört inom sådan tid, att den nya turiststationen kan tagas i bruk under sommaren 1952. Härigenom synas riskerna för att en fortsatt prisstegring kan komma att ytterligare påverka den slutliga byggnadskostnaden ej längre vara lika stora. En av föreningen i september 1951 upprättad kostnadskalkyl med visst tillägg för oförutsedda utgifter torde med andra ord kunna läggas till grund för en jämförelse med den förut återgivna finansieringsplanen, vilken slutade på 3,6 miljoner kronor. Sagda kostnadskalkyl ter sig på följande sätt.

Byggnadskostnader (inkl. gästrumslängan nr 2)	2 950 000
Inventarier	350 000
Vägar och planering m. m.	20 000
Vattenverk och branddamm	55 000
	3 375 000
Oförutsett (cirka 7 %)	225 000
	Summa kronor 3 600 000

Då finansieringen alltså synes säkerställd, anser sig järnvägsstyrelsen oakttat de avsevärt ökade kostnaderna och det till följd härav väsentligt stegrade kapitalbehovet kunna förorda dels ökad långivning från statens järnvägars sida, dels sådan eftergift beträffande in-tecknings-säkerheten, att föreningen beredes möjlighet att upplåna medel jämväl på annat håll. Vad statens järnvägars medverkan beträffar, synes lämpligast, att det tidigare beviljade lånet och det senare diskuterade tilläggslånet sammanslås till ett enda till 1 100 000 kronor avrundat lånebelopp. Räntefoten för detta lån synes i likhet med för det ursprungliga lånet böra fastställas till 3,5 procent och amorteringstiden till 30 år. Annuiteten skulle under dessa förutsättningar komma att utgöra 59 810 kronor, varav järnvägsstyrelsen alltså med trafikmedel skulle bestrida hälften eller 29 905 kronor.

Den senast upprättade kostnadsberäkningen inrymmer ej större säkerhetsmarginal för oförutsedda utgifter än 225 000 kronor. Trots att byggnadsarbetet nu är relativt långt framskridet och de slutliga kostnaderna sålunda numera kunna bedömas med långt större säkerhet än tidigare, är det likväl icke uteslutet, att denna säkerhetsmarginal visar sig otillräcklig — bl. a. på grund av nya prisstegringar — och att kostnaderna komma att överstiga 3,6 miljoner kronor. Efter ingående överläggning mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen om hur finansieringen skall säkerställas för det fall att nyssnämnda kostnadsgräns överskrides, har järnvägsstyrelsen förklarat sig beredd att, därest byggnadskostnaderna skulle komma att över-

stiga 3,7 miljoner kronor, utverka viss ytterligare eftergift i fråga om läget av de inteckningar, som skola utgöra säkerhet för lånet från statens järnvägar, nämligen med hälften av det belopp varmed kostnaderna visa sig överstiga sagda belopp, 3,7 miljoner kronor, men dock med högst 100 000 kronor. I ogynnsammaste fall skulle den undre gränsen för statens järnvägars inteckningar i turiststationen sålunda komma att förskjutas från 1 000 000 till 1 100 000 kronor.

Under åberopande av det anförda, hemställer järnvägsstyrelsen, såvitt här är i fråga, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 260 000 kronor,

dels ock medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt förut angivna grunder.

Departementschefen. Av den i det föregående lämnade redogörelsen för utvecklingen av frågan om återuppförande av turiststationen i Abisko framgår, att turistföreningen genom de inträdda pris- och lönestegringarna blivit nödsakad att anskaffa ytterligare medel för att finansiera byggnadsföretaget. En nedskärning av byggnadsplanerna har ansetts icke böra ifrågakomma. Kostnaderna för den nya turiststationen, vilka år 1950 uppgåvos till 1 925 000 kronor, beräknades vid pris- och löneläget i september 1951 utgöra 3,6 miljoner kronor. Av detta belopp avsågos 2 950 000 kronor för de direkta byggnadskostnaderna, 350 000 kronor för anskaffning av inventarier, 55 000 kronor för anläggning av vattenverk och branddamm samt 20 000 kronor för vägar, planering m. m. varjämte 225 000 kronor avsatts för oförutsedda utgifter.

