

Nr 148.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskrivning av viss del av statslån till Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 20 februari 1926.

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

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

GUSTAF ADOLF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1926.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, SCHLYTER, LAERSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

Den 24 april 1908 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Väderstads (Karleby) station å den koncessionerade järnvägen Mjölby—Hästholtens hamn över Skänninge till Gillberga hållplats å Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags järnväg mellan Linköping och Fågelsta. Såsom villkor för koncessionen stadgades bland

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 123 häft. (Nr 148.)

annat, att svenska statsverket vore berättigat att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som för det fall, att yrkande om inlösen framställdes efter tio år från banans öppnande för allmän trafik, skulle antingen beräknas motsvara två gånger summan av hela den under de närmast föregående tio åren uppkomna nettobehållningen av trafiken eller, därest vare sig från statens eller från koncessionshavarens sida sådant fordrades, bestämmas av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utsåge två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkallade den femte.

Därefter fastställde Kungl. Maj:t den 6 maj 1910 ny plan för järnvägen, enligt vilken järnvägen skulle anslutas till järnvägslinjen Linköping—Fågelsta vid Bränninge station i stället för Gillberga hållplats. Sedan koncessionen å järnvägen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag, fastställde Kungl. Maj:t den 22 juni 1911 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,577,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 788,500 kronor. För detta lån stadgas bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagarna, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 april 1914, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, genom fortsatt annuitetslikvid erläggas till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 april 1917 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densamma erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Väderstad—Skänninge—Bränninge med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Sedermera har Kungl. Maj:t den 25 oktober 1918 beviljat bolaget ett lån ur handels- och sjöfartsfonden av 250,000 kronor. För detta lån har såsom villkor stadgats bland annat, att staten till säkerhet för lånet skulle erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt närmast efter ovan berörda statslån å 788,500 kronor samt såsom säkerhet för lånets behöriga återgåldande skulle avlämnas dels borgensförbindelser, av beskaffenhet att kunna av statskontoret godkännas, av Appuna, Bjälbo, Allhelgona, Valler-

stads, Normlösa, Västerlösa, Björkebergs och Ledbergs kommuner samt Skänninge och Linköpings städer i förhållande till vederbörandes innehav av aktier i järnvägsbolaget, dels ock av Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, svenska statens eller Stockholms stads obligationer i proportion till bolagets aktieinnehav i bolaget.

Bolaget, som aldrig kunnat erlägga vare sig ränta eller kapitalavbetalning å förberörda statslån å 788,500 kronor gjorde under åberopande av en på föranstaltande av fullmäktige i riksgäldskontoret verkställd granskning av ifrågavarande järnvägs förvaltning och ekonomi framställning om efterskänkande av bolagets oprioriterade ränteskuld vid utgången av år 1923 å omförmälda statslån å 788,500 kronor, eller, därest detta icke bifölles, att järnvägsföretaget måtte stödjas genom teckning av aktier i bolaget till belopp motsvarande statens oprioriterade fordringar hos bolaget vid utgången av år 1923.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte bolagets framställning under villkor att garanterna för bolagets ovan omförmälda lån å 250,000 kronor ur handels- och sjöfartsfonden antingen avstode från de fordringar hos järnvägsbolaget, som uppkomme genom att de fullgjorde annuiteterna å detta lån, eller ock övertogel lånet. Däremot avstyrktes framställningen av fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka framhöllo, att den av bolaget ifrågasatta avskrivningen vore otillräcklig för att bringa bolagets ekonomi på en solid basis och efter allt att döma endast skulle innebära ett uppskov med en i varje fall oundviklig likvidation.

Kungl. Maj:t fann den 22 februari 1924 framställningen icke föranleda någon åtgärd.

I skrivelse den 16 januari 1926 har bolaget åter gjort framställning om reglering av bolagets skuld till staten. Till stöd härför har bolaget i huvudsak anfört följande:

I enlighet med bolagets därutinnan gjorda hemställan hade garanterna för bolagets lån å 250,000 kronor ur handels- och sjöfartsfonden beslutat helt övertaga betalningsskyldigheten för nämnda lån samt avskriva de fordringar, de därigenom erhöle hos bolaget, vadan bolaget ännu icke jämlikt 97 § i aktiebolagslagen blivit skyldigt att träda i likvidation.

