

Nr 85.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 12 februari 1932.

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

GUSTAF.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 februari 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSEN, RUNDQVIST.

Departementschefen, statsrådet Jeppsson anför:

Hos Kungl. Maj:t har Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag gjort framställning om reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Bolaget är ägare till järnvägarna Norrköping—Kummelby—Söderköping och Kummelby—Arkösund, varå koncession beviljades den 27 november 1891, samt Valdemarsvik—Söderköping med hamnspår till sjön Yxningen, varå koncession beviljades den 22 mars 1901. Spårvidden uppgår för båda järnvägarna till 0.891 meter.

För anläggning av förstnämnda, år 1891 koncessionerade järnväg beviljade Kungl. Maj:t den 3 juni 1892 järnvägsbolaget ett statslån av 653,000 kronor

mot säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen. För utförande av järnvägen Valdemarsvik—Söderköping med hamnspår beviljades den 4 april 1903 dåvarande koncessionsinnehavaren ett statslån av 591,500 kronor. I samband med övertagande av sistnämnda järnväg har detta statslån övergått till järnvägsbolaget.

Båda lånen hava utgått ur allmänna järnvägslånefonden. För vardera lånets tillgodonjutande hava stadgats, bland andra, följande villkor:

Annuiteten beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, med 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, den 1 juni 1895 respektive den 1 april 1906, då vederbörande järnväg enligt meddelad koncession 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 juni 1898 respektive den 1 april 1909 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 därå gäldas sex respektive fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Betalningsskyldigheten för lånen har hittills blivit vederbörligen fullgjord, och kapitalskulden å lånen har därigenom nedbragts till 401,496 kronor 21 öre respektive 476,343 kronor 73 öre eller tillhoppa 877,839 kronor 94 öre. De verkställda avbetalningarna uppgå till sammanlagt 366,660 kronor 6 öre. Alla debiterade, till betalning förfallna räntor hava erlagts.

I skrivelse den 26 juni 1931 anhöll *bolaget*, att Kungl. Maj:t måtte utverka avskrivning av bolagets båda statslån eller åtminstone av det tidigare beviljade lånet. Kunde denna anhållan icke vinna bifall, hemställde bolaget såsom en sista utväg om befrielse från ränte- och amorteringsskyldighet för lånen under minst fem år.

Sedan bolagets framställning remitterats till fullmäktige i riksgäldskontoret, har genom fullmäktiges försorg utredning om bolagets ekonomiska ställning m. m. verkställts. I anslutning därtill förda underhandlingar med bolaget hava resulterat i ett förslag till skuldreglering, till vilket bolaget anslutit sig och som i huvudsak innebär en ombildning av ifrågavarande båda lån per den 1 juli 1932 till ett lån å 500,000 kronor samt avskrivning av det nämnda dag överskjutande skuldbeloppet, allt under vissa villkor i fråga om säkerhet för det nya lånet m. m.

Med eget yttrande i ärendet den 28 januari 1932 hava fullmäktige i riksgäldskontoret överlämnat, bland annat, avskrift av en av riksgäldssekreteraren J. Högglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman avgiven promemoria den 9 december 1931, innefattande den på fullmäktiges uppdrag verkställda utredningen ävensom förslag angående reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

I nämnda promemoria, beträffande vars innehåll i övrigt jag torde få hänvisa till handlingarna i ärendet, anföres bland annat följande:

Resultaten av bolagets verksamhet från år 1901 hava nedan sammanställts för olika femårsperioder.

Å r	Brutto- inkomst	Utgifter, utom räntor och avskriv- ningar	Drift- överskott	Räntor	Avskriv- ningar	Vinst (+) eller förlust (—)
1901—1905.....	1,170,481	801,047	369,434	197,365	19,673	+ 152,396
1906—1910.....	2,165,487	1,531,626	633,861	531,970	124,168	— 22,277
1911—1915.....	2,958,452	1,878,330	1,080,122	494,388	278,134	+ 307,600
1916—1920.....	7,678,396	6,175,942	1,502,454	699,314	381,509	+ 421,631
1921—1925.....	5,875,538	4,444,703	1,430,835	703,575	508,631	+ 218,629
1926—1930.....	4,170,537	3,275,128	895,409	472,640	374,881	+ 47,888

Såsom av tablan framgår, har rörelsen hittills i regel gått med vinst. Utdelning å aktierna i bolaget har ägt rum under åren 1913—1924 med 3 procent för åren 1913—1922 och 4 procent för åren 1923 och 1924. Under det senast förflutna årtiondet hava emellertid järnvägens driftöverskott blivit allt mindre, och år 1930 hava de ej fullt räckt till räntor och avskrivningar, varför förlust för detta år uppkommit.

