

Nr 179.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags i likvidation skuld till staten m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1928.

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

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

GUSTAF ADOLF.

Carl Ekman.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1928.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Tillförordnade departementschefen, statsministern Ekman anför:

1:o.

Jag anhåller att få anmäla uppkommen fråga om reglering av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Den 2 maj 1873 och den 25 juni 1886 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Vadstena till Fågelsta station å järnvägen Hallsberg—Motala—Mjölby respektive från Vadstena till Ödeshög jämte

Bihang till riksdagens protokoll 1928. 1 saml. 151 häft. (Nr 179.)

584 28

Reglering av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags i likvidation skuld till staten.

hamnspår till Hästholmen. Därefter fastställde Kungl. Maj:t den 26 mars 1887 kostnadsberäkning för järnvägsanläggningen Vadstena—Ödeshög att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 623.270 kronor samt beviljade Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 300.000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgäldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträkningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag eller den 1 oktober 1889, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik: och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1892 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Vadstena—Ödeshög jämte hamnspår till Hästholmen 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 beviljade Kungl. Maj:t den 16 augusti 1895, den 3 juli 1903, den 7 april 1906 och den 11 februari 1910 koncession å järnväg om 0,801 meters spårvidd respektive från Fågelsta till Linköping, från Linköping till Ringstorps station å Norsholm—Bersbo järnväg, från Klockrike station å linjen Fågelsta—Linköping till Borensbergs kanalstation vid Göta kanal samt från Fornåsa station å nyssnämnda linje till Motala. Jämlikt särskilda medgivanden av Kungl. Maj:t blev Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag innehavare av koncessionerna å samtliga dessa järnvägar.

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.

Av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags järnvägslinjer om tillhopa 124,7 kilometer äro samtliga numera elektrifierade utom linjerna Linköping—Ringstorp och Vadstena—Ödeshög.

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 anfört:

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—Ödeshöj 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 Linköpingsstation m. m. Den sjätte inteckningen återställdes i april 1925 till bolaget.

Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, som vid tiden för övertagandet av järnvägarna Fägelsta—Vadstena och Vadstena—Ödeshöj 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 företagets 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. Efter fullgjort uppdrag hade utredningsmännen avlämnat en den 29 december 1927 dagtecknad promemoria.

Av *utredningsmännens* promemoria, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, inhämtas huvudsakligen följande:

Försämringen av bolagets ekonomi hade ägt rum under de senaste åren och i huvudsak föranletts av automobilkonkurrensen, varjämte betodlingens inställande under år 1926 föranlett stora förluster av dock mera tillfällig natur. Automobilkonkurrensens särskilt svårartade natur sammanhängde därmed, att det trafikområde, som bolagets järnvägar genomlöpte, vore ett slättland med huvudsakligen jordbrukande befolkning, som för egna resor och lättare gods-transporter, allt på korta avstånd, anskaffat ett stort antal person- och last-automobiler. Även torde hava inverkat, att den taxenivå, som av gammalt tillämpats vid ifrågavarande järnvägar, varit relativt hög. Trafiken hade därför varit i sjunkande, och man hade nödgats anpassa tarifferna till en bättre relation till rese- och fraktkostnaderna med automobil.

Bolagets passiva bestode endast till mindre än en tredjedel eller 1,746,200 kronor av i egentlig mening eget kapital (aktiekapital, reservfond och dispositionsfond), medan omkring två tredjedelar eller 3,587,801 kronor 26 öre utgjorde främmande skulder, vilka till största delen ej vore fonderade. Denna för de svenska järnvägarna främmande och ogynnsamma sammansättning av kapitalet hade uppkommit därigenom, att olika bankföretag m. fl. kreditgivare visat stort tillmötesgående, när det gällt att finansiera beslutade utbyggnader av järnvägens sidolinjer och järnvägslinjernas elektrifiering samt att anskaffa rörelsekapital. Dock hade härvid bolagets styrelseledamöter nödgats teckna borgen för betydande belopp.

Det visade sig emellertid efter hand, att bolaget ej förmådde att av egna överskottsmedel ens förränta och än mindre amortera de relativt betydande skulder, som sålunda uppkommit. Under åren 1920—1926, d. v. s. efter sammanläggningen, hade bolagets överskott minskats från 260,852 kronor till 103,159 kronor, och hade överskottet från och med år 1924 icke medgivit några avskrivningar och från och med år 1925 ej ens helt förslagit till gäldande av räntor. De försök, som gjorts i syfte att förmå de av järnvägen berörda kommunerna ävensom Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag att träda hjälpaande emellan genom borgen för ett nytt obligationslån samt för de lån, för vilka nuvarande och förutvarande styrelseledamöter iklätt sig borgen, hade icke krönts med framgång. Man hade därför nödgats söka genomföra en rekonstruktion i syfte att förebygga konkurs.