Emellertid hade, huvudsakligen på grund av ökad automobilkonkurrens och minskad betodling, järnvägsdriften under 1924 givit till resultat ett underskott av 18,254 kronor 5 öre. Resultatet för 1925 föreläge icke förrän i slutet av februari, men torde komma att ställa sig något gynnsammare än 1924 på grund av ytterligare minskade omkostnader; dock torde icke driftkostnaderna helt komma att täckas.

På denna grund vore bolagets rörelsekapital i det närmaste förbrukat och likvidation omedelbart förestående, därest icke en rekonstruktion av bolaget inom närmaste tiden kunde genomföras.

På begäran av bolaget hade fullmäktige i riksgäldskontoret låtit värdera järnvägen genom en nämnd av fem personer, varav tre ledamöter utsetts av fullmäktige och två av bolagets styrelse. I utlåtande den 13 november 1925 hade denna nämnd framlagt två alternativ för en uppgrörelse:

Framställning
av Väderstad—
Skänninge—
Bränninge
järnvägsaktie-
bolag.

Alternativ I innebure att, sedan bolaget gått i likvidation, järnvägen efter av Kungl. Maj:t och riksdagen givet tillstånd försålles till ett nytt bolag för en köpeskilling av 70,000 kronor och att genom aktieteckning minst 30,000 kronor anskaffades till rörelsekapital.

Enligt alternativ II ifrågasattes, att järnvägsbolaget för undvikande av likvidation ansökte om nedskrivning av bolagets statslån till 70,000 kronor mot villkor, att för fullgörande av inbetalningarna å det nedskrivna lånebeloppet ställdes borgen samt bolaget beslutade viss nedskrivning av sitt aktiekapital och anskaffande av nytt rörelsekapital om minst 30,000 kronor.

Alternativ I medförde den icke oväsentliga svårigheten för de kommuner, som tecknat borgen för bolagets lån från handels- och sjöfartsfonden, att dessa omedelbart måste inbetala nämnda lån. Även torde icke kunna undgås, att med likvidationen och bildandet av ett nytt bolag vissa kostnader måste uppstå.

Det vore därför för bolagets intressenter och den trakt, järnvägen genomlöpte, önskligt, att alternativ II kunde genomföras.

Ortsbefolkningen och de kommuner, som hade intresse av banan och som tecknat större delen av aktiekapitalet, 795,425 kronor, samt sedan stött järnvägen med borgen för ovanberörda lån å 250,000 kronor, för vilket lån de nu helt övertagit betalningsskyldigheten, hyste även den förhoppningen, att genom ett sådant förfaringssätt järnvägen helt skulle kunna bevaras i de gamla intressenternas ägo.

Av uttalanden att döma hade man även anledning tro, att det icke skulle vara omöjligt att från dessa erhålla borgen för ett sålunda nedskrivet statslån ävensom anskaffa ett rörelsekapital av minst 30,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts har bolaget hemställt, att bolagets skuld till staten måtte nedskrivas till 70,000 kronor under villkor att för fullgörande av inbetalningar å detta nedskrivna belopp ställdes borgen, som av vederbörande myndigheter kunde godkännas, eller ock, därest detta icke bifölles utan bolaget nödgades träda i likvidation, att järnvägen med rullande materiel och vad som till densamma nu hörde måtte få försäljas till ett nytt bolag, bestående huvudsakligen av intressenter i nuvarande bolaget, till ett pris av 70,000 kronor.

Väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 5 februari 1926 meddelat, att styrelsen vid inspektioner av järnvägen och dess rullande materiel funnit underhållet någorlunda tillfredsställande. Vidare yttrar styrelsen:

Av handlingarna i ärendet samt av verkställda utredningar framginge, att järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge genom sitt läge till andra järnvägar samt på grund av de goda förutsättningarna för motordriven landsvägstrafik kommit i ett läge, där driften endast med stor svårighet kunde upprätthållas och icke kunde ingiva några förhoppningar om statslånets fulla återbetalande. Järnvägen hade uppenbarligen mycket små förutsättningar att fortfarande existera såsom självständigt järnvägsföretag, och önskvärt vore, att åtgärder för att införliva detsamma med Mellersta Östergötlands järnväg, som i viktiga avseenden redan skötte dess funktioner, bleve vidtagna. Med avseende på driften vore det uppenbart, att, trots redan vidtagna besparingar, ytterligare inskränkningar erfordrades för att skäl skulle anses föreligga att genom direkta uppoffringar upprätthålla trafiken. Förslagen att å sträckan Väderstad—Skänninge nedlägga persontrafiken samt

att i övrigt än ytterligare reducera trafikpersonalen borde bland annat upp- tagas till omedelbar prövning.

