

Nr 96.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående bildande af en fond för att underlätta åstadkommande af bibanor inom vissa delar af riket; gifven Stockholms slott den 17 februari 1911.

Under åberopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civil-ärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härigenom föreslå Riksdagen *dels* besluta, att för att underlätta åstadkommandet af bibanor inom västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland skall bildas en fond af 5,000,000 kronor att afsättas under fem år från och med år 1912 med 1,000,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, må för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, med rätt för Kungl. Maj:t att från denna fond till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, om hvilka här är fråga, anvisa bidrag i form af statslån och statsanslag utan återbetalningsskyldighet;

dels ock för afsättning till berörda fond bevilja ett anslag för år 1912 af 1,000,000 kronor.

I afseende å statslånet föreslår Kungl. Maj:t Riksdagen att föreskrifva följande villkor och bestämmelser:

1:o) Kostnadsförslag och arbetsplan skola fastställas af Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka järnväg skall beröra; och är det sökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas.

2:o) Det lånesökande bolaget skall, för att kunna erhålla statslån, vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggnings-

kostnaden, bör utgöras af inbetaladt eller tecknadt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande.

3:o) Statslånet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande däraf, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar. En tiondedel af den beviljade låneförsträckningen skall innestå, till dess besiktning af järnvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik.

4:o) Med afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för statslånets återgäldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst fyra år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöfver två år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgifvas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftadt lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalafbetalning skall genom erläggande af fullständig annuitet vidtaga fyra år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik; skolande i sammanhang härmed likvid ske af all därförinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetaladt.

5:o) Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom skall utgöra säkerhet för den af staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den järnväg, för hvars anläggning den ifrågasvarande försträckningen beviljats; och bör en tredjedel af det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjämte ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets järnväg behörigen meddelad.

6:o) Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för hvarje järnvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper. Arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget.

7:o) Hvarje järnvägsbolag, som erhållit statslån, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kungl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de villkor och kontroller, som af Kungl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga.

Beträffande statsanslaget föreslår Kungl. Maj:t Riksdagen stadga, att för sådant anslags åtnjutande skola, utöfver hvad här ofvan under 1:o), 2:o), 6:o) och 7:o) föreskrifves, gälla följande villkor och bestämmelser:

1:o) Behovvet af banbyggnaden, särskildt dess vikt i nationalekonomiskt länseende, skall genom tillfredsställande utredning vara ådagalagd.

2:o) Förslaget till banbyggnaden, som bör afse så billig anläggning, som är förenlig med den uppgift banbyggnaden har att fylla, skall vara uppgjordt enligt tekniska bestämmelser, som af Kungl. Maj:t godkännas.

3:o) Kostnadsförslaget och de undersökningar, hvarpå detta grundar sig, skola vara så omsorgsfullt gjorda och så specificerade, att fullständig ledning däraf kan erhållas för bedömande af den beräknade kostnadssummans tillräcklighet.

4:o) Byggnaden skall utföras under statens kontroll.

5:o) Statsanslaget må bestämmas till högst en fjärdedel af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer.

6:o) Vid beviljande af statsanslag skall, där Kungl. Maj:t icke finner undantag böra äga rum, iakttagas, att, om verkliga kostnaden för arbetets utförande skulle befinnas understiga den i det fastställda kostnadsförslaget beräknade kostnaden, det beviljade statsanslaget minskas med så stor del af den ifrågavarande besparingen, som det beviljade statsanslaget utgjort af den beräknade kostnadssumman.

7:o) Därest något år å uppkommande nettobehållning ifrågakommer utdelning till aktieägarna, skall denna fördelas mellan staten och aktieägarna efter storleken af statsanslaget i förhållande till aktiekapitalet.

8:o) Ökning af bolagets aktiekapital må ej ske utan Kungl. Maj:ts medgifvande.

9:o) I händelse staten inlöser järnvägsanläggningen, skall vid beräkning i enlighet med koncessionsbestämmelserna af inlösningsbeloppet staten erhålla afräkning för det beviljade anslaget.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas Riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Hugo Hamilton.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Håns
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17
februari 1911.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve TAUBE,
Statsråden: PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 SWARTZ,
 greve HAMILTON,
 MALM,
 NYLANDER,
 VON SYDOW,
 VON KRUSENSTIERNA.

