

Nr 79.

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1928 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition an-
gående reglering av Mellersta Östergötlands järnvägs-
aktiebolags i likvidation skuld till staten m. m.*

(4:e avd.)

Mellersta
Östergöt-
lands järn-
vägsaktie-
bolag.

1:o) Uti en till riksdagen den 9 mars 1928 avlåten proposition, nr 179, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags i likvidation skuld till staten på grund av det för anläggning av järnväg mellan Vadstena och Ödeshög beviljade statslånet å 300,000 kronor må regleras på sätt och under villkor, som finnas angivna i nyssnämnda statsrådsprotokoll.

Beträffande utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Sedan Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag såsom innehavare av koncessionerna å järnvägarna Fågelsta—Vadstena och Vadstena—Ödeshög enligt kontrakt den 23 februari 1919 försålt dessa järnvägar till Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, medgav Kungl. Maj:t den 5 september 1919, att sistnämnda bolag finge vara innehavare av koncessionerna å sagda två järnvägar med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterrättelse de i avseende å såväl omförmälda järnvägar som det för järnvägen Vadstena—Ödeshög beviljade statslån meddelade föreskrifter.

I skrivelse den 4 januari 1928 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning i fråga om reglering av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags skuld till staten på grund av förenämnda statslån å 300,000 kronor samt därvid till en början anført:

Annuiteterna å statslånet hade behörigen erlagts till och med år 1925, varemot någon inbetalning ej ägt rum under åren 1926 och 1927. Den 31 december 1927 utgjorde skulden för statslånet:

	Förfallen skuld		Icke förfallen skuld		Summa	
	Kronor		Kronor		Kronor	
Kapital	13,700	56	170,754	10	184,454	66
Ränta	16,299	44	1,899	64	18,199	08
Överränta	1,120	83	—	—	1,120	83
Anståndsrenta	—	—	22,975	—	22,975	—
	31,120	83	195,628	74	226,749	57

Den till säkerhet för statslånet med ränta i järnvägen Vadstena—Ödeshög meddelade inteckningen uppdelades år 1925 i sex nya inteckningar, var och en å 50,000 kronor med ränta. Av dessa inteckningar innehade riksgäldskontoret såsom säkerhet för sin fordran fem å tillsammans 250,000 kronor. I andra hand utgjorde dessa fem inteckningar säkerhet för en fordran, som järnvägsstyrelsen enligt skiljedom av den 10 juni 1924 ägde hos Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag för en för bolagets räkning verkställd ombyggnad av Linköpings station m. m. Den sjätte inteckningen återställdes i april 1925 till bolaget.

Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, som vid tiden för övertagandet av järnvägarna Fågelsta—Vadstena och Vadstena—Ödeshög var god, hade sedermera av flera anledningar försämrats i sådan grad, att en rekonstruktion av företaget visat sig ofrånkomlig, och hade bolaget under hösten 1927 trätt i likvidation. En rekonstruktionsplan, enligt vilken det nuvarande bolagets rörelse skulle övertagas av ett nytt bolag med ett aktiekapital, bildat genom överflyttning till aktier av en väsentlig del av företagens skulder, däribland även en del av statslånet, framlades för fullmäktige i oktober 1927. Då fullmäktige emellertid funno sig ej kunna taga ställning till den framlagda planen i vad den avsåg statslånet, innan en närmare utredning skett, beslöt fullmäktige uppdraga åt fyra personer att verkställa den för frågans bedömande erforderliga utredningen.

Ifrågavarande utredningsmän hade sedermera tillstyrkt, att därest rekonstruktion av bolaget äger rum i huvudsak enligt framlagd plan, statens fordran regleras sålunda:

Statens fordran för statslånet upptages till det belopp, vartill densamma, inberäknat anståndsrentan, kommer att uppgå vid tidpunkten för rekonstruktionens genomförande. Som säkerhet för denna fordran ställes den inteckning med bästa förmånsrätt i bandelen Vadstena—Ödeshög, som nu ligger som säkerhet för statslånet, men medgiver staten, att denna inteckning må efter sammanslagning av de olika bandelarna till en järnvägsenhet utbytas mot inteckning i Mellersta Östergötlands järnväg i dess helhet, med förmånsrätt näst efter ett obligationslån å högst 1,200,000 kronor. I den mån avbetalning sker å obligationslånet bör säkerheten för detta hållas riksgäldskontoret tillhanda i och för successivt förbättrande av säkerheten för statslånet.