Ehuru styrelsen ej hade något mot bolagets förevarande förslag att erinra ur den synpunkten, att möjlighet knappast syntes föreligga att genom järn- vägsdriftens upprätthållande erhålla avkastning å större belopp än 70,000 kronor, så måste dock styrelsen känna sig betänksam mot att nu formellt nedskryva statens fordran till ett avsevärt lägre belopp än som uppenbar- ligen skulle tillgodokomma statsverket, om järnvägen nu realiserades. Enligt verkställd värdering skulle järnvägens nuvarande realisationsvärde uppgå till 317,000 kronor. Då enligt uppgift järnvägens lån ur handels- och sjö- fartsfonden numera i sin helhet övertagits av garanterna, skulle sålunda det angivna realisationsvärdet vara vad staten nu kunde påräkna såsom ersätt- ning för sin fordran vid järnvägens nedläggande. Det syntes styrelsen olämpligt, att statsverket till förmån för andra nu formellt frånhände sig detta eventuella mervärde av 247,000 kronor. Statslånet syntes sålunda ej nu böra nedskryvas under det verkliga realisationsvärdet, även om förräntning av detsamma ej krävdes till högre belopp än vad av bolaget ifrågasatts.

Under nu angivna förutsättningar och då det ej syntes lämpligt, att staten övertog järnvägen, tillstyrker väg- och vattenbyggnadsstyrelsen statsmak- ternas medverkan till frågans ordnande i angiven riktning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra i yttrande den 16 februari 1926 i huvudsak följande:

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Såsom framginge av bolagsstyrelsens årsberättelser, hade driften å bolagets järnväg knappast under något år lämnat ett tillfredsställande ekonomiskt re- sultat. Under åren 1914, 1915, 1917, 1920, 1922 och 1924 hade inkomsterna understigit driftkostnaderna. Övriga år utvisade visserligen driftöverskott, men hade dessa med undantag för år 1919 varit så obetydliga, att de endast i ringa mån kunnat förslå till täckande av bolagets räntekostnader.

Järnvägsbolagets ställning vore sådan, att bolaget när som helst kunde bli värdelöst och trädå i likvidation. Vid sådant förhållande vore det nöd- vändigt, att statsmakterna nu toge ställning till frågan om järnvägens fram- tida öde. Att staten skulle förvärva järnvägen och för framtiden själv om- besörja driften torde ej kunna ifrågakomma. Däremot kunde ifrågasättas, att staten efter järnvägens övertagande nedlade densamma och realiserade tillgångarna, i vilket fall staten syntes kunna räkna med att återfå en ej oväsentlig del — omkring 300,000 kronor — av sin fordran hos bolaget. Värderingsnämnden hade emellertid i sitt ovan berörda utlåtande anfört skäl, som enligt dess mening talade för att järnvägsdriften trots det svaga resultatet även för framtiden borde uppehållas. De sålunda anförda skälen torde ej kunna fränkännas ett visst värde, varför fullmäktige åtminstone för närvarande ej ansåge sig böra påyrka järnvägens nedläggande.

Med anledning av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat ville full- mäktige framhålla, att det ej syntes föreligga stor utsikt för att Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag med sin ej särdeles starka ekonomiska ställ- ning skulle vara villigt att på antagliga villkor övertaga järnvägen i fråga. Även om förutsättningarna saknades för en lönande drift å järnvägen, hade dock trafikinkomsterna under perioden 1914—1924 såsom helhet varit i det allra närmaste tillräckliga för driftutgifternas bestridande. Vissa ytterligare förenklingar och besparingar kunde möjligen vidtagas och förhållandet mellan inkomster och utgifter därigenom något förbättras. Det framkomna för- slaget att å sträckan Väderstad—Skänninge nedlägga persontrafiken syntes ock böra upptagas till prövning. Det torde emellertid ej vara lämpligt att

