

## Nr 91.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reglering av Falkenbergs järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 5 februari 1937.*

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.

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

**GUSTAF ADOLF.**

*Albert Forslund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 5 februari 1937.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

Falkenbergs järnvägsaktiebolag har hos Kungl. Maj:t gjort framställning om införlivande av bolagets järnvägar, utgörande linjen Falkenberg—Limnared, med statens järnvägar eller ock reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

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

*Bihang till riksdagens protokoll 1937. 1 saml. Nr 91.*

348 37 1

meters spårvidd respektive från Falkenberg till Fridhem, från Fridhem till Alvsered, från Alvsered 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 71.6 kilometer byggdes helt med enskilda medel, erhöles statslån för anläggning av den 30.4 kilometer långa bandelen Holsljunga—Limmared. Den 8 september 1900 beviljade nämligen Kungl. Maj:t för utförande av sistnämnda järnvägsanläggning ett lån ur allmänna järnväglånefonden å 505,000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, 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 15 maj 1907 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 fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckningen och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 179 punkt 2, medgav 1928 års riksdag (skrivelse nr 140) reglering av bolagets skuldförhållande till staten av i huvudsak följande innebörd:

Av bolagets den 31 december 1927 beräknade kapital- och ränteskuld, 645,233 kronor 45 öre, finge, räknat från och med den 1 januari 1928, ett belopp av 452,520 kronor 26 öre, motsvarande återstående kapitalskuld, bilda ett nytt lån samt återstående del, 192,713 kronor 19 öre, motsvarande oguldna räntor ävensom anståndsränta, avskrivs. Annuiteten å det nya lånet skulle beräknas till fem procent å det ursprungliga lånebeloppet, 505,000 kronor, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å det nya lånets oguldna kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Annuitet skulle icke utgå under åren 1928—1941, utan skulle bolaget i stället under denna period den 31 december varje år såsom ränta till riksgäldskontoret inbetala ett belopp av 10,000 kronor. Från och med år 1942 skulle full förräntning och amortering av lånet inträda sålunda, att den 15 maj 1942 gäldades från samma års början upplupen ränta å lånet samt att fullständig

annuitet inbetalades första gången den 15 maj 1943 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullt betalt.

Enär bolaget endast år 1928 förmådde fullgöra den stadgade årliga inbetalningen av 10,000 kronor, förklarade fullmäktige i riksgäldskontoret år 1931 skuldregleringen förfallen.

Bolagets skuld till staten den 31 december 1936 framgår av följande, av riksgäldskontoret lämnade sammanställning:

	Icke förfallen skuld Kronor	Förfallen skuld Kronor	Summa Kronor
Kapital .....	350,957: 14	101,563: 12	452,520: 26
Ränta .....	9,870: 67	277,186: 88	287,057: 55
Överränta .....	—: —	128,658: 45	128,658: 45
Anståndsrenta .....	44,300: —	—: —	44,300: —
<b>Summa kronor</b>	<b>405,127: 81</b>	<b>507,408: 45</b>	<b>912,536: 26</b>

Genom beslut den 20 december 1935 har Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett låneunderstöd å 55,700 kronor ur lånefonden för anskaffning av motorvagnar m. m. åt enskilda järnvägar, med vilket understöd avsågs anskaffande av en 4-axlig motorvagn.

Sedan bolaget under år 1935, på sätt i det följande närmare omförmåles, med bistånd av Falkenbergs stad inlöst ett obligationslån jämte vissa bankkulder med ett till 125,000 kronor reducerat belopp, uppgingo bolagets tillgångar och skulder per den 31 december 1935 till belopp, som framgår av följande

## Balansräkning.

Den 1 januari 1935.

Den 31 december 1935.

Den 1 januari 1935.				Den 31 december 1935.			
Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
				<b>Tillgångar:</b>			
		2,033,592	87	Bana och byggnader .....	2,033,592	87	
		544,403	48	Rullande materiel .....	534,732	48	
		25,670	14	Inventarier .....	25,670	14	
2,603,866	49	200	—	Karkashults torvmosse .....	200	—	2,594,195 49
		7,390	—	Automobiler .....	10,450	—	
10,871	25	3,481	25	Fastigheter .....	3,481	25	13,931 25
16,546	—			Aktier m. m. ....			16,546 —
		62	71	Kassa .....	99	23	
		319	58	Bankräkningar .....	1,917	78	
		687	32	Fordran å egna järnvägsstationer ....	1,027	74	
10,025	98	8,956	37	Förråd .....	19,256	07	22,300 82
1,092	51			Reserverade medel .....			1,119 81
		220,233	32	Från föregående år balanserad förlust	277,997	90	
277,997	90	57,764	58	Årets förlust .....	33,548	02	
		—	—		311,545	92	
		—	—	Härav täckes genom överföring från reservfonden .....	108,652	97	
		—	—	Balanserad förlust .....	202,892	95	202,892 95
2,920,400	13			<b>Summa tillgångar</b>			<b>2,850,986 32</b>

