

Nr 48.

Ankom till riksdagens kansli den 6 maj 1932 kl. 1.30 e. m.

Memorial, angående viss ändring av § 60 i reglementet för riksgäldskontoret.

I fråga om riksgäldskontorets skyldighet att bevaka statens intressen hos de med statslån understödda järnvägsbolagen stadgas i § 60 av det den 4 juni 1930 utfärdade reglementet för riksgäldskontoret bland annat följande:

»Det åligger fullmäktige ej mindre att, om anledning därtill gives, söka förebygga, att med statslån understött järnvägsbolags inkomster, med åsidosättande av bolagets skyldighet att erlægga föreskriven inbetalning till riksgäldskontoret, användas till bestridande av andra utgifter än sådana, som äro nödvändiga för järnvägsdriftens uppehållande, än även, därest tvångsförsäljning sker av järnvägsbolags egendom, uti vilken riksgäldskontoret har in-teckning till säkerhet för statens fordran, så förfara, att dylik försäljning ej må ske till lägre pris, än att denna fordran av köpeskillingen varder betäckt.»

I skrivelse till bankoutskottet den 10 mars 1932 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* anfört, att, då avfattningen av berörda stadgande i vad det avsåge riksgäldskontorets skyldighet att vid tvångsförsäljning av järnvägsfastighet bevaka statens in-tecknade fordran, icke syntes fullmäktige tillfredsställande, fullmäktige tagit under överbägande, huruvida icke en ändring av detsamma borde genomföras. I sådant syfte hade fullmäktige låtit verkställa en utredning i ämnet, varefter fullmäktige i nämnda skrivelse framlagt resultatet av denna utredning.

I denna skrivelse anföra fullmäktige vidare:

Jämlikt föreskrift i av riksdagen vid olika tillfällen meddelade bestämmelser angående understöd från såväl allmänna järnvägslånefonden som bibanelånefonden har staten till säkerhet för utbekommande av fordran på grund av utlämnade lån erhållit in-teckning med förmånsrätt framför varje annan fordran i den järnväg, för vars anläggning den ifrågasvarande försträckningen beviljats.

På grund av ekonomiska svårigheter för med statslån understödda järnvägsaktiebolag hava statsmakterna i talrika fall nödgats lämna medgivande till en reglering av bolagens skuldförhållande för erhållna statslån. Dessa regleringar gingo under tidigare år vanligen ut på, att vid en viss tidpunkt förfallna ränte- och kapitalbelopp, som vederbörande bolag ej förmått gälda, finge kapitaliseras till nya lån att förräntas och amor-

teras på ungefär enahanda villkor som det ursprungliga statslånet och med skyldighet för bolaget att för det nybildade lånet lämna in-tecknings-säkerhet, som då i allmänhet ej kunde bestå i in-teckning med bästa för-månsrätt utan sådan med för-månsrätt efter det ursprungliga statslånet och i vissa fall även efter in-teckning för av bolaget upptagen enskild gäld. Under senare år hava regleringarna av statslånen i allmänhet inneburit viss avskrivning av statens fordran, ibland endast beträffande upp-lupna räntor men i vissa fall även omfattande delar av kapitalet. I flera fall har staten i samband med sådana regleringar även nödgats medgiva vederbörande bolag att i och för anskaffande av rörelsekapital disponera in-teckning (å belopp från 50,000 till 200,000 kronor) med för-månsrätt fram-för statens, som således nedflyttats. I ett par fall har staten utöver sin in-teckning i den järnväg, för vars byggande lån beviljats, såsom ytter-ligare säkerhet för detta erhållit in-teckningar med för-månsrätt efter vissa andra i annan samma järnvägsbolag tillhörig järnvägsfastighet.

Vidare må nämnas, att vid vissa skuldregleringar med nedskrivning av statens fordran stadgats skyldighet för vederbörande bolag att från viss bestämd tid förränta och amortera en del av det nedskrivna skuld-beloppet, varemot förräntning och amortering av överskjutande skuld-belopp ställts på framtiden.