Departementschefen, statsrådet greve Hamilton anförde:

Redan innan tanken på att framdraga en statsbana genom det inre Norrland tog sig uttryck i de vid 1900 års Riksdag i ämnet väckta motioner, framhöll en del ledamöter af Riksdagens andra kammare i skrifvelse till Kungl. Maj:t önskvärdheten af att medelst en statsbana längs gränsen mot Norge förbinda bohuslänska kusten med öfre Dalarna. Denna skrifvelse, som ingafs i maj månad 1899, efterföljdes af underdåniga skrifvelser den 10 maj 1900 och den 23 april 1901 från ett antal ledamöter af Riksdagens andra kammare med begäran, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt järnvägsstyrelsen att på deras bekostnad låta

Fond för
åstadkom-
mande af
bibanor i
vissa delar
af riket.

Första tanken
på södra in-
landsbanan.

verkställa en förberedande undersökning och utredning för en normal-spårig järnväg för tung trafik från någon lämplig exporthamn i Bohuslän till Mora—Vänerns järnvägslinje. Sedan järnvägsstyrelsen öfver dessa skrivelser afgifvit anbefallda utlåtanden, bemyndigades nämnda styrelse genom nådiga beslut den 15 juni 1900 och den 24 maj 1901 att låta verkställa de af sökandena begärda undersökningarna, dock under uttryckligt förklarande att det gifna bemyndigandet icke finge föranleda till antagande däraf, att anslag eller understöd för utförande af den ifrågasatta järnvägsanläggningen skulle kunna påräknas i form af statsmedel.

De sålunda beslutade förberedande undersökningarna utfördes under åren 1900—1902 på järnvägsstyrelsens uppdrag af civilingenjören, filosofie licentiaten Erik Winell. Hufvudresultaten af ifrågavarande undersökningar framlades af Winell genom en den 10 april 1902 daterad kortfattad framställning, som vidare utvecklades i en i december samma år utgifven skrift med titel: »Undersökningar och utredningar angående järnvägsförslaget Dalarne—Bohuslän».

Jag anser det icke nödigt att här närmare beröra Winells undersökningar utan vill endast erinra därom, att det föreliggande kommunikationsförslaget af honom beräknades draga en anläggningskostnad af omkring 34 millioner kronor, hvarå enbart den rena lokaltrafiken påräknades lämna en årlig nettoinkomst af minst omkring 3 procent.

Med anledning af de för förslagets genomförande gynnsamma resultat, hvartill den af Winell i april 1902 framlagda förberedande undersökningen kommit, hemställde Värmlands läns landsting i skriftelse den 18 september 1902, att Kungl. Maj:t, så snart ske kunde, måtte låta verkställa fullständiga undersökningar med uppgörande af plan och profilritningar samt kostnadsförslag för den föreslagna järnvägen. I en i september 1902 undertecknad skriftelse gjorde landshöfdingarna i Göteborgs och Bohus län, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Gäfleborgs län jämte tolf ledamöter af Riksdagen framställning i enahanda syfte som Värmlands läns landsting. Den 31 januari 1903 afgaf järnvägsstyrelsen anbefalldt utlåtande såväl öfver dessa skrivelser som öfver vissa rörande den tilltänkta statsbanan genom det inre Norrland till styrelsen remitterade handlingar och föreslog därvid, att detaljerade undersökningar och kostnadsberäkningar skulle på statens bekostnad utföras för båda de stora järnvägsförslagen. Därefter afgaf chefen för generalstaben den 27 februari 1904 underdånigt utlåtande öfver de ifrågasatta järnvägarna.

Genom proposition den 11 mars 1904 föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att bevilja nödiga medel för de begärda undersökningarna och utredningarna i hvad desamma afsågo en normalspårig järnväg mellan bohuslänska kusten och lämplig punkt i Dalarna samt därifrån till Sveg i Härjedalen. Denna sistnämnda plats antogs nämligen under alla förhållanden skola komma att beröras af statsbanan genom det inre Norrland, för hvilken bana undersökningarna dock tillsvidare ansågos böra anstå.