Annuitet å det reglerade statslånet skall erläggas med 5 procent, varvid räntan beräknas efter 4.5 procent; dock medgiver staten, att annuitet tills vidare debiteras endast för halva beloppet av statens reglerade fordran, varemot annuitet å den andra hälften debiteras först från och med början av år, av vars inkomst utdelning å preferensaktier har blivit beslutad, eller från en tidigare tidpunkt, därest gällande bestämmelser angående samtrafikvägarna undergå sådan ändring, att Mellersta Östergötlands järnväg kommer att tillföras väsentlig inkomst av trafik, som enligt nu gällande bestämmelser framföres över Mjölby—Hästhölmens järnväg, varvid riksgäldskontoret skall äga att pröva, huruvida och från vilken tidpunkt annuitet i sistnämnda fall skall debiteras.

Till dessa villkor finge fullmäktige i riksgäldskontoret nu ifrågasätta vissa tillägg. Sålunda borde den hälft av det reglerade statslånet, varå frihet från ränte- och amorteringslikvid under vissa förutsättningar skulle medgivas, anses vara genast förfallen till betalning, i händelse det nya bolaget försattes i konkurs eller trädde i likvidation eller ock den järnväg, som vore intecknad för lånet, försåldes exekutivt. Därest preferensaktierna i det nybildade bolaget skulle medföra rätt att utbekomma bristande utdelning för ett eller flera tidigare år (s. k. ackumulerad utdelning), borde riksgäldskontoret i avseende på nyss omförmälda hälft av statslånet ej komma i en sämre ställning än ägarna av sagda aktier, utan borde i så fall annuitet därå erläggas även för samtliga

de räkenskapsår, för vilka dylik utdelning erhöles. Slutligen torde såsom villkor för regleringen av statslånet böra uppställas, att rekonstruktionen av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag genomfördes inom viss begränsad tid, förslagsvis senast den 31 december 1929.

Fullmäktige finge för sin del hemställa, att förslag måtte framläggas till riksdagen om reglering av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags skuld till staten i överensstämmelse med det av utredningsmännen avgivna förslaget med de av fullmäktige ifrågasatta tillägg.

Förutom på grund av statslånet har statsverket ytterligare två fordringar hos bolaget, vilka jämte räntor den 1 september 1927 uppgingo till 22,323 kronor 75 öre och 41,574 kronor 67 öre. Det förra beloppet utgör statens järnvägars fordran för vissa för bolagets räkning utförda ombyggnadsarbeten vid Linköpings station och det senare beloppet telegrafverkets fordran för av elektrifieringen av linjerna Fågelsta—Linköping och Fornåsa—Motala bebyggade, av telegrafverket utförda ändringar och flyttningar av verkets svagströmsledning utmed banan, vilka arbeten jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 1 oktober 1914 angående tillstånd till berörda elektrifiering skola bekostas av bolaget.

Enligt rekonstruktionsförslaget skulle i stället för berörda fordringar lämnas aktier i det nya bolaget, nämligen preferensaktier för 12 procent och stamaktier för 88 procent av fordringarnas belopp.

Telegrafstyrelsen har hemställt om bemyndigande att utbyta telegrafverkets fordran mot aktier på nyss angivet sätt. Järnvägsstyrelsen åter har ifrågasatt, huruvida icke hela fordringsbeloppet borde utbytas mot preferensaktier i det nya bolaget. Därest detta icke läte sig göra, har emellertid styrelsen förklarat sig beredd att acceptera bolagets förslag.

I anledning härav hava likvidatorerna i skrivelse av den 20 februari 1928 bland annat anfört, att en förändring i rekonstruktionsplanen på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt enligt deras mening skulle äventyra och i allt fall väsentligen försvåra dess genomförande, när härigenom preferensaktiernas sammanlagda belopp bleve högre. Det bleve därför nödvändigt att öppna nya förhandlingar med samtliga oprioriterade fordringsägare och även med åtskilliga prioriterade, vilka förhandlingar sannolikt bleve svåra att föra till gynnsamt resultat.