Efter framställning av turistföreningen har järnvägsstyrelsen nu hemställt att — utöver tidigare anvisade 840 000 kronor såsom lån från statens sida till finansiering av företaget — 260 000 kronor skulle anvisas å riksdagen för nästa budgetår för höjning av statslånet. Styrelsen har vidare föreslagit att för statslånet, som sålunda skulle utgöra sammanlagt 1 100 000 kronor, lämnas en inteckningssäkerhet, vars undre gräns uppflyttas från 245 000 till 1 000 000 kronor. Orsaken härtill är att inteckningarna med bästa förmånsrätt erfordras såsom säkerhet för ett lån om 1 000 000 kronor i bank eller försäkringsinrättning. Därest kostnaderna på grund av pris- och lönehöjningar sedan september 1951 skulle överstiga 3,7 miljoner kronor, har järnvägsstyrelsen förklarat sig vilja utverka eftergift ifråga om läget av de inteckningar, som skola utgöra säkerhet för statslånet, med hälften av överstigande belopp dock högst 100 000 kronor. Den undre gränsen för statslånet skulle sålunda kunna höjas från 1 000 000 till 1 100 000 kronor. För statslånet skulle i övrigt gälla samma villkor som förutsattes, då lånefrågan underställdes 1950 års riksdag. Kostnaderna för byggnadsföretaget skulle förutom genom nämnda lån bestridas genom brandskadeersätt-

ningen om 840 000 kronor och genom ianspråktagande av vissa medel, som stå till föreningens disposition.

För min del anser jag mig böra tillstyrka att turistföreningen genom ett statslån av 1 100 000 kronor och på de villkor som järnvägsstyrelsen föreslagit beredes möjlighet att fullborda turistanläggningen i Abisko, i synnerhet som arbetet härmed redan är långt framskridet och beräknas vara avslutat innevarande sommar. Jag har alltså icke något att invända mot den av järnvägsstyrelsen föreslagna jämkningen av den undre gränsen för in-teckningssäkerheten för statslånet. Ej heller vill jag motsätta mig, att järnvägsstyrelsen av statens järnvägars trafikmedel tillskjuter hälften av det belopp av 59 810 kronor som erfordras för den årliga räntan och amorteringen för lånet.

Järnvägsstyrelsen torde böra bemyndigas att i huvudsaklig överensstämmelse med föreliggande förslag till avtal upprätta slutligt låneavtal mellan styrelsen och turistföreningen.

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

dels till Lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 260 000 kronor,

dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i det föregående angivna grunder,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

Till vad föredragande departementschefen under punkterna 1:0—3:0 hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Östen Falken.

Förslag

till

Låneavtal.

Mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen, å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar, här nedan kallad järnvägsstyrelsen, å ena, samt Svenska Turistföreningen, här nedan kallad turistföreningen, å andra sidan, har denna dag träffats följande avtal.

Järnvägsstyrelsen förbinder sig att till turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko på nedanstående villkor utlämna ett amorteringslån, stort enmiljonetthundratusen (1 100 000) kronor.

1. Lånebeloppet utlämnas mot det att turistföreningen utfärdar och till järnvägsstyrelsen överlämnar

dels ett till järnvägsstyrelsen ställt skuldebrev å lånebeloppet löpande med tre och en halv ($3\frac{1}{2}$) % årlig ränta från dagen för lånets utlämnande tills full betalning sker,

dels inteckningar till säkerhet för skuldebrevets innehåll, meddelade i turistföreningen tillhörande fastigheten Abisko turiststation om 8,9885 hektar i Kiruna stad, vilka inteckningar skola löpa med 6 % ränta samt hava förmånsrätt närmast efter botteninteckningar å tillhopa en miljon (1 000 000) kronor. Inteckningarna skola vara uppdelade å belopp om 50 000 kronor, vilka inbördes skola gälla med förmånsrätt enligt å desamma antecknad nummerordning.