Här nedan lämnas en redogörelse för flertalet av de fall, då på grund av skuldreglering avvikelser från de för järnvägslånefonderna gällande in-tecknings- och betalningsförhållandena inträtt.

a) Järnvägar med främmande in-teckningar med för-månsrätt före statens.

1. Roma—Klintehamn—Hablingbo järnväg.

Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolags skuld för de statslån, som beviljats för anläggning av Klintehamn—Roma och Klintehamn—Hablingbo järnvägar, nedskrevs år 1931 till 215,000 kronor. Denna skuldsumma fördelades på två lån å respektive 150,000 kronor och 65,000 kronor. Det förra lånet skall förräntas och amorteras från och med den 1 juli 1939. Beträffande det senare lånet äga riksgäldsfullmäktige att fr. o. m. nyss-nämnda dag påfordra erläggandet av annuitet, om och i den mån full-mäktige finna bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas full-görande.

Till säkerhet för de två nybildade lånen innehar riksgäldskontoret in-teckningar i Roma—Klintehamn—Hablingbo järnväg å 150,000 kronor och 65,000 kronor. Dessa in-teckningar gälla med för-månsrätt efter en i järnvägen beviljad in-teckning å 50,000 kronor, över vilken bolaget äger att självt förfoga. Dessutom hava tolv landskommuner på Gotland samt Svenska sockerfabriksaktiebolaget iklätt sig borgen för lånet å 150,000 kronor.

2. Slite—Roma järnväg.

Slite—Roma järnvägsaktiebolags skuld för statslånet reglerades år 1928 på så sätt, att bolaget den 29 september samma år till riksgäldskontoret kontant inbetalade ett belopp av 150,000 kronor jämte $4\frac{1}{2}$ procent ränta från och med den 1 januari 1928 samt avlämnade skuldförbindelse för ett nybildat lån å 50,000 kronor. Återstoden av skulden avskrevs.

Å det nya lånet skall ränta icke debiteras och annuitet icke erläggas för tiden till den 1 juli 1937. Därefter äga fullmäktige påfordra inbetalning av ränta och annuitet, om och i den mån fullmäktige finna bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande.

Till säkerhet för lånet innehar riksgäldskontoret inteckning å 50,000 kronor i Slite—Roma järnväg. Inteckningen gäller med förmånsrätt närmast efter en annan i järnvägen beviljad inteckning likaledes å 50,000 kronor, över vilken bolaget äger att själv förfoga.

3. *Varberg—Ätrons järnväg.*

Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolags skuld för de två statslån, vilka utlämnats för anläggning och fullbordande av bolagets järnväg, nedskrevs år 1930 till 500,000 kronor, vilken skuldsomma uppdelades på två lån å respektive 150,000 kronor och 350,000 kronor. Å det förra lånet skulle annuitet erläggas första gången den 31 december 1930 och sedermera samma dag varje år intill dess lånet bleve slutbetalt. Å det senare lånet skulle fullmäktige äga att under vissa i Kungl. Maj:ts brev den 2 maj 1930 angivna förutsättningar framdeles debitera ränta och påfordra erläggandet av annuitet.

Säkerheten för de båda nya lånen utgöres av inteckningar i Varberg—Ätrons järnväg, gällande med förmånsrätt näst efter två andra inteckningar å 50,000 kronor vardera. Den ena av dessa äger bolaget använda för erhållande av rörelsekapital; den andra, vilken innehas av riksgäldskontoret, får efter medgivande av fullmäktige användas för nyanläggningar eller nyanskaffningar, vilka anses ur affärsmässig synpunkt fördelaktiga. Dessutom innehar riksgäldskontoret borgen av Varbergs stad för lånet å 150,000 kronor.

4. *Åmål—Årjängs järnväg.*

(Omfattande bandelarna Åmål—Årjäng, Åmål—Örnäsviken och Halanda—Kättilbyn.)

Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag har erhållit fyra särskilda statslån å sammanlagt 5,063,250 kronor. Såsom hypotek för dessa lån innehar riksgäldskontoret inteckningar å samma belopp i ovannämnda järnväg. Inteckningarna gälla med förmånsrätt närmast efter andra inteckningar i järnvägen å tillsammans 200,000 kronor, vilka utgöra säkerhet för ett av bolaget hos postsparbanken upptaget lån å sistnämnda belopp.

b) **Järnvägar med främmande inteckningar, liggande mellan två av statens.**

1. *Linköping—Vimmerby järnväg.*

För anläggning av denna järnväg erhöi Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag år 1899 ett statslån å 1,710,000 kronor. Bolagets skuld för detta lån reglerades år 1916 på så sätt, att de vid årets början förfallna annuitets- och räntebeloppen, tillsammans 1,342,046 kronor 46 öre, kapitaliserades till ett nytt lån. Till säkerhet för detta avlämnades inteckningar å 1,100,000 kronor i ovannämnda järnväg och å 250,000 kronor i Vimmerby

—Hultsfreds järnväg. I avseende på förmånsrätten ligga dessa efter de inteckningar, som utgöra hypotek för tre av bolaget under åren 1901, 1916 och 1925 upptagna obligationslån. Genom avbetalningar å de båda äldsta obligationslånen hava under tiden efter förenämnda skuldreglering åtskilliga inteckningar blivit frigjorda och de flesta av dessa hava efter hand överlämnats till riksgäldskontoret såsom förstärkning av säkerheten för 1916 års statslån. Statslånen och obligationslånen hava på grund av inteckning förmånsrätt i de två bandelarna i nedan angivna ordning:

<i>Järnvägen Linköping—Vimmerby</i>		Inteckningar å:
1.	1899 års statslån	kronor 1,425,000
2.	1901 års obligationslån	» 585,000
3.	1925 års obligationslån	» 450,000
4.	1916 års statslån	» 1,100,000
<i>Järnvägen Vimmerby—Hultsfred</i>		
1.	1916 års obligationslån	» 250,000
2.	1916 års statslån	» 250,000.

2. Sala—Gysinge—Hagaströms järnväg.

Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag häftar i skuld till riksgäldskontoret för två statslån, nämligen ett å 1,545,500 kronor, beviljat för anläggning av ovannämnda järnväg, och ett annat å 300,049 kronor 94 öre, vilket bildades år 1914 genom kapitalisering av förfallna, oguldna belopp å det ursprungliga statslånet. Till säkerhet för det förra lånet innehar riksgäldskontoret inteckning med första förmånsrätt i järnvägen, där-efter följa ett flertal inteckningar å tillsammans 860,000 kronor, vilka i första hand utgöra hypotek för tre av bolaget upptagna obligationslån samt diverse skulder till enskilda personer och i andra hand för 1914 års statslån.

3. Uddevalla—Lelångens järnväg.

Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld för det ursprungliga statslånet å 1,247,000 kronor reglerades år 1925 på så sätt, att därav bildades tre nya lån, nämligen

ett å 978,764 kronor 91 öre, motsvarande den vid 1925 års början kvarstående, icke förfallna kapitalskulden jämte anståndsrentan, den senare reducerad till sitt dåvarande värde;

ett å 268,235 kronor 9 öre, motsvarande den till betalning förfallna kapitalskulden jämte en del av den debiterade, oguldna rentan; samt

ett å 309,520 kronor 10 öre, motsvarande återstoden av nyssnämnda ränta.

Till säkerhet för de nya lånen innehar riksgäldskontoret inteckning i Uddevalla—Lelångens järnväg å ovanstående tre belopp. Inteckningarna för de två förstnämnda lånen gälla med bästa och sins emellan lika förmånsrätt. Därefter följa fem inteckningar å tillsammans 250,000 kronor, vilka utgöra hypotek för bolagets lån hos Enskilda järnvägarnas pensionskassa. Efter dessa ligger inteckningen för statslånet å 309,520 kronor 10 öre.

e) **Järnvägar, där staten har in-teckning med bästa förmånsrätt och där-jämte säkerhet i annan samma ägare tillhörig järnväg.**

1. *Falkenbergs järnväg.*

Enligt medgivande av 1928 års riksdag nedsattes Falkenbergs järnvägs-aktiebolags skuld för det ursprungliga statslånet å 505,000 kronor till 452,520 kronor 26 öre. Därjämte stadgades, att annuitet å det nedskrivna skuldbeloppet icke skulle utgå under åren 1928—1941, utan skulle bolaget endast vara skyldigt att under sagda period årligen erlagga ett belopp av 10,000 kronor såsom ränta å lånet.