Kronor	öre	Kronor	öre		Kronor	öre	Kronor	öre
				<b>Skulder:</b>				
				Statslån:				
		368,666	82	Kapital, icke förfallet .....	360,006	83		
		83,853	44	Kapital, förfallet .....	92,513	43		
		10,368	75	Ränta, icke förfallen .....	10,125	19		
				Ränta förfallen:				
		244,396	56	Vanlig ränta .....	260,986	57		
		92,992	81	Överränta .....	110,194	38		
844,578	38	44,300	—	Anståndsrenta .....	44,300	—	878,126	40
		316,000	—	4.5 % obligationslån av år 1898 .....	—	—		
		25,000	—	Reverslån av Sv Handelsbanken .....	—	—		
341,000	—	—	—	Lån av Falkenbergs stad .....	125,000	—	125,000	—
		25,000	—	Sv. Handelsbankens checkräkning .....	—	—		
		47,339	70	Obligationslåneräntor .....	—	—		
100,311	09	27,971	39	Diverse räkningshavare .....	35 865	13	35,865	13
1,151,800	—	—	—	Aktiekapitalet .....	—	—	1,151,800	—
		—	—	Reservfonden .....	134,868	10		
482,710	66	482,710	66	Förnyelsefonden .....	525,326	69	660,194	79
2,920,400	13			Summa skulder			2,850,986	32

I sin förevarande framställning, dagtecknad den 21 oktober 1935 har *bolaget* i huvudsak anført:

Falkenbergs järnväg, som — fränsett det Falkenberg närmaste 20-talet ban-kilometer — på sin tid framdrogs genom en jämförelsevis fattig landsända, hade från början stora svårigheter att erhålla de för banbygget erforderliga penningmedlen. Den dåvarande bolagsledningen ansåg sig endast etappvis kunna begära koncession å banan, varav följden blev att för den nuvarande 102 kilometer långa banan koncession erhållits genom fem olika koncessions-handlingar.

Sedan de först iordningställda bandelarna Falkenberg—Holsljunga blivit färdiga, medgävo trafikinkomsterna under några år en mindre utdelning till aktieägarna. Det aktiekapital, som tillkom för utförande av bandelen Holsljunga—Limmared, erhöi däremot aldrig någon utdelning. Föreskrivna annu-iteter å statslånet kunde erläggas till och med år 1921 och å obligationslånet till och med år 1931.

Sistnämnda år hade driftöverskottet nedgått till 3,482 kronor, och åren 1932—1934 ha trafikinkomsterna icke täckt driftkostnaderna.

Ehuru järnvägsförvaltningen på olika sätt, genom vidtagna rationaliserings-åtgärder och besparingar, försökt minska järnvägens utgifter för att sålunda motverka den inkomstminskning järnvägen under de senare åren fått vid-kännas, har jämvikt i trafikinkomster och driftutgifter icke uppnåtts, varjämte några avsättningar för avskrivningar eller erläggande av räntor och amorte-ringar icke kunnat ske.

Driftöverskott redovisades till och med år 1931, varemot under de följande åren underskott uppstått, uppgående till för år 1932 19,271 kronor, för år 1933 24,354 kronor och för år 1934 13,093 kronor. För år 1935 synes det som om trafikinkomsterna komma att täcka driftutgifterna.

Det har nyss nämnts, att järnvägsförvaltningen genom rationaliseringsåtgärder och på annat sätt sökt förbättra järnvägens ställning. Genom tillkal-lade experter, järnvägsmän i ledande ställning vid såväl statsbanan som en-skilda banor, ha de vidtagna åtgärderna i stort sett vitsordats vara välbetänkta. Av dessa experter, överinspektören A. Paulson, trafikcheferna K. A. Pallin, Hj. von Porat, Carl Svensson och Hans Malmquist samt ban- och maskin-

ingenjören kapten Y. Hjortzberg, avgivna utlåtanden äro bilagda framställningen.