*Frågans be-
handling vid
1904 års
Riksdag.*

Inom Riksdagen framträdde emellertid stora sympatier för ett omedelbart igångsättande af undersökningarna rörande statsbanan genom det inre Norrland. Riksdagens statsutskott fann det ingalunda vara ådaga-lagdt, att järnvägen Bohuslänska kusten—Sveg vore af den betydelse, att staten borde direkt inskrida för att bringa den till utförande. Utskottet påpekade sålunda, att en stor del af de områden, denna bana skulle genomgå, redan är jämförelsevis väl försedd med kommunikationer samt att för andra delar af områdena i fråga järnvägsförbindelse i många fall torde kunna på enskild väg beredas genom utsträckning af det redan befintliga järnbauenätet. Om alltså enligt utskottets mening staten icke hade anledning att af hänsyn till orternas behof af förbättrade kommunikationer taga denna bananläggning om hand, så torde detta ej heller få anses vara påkalladt af militära skäl. Under hänvisning till chefens för generalstaben af mig nyss omnämnda utlåtande häfdade utskottet, att åt ifrågavarande bana icke kunde tillmätas något större värde för försvaret och att de militära fördelar, som under vissa förutsättningar skulle kunna dragas af densamma, ej vore af sådan art, att deras tillgodoseende i någon mån borde tillåtas föranleda åsidosättande af andra viktigare kommunikationsintressen. Under sådana förhållanden fann utskottet icke skäl tillstyrka, att undersökningar genom statens försorg då igångsattes rörande omförmälda järnväg. Hvad däremot angick den ifrågasatta järnvägen från Sveg norrut ansåg utskottet uppenbart, att synnerligen stora allmänna intressen knöto sig till en dylik banas anläggande, och sedan utskottet i korthet framhållit dessa intressen, föreslog utskottet, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition, måtte bevilja nödigt anslag för verkställande af fullständiga undersökningar beträffande den ifrågaställda järnvägen genom det inre Norrland. Emot detta utskottets utlåtande afgafs en reservation, hvari yrkades, att utskottet bort tillstyrka Riksdagen att bevilja anslag för fullständig undersökning beträffande en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gällivarebanan eller med andra ord för såväl den ifrågasatta järnvägen

Dalarna—Bohuslän som för banan genom det inre Norrland. Sedan kamrarna vid ärendets behandling stannat i olika beslut, afgjordes det samma genom gemensam omröstning, därvid Riksdagen beslöt, att undersökningen skulle komma att omfatta hela sträckningen från Gällivare till bohuslänska kusten och att undersökningen skulle påbörjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunde ungefärligen vid samma tid afslutas. Riksdagens sålunda fattade beslut blef af Kungl. Maj:t den 3 juni 1904 godkänt i hvad det skilde sig från det förslag, som innefattades i den till Riksdagen aflåtna propositionen.

Undersökningarnas resultat.

De undersökningar, som på grund af statsmakternas omförmälda beslut igångsattes och som under de närmast följande åren voro föremål för Kungl. Maj:ts och Riksdagens supplementära behandling, ådagalade på ett jämförelsevis tidigt stadium, att utredningen af järnvägsförslaget Dalarna—Bohuslän var ett synnerligen inveckladt problem. Järnvägsstyrelsen, å hvilken verkställandet af undersökningarna enligt Kungl. Maj:ts beslut hvilade, öfverlämnade till Kungl. Maj:t med skrifvelse den 25 april 1906 en på styrelsens uppdrag af föreståndaren för dess statistiska kontor, filosofie doktorn K. Key-Åberg utförd ekonomisk-statistisk undersökning rörande vissa alternativt ifrågakädda sträckningar af banan genom Dalsland och Värmland. Redan af denna mera preliminära utredning af de ekonomiska och kommersiella förhållanden, som voro förknippade med det ifrågakädda järnvägsförslaget, syntes framgå, att de förhoppningar, man förut ansett sig kunna hysa med afseende å förslagets räntabilitet, näppeligen skulle kunna realiseras i verkligheten. På samma gång framhölls i den förebragta utredningen, att naturläggningen och kulturförhållandena hos de undersökta landskapsområdena voro sådana, att det syntes vara angelägnast, att ett antal bibanor komme till stånd i de på folk, odling och industri rika flod- och sjödalarna, och att sådana bibanor ingalunda gjordes öfverflödiga af en bana längs norska gränsen. Däremot ansågs med fog kunna ifrågasättas, huruvida det icke, om sådana bibanor i tillräckligt antal och å lämpliga sträckor åstadkommes, öfverhufvud skulle visa sig vara mindre af behovet påkalladt att bygga en gränsbana, då nämligen goda utförselvägar för bibanorna redan erbjöde sig i enkannerligen Bergslagens och Mora—Vänerns järnvägar.