Statskontoret har i avgivet utlåtande beträffande telegrafverkets fordran, som vore helt oprioriterad, uttalat den uppfattningen, att det föreslagna utbytet av denna fordran mot aktier i det nya bolaget ur telegrafverkets synpunkt torde vara att förorda. Vidkommande statens järnvägars fordran, för vilken viss in-teckningssäkerhet finnes, ville statskontoret, på anförda skäl, ej motsätta sig, att järnvägsstyrelsen erhöles bemyndigande att ordna sitt ifrågavarande mellan-havande med järnvägsbolaget på sätt i rekonstruktionsförslaget förutsatts.

Då samtliga frågor om statens biträde vid rekonstruktionen torde böra prövas i ett sammanhang, syntes även frågan om utbyte av telegrafverkets och statens järnvägars fordringar mot aktier böra hänskjutas till riksdagen, vilket jämväl i och för sig, med hänsyn till uppgörelsernas karaktär, torde vara lämp-

ligt. Om aktier sålunda av telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen komme att tecknas i det tillämnade nya bolaget, syntes desamma åtminstone tillsviðare böra redovisas bland vederbörande verks tillgångar och åtgärd därför icke vidtagas för deras överförande till den av statskontoret förvaltade fonden för statens aktier.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av förevarande ärende har föredragande *departementschefen* yttrat följande:

»Då ett genomförande av ifrågavarande rekonstruktionsplan synes såväl bliva till gagn för det allmänna som ock vara det fördelaktigaste sätt, varpå statens mellanhavande med detta järnvägsföretag under förhandenvarande förhållanden kan ordnas, och då det med hänsyn till de uppoffringar, som från enskilda intressenter gjorts, måste anses skäligt, att jämväl staten medverkar till företagets rekonstruktion och konsolidering, anser jag mig böra tillstyrka, att bolagets skuld på grund av statslånet ordnas på sätt ovanbemälda utredningsmän föreslagit. Vid bifall härtill lærer det få ankomma på Kungl. Maj:t att för det sålunda reglerade lånet föreskriva villkor och bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med utredningsmännens förslag med av fullmäktige angivna tillägg.

Vad beträffar telegrafverkets och statens järnvägars fordringar hos bolaget, skulle sistnämnda verk såsom fordringsägare enligt rekonstruktionsförslaget måhända komma i en något sämre ställning än för närvarande. Med hänsyn till det allmänna intresse, som är förknippat med att ett genomförande av rekonstruktionsförslaget icke försvåras, torde emellertid detta förslag böra biträdas även i nu ifrågavarande del. Därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, synes sålunda Kungl. Maj:t böra bemyndiga telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen att utbyta sina omförmälda fordringar mot aktier i det nya bolaget, varav preferensaktier för 12 procent och stamaktier för 88 procent av fordringsbeloppet, ävensom att på sätt statskontoret föreslagit tills vidare bokföra de sålunda erhållna aktierna bland vederbörande verks tillgångar.»

Då det ur skilda synpunkter måste framstå såsom önskvärt, att den ifrågasatta rekonstruktionen av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag kommer till stånd, vill utskottet tillstyrka, att riksgäldskontorets fordran hos bolaget regleras på sätt i propositionen föreslagits.

Vad angår telegrafstyrelsens och järnvägsstyrelsens fordringar hos bolaget, är att märka att det föreslagna utbytet av fordringsrätter ingår som ett led i den framlagda rekonstruktionsplanen, vilken icke torde kunna utan avsevärda svårigheter rubbas. Utskottet har därför i det läge, frågan kommit, icke velat motsätta sig, att telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen bemyndigas att utbyta sina fordringar mot aktier i det nya bolaget, varav preferensaktier för 12 procent och stamaktier för 88 procent av vederbörande fordringsbelopp.

Under återopande härav får alltså utskottet hemställa,

att riksdagen må medgiva, att Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags i likvidation skuld till staten på grund av det för anläggning av järnväg mellan Vadstena och Ödeshög beviljade statslånet å 300,000 kronor må regleras på sätt och under villkor, som angivas i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 9 mars 1928.