Järnvägsanläggningens bibehållande och fortsatta trafikerande torde få anses vara ett livsintresse för de av järnvägen berörda orterna. För att möjliggöra detta har styrelsen ansett, dels att järnvägens låneförhållanden till obligationsinnehavarna, bankerna och statsverket måste ordnas, dels att järnvägsdriften än ytterligare förbilligas och att erforderligt rörelsekapital tillföres järnvägen.

I avsikt att ernå detta har järnvägens styrelse lyckats träffa avtal med de banker — aktiebolaget Svenska handelsbanken och aktiebolaget Göteborgs bank — som upplagt järnvägens obligationslån av år 1898 ursprungligen å 720,000 kronor, å vilket vid årsskiftet 1934—1935 en ogulden låneskuld av 316,000 kronor återstod, varjämte oguldna räntor och en sedermera erhållen försträckning uppgingo till 125,311: 09 kronor, inalles sålunda 441,311: 09 kronor. Avtalet innebär, att bankerna mot erhållande av ett belopp av 125,000 kronor i ett för allt för såväl sin egen som obligationsinnehavarnas del avstå från fordran hos bolaget. Nämda belopp ställes till järnvägens förfogande av Falkenbergs stad mot säkerhet av de inteckningar, som legat som säkerhet för obligationslånet. Järnvägens fordringsägare bliva därefter endast staten med inteckningssäkerhet i bandelen Holsljunga—Limmared och Falkenbergs stad med inteckningssäkerhet i bandelen Falkenberg—Holsljunga.

Till amortering och förräntning av järnvägens skuld samt anskaffning av nödigt driftkapital ser sig bolagsstyrelsen ingen möjlighet öppen, då under hand gjorda undersökningar om erhållande av bidrag eller garantier från av järnvägen berörda orter lämnat negativt resultat, beroende på att kommunerna själva hava stora svårigheter och de flesta av dem fortfarande dragas med oamorterad skuld å de bidrag de tecknat för järnvägens tillkomst.

Såsom en utväg att kunna bibehålla järnvägen som ett för orten nödvändigt trafikmedel har bolagsstyrelsen tänkt sig möjligheten att statsverket övertager och trafikerar järnvägen i dess helhet. Därvid tror bolagsstyrelsen sig kunna ställa i utsikt, att Falkenbergs stad efterskänker sin ovannämnda fordran hos bolaget å 125,000 kronor, så att bandelen Falkenberg—Holsljunga skulle tillfalla statsverket fri från graverande gäld.

Enligt med järnvägsstyrelsen uppgjort avtal — ursprungligen träffat med Mellersta Hallands järnväg — ombesörjer statsbanan genom sin station i Falkenberg järnvägens samtliga trafikgöromål å stationen mot en årlig ersättning av 7,800 kronor. Förvaltningsgöromålen för järnvägen däremot utföras genom Falkenbergs järnvägs egen personal i Falkenberg. Dessa göromål torde utan större kostnader för statsbanan kunna utföras av dess personal i Falkenberg eller annorstädes, varför en besparing härutinnan torde vara att påräkna.

I Falkenberg äger järnvägsbolaget såväl ett jordområde om 3,716 kvm, omedelbart gränsande intill statens järnvägars bangård, som ock hamnbanan, vars övertagande och ägande av statsbanan torde få anses vara av värde för denna, som därigenom skulle kunna ordna trafiken till hamnen på ett för statsbanan billigare och för dess trafikanter förmånligare sätt än vad som nu är fallet, då Falkenbergs järnväg jämväl ombesörjer statsbanans hamnbanerörelse. Inteckningar å tillhoppa 12,000 kronor uti förenämnda jordområde äro pantförskrivna till verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik jämte 75 stycken aktier å nom. 200 kronor i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag.

Skulle bolagsstyrelsens förslag om statsverkets övertagande och trafikerande av järnvägen icke kunna biträdas, finner styrelsen enda utvägen vara, att järnvägsbolagets förut omnämnda skuld till statsverket i dess helhet avskrivs, varigenom möjlighet skulle yppas till rekonstruktion av bolaget. I motsatt fall synes ett nedläggande av järnvägsdriften med därav följande ökad

arbetslöshet och olyckliga konsekvenser i övrigt såväl för orten som för det allmänna icke kunna undvikas.