Den utarbetade planen till rekonstruktion ginge i korthet ut på följande:

Till förebyggande av eljest oundviklig konkurs skulle bolagets tillgångar försälgas till ett nytt bolag, vars aktiekapital komme att utgöras av en del av det gamla bolagets skulder. Den del av skulderna, som skulle omvandlas till aktier, borde bliva så stor, att de inkomster, som normalt vore att för framtiden påräkna, räckte till att förränta återstående skuldsumma och till nödig fondering. Då högre skuldsumma än cirka 2,275,000 kronor enligt beräkning ej kunde förräntas, medan skulderna i runt tal angäves till 3,425,000 kronor, ansåges det önskvärt, att vid det nya bolagets bildande fordringar å minst cirka 1,150,000 kronor förvandlades till aktier och härvid dels till preferensaktier med förmånsrätt till viss ackumulerad utdelning och dels till stamaktier. Enligt den framlagda rekonstruktionsplanen skulle oprioriterade fordringar ävensom vissa prioriterade fordringar med enligt vad det ansetts otillfredsställande säkerhet till ett sammanlagt belopp av 1,134,000 kronor överföras till aktier.

De olika fordringarna hos bolaget samt dessas ställning före och efter rekonstruktionen framginge av följande sammanställning:

L å n	Upptaget belopp kr.	S ä k e r h e t	Kapitalets ställning i det nya bolaget
Statslån	223,725	Första inteckning i linjen Vadstena—Ödeshög med sidolinje, 33 km.	För 111,000 kronor tagas preferensaktier; åter- stoden kvarstår med säkerhet antingen i in- teckning i hela banan närmast obligationslå- net eller i första inteck- ning i linjen Vadstena— Ödeshög.
Obligationslånet	1.151.466	Bästa förmånsrätt i linjer- na Linköping—Fågel- sta, Linköping—Rings- torp och Klockrike— Borensberg, 67 km.	Lån med bästa förmåns- rätt.

L å n	Upptaget belopp kr.	S ä k e r h e t	Kapitalets ställning i det nya bolaget
Sparbankslån: Vadstena sparbank ...	211,666	Bästa förmånsrätt i linjen Fågelsta—Vadstena, 10 km.	Lån mot inteckning.
Linköpings sparbank ..	53,541	Bästa förmånsrätt i lin- jen Fornåsa—Motala, 15 km.	D:o.
D:o	61,920	Inteckning i stadsfastig- het.	D:o.
Bankeinds sparbank.	10,247	Borgen.	Löses av borgensmännen, som erhålla ersättning i aktier.
Östergötlands Enskilda Bank	914,191	Säkerhet dels i bolagets främmande aktier dels i inteckningar: för 250,000 kr. i linjen Vadstena—Ödeshög, 33 km., efter statslånet, för 100,000 kr. i linjen Fågelsta—Vadstena, 10 km., efter 200,000 kr., för 275,000 kr. i linjen Linköping—Fågelsta, 39 km., efter 905,000 kr. och för 450,000 kr. i linjen Fornåsa—Motala, 15 km., efter 50,000 kr.	För 450,000 kr. tagas pre- ferensaktier; återsto- den kvarstår som lån mot inteckning.
Järnvägsstyrelsen	22,324	Samma inteckning som för statslånet, men efter detta.	För 12 % tagas prefe- rensaktier. för 88 % stamaktier.
Telegrafstyrelsen	41,575	Ingen säkerhet.	D:o.
Asea och A.-B. Svenska Järnvägsverkstäderna	223,720	Gemensam inteckning för 180,000 kr. i linjen Lin- köping—Fågelsta efter 725,000 kr., i linjen Lin- köping—Ringstorp för 90,000 kr. efter 425,000 kr. samt i linjen Klock- rike—Borensberg för 50,000 kr. efter 150,000 kr.	Betahning för den del av fordran, som kan vän- tas bliva täckt vid en försäljning; för övrig fordran, beräknad till 22,000 kr., preferens- aktier.
Enskild fordran	31,200	Andra inteckning i stads- fastighet.	Lån.
Svenskajärnvägarnas ar- betsgivareförening ...	21,833	Ingen säkerhet.	För 12% tagas preferens-, för 88 % stamaktier.
Enskilda fordringsägare	457,085	D:o.	D:o.