De förberedande resultat, hvartill berörda undersökning sålunda kommit, bestyrktes af den sammanfattande ekonomisk-statistiska undersökning rörande hela järnvägsförslaget Dalarna—Bohuslän, hvilken af

järnvägsstyrelsen öfverlämnades till Eders Kungl. Maj:t med underdånig skrifvelse den 20 augusti 1908. Såsom hufvudresultat af denna undersökning framgick, att den ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste liksom äfven den kortaste af samtliga ifrågakämda sträckningar af den tilltänkta banan vore den, som med utgångspunkt i staden Uddevalla norrut till en början i det hela sammanfölle med Uddevalla—Lelångens nuvarande smalspåriga järnväg, därefter framginge i den s. k. Silbodalslinjens direktion öfver Torsby och därifrån fortsatte vidare förbi Särnasjön till Sveg. Ifrågavarande linje har jag låtit inlägga å en karta, som torde få såsom bilaga fogas vid detta protokoll. Denna sträckning, hvilken skulle få en längd af omkring 573 kilometer, beräknades kunna skänka en årlig bruttoinkomst af omkring 1,756,000 kronor, utgörande bortåt 3,100 kronor för bankilometer. En sådan bruttoinkomst betäcker emellertid icke ens tillnärmelsevis driftkostnaden vid exempelvis statsbanan Ånge—Storvik eller vid statsbanorna norr om Storvik i genomsnitt och understiger äfven med icke mindre än omkring 4,450 kronor 1908 och 1909 årens driftkostnad i medeltal för bankilometer vid statsbanlinjerna norr om Storvik med afräkning af de gifvande norrbottniska grufbanorna. Bansträckningens anläggningskostnad har af järnvägsstyrelsen beräknats uppgå till 58,411,000 kronor, hvartill emellertid komma kostnader för ordnandet af Uddevalla hamn, hvilka kostnader redan i första byggnadsstadiet enligt järnvägsstyrelsens beräkning torde uppgå till omkring 5,300,000 kronor. I allt som allt rör sig anläggningskostnaden sålunda omkring 64,000,000 kronor. Järnvägen skulle enligt trafikberäkningarna icke allenast icke lämna den minsta ränta å detta belopp utan därtill årligen åsamka staten betydande förluster i form af driftkostnad. Nu har visserligen järnvägsstyrelsen ansett sig hafva skäl antaga, att, vid det förhållandet att Key-Åberg hållit för osannolikt att någon större sågverksindustri skulle genom banan frambringas vid Särnasjön, de af honom gjorda trafikutredningarna skulle vara ogynnsammare än verkligheten skulle komma att visa. Key-Åberg har emellertid i en senare undersökning rörande bibanan Limesforsen—Särna vidhållit sin af vederbörande skogsstatstjänstemän och med ortförhållandena synnerligen förtrogna industriidkare delade uppfattning. Oafsedt alla kommunikationsförbindelser och fraktkalkyler står det nog också fast, hvad Key-Åberg å flera ställen i sina undersökningar framhäft beträffande de från Särnasjön behärskade skogarna, nämligen att de dit hänförliga skogarna i Norge redan äro nästan slutdrifna för långa tider framåt samt att Särnaskogarna själfva såsom varande af fjällskogsnatur och stående under utsynings tvång näppeligen lämpa sig för att ensamma uppbära någon större exportdrifvande sågverksindustri.