Med anledning av vad sålunda anförts har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta därom, att statsverket övertager Falkenbergs järnväg med dess samtliga tillgångar och skulder, efter det densamma befriats från nu graverande förbindelser beträffande bandelen Falkenberg—Holsljunga, och att trafiken för framtiden i nödig omfattning uppehålls, därvid järnvägens personal bibehålles i dess nuvarande eller motsvarande befattningar, eller ock — om denna framställning icke kan bifallas — att Kungl. Maj:t måtte utverka, att järnvägsbolagets skuld till riksgäldskontoret fullständigt avskrivnes.

*Järnvägsstyrelsen* har i utlåtande den 19 februari 1936 anført:

Av handlingarna i ärendet framgår, att järnvägen i fråga under hela sin tillvaro haft en mindre god ekonomisk ställning, att denna under de senare åren undergått en ytterligare avsevärd försämring, samt att, då inkomsterna av järnvägsdriften numera icke förslå ens till täckande av de löpande driftsutgifterna, en genomgripande sanering av företaget torde vara oundgänglig, om detta skall kunna bestå, vilket bolaget anser vara ett livsintresse för orten.

Angivna omständigheter utgöra emellertid enligt järnvägsstyrelsens mening i och för sig icke grundad anledning för statsverket att övertaga järnvägen och sörja för dess fortbestånd och trafikering. Då det gäller en järnväg med rent lokala trafikuppgifter, synas fastmer åtgärder i denna riktning kunna diskuteras endast försåvitt desamma befinnas kunna förbättra järnvägens driftsekonomi åtminstone så mycket, att jämvikt mellan inkomster och driftsutgifter uppnås. Enligt järnvägsstyrelsens mening kan ett förstatligande i detta fall icke föranleda någon sådan stabilisering och förbättring av årsresultatet. Vissa av de huvudvinster, med vilka man i allmänhet kan räkna vid ett förstatligande — exempelvis genom ett replierande på statens järnvägars fasta anläggningar, materiel och verkstäder — få nämligen lämnas ur räkningen, på grund av att järnvägen är smalspårig. De besparingar, som i och med ett sådant övertagande eventuellt skulle vara att vinna i fråga om kostnaderna för järnvägens förvaltning ävensom övriga i bolagets framställning antydda fördelar, synas icke vara av den storleksordning, att de kunna tillmätas någon nämnvärd betydelse i detta sammanhang. Skulle ett införlivande därtill ske icke blott i förvaltnings- utan även i taxe- och lönehänseende, är det än mer tydligt, att järnvägens övertagande av statsverket icke kan vara ägnat att stärka dess affärsläge utan endast skulle hava till följd, att driftförlusterna finge bäras av statens järnvägar och därmed ytterst av landets skattebetalare, vilket järnvägsstyrelsen icke finner rimligt, då det gäller en järnväg av rent lokal betydelse.

Trots att det ställes i utsikt, att Falkenbergs stad i sakens intresse skall efterskänka en eventuell fordran hos bolaget å 125,000 kronor — uppkommen på grund av stadens tänkta medverkan vid avveckling av bolagets mellanhandande med obligationshavarna — och att sålunda bandelen Falkenberg—Holsljunga skall kunna övertagas av statsverket fri från graverande gäld, får järnvägsstyrelsen med åberopande av det anförda och med stöd dessutom av sin erfarenhet från tidigare fall, då statens järnvägar måst påtaga sig förvaltningen och trafikeringen av smalspårig järnväg bestämt avstyrka den föreliggande framställningen, i vad den avser ett statsövertagande av bolagets järnväg.

Rörande möjligheterna och utsikterna att förbättra järnvägens ekonomiska ställning och trygga dess fortbestånd som enskilt företag, hava av anlitade experter verkställts ingående, till framställningen fogade utredningar. Såvitt järnvägsstyrelsen kunnat finna, giva dessa icke någon bestämd hållpunkt för

bedömande av, huruvida och på vad sätt ett någorlunda tillfredsställande förhållande mellan driftsinkomster och driftsutgifter skall kunna åstadkommas. Så mycket förefaller emellertid tämligen visst, att även en reglering av bolagets skuldförhållanden måste företagas.