Att, såsom av bolagets styrelse anförts, en rekonstruktion av bolaget vore nödvändig, därest konkurs skulle kunna undvikas, syntes vara tydligt. Den av en advokatfirma utarbetade och av bolagets styrelse antagna rekonstruktionsplanen syntes ock i det stora hela utgå från sunda och kloka principer och ägnad att så vitt möjligt tillgodose fordringsägare, som saknade eller endast innehade sekunda säkerhet för sina fordringar.

Av den i det föregående lämnade tablån framginge emellertid, att de fordringsägare, som innehade första inteckning i järnvägslinjen Vadstena—Ödeshög, nämligen riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen, i rekonstruktionsplanen blivit mindre väl tillgodosedda än samtliga andra innehavare av första inteckning och jämväl sämre än vissa innehavare av sekunda säkerheter. I skrivelse till riksgäldskontoret hade bolaget ej angivit något motiv härför. I skrivelse till järnvägsstyrelsen hade endast anförts, att, då järnvägsstyrelsen ägde rätt i samma inteckningar å 250,000 kronor, som vore pantförskrivna för statslånet, men först sedan statslånet erhållit full täckning och då värdet av ifrågavarande inteckning näppeligen kunde väntas täcka någon del av järnvägsstyrelsens fordran, det syntes berättigat att likställa denna med de rent oprioriterade.

Beträffande riksgäldskontorets och järnvägsstyrelsens fordringar vilade sålunda rekonstruktionsplanen på förutsättningen, att linjen Vadstena—Ödeshög finge tillmätas ett synnerligen lågt värde.

Utredningsmännen beräknade järnvägens realisationsvärde till 208,000 kronor, vilket vore något lägre än det belopp, till vilket statens kapitalinsats i företaget enligt rekonstruktionsförslaget skulle upptagas vid sammanräkning av som lån kvarstående fordran och i utbyte för lån tagna preferensaktier.

Vid övervägande av vad sålunda anförts hava utredningsmännen kommit till följande slutsatser:

Såsom länk i Mellersta Östergötlands järnväg kunde bandelen Vadstena—Ödeshög vid nu rådande samtrafikförhållanden, varunder samtrafiksgods mellan Hästholmens och Ödeshögs stationer å ena sidan samt Norrköping m. fl. stationer å den andra icke transporterades över egen järnväg via Linköping utan över Mjölby—Hästholmens järnväg, endast tillmätas ett obetydligt affärsvärde, beroende därpå, att trafiken å järnvägsdelen till sin omfattning i och för sig vore föga betydlig och med hänsyn till det förekommande vagnslastgodsets beskaffenhet även föga vinstgivande.

Såsom trafikförförare till bandelen Vadstena—Fågelsta och, särskilt beträffande betor, även till Mellersta Östergötlands järnväg i övrigt hade bandelen emellertid sin betydelse, och denna torde komma att väsentligt ökas, därest nya samtrafikbestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som av järnvägsstyrelsen blivit avgivet, komme att framdeles bli gällande. Bandelens affärsvärde för Mellersta Östergötlands järnväg kunde därför framdeles bli väsentligt större än vad det nu vore.

Under nu rådande samtrafikförhållanden, från vilka föreliggande reorganisationsplan torde utgå, kunde skäl anföras såväl för som emot en reglering av statslånet på föreslaget sätt. Den viktigaste erinran, som syntes kunna göras mot förslaget, vore, att den bandel, i vilken staten innehade inteckning, tillerkänts ett väsentligt lägre värde per kilometer än Mellersta Östergötlands järnvägs övriga såväl huvudbanor som sidolinjer. Något avgörande bevis för att en sådan värdering kunde anses ur saklig synpunkt fullt berättigad hade enligt utredningsmännens uppfattning icke lämnats, men statistiska beräkningar, vilka pekade i sådan riktning, hade dock delgivits utredningsmännen och egna undersökningar hade givit till resultat, att järnvägslinjen mellan Vadstena och Ödeshög, tänkt trafikerad som självständig järnväg, skulle giva ett så svagt ekonomiskt resultat, att möjligen förräntning icke skulle erhållas å ens någon del av nuvarande statslån.