Såsom hypotek för det nya lånet jämte ränta innehar riksgäldskontoret in-teckning å 505,000 kronor i bandelen Holsljunga—Limmared, varjämte bolaget till säkerhet för lånet pantsatt åtskilliga in-teckningar å tillsam-mans 1,130,000 kronor, beviljade i bandelarna Falkenberg—Fridhemsberg, Fridhemsberg—Älvsered, Älvsered—Mjökäck och Mjökäck—Holsljunga, i den mån dessa in-teckningar icke behöva tagas i anspråk för bolagets obligationslån av år 1898 samt därutöver för rörelseförslag till belopp av 100,000 kronor. Å obligationslånet återstår för närvarande ett oguldet be-lopp av 316,000 kronor.

Bolaget har ej kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för det ned-skrivna statslånet. I anledning härav hava fullmäktige, jämlikt medgi-vande i Kungl. Maj:ts brev den 24 maj 1928, den 28 maj 1931 förklarar den med bolaget samma år träffade uppgörelsen förfallen.

2. *Gullbärna—Torsås järnväg.*

För anläggning av denna järnväg utlämnades under åren 1897—1899 ett statslån å 537,500 kronor till Östra Blekinge järnvägsaktiebolag. Till sä-kerhet härför innehar riksgäldskontoret in-teckning i järnvägen å samma belopp, gällande med bästa förmånsrätt. Genom kapitalisering av för-fallna, oguldna belopp å nämnda lån bildades år 1910 ett nytt lån å 108,000 kronor. Säkerheten för detta utgöres av en med första förmånsrätt gäl-lande in-teckning i den bolaget jämväl tillhöriga bandelen Bergkvara—Torsås.

3. *Linköping—Vimmerby järnväg.*

Se redogörelsen för denna järnväg under b/1. härovan.

4. *Vetlanda—Sävsjö järnväg.*

Aktiebolaget Vetlanda järnvägar häftar i skuld till riksgäldskontoret för ett statslån å ursprungligen 300,000 kronor, som beviljades för an-läggning av Vetlanda—Sävsjö järnväg. Såsom säkerhet för lånet innehar riksgäldskontoret in-teckning å 300,000 kronor, gällande med bästa för-månsrätt, samt därjämte 4 stycken in-teckningar i Vetlanda—Mälilla järn-väg å tillsammans 200,000 kronor. I avseende på förmånsrätten ligga dessa närmast efter in-teckningar å tillhopa 350,000 kronor, vilka utgöra säkerhet för av bolaget upptagna obligationslån och banklån.

d) **Järnvägar, där tills vidare endast en del av statens kvarstående fordran skall förräntas och amorteras.**

Beträffande sex järnvägsbolag har en skuldreglering ägt rum på så sätt, att den återstående skulden uppdelats på två lån, av vilka det ena skall omedelbart eller efter viss tid förräntas och amorteras, under det att betalningsskyldigheten för det andra inträder först, om och i den mån fullmäktige finna bolagets ekonomiska ställning medgiva detta. Här nedan angives för vart och ett av ifrågavarande bolag det förra lånebeloppet i kol. 1 och det senare i kol. 2.

Järnvägsaktiebolag	1.	2.
Eksjö—Österbymo	100,000: —	150,000: —
Klintehamn—Roma	150,000: —	65,000: —
Mellersta Östergötlands nya	118,018: 77	118,018: 76
Mjölby—Hästhalmens nya	100,000: —	280,000: —
Varberg—Åtrans	150,000: —	350,000: —
Ölands	400,000: —	400,000: —

Kungl. Maj:t och riksdagen hava medgivit kapitalisering till särskilda lån av förfallna belopp å lån till följande järnvägar. 1) Norra Södermanlands; 2) Norsholm—Västervik—Hultsfred; 3) Sala—Gysinge—Gävle; 4) Östra Blekinge (Gullbärna—Torsås) och 5) Östra Centralbanan (Linköping—Vimmerby och Åtvidaberg—Bjärka Säby). Av dessa äro Sala—Gysinge—Gävle, Östra Blekinge och Östra Centralbanans järnvägar förut omnämnda och Norra Södermanlands järnväg är inköpt av staten. I järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred har staten till säkerhet för det kapitaliserade lånet inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningen för det ursprungliga statslånet.