Frågan om
bibanor.

De gjorda utredningarna torde sålunda gifva vid handen, att järnvägsförslaget Dalarna—Bohuslän eller, såsom detta efter 1904 års riksdagsbeslut gemenligen kallas, inlandsbanans södra del till och med i sin fördelaktigaste sträckning har att uppvisa mycket klena bärighetsutsikter.

Det lärer därför icke vara tillrådligt, att staten på något sätt ingriper för banans förverkligande, och detta så mycket mindre, som jag är öfvertygad om, att det behof af förbättrade kommunikationer, som oförnekligen förefinnes för de öfre och västligare delarna af Bohuslän, Dalsland, Värmland, Dalarna och Härjedalen, lämpligen kan tillräckligen tillgodoses genom ett antal bibanor till redan befintliga utförselvägar.

Undersökning af dylika bibanor i hvad beträffar Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län tillstyrktes också af 1906 års Riksdag, och med anledning däraf anbefalldes Kungl. Maj:t den 5 oktober 1906 järnvägsstyrelsen att verkställa sådan undersökning. I underdånig skrifvelse den 13 mars 1907 anförde järnvägsstyrelsen, att blott förberedande undersökning af vidrörda fråga dittills hunnit företagas. Därjämte ansåg sig styrelsen böra ifrågasätta äfven bibanor i vissa trakter af Bohuslän och Dalsland, hvarest undersökningar för en inlandsbanas framdragande blifvit verkställda. Äfven i dessa trakter förefunnes nämligen behof af förbättrade kommunikationer, hvilket genom anläggande af bibanor borde tillgodoses, för den händelse en inlandsbana därstädes icke komme till utförande. Uti en till Riksdagen den 19 april 1907 aflåten proposition föreslog därefter Kungl. Maj:t Riksdagen att bevilja medel till fortsatta utredningar rörande bibanor med den utsträckning, som järnvägsstyrelsen i sin sist anförda skrifvelse förordat. Sedan Riksdagen beviljat det för ändamålet äskade anslaget, anbefalldes järnvägsstyrelsen genom nådigt bref den 31 december 1907 att verkställa okulära linjeundersökningar, ekonomiska utredningar och utredning om elektrisk drift beträffande bibanor i berörda landsdelar.

Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra, att jag, på sätt jag till statsrådsprotokollet den 20 november 1908 uttalat, vid den resa, hans excellens herr statsministern och jag under sommaren 1908 jämlikt nådigt bemyndigande företogo genom vissa trakter af Värmland, Dalsland och Bohuslän, kommit till den bestämda uppfattningen, att en del af dessa traktars behof af järnvägskommunikationer under alla förhållanden måste fyllas genom åstadkommande af tvärbanor och att sådana banor i dessa jämförelsevis folkfattiga landsändar inom en öfverskådlig framtid i tillfyllestgörande omfattning icke kunde komma till stånd, därest de skulle byggas och trafikeras lika dyrt, som i allmänhet hittills varit fallet i vårt land. Järnvägsstyrelsen erhöll också på min hemställan den 20 november 1908

i uppdrag att, efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, uppgöra plan för utredning af byggnads- och trafikeringskostnader för sekundär- och tertiärbanor med 1,435 och 0,891 meters spårvidd. Härvid borde förutsättas så enkla byggnader och anordningar i öfrigt såväl vid stationer som å banorna, som förhållandena kunna medgifva med hänsyn till det ändamål, hvarje olika bantyp bör uppfylla, den hastighet, som påräknas, och trafiksäkerhetens fordringar.