Vid prövning av frågan, huruvida från statens sida vissa lättnader skäligen kunde i förevarande fall ifrågakomma beträffande statslånets förräntning och amortering, torde även andra än rent affärsmässiga synpunkter komma att av beslutande myndigheter anläggas. Från likvidatorernas sida erinrades i sådant hänseende, att såväl enskilda fordringsägare som bankföretag m. fl. vid genom-

förande av reorganisationsplanen finge vidkännas förluster, vilka i storlek långt överstege dem, som skulle träffa staten. Regleringen av statsverkets fordringar utgjorde endast en mindre detalj i en större reorganisationsplan, vars genomförande måhända äventyrades, därest tillmötesgående ej visades från statens sida.

I förevarande fall, då viss osäkerhet måste anses råda, huruvida ett tillmötesgående av den gjorda framställningen kunde ur rent affärsmässig synpunkt anses motiverat eller icke, torde förenämnda synpunkter förtjäna beaktande. Utredningsmännen hade därför sökt att med tillmötesgående i princip av den föreliggande rekonstruktionsplanen, i vad den rörde statslånet, dock erhålla vissa förbättringar, vilka syntes ur saklig synpunkt berättigade.

Närmast hade det härvid synts angeläget, att samma eller minst lika god säkerhet som för närvarande komme att finnas för statens fordran i dess helhet. Utredningsmännen ansåge därför, att medgivande icke borde lämnas till utbyte av en del av statens med hypotek försedda fordran mot aktier. Däremot vore intet att erinra mot ett utbyte av nuvarande inteckning i bandelen Vadstena—Ödeshög mot inteckning i Mellersta Östergötlands järnväg närmast efter obligationslånet, då sådan säkerhet ej kunde anses sämre utan snarare bättre än den nu förefintliga.

För tillmötesgående av önskemålet om räntekostnadernas nedbringande funne utredningsmännen för sin del skäligt, att staten tills vidare och till dess utdelning å preferensaktier ägde rum, avstode från förräntning och amortering av ungefär så stor del av statslånet som den, vilken föreslagits skola ersättas med preferensaktier. Dock ansåge utredningsmännen med hänsyn till att bandelen Vadstena—Ödeshög kunde vid förändring av samtrafikbestämmelserna bli väsentligt mer vinstgivande än nu vore fallet, att det borde intagas en bestämmelse, att skyldighet till förräntning och amortering av berörda del av statslånet skulle efter riksgäldskontorets beprövande inträda, därest vid förändring av gällande bestämmelser angående samtrafiksvägarna Mellersta Östergötlands järnväg komme att tillföras väsentlig inkomst av trafik, som nu befördrades över Mjölby—Hästholmens järnväg. En dylik bestämmelse torde få anses fullt befogad, enär Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag efter en omläggning av trafikvägarna på sätt ovan ansetts möjligt, torde bli oförmöget att fullgöra sina förpliktelser gent emot statsverket, sådana dessa blivit år 1927 efter statsmakternas medgivande reglerade.

I likvidatorernas balansräkning per den 30 juni 1927 vore statslånet upptaget till ett belopp av 222.267 kronor 56 öre, varvid anståndsrentan uppförts i sin helhet med 22,975 kronor, ehuru den enligt amorteringsplanen förfölle till betalning först från och med år 1944. Att anståndsrentan icke reducerats till sitt nutidsvärde vore motiverat av att viss statens fordran skulle utbytas mot aktier, angående vilka vore ovisst, om eller när utdelning kunde komma att äga rum. Enahanda synpunkt gällde, därest, på sätt av utredningsmännen föresloges, räntefrihet tills vidare beviljades för viss del av statslånet. Vid reglering av statslånet, på sätt ovan ifrågasatts, torde ny skuldförbindelse böra utfärdas och härvid anståndsrentan lämpligen inräknas i lånebeloppet. I huvudsaklig överensstämmelse med avgivet förslag föresloges, att den nya skuldförbindelsen utfärdades å det belopp, till vilket statslånet uppginge vid tiden för rekonstruktionens genomförande, och att härvid beloppet fördelades med hälften på en låneandel, för vilken amortering och förräntningsskyldighet omedelbart inträdde, och med hälften på en låneandel, för vilken annuiteter skulle erläggas, först sedan vissa ovan nämnda omständigheter inträffat.

Den föreslagna regleringen av Mellersta Östergötlands järnvägs statslån torde icke få anses vara av natur att böra föranleda ändring av i givna koncessioner föreskrivna inlösningsvillkor för Mellersta Östergötlands järnväg eller någon dess handel.