Vissa åtgärder i detta syfte äro också tydligen redan vidtagna, i det bolaget träffat avtal med de banker, vilka förmedlat järnvägens obligationslån, att likvidera den nu oguldna obligationslåneskulden å 316,000 kronor samt oguldna räntor och viss kapitalförsträckning, de senare uppgående till cirka 125,000 kronor, med ett kontant belopp i ett för allt av 125,000 kronor. Sistnämnda belopp är avsett att tillhandahållas av Falkenbergs stad. Då stadens medverkan lär vara beroende på Kungl. Maj:ts medgivande att upptaga lån för ändamålet och enligt vad järnvägsstyrelsen inhämtat ingiven ansökan härom ännu icke blivit av Kungl. Maj:t avgjord, är berörda skuldregleringsplan emellertid ännu icke realiserad.

Vad angår lånet från allmänna järnvägslånefonden å ursprungligen 505,000 kronor, vilken skuld på grund av oguldna räntor nu stigit avsevärt, så torde att döma av järnvägens ekonomiska förhållanden och den för lånet i fråga gällande realsäkerheten — in-teckning i bandelen Holsljunga—Limmared—viss reglering jämväl av sistnämnda skuldbelopp vara oundgänglig. Huruvida behov och skäl må anses föreligga för en fullständig avskrivning av bolagets skuld till riksgäldskontoret torde det emellertid i första hand ankomma på fullmäktige i riksgäldskontoret att bedöma. Järnvägsstyrelsen anser sig därför nu icke böra göra något närmare uttalande angående sist berörda yrkande.

I yttrande den 3 december 1936 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* anført:

Å bolagets obligationslån, varå föreskrivna annuiteter erlagts till och med år 1931, återstod den 31 december 1934 oguldet ett kapitalbelopp av 316,000 kronor, vartill kommo oguldna räntor å 47,339 kronor 70 öre. Under år 1935 har emellertid bolagets obligationsskuld i enlighet med ett avtal, som träffats med de banker, vilka förmedlat järnvägens obligationslån, jämte vissa bankkulder likviderats med ett belopp i ett för allt av 125,000 kronor, som av Falkenbergs stad ställts till bolagets förfogande.

I efterföljande tablå hava efter allmän järnvägsstatistik sammanställts de ekonomiska resultaten av bolagets verksamhet under de senast förflutna år, för vilka fullständiga räkenskaper föreligga. I sammanställningen hava avsetningar till förnyelsefond intagits bland utgifterna, även i det fall då de förts inom linjen.

Av sammanställningen framgår, att järnvägens drifts- och affärsresultat varit mycket otillfredsställande även under senare år med goda konjunkturen. Med hänsyn jämväl till den sparsamhet, som vid järnvägen iakttagits, och de ansträngningar, som gjorts att nedbringa kostnaderna, torde få anses ådagalagt, att för järnvägens fortbestånd såsom enskilt företag kräves att bolaget, i varje fall tills vidare och sannolikt även för framtiden, befrias från erläggande av räntor och avbetalningar å sin kapitalskuld.

Fullmäktige hava till ledning för bedömande av det belopp, till vilket bolagets statsskuld vid anförda förhållande skäligen bör kunna förordas till nedskrivning, föranstaltat om en beräkning angående realisationsvärdet av den bandel, i vilken riksgäldskontoret innehar in-teckning med bästa förmånsrätt som säkerhet för statslånet. Värderingen, vilken utförts av översten Hj. Fogelmarck, har resulterat i ett beräknat realisationsvärde av 110,000 kronor.

Enligt fullmäktiges uppdrag hava representanter för riksgäldskontoret upptagit förhandlingar med styrelsen för Falkenbergs järnvägsaktiebolag och representanter för Falkenbergs stad angående reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

	1931	1932	1933	1934	1935
	K r o n o r				
<i>Inkomster.</i>					
Bruttoinkomst av järnvägsrörelsen....	308,900	255,110	233,423	233,715	225,435
Nettoinkomst av automobilrörelsen ..	2,781	1,054	3,129	4,406	4,836
Ersättning för förlorad samtrafik ....	2,524	5,645	4,541	3,555	2,870
Diverse inkomster .....	2,121	358	587	133	—
Summa	316,326	262,167	241,680	241,809	<sup>1)</sup> 233,141
<i>Utgifter.</i>					
Driftkostnader för järnvägsrörelsen ..	305,418	274,381	257,777	246,808	224,623
Avsättning till förnyelsefond:					
för järnvägen.....	35,227	35,230	35,230	<sup>2)</sup> 35,230	<sup>3)</sup> 35,136
" automobilrörelsen .....	1,770	1,054	1,848	1,848	2,613
Räntor .....	26,458	122,001	49,613	50,823	34,915
Skatter.....	97	99	95	95	93
Summa utgifter	368,970	432,765	344,563	334,804	297,380
<i>Driftresultat av järnvägsrörelsen:</i>					
Utan avsättning till förnyelsefond....	+ 3,482	— 19,271	— 24,354	— 13,093	+ 812
Vid avsättning till förnyelsefond .....	— 31,745	— 54,501	— 59,584	— 48,323	— 34,324
<i>Affärsresultat:</i>					
Förlust .....	52,644	170,598	102,883	92,995	64,239