Å r	Brutto- inkomst	Utgifter, utom räntor och avskriv- ningar	Drift- överskott	Räntor	Avskriv- ningar	Vinst (+) eller förlust (—)
1926.....	949,043	690,566	258,477	120,356	105,281	+ 32,840
1927.....	843,430	658,991	184,439	110,088	71,208	+ 3,143
1928.....	802,012	641,734	160,278	85,152	68,700	+ 6,426
1929.....	807,067	653,508	153,559	80,748	66,224	+ 6,587
1930.....	768,985	630,329	138,656	76,296	63,467	— 1,107

Under år 1931 hava järnvägens trafikinkomster och driftresultat undergått ytterligare försämring. Under de åtta månader av året, beträffande vilka uppgifter finnas tillgängliga, hava trafikinkomsterna sålunda nedgått med 36,000 kronor. Då emellertid även driftkostnaderna reducerats, har det ekonomiska slutresultatet för berörda tid i jämförelse med samma tid nästförflutet år icke försämrats med mer än 12,000 kronor. Bolaget befarar emellertid, att järnvägens trafik och driftresultat skola undergå än ytterligare minskning på grund av bilkonkurrensens fortgående stegring, och framhåller att, sedan den beslutade ombyggnaden av vägen mellan Husby och Arkösund, vilken i huvudsak utföres med allmänna medel, blivit genomförd, trafiken å bandelen Kummelby—Arkösund, vilken alltid varit relativt svag, kan befaras komma att så nedgå i storlek, att fråga torde uppkomma, om

det ens kan bliva möjligt att i fortsättningen upprätthålla driften å denna bandel eller del därav.

Bolaget uppger sig hava gjort vad i dess förmåga stått för att genom anpassning efter de nya trafikförhållandena stimulera trafiken, genom övertagande av landsvägstrafik begränsa konkurrensen samt rationalisera och förbilliga driften, men den osunda konkurrensens tillväxt och särskilt nu senast den snart förestående tillkomsten av en svårare landsvägskonkurrens även å Arkösundslinjen göra, att bolaget icke ser sig i stånd att för framtiden fullgöra räntelikvider och avbetalningar å sina nuvarande lån.

Innan utredningsmännen till prövning upptaga frågan, i vad mån bolagets i skrivelsen den 26 juni 1931 gjorda framställning må kunna anses förtjäna beaktande, lämna de en redogörelse för bolagets ställning vid utgången av år 1930 och särskilt för bolagets skulder.

I 1930 års förvaltningsberättelse redovisas bolagets tillgångar och skulder vid årets slut med följande belopp:

Tillgångar.

	Kronor.	Kronor.
Järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier		3,592,057
Lantegendomar	220,000	
Fastighet i Valdemarsvik	34,000	
Aktier i Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, 3,517 st.	184,393	
Aktier i Norra Tjusts trafikaktiebolag	20,000	458,393
Reskontran		388,274
Kassa- och bankbeholdning		21,143
	Summa	4,459,867

Skulder.

	Kronor.	Kronor.
Statsslån: kapital, ej förfallet	899,584	
ränta, upplupen ej förfallen	27,132	
anståndsrenta	106,473	1,033,189
Statens pensionsanstalt	635,774	
Norrköpings stad	400,000	
Vikbolandets sparbank	50,519	
Valdemarsviks sparbank	38,810	
Östgöta hypoteksförening	42,392	1,167,495
Diverse skulder		373,654
	Summa egentliga skulder	2,574,338
Aktiekapital		1,389,600
Reservfond	150,000	
Dispositionsfond	50,000	
Bostadslånefond	10,000	210,000
Vinstmedel		35,929
	Summa eget kapital	1,635,529
Förnyelsefond		250,000
	Summa skulder	4,459,867

Av det i järnvägen enligt balansräkningen investerade kapitalet belöpte alltså:

på eget kapital, om däri inräknas			
även förnyelsefonden	1,885,500	kronor eller	42.3 %
på statslån	1,033,200	»	» 23.2 %
på övriga lån och egentliga skulder	1,541,200	»	» 34.5 %

Beträffande bolagets skulder utöver statslånen anför utredningsmännen:

Från Statens pensionsanstalt har bolaget erhållit ett lån å ursprungligen 800,000 kronor, löpande med 4 procents ränta, å vilket lån vid 1930 års slut kvarstod ett belopp av 635,774 kronor. Lånet skall enligt amorteringsplanen vara slutbetalat den 1 april 1954. Säkerheten för lånet utgöres av borgen av Norrköpings och Söderköpings städer, Valdemarsviks köping och Ringarums kommun. Inteckningar å 1,000,000 kronor i bolagets järnvägar efter inteckningar för statslånen ligga som säkerhet för kommundarantien.