I anslutning härtill hava utredningsmännen tillstyrkt, att statens fordran hos bolaget för statslånet, därest rekonstruktion av bolaget äger rum i huvudsak enligt framlagd plan, regleras sålunda:

Statens fordran för statslånet upptages till det belopp, vartill densamma, inberäknat anståndsräntan, 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 samtrafiksvägarna 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.

I anledning av berörda utredning och förslag anför *fullmäktige i riksgäldskontoret* följande:

Såsom av påskrift å utredningsmännens promemoria framginge, hade likvidatorerna för Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag funnit sig kunna godtaga det av utredningsmännen framlagda förslaget till reglering av skuldförhållandet till staten.

Under förhandenvarande förhållanden torde staten ej böra undandraga sig att genom skäliga medgivanden beträffande statslånet lämna sin medverkan till den planerade rekonstruktionen av järnvägsföretaget. Utredningsmännens förslag, som för staten vore fördelaktigare än det ursprungliga förslaget, syntes fullmäktige kunna förordas till antagande. Några tillägg till de av utredningsmännen föreslagna villkoren torde dock vara erforderliga. Den hälft av det reglerade statslånet, varå frihet från ränte- och amorteringslikvid under vissa förutsättningar skulle medgivas, borde sålunda 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, försålles 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 omnämnda 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 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.

Fullmäktiges förslag har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Såsom av det föregående framgår, har statsverket förutom på grund av statslånet 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 betingade, av telegrafverket utförda ändringar och flyttningar av verkets svagströmsledningar 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.

I skrivelse den 29 december 1927 har *telegrafstyrelsen* hemställt om bemyndigande att utbyta telegrafverkets fordran mot aktier på sätt nyss angivits.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 4 februari 1928 anfört, att då statens järnvägar i rekonstruktionsplanen syntes hava blivit mindre väl tillgodosedda än samtliga innehavare av första inteckning och jämväl sämre än innehavare av sekunda säkerhet, det kunde ifrågasättas, huruvida icke hela fordringsbeloppet borde utbytas mot preferensaktier i det nya bolaget. Därest emellertid detta icke läte sig göra, vore styrelsen beredd att acceptera bolagets förslag. Styrelsen har därför hemställt om bemyndigande att ordna sitt mellanhavande med bolaget enligt endera av de grunder, styrelsen angivit.

Med anledning härav hava *likvidatorerna* i skrivelse den 20 februari 1928 anfört följande:

Enligt likvidatorernas uppfattning kunde de inteckningar å tillhopa 250,000 kronor i järnvägen Vadstena—Ödeshög, vilka låge till säkerhet för i första hand statslånet och därefter statens järnvägars fordran, icke lämna tillgång till täckande av ens någon del av sistberörda fordran, varför statens järnvägar måste anses såsom oprioriterad fordringsägare och icke kunde erbjudas bättre villkor än övriga sådana, nämligen erhållande av aktier i det nya bolaget till hela fordringsbeloppet, varav 12 procent i preferensaktier och 88 procent i stamaktier. En förändring i rekonstruktionsplanen på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt skulle enligt likvidatorernas mening 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 utlåtanden den 13 och den 28 februari 1928 anfört:

Beträffande telegrafverkets fordran, som vore helt oprioriterad, hade statskontoret kommit till 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 inteckningssäkerhet finnes, torde det emellertid vara svårt att bilda sig något mera bestämt omdöme rörande säkerhetens värde, som sammanhängde med förhållanden, vilka nu vore svåra att förutse. I varje fall syntes det rätt ovisst, om järnvägsstyrelsen kunde komma att erhålla täckning för någon avsevärd del av

lånebeloppet. Under sådana omständigheter och då det syntes i viss mån ligga i det allmännas intresse, att en hållbar rekonstruktion av järnvägsbolaget kunde komma till stånd, förefölle det därför statskontoret, som om staten icke borde undandraga sig att vara behjälplig vid rekonstruktionen genom att gå med på utbytet av järnvägsstyrelsens ifrågavarande fordran mot aktier. Givetvis vore det ur statens järnvägars synpunkt önskvärt, om, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasatte, dessa aktier till större del än som av bolaget föreslagits komme att bestå i preferensaktier. Ett bestämt vidhållande av ett sådant krav torde emellertid, efter vad i likvidatorernas föreliggande yttrande anfördes, möjligen kunna äventyra rekonstruktionen, och då järnvägsstyrelsen förklarat sig för sin del beredd, att, om styrelsens tanke icke låte sig genomföras, acceptera bolagets förslag, ville statskontoret ej motsätta sig, att styrelsen erhöile bemyndigande att ordna sitt ifrågavarande mellanhavande 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 lämpligt. Om aktier sålunda av telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen komme att tecknas i det tillämnade nya bolaget, syntes desamma åtminstone tillsvidare böra redovisas bland vederbörande verks tillgångar och åtgärd därför icke vidtagas för deras överförande till den av statskontoret förvaltade fonden för statens aktier.