Med skrifvelse den 13 februari 1909 har järnvägsstyrelsen till Eders Kungl. Maj:t öfverlämnat på styrelsens uppdrag af filosofie doktorn Key-Åberg i samråd med ett stort antal förtroendemän i orterna verkställda ekonomiska utredningar beträffande bibanor inom ifrågavarande landsdelar. Med ledning af dessa utredningar och verkställda okulära undersökningar anser järnvägsstyrelsen, enligt hvad jag inhämtat, att följande bibanor — oafsedt banan Torsby—Kil, hvarå koncession meddelats den 18 oktober 1907 och hvilken med statslån understödda bana redan är under byggnad — äro mer eller mindre nödvändiga för ett tillfredsställande tillgodoseende af trakternas kommunikationsbehof, nämligen:

- A₁. Smedberg—Ed—Billingsfors,
- A₂. Strömstad—Ed,
- B. Billingsfors—Silbodal—Koppom—Ottebol,
- C. Ottebol—Åmål,
- D. Torsby(Olebyn)—Hvitsand,
- E. Torsby—Östmark,
- F. Edebäck—Vingängsjön,
- G. Limedsforsen—Särna,
- H. Älfdalen—Vansjön och
- I. Lillherrdal—Sveg.

Dessa bibanor finnas inlagda å en karta, som torde såsom bilaga få fogas vid detta protokoll.

Om inlandsbanans södra del i sin Särnalinje skulle komma till utförande, skulle af angifna bibanor endast de med A₁, B, D, G och I betecknade blifva öfverflödiga, men de återstående ändock vara oumbärliga för ett tillfredsställande ordnande af de respektive orternas kommunikationsförbindelser.

Förutom här upptagna bibanor har af Key-Åberg blifvit ifrågasatt en bibana mellan Ottebol och Vansbro samt en alternativ linje mellan Koppom och Åmot.

Vidare har järnvägsstyrelsen, efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med skrifvelse den 14 maj 1910 till Eders Kungl. Maj:ts inkommit med den anbefallda planen för utredning af byggnads- och trafikeringskostnad för sekundär- och tertiärbanor samt därvid tillika anmält, att styrelsen låtit verkställa okulära linjeundersökningar beträffande ett antal bibanor inom Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland. Bland dessa bibanor återfinnas samtliga de linjer, som förut betecknats med bokstäfverna A₁ till och med I med undantag för sträckan Smedberg—Ed, som i annat sammanhang definitivt undersökts. Omförmälda utredning har sedermera blifvit genom tryck offentliggjord och spridd i de trakter, som äro mest intresserade däraf.

De sålunda ifrågasatta bibanorna måste gifvetvis anläggas efter billigast möjliga typ och äfven trafikeras efter mycket sparsamma principer. Jag meddelar här en från järnvägsstyrelsen infordrad approximativ uppgift på längder och kostnader för nyssnämnda bibanor, hvilka tänkas böra ersätta södra inlandsbanan:

	Spår- vidd.	Längd.	Kostnad.	Kostnad pr km. i runtt tal.
	M."	Km.	Kr.	Kr.
A ₁ Smedberg—Ed—Billingsfors	1.435	82	5,000,000	61,000
A ₂ Strömstad—Ed	0.891	70	3,500,000	50,000
B Billingsfors—Silbodal—Koppom—Ottebol	1.435	112	6,700,000	59,500
C Ottebol—Åmål	1.435	96	5,500,000	57,000
D Torsby (Olebyn)—Hvitsand	1.435	23	1,200,000	52,000
E Torsby—Östmark	1.435	23	1,100,000	48,000
F Edebäck—Vingängsjön	0.891	86	3,800,000	44,000
G Limedsforsen—Särna	1.435	103	4,800,000	46,500
H Älfdalen—Vansjön	1.435	42	2,000,000	47,500
I Lillherrdal—Sveg	1.435	32	1,300,000	40,500
Summa	—	669	34,900,000	—
I runda tal	—	670	35,000,000	52,000