Det i balansräkningen upptagna lånet av Norrköpings stad å 400,000 kronor löper med 5 procents ränta och är betalbart mot 6 månaders uppsägning. Som säkerhet ligga bolaget tillhöriga aktier, huvudsakligen i Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, samt vissa inteckningar i bolagets utanför järnvägsenheten liggande fastigheter.

Bolagets två sparbankslån, vid 1930 års slut utgörande tillsammans 89,329 kronor, löpa med 6 procents ränta och äro betalbara efter 3 månaders uppsägning. Som säkerhet ligga sekundära inteckningar i bolagets lantegendomar respektive stadsfastigheter.

Bolagets skuld till Östgöta hypoteksförening å vid 1930 års slut 42,392 kronor löper med 4.5 procents ränta och omfattar tre särskilda lån med säkerhet av primära inteckningar i bolagets lantegendomar.

De i reskontran sammanförda skulderna, vid 1930 års slut uppgående till 373,654 kronor, hänföra sig till den löpande verksamheten och utgöras av varuskulder, avräkningar med andra järnvägar och dylikt.

Utredningsmännen ingå härefter på frågan om lindring i betalningsskyldigheten för bolagets statslån och anför härom:

Till säkerhet för statslånen ligga inteckningar med bästa förmånsrätt i bolagets värdefullaste egendom eller dess järnvägar. Säkerheten för övriga lån, vilka sammanlagt överstiga statslånet, utgöras såsom förut nämnts av borgen av kommuner samt inteckningar i bolagets andra fastigheter och panträtt i bolagets aktier. Vid sådant förhållande torde sakliga skäl icke kunna anses föreligga för staten att utan kompensation avskrika hela eller ens del av dess fordran, såvida det icke visas, att bolagets driftöverskott till större del tillsammans utgöra nettobehållning av andra rörelsegrenar än järnvägsdriften. Medan annuiteterna å bolagets båda statslån utgöra 62,225 kronor, har driftöverskottet av bolagets verksamhet år 1930 emellertid redovisats med 138,656 kronor eller, om full avskrivning tänkes gjord, med 75,189 kronor. Hur stora delar av dessa överskott, som falla på järnvägsrörelsen, framgår icke tydligt av redovisningen, men man torde kunna utgå från att endast relativt smärre överskott härflyta av bolagets övriga verksamhet, varvid sålunda det överskott, som järnvägsrörelsen år 1930 lämnade, skulle betydligt överstigit vad som fordras för statslånens förräntning och även amortering.

Emellertid synes obestriddigt, att bolaget, så som konkurrensen från biltrafikens sida tilltager, därest det skall kunna bestå, är i behov av lindring

i åliggande finansiella förpliktelser. Vad rimligen kunnat göras för inkomsternas hävdande och för driftkostnadernas beskärande synes vara gjort. Det torde icke heller kunna förnekas, att staten, låt vara indirekt, har visst ansvar för de ekonomiska svårigheter, i vilka bolaget utan egen förskyllan råkat, i det att intensiteten i biltrafikens konkurrens möjliggjorts genom vägförbättringar, som till stor del finansierats av även statsmedel, och en dylik ombyggnad nu är under utförande, som måste väntas medföra, att av den 47 kilometer långa linjen Kummelby—Arkösund åtminstone delen Husby—Arkösund framdeles icke skall kunna trafikeras utan förlust. Vissa billighetsskäl synas sålunda tala för en reglering nedåt av bolagets statslån, åtminstone för så vitt huvudintressenterna i järnvägen och i järnvägsbolaget lämna en häremot någorlunda svarande motprestation.