Av vad i detta ärende förekommit torde framgå, att därest en rekonstruktion av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, vilket redan trätt i likvidation, icke med det snaraste företages, bolaget sannolikt kommer att försättas i konkurs, i vilket fall utsikterna att erhålla full täckning för statsverkets fordran på grund av ovanberörda statslån äro mycket ovissa. En plan för rekonstruktionen av bolaget har nu uppgjorts, och enligt det förslag till reglering, i samband med rekonstruktionen, av bolagets skuld på grund av statslånet, vilket av de av fullmäktige i riksgäldskontoret tillkallade utredningsmännen framlagts och jämväl godtagits från bolagets sida, skulle bolagets såväl förfallna som icke förfallna skuld på grund av statslånet bilda ett nytt lån, av vilket tills vidare hälften skulle förräntas och amorteras. 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 upppoffringar, 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 lärer 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 biträddas 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.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 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 av mig i det föregående förordats.

2:o.

Härefter torde jag få anmäla frågan om avskrivning av viss del av statslån till Falkenbergs järnvägsaktiebolag.

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 Mjöbäck, från Mjöbäck 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 fem procents överränta och med andra tider för anstånd med räntans erläggande och kapitalavbetalnings påbörjande. Sålunda medgavs dylikt anstånd till högst ett år från den 31 december 1903, och föreskrevs, att kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1906.

Avskrivning
av viss del av
statslån till
Falkenbergs
järnvägsaktie-
bolag.

I skrivelse den 1 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.

Av *utredningsmännens* berörda utredning, beträffande vilken torde få hänvisas till handlingarna i ärendet, må här återgivas följande:

Trafikomfattningen å järnvägen hade starkt nedgått i förhållande till trafikomfattningen icke blott under krigsårens högkonjunktur utan även under åren före kriget. Denna minskning berodde beträffande persontrafiken huvudsakligen på automobiltrafikens tillkomst och utveckling och i fråga om godstrafiken företrädesvis på minskade transporter av trävaror, vilka alltjämt utgjorde järnvägens viktigaste transportartikel. Nedgången i trätransporterna hade sina orsaker dels i tillkomsten år 1907 av järnvägen Falköping—Limmared—Länderyd, dels ock på senare år i starkt reducerad tillgång på avverkningsbar skog i banans närhet samt i ändrade avsättningsförhållanden beträffande det mindre virket.

Den allt starkare konkurrensen från automobiler och anslutande järnvägar hade nödvändiggjort sänkningar av tarifferna, så att persontaxorna endast föga överstege de vid statens järnvägar tillämpade. Godstaxorna låge dock alltjämt väsentligen över statens järnvägars.

Resultatet av rörelsen, som till och med år 1919 varit tillfredsställande, hade från och med år 1920 försämrats, så att från och med år 1922 annuiteterna å statslånet ej guldits och ej heller några nämnvärda avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond kunnat göras.

Under senare år hade bolagets styrelse vidtagit energiska åtgärder för utgifternas begränsning, så att de egentliga driftkostnaderna, d. v. s. driftkostnaderna utan räntor och avskrivningar, som år 1923 belöpte sig till 441,025 kronor, år 1926 utgjorde endast 361,815 kronor och under år 1927 ytterligare nedgått. För år 1927 syntes kunna beräknas ett driftöverskott av omkring 70,000 kronor.

Beträffande driftöverskottet för framtiden hade man att räkna med en väsentlig minskning av inkomsterna ej mindre på grund av de taxesänkningar, som måste bli följden av dels automobiltrafikens ytterligare utveckling och dels förestående omläggning av samtrafiken, än även på grund av den blivande betydliga sänkningen av statens järnvägars taxa, som även vore samtrafikstaxa. I fråga om utgifterna syntes, då möjliga besparingsåtgärder redan under år 1927 varit till större delen genomförda, någon större ytterligare minskning icke kunna påräknas. Man torde därför i en framtidskalkyl böra utgå från ett årligt driftöverskott av i genomsnitt 60,000 kronor, vilket belopp dock avsevärt överstege medeltalet för åren 1922—1926, 47,315 kronor.