I skrivelsen hava fullmäktige härefter meddelat, att det i reglementets § 60 intagna stadgandet angående åtgärder vid tvångsförsäljning tillämpats så, att riksgäldskontoret i förekommande fall vid exekutiv auktion bevakat ett belopp, motsvarande statens kvarstående kapitalfordran för statslånet med tillägg av två års ränta, d. v. s. det belopp, för vilket pant- och förmånsrätt enligt lag gällde. Skyldighet att i berörda utsträckning bevaka riksgäldskontorets rätt föreläge även, såväl då riksgäldskontoret ej innehade inteckning med bästa förmånsrätt för hela eller någon del av statens fordran, i vilka fall riksgäldskontoret således bleve nödsakat att inlösa inteckningar med bättre förmånsrätt än statens, som ock då statens fordran delvis bestode av kapitaliserade, oguldna räntor å det ursprungliga statslånet eller av belopp, vara först i en framtid förräntning och amortering eventuellt komme att krävas. Däremot syntes enligt fullmäktiges uppfattning riksgäldskontoret ej under alla förhållanden kunna anses vara skyldigt att bevaka inteckningar, som till ytterligare säkerhet för ett statslån lämnats i annan vederbörande bolag tillhörig järnvägsfastighet än den, vari statslånet ursprungligen intecknats.

Praktiskt taget vore riksgäldskontoret på grund av ovan återgivna stad-

gande i dess reglemente nödsakat förvärva alla de med statslån understödda enskilda järnvägar, som på grund av ägarens obestånd försäldes å exekutiv auktion. Då det givetvis ej vore med statens fördel förenligt att behålla och uppehålla driften å flertalet av sådana enskilda järnvägar, finge riksgäldskontoret söka att ånyo försälja således inköpta järnvägar, vilket även efter inhämtande av riksdagens medgivande skett i ett antal fall, ehuru med stora förluster för staten, i andra fall åter hade inköpta järnvägar — vare sig inköpet skett exekutivt eller i annan ordning till undvikande av eljes nödvändig likvidation eller konkurs — stannat i statens ägo och införlivats med statens järnvägar.

Ett inrymmande åt riksgäldskontoret av större frihet vid bevakande av statens rätt vid tvångsförsäljningar av järnvägar måste — framhålla fullmäktige — anses önskvärt för vinnande av större affärsmässighet och minsta möjliga förluster för staten. I sådant syfte ville fullmäktige ifrågasätta, att det nuvarande stadgandet om förfarandet vid tvångsförsäljningar ersattes med en allmänt hållen föreskrift om skyldighet för riksgäldskontoret att i sådana fall förfara på sätt fullmäktige efter prövning av omständigheterna i de olika fallen kunde finna med statens fördel mest förenligt.

Enligt gällande bestämmelser åligger det fullmäktige i riksgäldskontoret att vid tvångsförsäljning av järnvägsbolags egendom, i vilken riksgäldskontoret har in-teckning till säkerhet för statens fordran, så förfara, att dylik försäljning ej må ske till lägre pris än att denna fordran täckes av köpeskillingen. På grund härav äro fullmäktige skyldiga att bevaka riksgäldskontorets rätt i angivna utsträckning jämväl i sådana fall, då riksgäldskontoret ej innehar in-teckning med bästa förmånsrätt för hela eller någon del av statens fordran. Fullmäktige äro sålunda i förekommande fall tvungna att inlösa främmande in-teckningar med bättre rätt än statens, även om en sådan åtgärd icke skulle vara ur statens synpunkt ekonomiskt fördelaktig. Samtidigt medför stadgandet under nuvarande järnvägsekonomiska förhållanden en annan olägenhet, nämligen den, att riksgäldskontoret på grund av detsamma är praktiskt taget nödsakat att förvärva alla de med statslån understödda enskilda järnvägar, vilka till följd av ägarens obestånd försäljas å exekutiv auktion, och alltså även sådana, som icke lämpligen kunna övertagas av statens järnvägar utan efter statsförvärvet måste försäljas eller nedläggas.