Vid de förhandlingar, som i frågan förts mellan utredningsmännen och representanter för bolaget, hava vi med anförande av nämnda synpunkter såsom vår uppfattning uttalat, att bolagets föreliggande framställning icke skulle kunna till något alternativ biträdas. Vi hava därjämte framhållit, att det moratorium för 5 år beträffande statslåneannuiteterna, varom alternativt hemställt, icke kunde anses som en slutlig lösning av frågan om stats-skuldens reglering. Önskvärt vore, att frågan redan nu kunde komma till ett avgörande. I annat fall torde riksgäldskontoret nödgas att med hänsyn till prioritetsrätten för statslånet kräva, att uppkommande behållningar, åtminstone av järnvägsrörelsen och alltså med frånseende av den behållning av aktier och utom järnvägsenheten liggande fastigheter, som kan komma att föreligga, skola i första hand inbetalas till riksgäldskontoret, varvid, såsom det ekonomiska läget numera blivit, möjlighet torde komma att saknas att i deras helhet fullgöra övriga förbindelser å bolagets lån.

En förutsättning för att statsmakterna skulle befinnas villiga att medgiva för sanering av bolagets ställning erforderlig lindring i förbindelserna för statslånen ansågo vi vara, att säkerhet vunnos för fullgörande av annuiteterna å ett nedskrivet lån. Ställdes sådan säkerhet i utsikt, torde emellertid fullmäktige i riksgäldskontoret kunna lämna utan erinran, att under utredningstiden förfallande annuiteter å statslånen icke bleve inbetalda, ehuru bolaget under denna tid fullgjorde sina förbindelser å de enskilda lånen.

Vid förhandlingar på grundval av det av utredningsmännen sålunda givna uppslaget utarbetades följande utkast till reglering av bolagets skuldförhållande till staten, vilket dock endast upptager de ur ekonomisk synpunkt viktiga villkoren och ej vissa andra, som Kungl. Maj:t plägar tillfoga uppgörelser av ifrågavarande slag och vilka icke torde behöva diskuteras i detta sammanhang:

Kungl. Maj:t medgiver, att av Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolags kapital- och ränteskuld på grund av ur allmänna järnväglånefonden beviljade statslån må, räknat från och med den 1 juli 1932, bildas ett nytt lån å 500,000 kronor samt återstående del avskrivas.

För åtnjutande av denna förmån stadgar Kungl. Maj:t följande villkor och bestämmelser:

1. Annuiteten å berörda lån beräknas till 5 procent å lånebeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter 4½ procent å ogulden kapitalskuld och återstoden utgör avbetalning därå.

2. Annuiteten skall till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 30 juni 1933 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt.

3. Därest till betalning förfallet annuitetsbelopp icke erlägges i föreskriven ordning, skall bolaget därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp behörigen inbetalts.

4. Till säkerhet för det nya lånet skall bolaget till riksgäldskontoret avlämna *dels* inteckningar i bolagets järnvägar med förmånsrätt näst efter två inteckningar å vardera 50,000 kronor jämte ränta i respektive järnvägen Norrköping—Söderköping—Arkösund och järnvägen Söderköping—Valdemarsvik, över vilka två sistnämnda inteckningar bolaget må äga självt förfoga, *dels ock* borgen av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret.

5. Svenska staten är berättigad inlösa bolagets järnvägar med tillhörigheter för ett belopp, motsvarande järnvägarnas vid tidpunkten för inlösen bokförda anläggningsvärde, minskat med *dels* på grund av ålder eller nyttjande uppkommen värdeminskning, *dels ock* skillnaden mellan statens fordran å statslånen den 30 juni 1932, dock att anståndsrentorna skola reduceras till sitt dåvarande värde, och det belopp å 500,000 kronor, vartill statens berörda fordran nedskrivs.

6. Därest borgensmännen för det nybildade lånet, för bevakande av sin fordran på grund av fullgjord borgen, skulle inropa bolagets järnvägar å exekutiv auktion och därefter önska nedlägga rörelsen, skall staten, om Kungl. Maj:t finner trafikens upprätthållande vara ur statens synpunkt önskvärt, vara berättigad att inlösa järnvägarna med tillhörigheter för ett belopp, svarande mot det realisationsvärde, vartill järnvägarna, under förutsättning av driftens upphörande uppskattas av gode män, utsedda enligt lagen den 14 juni 1929 om skiljemän.

Till motivering av förslaget olika punkter anföra utredningsmännen följande:

Bolagets skuld till staten, som vid 1930 års utgång, exklusive anståndsrentan, uppgick till 926,716 kronor, har därefter *dels* reducerats genom inbetalning av den 1 april och 1 juni 1931 förfallna annuiteter, *dels* ökats genom tillkomna räntor. Därest efter den 1 juni 1931 förfallande annuiteter icke inbetalas, beräknas statsskulden, exklusive anståndsrentan, den 1 juli 1932 komma att utgöra 924,451 kronor. Med tillägg av anståndsrentans till dåtidsvärde diskonterade belopp kommer statens fordran vid angivna tidpunkt att bli 964,435 kronor. Ifrågavarande uppgörelse innebär således en nedskrivning av statens fordran med ej mindre än 464,435 kronor.