Av berörda 60,000 kronor syntes böra reserveras lägst 30,000 kronor årligen för avsättning till förnyelsefond. Det belopp av 30,000 kronor, som där efter skulle återstå för förräntning och amortering av bolagets lån, vore emellertid alldeles otillräckligt. Det syntes därför oundgängligen nödvändigt, att bolagets skuldbörda eller i varje fall dess årliga utgifter för densamma underginge en avsevärd reduktion.

Bolagets huvudsakliga skulder utgjordes av statslånet och ett obligationslån. Å statslånet, 505,000 kronor, för vilket säkerheten utgjordes av en första in-teckning i bandelen Holslunga—Limmared, hade kapitalskulden vid 1921 års slut genom amortering nedgått till i runt tal 452,520 kronor, men därefter hade skulden starkt ökats genom ackumulering av räntor och överräntor, så att densamma vid 1927 års slut utgjorde:

	Förfallen skuld		Icke förfallen skuld		Summa	
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
Anståndsränta	—	—	44,300	—	44,300	—
Kronor	169,431	88	475,801	57	645,233	45

Det år 1898 genom aktiebolaget Stockholms Handelsbank emitterade obligationslånet, som löpte med 4.5 % ränta, var upplagt å 800.000 kronor. Obligationer emitterades dock för endast 720.000 kronor. Till säkerhet för lånet låge första inteckningar å sammanlagt 1.130.000 kronor, nämligen två å respektive 600.000 kronor och 200.000 kronor i linjen Falkenberg—Fridhemsberg, en å 120.000 kronor i linjen Fridhemsberg—Älvsered, en å 80.000 kronor i linjen Älvsered—Mjölback och en å 130.000 kronor i linjen Mjölback—Holsljunga. Förfallande annuiteter å obligationslånet hade alltid erlagts av bolaget. Vid 1926 års slut uppgick den resterande kapitalskulden till 428.000 kronor. De årliga annuiteterna uppginge till omkring 40.000 kronor. Slutbetalning å lånet ägde rum under år 1941.

Det syntes att döma av förestående beräkningar icke sannolikt, att bolagets överskott av rörelsen fram till och med år 1941 skulle fullt förslå till som nödvändiga ansedda avsättningar till förnyelsefond och annuiteter å obligationslånet. Å statslånet kunde då under anförda tid knappast annuiteter beräknas bliva till någon del fullgjorda, såvida icke staten träffade uppgörelse med bolaget, varigenom statsskulden reglerades till en storlek, som stode i skäligt förhållande till järnvägens reducerade avkastningsmöjligheter. En sådan reglering torde icke blott ur bolagets utan även ur statens synpunkt få anses fördelaktig. Skulle inga annuiteter å statslånet bliva inbetalda under de kommande åren fram till år 1942, så komme nämligen statens fordran att genom anhopning av räntor och överräntor växa till sådant belopp, nämligen omkring 1.107.000 kronor, att det med stor sannolikhet icke skulle kunna bliva bolaget möjligt att ens efter obligationslånets slutamortering fullgöra förräntning och amortering å statsskulden och därjämte återbetala de under en följd av år oguldna räntorna. En reglering av skulden till staten bleve då i varje fall förr eller senare nödvändig, såvida staten icke skulle vilja inlösa järnvägen. Det syntes emellertid särskilt i betraktande av automobiltrafikens fortsatta tillväxt knappast sannolikt, att man år 1941 skulle kunna erhålla en för staten fördelaktigare uppgörelse än nu.

Vid bedömande av ifägavarande skuldregleringsfråga syntes även hänsyn böra tagas till det förhållandet, att den senast tillkomna bandel, vari riksgäldskontoret innehade inteckning till säkerhet för statslånet, nämligen linjen Holsljunga—Limmared, vore järnvägens svagast trafikerade och minst givande sträcka. Bandelens ekonomiska betydelse och existensberättigande låge däri, att den tillförde den sydligare sträckan trafik. Det förhållandet, att det vore de med enskilda medel byggda bandelarna, som gäve överskott, kunde även anföras som skäl för att annuiteterna å obligationslånet utginge före annuiteterna å statslånet. Detta företräde för obligationslånet betingades ur praktisk synpunkt redan därav, att bolaget otvivelaktigt skulle försättas i konkurs, därest förbindelserna i fråga om obligationslånet ej bleve fullgjorda, varvid staten för bevakande av sin fordran bleve nödgad att inropa järnvägen i dess helhet.