2. Vid lånets utlämnande skall turistföreningen vidare till järnvägsstyrelsen överlämna

dels gravationsbevis rörande Abisko turiststation,

dels brandförsäkringsbevis, utvisande att fastigheten är brandförsäkrad till belopp, som kan av järnvägsstyrelsen godkännas,

dels intyg, som bestyrker, att turistföreningen för turiststationens återuppbyggande utbetalat minst så högt belopp som motsvarar lånebeloppet jämte botteninteckningarna å 1 000 000 kronor.

3. Lånet skall förräntas och amorteras sålunda:

Den sista december 1952 förfaller till betalning räntan efter $3\frac{1}{2}$ % från tidpunkten för lånebeloppets erhållande. Därefter skall bilagda amorteringsplan¹ träda i tillämpning, enligt vilken den sista dagen varje år från och med år 1953 till och med år 1982 skall erläggas hälften av en annuitet, uppgående till 59 810 kronor. Denna betalning innebär, att hälften av den årliga räntan och amorteringen å lånet får inestå hos turistföreningen och sålunda icke behöver kontant erläggas till järnvägsstyrelsen.

Vad som järnvägsstyrelsen sålunda medgivit inestå, skall utgöra en ränte- och amorteringsfri fordran hos turistföreningen. Därest turiststationen under den tid, vilken amorteringsplanen omfattar, övergår i andra händer, utan att järnvägsstyrelsens medgivande till överlåtelsen inhämtats, även-

¹ Här utesluten.

som för det fall att turiststationen icke längre skulle komma att användas för sitt avsedda ändamål, skall föreningen vara skyldig att till järnvägsstyrelsen återbära denna fordran eller den del därav som Kungl. Maj:t prövar skäligt.

Till säkerhet för denna ev. betalningsskyldighet är järnvägsstyrelsen berättigad att av de inteckningar, som lämnats som säkerhet för lånebeloppet behålla inteckningar med förmånsrätt efter järnvägsstyrelsens bestämmande till belopp, motsvarande betalningsskyldighetens storlek.

4. Skulle turistföreningen försumma att inom i punkt 3 föreskriven tid erlægga föreningen åvilande del av annuiteten, åligger det föreningen att därå erlægga 5 % årlig ränta från förfallodagen tills full betalning sker.

5. Turistföreningen är berättigad att, då avbetalning gjorts å lånebeloppet, återbekomma inteckningar, som lämnats som säkerhet, i den mån så kan ske utan att järnvägsstyrelsens säkerhet för återstående skuldbelopp och ev. betalningsskyldighet enligt punkt 3 äventyras.

6. Turistföreningen garanterar, att de föreningen tillhörande byggnaderna å fastigheten Abisko turiststation under lånets giltighetstid hållas brandförsäkrade till betryggande belopp. I brandförsäkringsbrevet skall finnas föreskrivet, att detsamma icke kan upphöra i följd av försummat erläggande av till betalning förfallande premier utan att förut järnvägsstyrelsen i god tid underrättats om sådan påföljd.

Det åligger turistföreningen att inom en månad före försäkringstidens utgång till järnvägsstyrelsens ekonomibyrå överlämna bevis om att försäkringarna förnyats för ny försäkringstid.

7. Vederbörande järnvägsbefäl skall för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i detta avtal städse äga fritt och obehindrat tillträde till samtliga turistföreningen tillhöriga byggnader vid turiststationen i Abisko.

8. Bestämmelsen i första stycket om att järnvägsstyrelsens lån skall placeras närmast efter botteninteckningar om tillhoppa 1 miljon kronor gäller under förutsättning, att sammanlagda kostnaden för uppförande av turiststationen i Abisko och anskaffning av inventarier kommer att uppgå till högst 3 700 000 kronor. Ifall kostnaderna skulle komma att överstiga detta belopp, medger järnvägsstyrelsen, att säkerheten för järnvägsstyrelsens lån uppflyttas med hälften av kostnadsbeloppet över 3 700 000 kronor, dock med högst 100 000 kronor och sålunda kommer att ligga efter botteninteckningar å högst 1 100 000 kronor.

9. Eventuellt uppkommande meningsskiljaktigheter rörande tolkningen eller tillämpningen av detta låneavtal skola avgöras av skiljemän enligt lag.

Härav äro två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.