De genom järnvägsstyrelsens försorg i ämnet utförda undersökningarna och utredningarna synas mig hafva ställt utom tvifvel, att efter landskapens naturbeskaffenhet och allmänna kulturförhållanden anpassade

bibanor till redan befintliga utförselvägar skola kunna åtminstone för en lång tid framåt tillfredsställande upphjälpa de ifrågavarande landsdelarnas kommunikationsförbindelser, utan att någon statsbana längs gränsen mot Norge anläggas, äfvensom att dessa bibanor, byggda och trafikerade enligt det i hvarje fall billigast möjliga system, måste draga högst betydligt mindre anläggningskostnad än inlandsbanans södra del med till densamma behöfliga sidobanor och tillika erhålla bättre utsikter att kunna skänka skälig afkastning å det nedlagda byggnadskapitalet. I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 21 oktober 1910, då på min hemställan järnvägsstyrelsen anbefalldes att utarbета en plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader under ett antal år framåt, påpekade jag också, att södra delen af den ifrågasatta inlandsbanan skulle komma att framdragas genom landsändar, som i sin längdriktning redan genomkorsas af järnvägar och andra kommunikationsleder, samt att allmänna meningen alltmer torde börjat luta däråt, att de trakter, som berördes af inlandsbanans södra del, skulle för sitt trafikbehof blifva bättre tillgodosedda genom byggandet af tvärbänor till redan befintliga järnvägar.

Byggandet af sådana bibanor som de nu ifrågasatta synes mig, jämlikt de principer, som alltifrån början följts vid järnvägsanläggningar i vårt land, böra öfverlätas åt den enskilda företagsamheten. I betraktande af ortsbefolkningens ringa antal och i allmänhet mindre goda ekonomiska ställning finner jag det dock vara nödvändigt, att staten i detta fall för ändamålets snara vinnande kraftigare än vanligt understödjer de enskildas företagsamhet. Härför talar också behovet att söka rycka upp dessa trakter, hvilka särskildt i afseende å folkmängd visa tillbakagång. Som bekant har nämligen emigrationen här varit ovanligt stark, något som haft till följd att folkmängden mångenstädes minskats i hög grad. Dessa förhållanden belysas närmare i det af emigrationsutredningen nyligen offentliggjorda arbetet: »bygdestatistik». Slutligen synes ett sådant kraftigare understöd påkalladt äfven däraf, att staten flerstädes inom ifrågavarande trakter äger jordbruksegendom, skogar och vattenfall af stort värde.

*Statsunder-
stöd för
bibanor.*

Vid föredragning den 10 juni 1910 af järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 14 maj 1910 med utredning rörande sekundär- och tertiärbänor anbefalldes också järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att inkomma med gemensamt yttrande och förslag, huruvida och under hvilka villkor tvärbänor, som genom enskildas försorg kunde komma att anläggas inom västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland,

borde från statens sida kraftigare understödjas än genom beviljande af statslån i vanlig ordning från det af Riksdagen anvisade anslag till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

De båda styrelserna hafva den 14 oktober 1910 afgifvit det sålunda infordrade utlåtandet och hafva därvid uttalat i vissa afseenden skiljaktiga meningar. Styrelserna äro emellertid eniga uti, att staten åt ifrågasvarande järnvägar bör kunna bevilja lån till högst halfva anläggningskostnaden samt dessutom lämna understöd med högst en fjärdedel af anläggningskostnaden. Meningsskiljaktigheterna afse egentligen blott de närmare villkor och bestämmelser, som böra fästas vid statsunderstödet åtnjutande. Fullmäktige i riksgäldskontoret hafva därefter den 2 februari 1911 afgifvit underdånigt yttrande i ärendet. Till denna fråga skall jag i det följande återkomma.

Den sammanlagda anläggningskostnaden för de förut af mig omnämnda, med bokstäfverna A₁ till och med I betecknade bibanorna torde såsom nämnt kunna anslås till omkring 35,000,000 kronor. Gifvetvis är att förutsätta, att mer eller mindre afsevärda förändringar kunna komma att äga rum i de ifrågasatta bibanornas hittills planerade sträckningar, till följd hvaraf någon afvikelse från de beräknade anläggningskostnaderna kan inträda.