Den eftergift från statens sida, som sålunda ifrågasättes, torde vara större än vad en enskild fordringsägare under liknande förhållanden skulle kunna tänkas villig att medgiva. Emellertid skulle ett rigoröst indrivande av statens fordran sannolikt leda till att staten bleve nödgad att övertaga järnvägen, vilket i betraktande av järnvägens mot statsbanenätets avvikande spårvidd och de lägre kostnader, som trafikens upprätthållande i enskild regi betingar, ej lär vara önskvärt. Vid beloppets fixerande har vidare hänsyn tagits till åtskilliga förhållanden, såsom *att* det i bandelen Husby—Arkösund nedlagda och kvarstående kapitalet av statslånedel, beräknat till 213,000 kronor, ej kan förräntas, när om något år den huvudsakligast med användning av statsmedel åstadkomna ombyggnaden av vägen blir genomförd, *att* en betydlig lindring i bolagets finansiella bördor är nödvändig för beredande av mera effektiv hjälp, *att* avsedd garanti för statslånet ej kan beräknas bli lämnad, såvida icke en så betydande avskrivning av statslånet medges, *att* bolaget beredes åtminstone möjlighet att framdeles förränta de enskilda lånen, utan att kommunernas för visst av lånen ställda garanti

skall behöva tagas i anspråk, och slutligen att staten i viss mån erhåller kompensation för ifrågavarande avskrivning genom den ökade säkerhet, som lämnas för återstående fordran.

Annuiteterna å de nuvarande statslånen uppgå, såsom redan anförts, sammanlagt till 62,225 kronor. Efter den ifrågasatta regleringens genomförande komma de att begränsas till 25,000 kronor. Bolaget vinner härigenom en besparing i sina årliga likvida utgifter med ej mindre än 37,225 kronor, vilken lättnad givetvis måste anses vara betydande.

I punkt 1 angivna räntevillkor äro desamma, som gälla för bolagets nuvarande statslån. Då emellertid det nedskrivna statslånet skall utgöra nytt lån, blir annuitetstiden utsträckt. Detta förhållande utgör förklaring till att bolaget genom ifrågavarande reglering erhåller större lättnad i sina årliga utgifter för annuiteternas gäldande än som föranledes av enbart statslånets nedskrivning.

Till punkterna 2 och 3 torde särskild motivering ej vara erforderlig.

Enligt punkt 4 skall bolaget äga att självt föfoga över två inteckningar å vardera 50,000 kronor med bästa förmånsrätt i bolagets järnvägar. Detta medgivande har intagits i förslaget, enär viss sannolikhet finnes för att bolaget skall behöva upplåna medel till rörelsekapital och för ställande av säkerhet för omhänderhavda samtrafikmedel. För det fall att, såsom i punkten stadgas, även annan säkerhet än inteckningar ställas för statens fordran, torde berörda medgivande kunna göras, utan att statens intressen därav bliva lidande.

I punkt 5 har föreslagits viss ändring av inlösningsbestämmelserna för bolagets järnvägar, som synes kunna anses motiverad av ifrågavarande nedskrivning av statens fordran. Då sagda nedskrivning ur långivarens synpunkt delvis motväges av den ökade säkerhet, som genom uppgörelsen vinnes, och då bolaget äger betydande andra skulder än statslånet, kan ej krävas, att sådana inlösningsbestämmelser skola införas, som i allmänhet fordras såsom villkor för en större nedskrivning av statslånet, i de fall då någon ökad säkerhet härvid icke uppnås och då staten är ensam långivare. I jämförelse med de enligt koncessionsbestämmelserna gällande villkoren för statsinlösen innebära emellertid de föreslagna en betydlig fördel för staten. De tillgodose också samtidigt på ett till synes fullt tillfredsställande sätt bolagets intressen.