*Utskottets
yttrande.*

Falkenbergs
järnvägs-
aktiebolag.

2:o) Uti förberörda proposition, nr 179, har Kungl. Maj:t vidare föreslagit riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1927 beräknade räntefordran hos Falkenbergs järnvägsaktiebolag må avskrivras under de villkor, som omförmälas i förutnämnda statsrådsprotokoll över kommunikationsärenden den 9 mars 1928.

Kungl. Maj:t beviljade den 8 juli 1892, den 17 maj 1895, den 16 juli 1897, den 13 januari 1899 och den 27 april 1900 koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd respektive från Falkenberg till Fridhem, från Fridhem till Älvsered, från Älvsered till Mjögäck, från Mjögäck till Holsljunga samt från Holsljunga till Limmared å Borås—Alvesta järnväg. Jämlikt särskilda medgivanden av Kungl. Maj:t blev Falkenbergs järnvägsaktiebolag innehavare av samtliga dessa koncessioner. Medan större delen av järnvägen från Falkenberg till Limmared eller sträckan Falkenberg—Holsljunga om 71.5 kilometer byggdes helt med enskilda medel, erhöles statslån för anläggning av den 30.5 kilometer långa bandelen Holsljunga—Limmared. Den 8 september 1900 fastställde nämligen Kungl. Maj:t kostnadsberäkning för berörda bandel att, så vitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,010,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 505,000 kronor. För detta lån stadgades villkor motsvarande förut omförmälda, för statslån till Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag föreskrivna villkor, dock med vissa jämkningar.

I skrivelse den 7 februari 1928 har Falkenbergs järnvägsaktiebolag med förmälan, att bolaget efter år 1921 av brist på nödiga medel icke kunnat inbetala annuiteterna å berörda statslån, hemställt, att bolagets skuldförhållande till staten måtte regleras i enlighet med de grunder, som av fullmäktige i riksgäldskontoret tillsatta utredningsmän i en den 1 februari 1928 dagtecknad promemoria föreslagit.

Bolagets kapitalsskuld till staten vid 1927 års slut framgår av följande tablå:

	Förfallen skuld		Icke förfallen skuld		Summa	
	Kronor	Öre	Kronor	Öre	Kronor	Öre
Kapital	32,822	69	419,697	57	452,520	26
Ränta	118,677	31	11,804	—	130,481	31
Överränta	17,931	88	—	—	17,931	88
Anståndsrenta	—	—	44,300	—	44,300	—
Kronor	169,431	88	475,801	57	645,233	45

Under förhandlingar mellan ovannämnda utredningsmän och bolagets styrelse har framkommit följande förslag till uppgörelse, till vilket förslag nämnda styrelse jämväl anslutit sig.

Statens fordran nedskrivs till ett belopp av 452,520 kronor 26 öre, motsvarande bolagets resterande kapitalsskuld å statslånet. Under förutsättning att dylik nedskrivning kommer till stånd, förbinder sig bolaget att till riksgäldskontoret såsom ökad säkerhet för statslånet pantförskriva inteckningarna i järnvägens fyra södra bandelar i den mån desamma ej erfordras såsom säkerhet för ett av bolaget tidigare upptaget obligationslån; och kommer statens säker-

het sålunda att successivt förbättras i mån som avbetalningar ske å obligationslånet. För att kunna disponera erforderligt hypotek för rörelseförslag berättigas bolaget emellertid att förfoga över in-teckningar å sammanlagt 100,000 kronor med förmånsrätt före statslånet. Efter obligationslånets slutbetalning sammanslås de fem bandelarna till en järnvägsenhet, vari staten erhåller in-teckning med förmånsrätt näst efter berörda 100,000 kronor. För tiden intill 1941 års utgång befrias bolaget från erläggande av annuiteter å statslånet mot det att bolaget förbinder sig att årligen från och med år 1928 i ränta till riksgäldskontoret inbetala 10,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt reglering av bolagets skuld till staten i enlighet med utredningsmännens förslag.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som förklarar sig biträda det av utredningsmännen framlagda förslaget till reglering av skuldförbindelserna mellan bolaget och staten, har emellertid ansett detsamma böra fullständigas med vissa detaljbestämmelser:

Enligt förslaget i fråga skulle det åligga bolaget att årligen under perioden 1928—1941 såsom ränta inbetala ovannämnda belopp av 10,000 kronor. Denna ränta borde anses löpa från och med den 1 januari 1928, då skuldregleringen skall anses hava ägt rum, och sålunda inbetalas första gången den 31 december 1928 och därefter samma dag under hela perioden. Vid början av år 1942 skulle, om utredningsmännens hemställan godkändes, bolagets skyldighet att enligt förut gällande bestämmelser förränta och amortera den återstående kapitalskulden 452,520 kronor 26 öre ånyo inträda. Utredningsmännen hade ej yttrat sig om huruvida annuiteten skulle beräknas å nyssnämnda återstående kapitalskuld eller å det ursprungliga lånebeloppet 505,000 kronor. Då emellertid bolagets utgifter efter obligationslånets slutbetalning minskades med omkring 40,000 kronor årligen, ville fullmäktige förorda, att det senare alternativet antoges och att annuiteten följaktligen bestämdes till 5 % av 505,000 kronor. Densamma kommer i så fall att utgå med 25,250 kronor, varav först skulle gäldas ränta efter $4\frac{1}{2}$ % å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra kapitalavbetalning. Annuiteten torde böra erläggas samma dag, som för det ursprungliga lånet varit stadgad eller den 15 maj varje år under amorteringstiden. Den 15 maj 1942 syntes emellertid endast upplupen ränta från samma års början böra inbetalas, i följd varav den första fullständiga annuiteten förfölle till betalning först den 15 maj 1943.

I samband med den reglering av vissa järnvägsbolags skuldförhållande till staten, som under senare tid ägt rum, hade i flera fall föreskrivits, att vederbörande bolag icke skulle äga rätt att utan tillstånd av Kungl. Maj:t inköpa andra järnvägar, förvärva aktier i andra järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebära utvidgning av bolagets verksamhet. Ett liknande stadgande syntes lämpligen böra meddelas såsom villkor för den skuldreglering, varom nu vore fråga.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Falkenbergs järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning är för närvarande visserligen icke sådan, att en reglering av bolagets skuld på grund av statslånet i och för sig är nödvändig. Trots de kraftiga åtgärder, som av bolagets ledning vidtagits för att nedbringa driftkostnaderna, torde emellertid de årliga driftöverskotten näppeligen lämna tillgång till gäldande av annuiteterna å statslånet förrän år 1942, då det obligationslån, som bolaget upptagit för byggande av den huvudsakliga delen av sin järnväg, blivit slutbetalt. Vid nämnda tidpunkt

skulle emellertid bolagets skuldbörda på grund av statslånet genom anhopning av oguldna räntor hava blivit så stor, att en nedskrivning av skulden måste äga rum. Det synes lämpligare, att den avskrivning av statens fordran, som sålunda i varje fall lär bli oundviklig, nu vidtages och detta så mycket hellre, som enligt det framlagda förslaget till skuldreglering staten beredes möjlighet att redan nu erhålla någon förräntning av statslånet. I betraktande härav och då den ifrågasatta nedskrivningen av statens fordran endast skulle avse räntorna, varemot statens ännu oguldna kapitalfordran skulle kvarstå, torde den föreslagna uppgörelsen vara för staten godtagbar. Jag anser mig därför kunna förorda, att bolagets skuldförhållande till staten regleras i enlighet med sagda förslag, dock på de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor. Emellertid torde tillika böra föreskrivas, att för den händelse bolaget icke kommer att uppfylla de för skuldregleringen uppställda villkor, fullmäktige i riksgäldskontoret äga förklara uppgörelsen förfallen.»

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet har ansett sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Utskottet hemställer därför,

att riksdagen må medgiva, att statens den 31 december 1927 beräknade räntefordran hos Falkenbergs järnvägsaktiebolag må avskrivas under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 9 mars 1928 angivna villkor.

Stockholm den 17 april 1928.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 77.