Vid dessa förhandlingar uppnåddes enighet om att ur affärsässig synpunkt likformigt beräknade krav på förräntning och likvidering borde ställas beträffande bolagets ovan omförmälda skulder till staten och till Falkenbergs stad. Därest ränte- och amorteringsskyldighet skulle påfordras av Falkenbergs stad beträffande dess fordran å 125,000 kronor, skulle härvid motsvarande betalningsskyldighet inträda beträffande statens fordran till ett belopp av 50,000 kronor, vilket beräknats efter längden av de särskilda bandelar, i vilka staten respektive Falkenbergs stad innehava inteckningar med bästa förmånsrätt. Härutöver skulle staten erhålla en ränte- och amorteringsfri fordran å 60,000 kronor, motsvarande skillnaden mellan den intecknade bandelens realisationsvärde och den räntepliktiga skulden.

Vid val mellan förenämnda alternativ hava stadsfullmäktige i Falkenberg enligt protokoll av den 30 juli 1936 fattat följande beslut: »Under förutsättning att staten nedskriver sin fordran av järnvägen till 110,000 kronor, motsvarande realisationsvärdet av bandelen Holsljunga—Limmared, och att detta skuldbelopp inestår ränte- och amorteringsfritt, intill dess järnvägen eventuellt nedlägges och realiserar, så förbinder sig Falkenbergs stad att låta sin fordran hos järnvägen å 125,000 kronor å enahanda sätt inestå ränte- och amorteringsfri.»

Genom förenämnda beslut hava stadsfullmäktige i Falkenberg under beaktande av järnvägsbolagets svårigheter lämnat ett betydelsefullt stöd för dess fortsatta verksamhet. Att märka är härvid, att, såsom förut anförts, den bandel, i vilken staten innehar inteckning, i inkomsthänseende är den relativt sämst ställda. Under angivna förhållanden och med stöd av vad i det föregående anförts finna fullmäktige befogat, att från statens sida motsvarande medgivande lämnas.

<sup>1)</sup> Frånsett i vinst- och förlusträkningen från reservfonden överförda medel.

<sup>2)</sup> Härav 14,129 kronor bokfört inom linjen.

<sup>3)</sup> Frånsett för år 1934 inom linjen förd avsättning, som år 1935 påförts.



Ett sådant medgivande skulle innebära, att statens hela räntefordran och av kapitalfordringen 342,520 kronor 26 öre skulle avskrivas. Något särskilt anslag för täckande av statens kapitalförlust erfordras emellertid ej, utan beloppet kommer att överföras till riksgäldskontorets avskrivningskonto för att i sinom tid täckas med andra statsinkomster än lånemedel.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville i proposition till 1937 års riksdag föreslå riksdagen medgiva, att statens fordran hos Falkenbergs järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Holsljunga—Limmared må avskrivas till den del, densamma överstiger 110,000 kronor, samt att betalningsskyldighet för sistnämnda belopp, å vilket ränta ej skall debiteras, skall inträda först i samband med realisation helt eller till någon del av järnvägen i fråga.

1932 års järnvägsekonomiutredning har i utlåtande den 19 januari 1937 anført:

Järnvägsekonomiutredningen har vid företagen prövning av bolagets affärsställning kommit till den uppfattningen, att, såvitt nu kan bedömas, statens kvarstående fordran hos bolaget under alla förhållanden måste anses förlorad, fränsett vad som vid en eventuell realisation av järnvägsegendomen kan tänkas tillfalla staten såsom fordringsägare.