Från bolagets sida har under underhandlingens gång framförts krav på, att i uppgörelsen skall intagas en bestämmelse, som under vissa förhållanden befriar ägaren av bolagets järnvägar från skyldigheten att upprätthålla trafiken å dessa. Det har nämligen visat sig, att inom de kommuner, som avsetts skola teckna borgen för det nedskrivna statslånet, farhågor hysas för att kommunerna, därest de för bevakande av sin genom borgensförbindelserna uppkomna fordran skulle framdeles bliva nödgade att vid auktion inropa järnvägen, därefter icke skulle kunna utverka befrielse från järnvägsdriftens upprätthållande utan nödgas trafikera densamma med årliga förluster.

Även fränsett det förhållandet, att å exekutiv auktion inropad järnväg enligt visst domstolsprejudikat må kunna nedläggas, därest ej Kungl. Maj:t jämlikt stadgande i koncessionen förordnar, att trafiken tills vidare skall besörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter, med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna avkomsten av banan, finna vi visserligen icke sannolikt, att Kungl. Maj:t skulle vägra nedläggande av viss järnväg, därest framställning därom göres av de kommuner, som främst äro intresserade av densamma och för dess tillkomst och upprätthållande gjort stora uppoffringar, men hinder torde

icke heller möta att i villkoren intages viss bestämmelse till undanrödjande av farhågor i berörda hänseende. I detta sammanhang torde böra meddelas, att huvudanledningen till, att man anser sig kunna räkna med möjligheten av att Kungl. Maj:t skulle kunna vägra banans nedläggande även efter auktion och sedan det visat sig, att driften ej kan utan förlust upprätthållas, ligger däri, att järnvägen anses hava en avsevärd betydelse ur strategisk synpunkt. Vid anförda tänkta förutsättningar torde det emellertid böra åvila statsverket att upprätthålla järnvägens trafikmöjligheter, och vi hava därför icke dragit i betänkande att föreslå en härät syftande bestämmelse.

Den i punkt 6 härvid föreslagna bestämmelsen har funnits kunna givas formen av en modifikation under vissa angivna förhållanden. av de i punkt 5 angivna inlösningsvillkoren. Realiter sett innebär bestämmelsen emellertid skyldighet för staten att för statsverkets räkning inlösa järnvägen, därest trafikens fortsatta upprätthållande anses ur andra synpunkter nödvändig, även sedan järnvägen ur ekonomisk synpunkt förlorat sitt existensberättigande. Inlösningsvillkoren hava för sådant fall angivits till de lägsta möjliga.

Slutligen anföra utredningsmännen:

Det förslag till uppgörelse, som sålunda efter förda förhandlingar upprättats, torde få anses medföra vissa fördelar, som följa av uppgörelse med garanti. Sålunda uppnås en betydande förbättring av bolagets ställning och dess möjligheter att bestå. Statsverket vinner i utbyte mot en fordran, som dock kan bli osäker, full säkerhet för ett låt vara reducerat belopp. De kommuner, vilka teckna borgen för statslånet, ikläda sig visserligen härigenom vissa risker, men kunna å andra sidan hysa förhoppning, att bolaget skall se sig i stånd att fullgöra andra förbindelser, för vilka kommunerna redan iklätt sig borgen. Slutligen erhåller bolaget möjlighet uppbringa erforderliga rörelsemedel, utan att ifrågavarande kommuner behöva teckna nya borgensförbindelser.

I det framlagda förslaget till uppgörelse har icke upptagits någon bestämmelse om särskild statlig tillsyn. Sådant blir icke heller erforderligt, sedan statslåneannuiteternas fullgörande gjorts oberoende av det sätt, varpå bolagets affärer handhavas. Ifrågasätts kan därför, att Kungl. Maj:t, om så provas lämpligt, ej vidare utser något ombud för staten i bolagets styrelse och revision, varvid viss ytterligare besparing för bolaget skulle vinnas.

Av en vid utredningsmännens promemoria fogad sammanställning framgår, att 17 kommuner äro aktieägare i bolaget samt att därav Norrköpings stad innehar 4,120 aktier, Söderköpings stad 650, Valdemarsviks köping 1,237 och Ringarums kommun 1,403 aktier.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava vidare överlämnat protokollsutdrag, utvisande att nyssnämnda fyra kommuner förklarat sig villiga att en var i förhållande till sitt innehav av aktier i bolaget teckna i förslaget angiven borgen. Stadsfullmäktige i Norrköping hava därvid uttalat sig för införande i uppgörelsen med staten av bestämmelser därom, att den enligt punkt 5 i förslaget staten förbehållna inlösningsrätten skulle upphöra att gälla, så snart bolaget till fullo guldit sin skuld till staten, samt att bolaget skulle äga rätt att, när det så önskade, inbetala denna sin skuld.