uppställa några åtgärder i detta syfte såsom villkor för en nu uppenbarligen oundgänglig reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Bolagets framställning avsåge en nedskrivning till 70,000 kronor av skulden för lånet från allmänna järnvägslånefonden under villkor, att borgen ställdes för behörig förräntning och amortering av detta belopp. Då förenämnda skuld för närvarande uppginge till c:a 1,300,000 kronor, skulle ett bifall till framställningen innebära efterskänkande av inemot 95 procent av berörda fordran. Även om möjlighet knappast torde föreligga att — även efter genomförande av möjliga ytterligare förenklingar — genom järnvägsdriftens uppehållande erhålla avkastning å större belopp än 70,000 kronor, delade fullmäktige de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade betänkligheterna mot att nu nedskriwa statens fordran till detta belopp; och ville fullmäktige ansluta sig till styrelsens förslag att begränsa nedskrivningen till det realisationsvärde, som framkommit vid förenämnda värdering, eller 317,000 kronor, vilket belopp lämpligen kunde avrundas till 320,000 kronor. Då borgen för amortering och förräntning ej torde kunna erhållas för större belopp än 70,000 kronor, borde den överskjutande skulden, 250,000 kronor, för vilken staten givetvis skulle hava inteckningssäkerhet, enligt fullmäktiges mening ej löpa med ränta och någon viss årlig amortering ej vara föreskriven. Bolaget borde däremot efter fullmäktiges beprövande vara skyldigt att i den mån, driftresultatet därtill framledes kunde giva möjlighet, verkställa avbetalningar å ifrågavarande skuldbelopp. — Regleringen av skulden torde böra räknas från och med 1926 års början och annuitet efter 5 procent, varav 4.5 procent ränta, å förenämnda skuldbelopp 70,000 kronor första gången erläggas den 31 december 1926 och därefter samma dag varje år. Prövning och godkännande av borgenssäkerheten borde verkställas av Kungl. Maj:t.

Den föreslagna nedskrivningen borde enligt fullmäktiges uppfattning medgivas vare sig det nuvarande järnvägsbolaget komme att äga bestånd eller efter bolagets likvidation järnvägen överlåtes å nytt bolag, huvudsakligen bestående av delägare i det nuvarande bolaget.

I anslutning till vad förenämnda värderingsnämnd föreslagit syntes såsom ytterligare villkor för nedskrivningen böra krävas, att bolaget medgäve sådan ändring av de i koncessionen för järnvägen fastställda inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägen för 320,000 kronor, ökat med belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning. Det syntes fullmäktige principiellt riktigt, att, så snart staten medgäve avskrivning å sin fordran hos ett järnvägsbolag, bolaget å sin sida medgäve staten inlösningsrätt efter berörda grunder, även om detta, såsom i nu förevarande fall, ej alltid skulle hava särdeles stor praktisk betydelse.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställa fullmäktige, att till den nu församlade riksdagen måtte framläggas förslag till reglering av bolagets skuld till staten på sätt av fullmäktige angivits.

Departements-
chefen.

Av vad ovan anförts och av handlingarna i ärendet i övrigt framgår, att Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning numera är sådan, att bolaget redan innevarande år kan bliva nödsakat att träda i likvidation. En följd härav skulle sannolikt bliva, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens från statens järnvägar avvikande spårvidd om möjligt synes böra undvikas. Då det icke torde vara möjligt, att staten någonsin

skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, gäller det närmast att söka finna en sådan form för regleringen av bolagets skuldförhållande till staten, att förlusten för statsverket blir så liten som möjligt. Att nedlägga järnvägen och avyttra dess tillgångar synes dock åtminstone icke för närvarande böra ifrågasättas, då banan trots motorfordonstrafikens starka utveckling alltjämt torde hava en viss betydelse för näringslivet i de bygder, den genomlöper. Möjlighet att låta banan övertagas av annat järnvägsföretag och därigenom vinna ett bättre driftresultat synes knappast förefinnas. Ej heller torde de besparingar och förenklingar, som hittills genomförts och ytterligare lära kunna vidtagas, komma att medföra en sådan förbättring av rörelsen, att därigenom en reglering av skuldförhållanden undvikas. Den lämpliga lösningen av detta spörsmål lärer därför vara, att staten för att undvika bolagets trädande i likvidation nu nedskriver sin fordran hos bolaget. I sådant hänseende finner jag mig kunna biträda fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag, enligt vilket statens fordran skulle nedskrivas till 320,000 kronor, motsvarande järnvägens realisationsvärde, samt förräntning och amortering krävas endast i fråga om ett belopp av 70,000 kronor, varå vid fortsatt järnvägsdrift avkastning synes kunna påräknas. För den sålunda ifrågasatta regleringen av bolagets skuldförhållande till staten torde lämpligen böra föreskrivas villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens den 31 december 1925 beräknade kapital- och räntefordran hos Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag på grund av det bolaget beviljade statslån å 788,500 kronor må till den del, berörda fordran överstiger 320,000 kronor, avskrivas under de i statsrådsprotokollet förordade villkor.

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:

A. C. F. v. Krusenstierna.