Det är sålunda uppenbart, att stadgandet om riksgäldskontorets förfarande vid tvångsförsäljning av järnvägar i vissa fall kan lägga hinder i vägen för en affärsmässig handläggning av sådana ärenden från riksgäldskontorets sida och därigenom vara ägnat att öka statens förlustrisker. Med hänsyn härtill har utskottet i likhet med fullmäktige funnit önskvärt, att större frihet lämnas fullmäktige, då det gäller att bevaka

Utskottet.

statens rätt vid tvångsförsäljningar av järnvägar. Fullmäktiges förslag i detta avseende går ut på, att fullmäktige vid sådana förrättningar skulle äga förfara på sätt de efter prövning av omständigheterna i de olika fallen finna med statens fördel mest förenligt. Fullmäktige skulle sålunda äga själva bestämma, i vilken utsträckning riksgäldskontorets rätt härvid bör bevakas. Även om en sådan befogenhet kan synas mycket vidsträckt, har utskottet likväl med hänsyn till de fördelar, som skulle kunna vinnas genom en större handlingsfrihet för fullmäktige, funnit sig böra ansluta sig till fullmäktiges förslag härutinnan. Några närmare direktiv för utövandet av en befogenhet av den art, som här avses, torde icke heller kunna givas, enär omständigheterna i de olika fallen kunna vara synnerligen varierande. Utskottet förutsätter emellertid, att fullmäktige vid prövning av här avsedda ärenden icke underlåta att med anlitande av den sakkunskap, som främst hos statens järnvägar står till buds, verkställa erforderlig utredning ävensom värdering av den järnvägsegendom, som skall exekutivt försäljas, i syfte att få fastställt, i vilken utsträckning riksgäldskontorets rätt lämpligen bör bevakas. Självfallet måste ståndpunktstagandet härutinnan även bliva beroende av spørgsmålet, huruvida vederbörande järnväg lämpligen kan övertagas av statens järnvägar. Järnvägsstyrelsens yttrande härom bör därför i varje särskilt fall inhämtas.

Utskottet vill slutligen framhålla, att den här föreslagna reglementsändringen icke synes böra föranleda, att frågor om reglering av enskilda järnvägars statslån i fall av den art, som hittills plägat prövas av statsmakterna, hädanefter avgöras av fullmäktige.

Vidare förutsätter utskottet, att fullmäktige i sin berättelse till bankoutskottet eller på annat lämpligt sätt giver riksdagen tillkänna de åtgärder, som fullmäktige med stöd av de föreslagna nya bestämmelserna kunna komma att vidtaga.

Åberopande det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må besluta, att § 60 i reglementet för riksgäldskontoret skall erhålla följande ändrade lydelse:

§ 60.

Det åligger fullmäktige ej mindre att, om anledning därtill gives, söka förebygga, att med statslån understött järnvägsbolags inkomster, med åsidosättande av bolagets skyldighet att erlægga föreskriven inbetalning till riksgäldskontoret, användas till bestridande av andra utgifter än sådana, som äro nödvändiga för järnvägsdriftens uppehållande, än även, därest tvångsförsäljning sker av järnvägsbolags egendom, uti vilken

riksgäldskontoret har inteckning till säkerhet för statens fordran, förfara på sätt fullmäktige efter prövning av omständigheterna finna med statens fördel mest förenligt.

Sedan styrelse- och revisionsberättelser — — — fortsätta likviderande.

Stockholm den 6 maj 1932.

På bankoutskottets vägnar:

C. E. SVENSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *C. E. Svensson, Gustafsson* i Stensholm, *Lindgren, Johansson* i Östersund, *Johansson* i Friggeråker, *Stendahl, Berling** och *Lindström**;

från andra kammaren: herrar *Lovén, Svensson* i Betingetorp*, *Wikström, Höglund* i Göteborg, *Ryberg**, *Wirsell* och *Olson* i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.