I en likaledes vid fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande fogad skrivelse den 13 januari 1932 har *bolaget* förklarat sig biträda berörda förslag till reglering av bolagets skuldförhållande till staten, därvid bolaget dock uttalat sin

anslutning till nyssnämnda, av stadsfullmäktige i Norrköping framförda önskemål beträffande uppgörelsens slutliga utformande.

I sitt förenämnda yttrande hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* för egen del anfört följande:

Fullmäktige vilja förorda, att en reglering av järnvägsbolagets skuldförhållande till staten kommer till stånd i enlighet med de i förslaget angivna grunderna. I händelse någon inbetalning å statslånen ej verkställes under tiden till och med den 30 juni 1932, kommer skulden för dessa att då utgöra 1,030,924 kronor 64 öre eller, om anståndsräntorna reduceras till sitt värde per sagda dag, 964,435 kronor 27 öre. Av sistnämnda belopp skulle nära hälften avskrivas. Förlusten är visserligen avsevärd, men å andra sidan erhåller staten genom den erbjudna borgen av fyra kommuner full säkerhet för att det kvarstående skuldbeloppet behöri gen förräntas och återbetalas. Till bolagets förmån talar ock det förhållandet, att annuiteterna å de båda ursprungliga lånen under en lång följd av år blivit erlagda. Vidare torde det vara uppenbart att, därest staten ej nu visar bolaget tillmötesgående, bolaget ej länge kan äga bestånd såsom självständigt företag. Bolaget har i sin första skrivelse uppgivit, att efter det krisartade uppsvinget under åren 1915—1920 bolagets ställning är för år försämrats samt att persontrafiken minskats med omkring en tredjedel och godstrafiken med nära hälften. Försämringen av driftsresultatet framgår även klart av de uppgifter, som meddelas i utredningsmännens promemoria, till vilken fullmäktige få hänvisa.

Förutom nyssnämnda kommunborgen skulle staten även erhålla säkerhet för det nya statslånet genom inteckning i järnvägarna, dock med förmånsrätt efter två inteckningar å 50,000 kronor vardera, vilka skulle ställas till bolagets egen disposition. Syftet härmed är givetvis att bereda bolaget möjlighet att genom belåning av sistnämnda inteckningar anskaffa erforderligt rörelsekapital. Fullmäktige vilja erinra att en liknande anordning åtskilliga gånger vidtagits i samband med tidigare genomförda regleringar av statslån till enskilda järnvägar.

Stadsfullmäktige i Norrköping hava till sitt beslut om tecknande av borgen för det nya statslånet fogat ett tillägg, innefattande uppdrag åt stadens drätselkammare att verka för införande i uppgörelsen med staten av bestämmelse därom, att den enligt punkten 5 i regleringsförslaget staten medgivna inlösningsrätten skulle upphöra att gälla, så snart järnvägsaktiebolaget till fullo guldit sin skuld till staten, samt att bolaget skulle äga rätt att, när det så önskade, inbetala denna sin skuld. Järnvägsbolaget har i sin skrivelse av den 13 januari 1932 förklarat sig instämma i de av stadsfullmäktige sålunda framförda önskemålen. Ej heller riksgäldsfullmäktige hava något att erinra mot att det av stadsfullmäktige väckta förslaget bifalles, och bör i så fall uppgörelseförslaget kompletteras i enlighet därmed.

Med åberopande av vad sålunda anförts tillstyrka fullmäktige, att Kungl. Maj:t till riksdagen avlåter proposition om reglering av Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten enligt de grunder, som förut omförmälda förslag till uppgörelse angiver, eventuellt med de förändringar, som ifrågasatts av stadsfullmäktige i Norrköping.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 4 februari 1932 tillstyrkt det av fullmäktige i riksgäldskontoret förordade förslaget.

Den i ärendet verkställda utredningen visar, att de Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna under de senaste åren lämnat allt mindre driftöverskott. Bolaget, som uppger sig hava vidtagit möjliga åtgärder till rationalisering och förbilligande av driften och som hittills vederbörligen fullgjort betalningsskyldigheten för de av bolaget innehavda statslånen, ser sig numera icke i stånd att för framtiden fullgöra annuitetslikviderna för de båda lånen.