Att avveckla mellanhavandet mellan staten och bolaget tvångsvis för att därefter genom en upprivning och försäljning av järnvägen omedelbart lösgöra den del av fordringsbeloppet, som överhuvudtaget kan vara att återvinna, torde emellertid näppeligen kunna ifrågasättas. Ätminstone för orten och Falkenbergs stad synes järnvägen nämligen hava så pass stor betydelse — varom bland annat stadens redan gjorda insats för att trygga dess fortbestånd bär vittne — att åtgärder som de nyss antydda böra ifrågakomma endast i sista hand. På av järnvägsstyrelsen anförda skäl anser järnvägsekonomiutredningen å andra sidan icke vare sig påkallat eller lämpligt, att statens medverkan för närvarande sträcker sig så långt som till ett statsförvärv. Närmast till hands synes i stället ligga att staten i likhet med bolagets övriga fordringsägare bereder bolaget den lättnad i dess skuldbörda, som befines erfordrerlig.

Mot det sätt, på vilket en finansiell rekonstruktion av företaget enligt den föreliggande skuldregleringsplanen är avsedd att genomföras, torde under förhandenvarande omständigheter ur statens intressesynpunkter intet vara att erinra. Beaktas må nämligen, dels att den realsäkerhet — in-teckning i den översta, i trafik- och avkastningshänseende svagaste koncessionsenheten Holsljunga—Limmared — som staten äger för sin fordran, är väsentligt mindre värd än den säkerhet, in-teckningar i övriga fyra koncessionsenheter, över vilken Falkenbergs stad disponerar i egenskap av långivare till bolaget, dels att staden, trots denna sin bättre ställning, i sakens intresse påtagit sig en avsevärd börda för att stödja bolagets fortsatta verksamhet. Det torde också, såsom nyss berörts, få anses tämligen visst, att en avveckling tvångsvis av statens mellanhavande med bolaget icke skulle bereda staten nämnvärt bättre villkor än den nu föreliggande uppgörelsen. Den ytterligare uppoffring, som staten påtager sig genom att biträda förslaget, utgör sålunda ett avstående från ränta tills vidare å det belopp, 110,000 kronor, som kommer att kvarstå såsom fordran hos bolaget. Ett sådant stöd har staten tidigare ansett sig böra lämna till vissa andra järnvägar, vilka befunnit sig i samma situation som Falkenbergs järnväg. De skäl, som i dessa fall varit för statsmakterna bestämmande, torde i allt väsentligt äga tillämpning även i det nu förevarande fallet.

Nyss har med instämmande i av järnvägsstyrelsen framhållna synpunkter uttalats, att skäl för närvarande icke synes föreligga för statsverket att sträcka sin hjälp så långt som till ett övertagande av ifrågavarande järnväg. För den händelse emellertid fråga framdeles skulle uppstå att förvärva densamma, torde möjlighet härför böra beredas. Det synes därför skäligt och lämpligt att som villkor för ett biträdande av den nu föreslagna uppgörelsen föreskrives, att statsverket skall vara berättigat inlösa bandelen Holsljunga—Limmared mot avstående av sin lånefordran.

Under återopande av vad sålunda anförts uttalar järnvägsekonomiutredningen, att utredningen intet har att erinra mot att det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda förslaget till reglering av Falkenbergs järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, kompletterat med av utredningen föreslaget inlösningsvillkor, godkännes av statsmakterna.

I utlåtande den 2 februari 1937 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som på de av järnvägsstyrelsen anförda skälen funnit att ett statligt övertagande av järnvägen för närvarande ej bör ifrågakomma, förklarat sig icke hava något att erinra mot att bolagets skuldförhållande till staten regleras på sätt riksgäldsfullmäktige i sitt yttrande den 3 december 1936 hemställt.

Departements-  
chefen.

Falkenbergs järnvägsaktiebolag är ägare till fem särskilda järnvägsenheter, av vilka endast en, nämligen järnvägen Holsljunga—Limmared, anlagts med hjälp av statslån, medan de övriga, som tillsammans bilda linjen Falkenberg—Holsljunga, finansierats på annat sätt.