Vid förhandling om de närmare villkoren för en reglering av bolagets skuld-förhållande till staten hade från bolagets sida anförts, att, sedan numera utgifterna blivit starkt minskade, viss förutsättning kunde finnas för en begränsad årlig inbetalning till riksgäldskontoret, ehuru härvid tydligen medel måste komma till användning, vilka rätteligen borde genom avsättning till förnyelsefond reserveras för järnvägens eget behov. Vid sådan inbetalning ökades emellertid den redan nu förefintliga bristen på medel för förnyelse av bana, byggnader och rullande materiel, varför det bleve nödvändigt att efter obligationslånets slutamortering ersätta bristen genom stora avsättningar under en längre följd av år. För att detta skulle bliva möjligt fordrades, att bolagets skuld till staten icke ökades genom anhopning av förfallande räntor utan fastmer reducerades till belopp, vars förräntning och amortering kunde bliva möjlig att verkställa. Mot denna bolagets uppfattning, som väl överensstämde med järnvägens

ekonomiska förutsättningar, sådana de i det föregående skildrats, vore intet att erinra. Från bolagets sida hade gjorts gällande, att vid statslånets reglering skulden till staten skäligen borde nedskrivas till 300,000 kronor. Utredningsmännen hade emellertid icke ansett sig kunna tillstyrka en så stark nedskrivning av statens fordran men med hänsyn till föreliggande förhållanden funnit sig böra förorda vissa eftergifter.

Utredningsmännen hava för sin del funnit sig böra biträda följande vid förhandlingarna med bolagets styrelse framkomna 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 kapitalskuld 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 bolagets obligationslån; och kommer statens säkerhet 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 inteckningar å sammanlagt 100,000 kronor med förmånsrätt före statslånet. Efter obligationslånets slutbetalning sammanslås de fem bandelarna till en järnvägsenhet, vari staten erhåller inteckning 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 hava anfört följande:

»Det av utredningsmännen framlagda förslaget innebär visserligen, att staten skulle efterskänka oguldna räntor å omkring 148,000 kronor jämte anstånds-räntan till ett beräknat värde av nära 11,000 kronor, varförutom staten under en tid av fjorton år skulle i ränta erhålla endast 10,000 kronor årligen, motsvarande 2.21 procent å det kvarstående kapitalbeloppet, 452,520 kronor 26 öre. Ehuru en skuldreglering enligt dessa grunder medför en betydande eftergift från statens sida, anse fullmäktige likväl, med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning och resultat av trafiken under de senare åren, en för staten förmånligare uppgörelse icke kunna ernås och vilja därför biträda förslaget.

Utredningsmännens förslag torde emellertid böra fullständigas med några detaljbestämmelser. Enligt detsamma skulle det åligga bolaget att årligen under perioden 1928—1941 såsom ränta inbetala ovannämnda belopp av 10,000 kronor. Denna ränta bör 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 godkännes, bolagets skyldighet att enligt förut gällande bestämmelser förränta och amortera den återstående kapitalskulden 452,520 kronor 26 öre ånyo inträda. Utredningsmännen hava ej yttrat sig om huruvida annuiteten skall beräknas å nyssnämnda återstående kapitalskuld eller å det ursprungliga lånebeloppet 505,000 kronor. Då emellertid bolagets utgifter efter obligationslånets slutbetalning minskas med omkring 40,000 kronor årligen, vilja fullmäktige förorda, att det senare alternativet antages och att annuiteten följaktligen bestämmes till 5 % av 505,000 kronor. Densamma kommer i så fall att utgå med 25,250 kronor, varav först skall gäldas ränta efter 4½ % 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 synes emellertid endast upplupen ränta från samma års början böra inbetalas, i följd varav den första fullständiga annuiteten förfaller till betalning först den 15 maj 1943.

I samband med den reglering av vissa järnvägsbolags skuldförhållande till staten, som under senare tid ägt rum, har 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 torde lämpligen böra meddelas såsom villkor för den skuldreglering, varom nu är fråga.

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 läser bliva 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.

Departements-
chefen.

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

att statens den 31 december 1927 beräknade räntefordran hos Falkenbergs järnvägsaktiebolag må avskrivas under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till vad tillförordnade departementschefen sålunda under punkterna 1:o och 2:o hemställt, vari statsrådets övriga ledamöter instämma, 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:

Fredric Hawerman.