I anledning härav förda underhandlingar mellan representanter för fullmäktige i riksgäldskontoret och för bolaget hava resulterat i det förslag till skuldreglering, för vilket jag i det föregående närmare redogjort. Detta förslag avser, att statens sammanlagda fordran hos bolaget, räknat från och med den 1 juli 1932, skulle ombildas till ett nytt lån å 500,000 kronor, medan återstoden skulle avskrivas. I det belopp, som sålunda skulle avskrivas, ingår ett kapitalbelopp av 377,839 kronor 94 öre samt räntor till belopp av 86,595 kronor 33 öre, däri inberäknad till sitt värde den 30 juni 1932 reducerad anståndsrenta. Det totala, till avskrivning föreslagna beloppet skulle följaktligen uppgå till 464,435 kronor 27 öre, beräknat på nyss angivet sätt, eller något mindre än hälften av statens hela fordran. Ett genomförande av förslaget skulle medföra en minskning av det årliga annuitetsbeloppet från 62,225 kronor till 25,000 kronor.

Till säkerhet för det nya lånet å 500,000 kronor skulle enligt förslaget lämnas dels inteckningar i bolagets järnvägar med förmånsrätt efter två inteckningar å tillhoppa 100,000 kronor, vilka bolaget skulle få disponera för att därmed erhålla möjlighet till upplåning av erforderligt rörelsekapital, dels ock borgen av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Enligt gjorda åtaganden skulle borgen komma att lämnas av städerna Norrköping och Söderköping, Valdemarsviks köping samt Ringarums kommun, av envar kommun i förhållande till dess innehav av aktier i bolaget.

Givetvis kan i och för sig ifrågasättas, huruvida i första hand staten, som innehar säkerhet med bästa förmånsrätt i de båda järnvägarna, bör bistå vid företagets konsolidering genom att nedskriva sin fordran hos bolaget. Å andra sidan bör emellertid icke fråsas att, därest staten ej nu visar bolaget tillmötesgående, bolaget ej länge torde kunna äga bestånd som självständigt företag, i följd varav staten i allt fall lär snart nog få taga ställning till frågan om bolagets skuldförhållande. Under sådana omständigheter synes det vara befogat att till undvikande av för staten än olägligare konsekvenser redan nu medgiva bolaget den lindring i betalningsskyldigheten för statslånen, som må påfordras för bolagets fortsatta bestånd. Med hänsyn härtill och då den föreslagna skuldregleringen så till vida innebär vissa fördelar för staten, som den på grund av de avsedda bestämmelserna om lånesäkerhet torde kunna betraktas som slutgiltig, har jag ansett mig kunna tillstyrka framställning till riksdagen om densammas genomförande.

I berörda förslag upptagna villkor och bestämmelser i övrigt hava icke givit mig anledning till erinran. Ej heller har jag velat motsätta mig det av stadfullmäktige i Norrköping ifrågasatta tillägget, att den enligt punkten 5

i förslaget staten förbehållna inlösningsrätten skulle upphöra att gälla, så snart bolaget till fullo guldit sin skuld till staten, samt att bolaget skulle äga rätt att, när det så önskade, inbetala skulden. Dock torde angivas, att staten icke genom detta tillägg avstår från den inlösningsrätt, som i koncessionerna förbehållits staten.

Utredningsmännen hava föreslagit att, därest förenämnda kommuner tecknade borgen för hela det nya statslånet, ombud för staten i bolagets styrelse samt vid revisionen av dess förvaltning och räkenskaper icke vidare skulle utses. Detta förslag, mot vilket enligt vad jag förvissat mig om fullmäktige i riksgäldskontoret icke anse sig böra framställa erinran, innebär ett avsteg från de villkor, som härutinnan hittills gällt för bolagets statslån, och jämväl från nu gällande allmänna villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från allmänna järnväglånefonden. Då emellertid på grund av lånesäkerhetens beskaffenhet statens intressen icke synas oundgängligen kräva bibehållande av nu nämnda tillsyn, vilken är förenad med viss kostnad för bolaget, har jag ehuru icke utan tvekan ansett mig kunna biträda utredningsmännens mening även i denna del.

Vid bifall till vad här föreslagits läser det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med detta förslag stadga villkor för åtnjutande av det nya lånet ävensom meddela bestämmelser rörande lånets förräntande och återbetalning m. m.

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

att statens den 1 juli 1932 beräknade kapital- och räntefordran hos Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägar Norrköping—Kummelby—Söderköping och Kummelby—Arkösund samt Valdemarsvik—Söderköping med hamnspår till sjön Yxningen må till den del, densamma överstiger 500,000 kronor, avskrivras under de av mig i det föregående förordade villkor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.