När statsmakterna år 1928 hade att taga ställning till då föreliggande förslag om reglering av Falkenbergs järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten på grund av det bolaget beviljade statslånet, hade bolaget sedan sex år icke förmått fullgöra någon annuitetsbetalning å lånet. Enligt de nämnda år föreliggande utredningarna ansågs bolaget för framtiden kunna räkna med ett årligt driftöverskott av omkring 60,000 kronor. Av detta överskott beräknades emellertid för annuitetsbetalning å bolagets obligationslån åtgå ett belopp av omkring 40,000 kronor till och med år 1941, då slutbetalning å lånet skulle äga rum. Regleringsbeslutet beträffande statslånet innebar, såsom av den lämnade redogörelsen närmare framgår, att bolaget intill år 1942 skulle såsom ränta erlägga ett årligt belopp av 10,000 kronor, att i maj 1942 skulle erläggas från årets början upplupen ränta samt att från och med år 1943 full annuitetsbetalning skulle ske, för vilket ändamål skulle komma att åtgå ett årligt belopp av 25,250 kronor. Bolaget förmådde emellertid icke mer än en gång inbetala nämnda belopp av 10,000 kronor, nämligen år 1928, varefter fullmäktige i riksgäldskontoret år 1931 förklarade skuldregleringen förfallen.

Av de i riksgäldsfullmäktiges yttrande meddelade uppgifterna framgår att driftresultatet vid ifrågavarande järnvägar under åren 1931—1935 varit betydligt sämre än det man år 1928 ansett sig kunna räkna med. Åren 1932—1934 hava varit starkt förlustbringande, och under åren 1931 och 1935 uppstodo obetydliga överskott, icke tillnärmelsevis motsvarande ens vad som erfordrades för avsättning till förnyelsefond. Då landets järnvägar i allmänhet under åren 1934 och 1935 arbetade under jämförelsevis gynnsamma konjunkturförhållan-

den, torde det knappast finnas grundad anledning att räkna med att nu ifrågasättande järnvägsföretag skall i framtiden kunna uppnå så väsentligt bättre resultat än under sistnämnda båda år, att utsikt till återupptagande av någon annuitetsbetalning å statslånet kan anses föreligga.

Det nu framlagda förslaget till reglering av bolagets statslån är grundat på denna uppfattning om bolagets framtida ekonomi. Förslaget innebär, att statens fordran skulle nedskrivas till 110,000 kronor eller samma belopp som det beräknade realisationsvärdet å järnvägen Holsljunga—Limmared, i vilken järnväg staten till säkerhet för sin fordran har in-teckning med bästa förmånsrätt. Det sålunda kvarstående kapitalbeloppet skulle enligt förslaget icke förräntas, och återbetalning skulle ske endast i samband med realisation av järnvägen eller del därav. Vid ett genomförande av detta förslag skulle statsverket i vanlig ordning avskryva återstående kapitalfordran, 342,520 kronor 26 öre, och sina räntefordringar, vilka vid senaste årsskifte uppgingo till ett sammanlagt belopp av omkring 460,000 kronor, icke förfallen anstånds-ränta inberäknad.

Övriga ekonomiska intressenter i företaget hava medgivit betydande lättnader för bolaget beträffande sina fordringar. Sålunda hava bolagets obligationslån, varå den 31 december 1934 återstod ett kapitalbelopp av 316,000 kronor jämte oguldna räntor till belopp av 47,339 kronor 70 öre, samt vissa bankkulder under år 1935 likviderats med ett belopp i ett för allt av 125,000 kronor. Sistnämnda belopp ställdes till bolagets förfogande av Falkenbergs stad, och stadsfullmäktige i staden hava beslutat att låta sin härigenom uppkomna fordran hos bolaget, därest statsmakterna bevilja den nu föreslagna regleringen av statslånet, på samma sätt som det kvarstående statslånet inestå ränte- och amorteringsfri.

Med hänsyn till de insatser, som sålunda gjorts från stadens sida, och då någon del av statens fordran hos bolaget icke lär kunna utfås annat än i samband med ett nedläggande av järnvägsföretaget, har jag för min del, i likhet med riksgäldsfullmäktige, järnvägsekonomiutredningen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, icke funnit anledning till erinran mot ett genomförande av det föreliggande förslaget. På sätt järnvägsekonomiutredningen föreslagit och vanligen brukar ske torde emellertid till den förordade nedskrivningen av statslånet böra fogas det villkoret, att statsverket skall vara berättigat inlösa järnvägen Holsljunga—Limmared mot avstående av sin lånefordran.

Framhållas må slutligen, att det statsunderstöd för anskaffande av motorvagn, vilket på sätt förut nämnts beviljats bolaget, icke beröres av det nu förordade förslagens genomförande.

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

att statens kapital- och räntefordran hos Falkenbergs järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av bolagets järnväg mellan Holsljunga och Limmared må till den del densamma överstiger 110,000 kronor avskrivas enligt i det föregående förordade grunder.

*Kungl. Maj:ts proposition nr 91.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

---