Jag ber här tillika få påpeka, att den förut angifna uppräknings af bibanor, som skulle blifva behöfliga, ingalunda gör anspråk på fullständighet, ej heller får det anses redan på förhand gifvet, att en hvar af dessa banor är af beskaffenhet att bära komma till stånd och med statsmedel understödjas. I hvarje särskildt fall bör gifvetvis en ytterligare pröfning af alla på saken inverkan förhållanden äga rum. Uppenbart är emellertid, att högst betydande kraf måste ställas på statens ofervillighet för att de för kommunikationsbehofvet i dessa trakter behöfliga bibanor skola blifva en verklighet. Å andra sidan är tydligt, att byggandet af dessa banor, hvilkas åstadkommande i första hand skulle bero på det enskilda initiativet, kommer och måste komma att utsträckas öfver en jämförelsevis lång tidsperiod och att följaktligen statens bidrag kommer att fördelas på en följd af år. Hur jag tänkt mig detta, blir jag i tillfälle att senare omnämna.

Om sålunda statens uppoffringar måste blifva jämförelsevis betydliga, är det å andra sidan uppenbart, att dessa uppoffringar icke skola vara förgäfvade. Det är nämligen min öfvertygelse, att ifrågasvarande landsdelar med kraftig hjälp från statens sida kunna på ett tillfredsställande sätt ordna sina hittills efterblifna kommunikationsförbindelser, och jag är förvissad om, att det system, som härvid är förutsatt, skall

verksamt bidrağa att hålla fast våra västliga landamären vid svenska kultur- och affärsintressen.

Innan jag går in på frågan om sättet för statsunderstödet, ber jag slutligen få tillägga, att tiden ännu icke synes mig vara inne att upptaga den lifligt omhandlade frågan, huruvida staten bör inköpa någon eller några af de enskilda järnvägar, som för närvarande förmedla de ifrågavarande trakternas ut- och införsel öfver västkusten. Jag finner det försiktigast och klokast att låta det planerade bibansystemet först taga gestalt i verkligheten, innan något i den frågan definitivt åtgöres. Sagda fråga sammanhänger onekligen med fortsättandet söderut af statsbanan genom det inre Norrland samt med Trollhätte kanals ombyggnad, och för den händelse det skulle visa sig önskligt eller nödvändigt med hänsyn till trafikens skötsel och omhänderhafvande, att frågan bringas till afgörande, innan angifna byggnadsföretag blifvit utförda, torde de föreslagna bibanornas tillblifvelse i och för sig icke resa något hinder för antydda statsinköp. Gjorda kalkyler synas också gifva vid handen, att ett framskjutande af frågan om dylikt statsinköp ingalunda bör ställa sig för staten ekonomiskt ofördelaktigt.

*Frågan om
inköp af en-
skilda järn-
vägar.*

Såsom nämnts hafva såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen föreslagit, att till understödjande af sådana enskilda järnvägsanläggningar, som här äro i fråga, skulle kunna lämnas statsbidrag dels såsom lån intill hälften af den beräknade anläggningskostnaden, dels ock i form af anslag till belopp af högst en fjärdedel af samma kostnad.

*Sättet för
statsunder-
stödet.*

Till en början tillåter jag mig erinra om innehållet af de i Riksdagen, på sätt i dess skrifvelse den 24 maj 1910 anmälts, senast bestämda villkoren för låneunderstöd till enskilda järnvägsanläggningar. Sålunda har föreskrifvits:

Statslån.

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Eders Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka järnväg skall beröra; varande det sökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Eders Kungl. Maj:t styrka, att det för-

fogar öfver ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande, på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af inbetaladt eller tecknad aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande;

3:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Eders Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande däraf, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjämte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen innestå, till dess besiktning af järnvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgäldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöfver ett år från den dag, då järnvägen enligt Eders Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgifvas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftadt lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalafbetalning skall genom erläggande af fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Eders Kungl.

Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik; skolande i sammanhang härmed likvid ske af all därförinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetaldt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom skall utgöra säkerhet för den af staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den järnväg, för hvars anläggning den ifrågasvarande försträckningen beviljats; börande ej mindre såsom villkor för statslånets erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, än ock en tredjedel af det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjämte ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

6:o) att Eders Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för hvarje järnvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget;

7:o) att hvarje järnvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Eders Kungl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de villkor och kontroller, som af Eders Kungl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga.

Därjämte har föreskrifvits, att hvarje sådant bolag, som nu nämnts, må, då Eders Kungl. Maj:t så pröfvar lämpligt, erhålla upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord m. m. på vanliga villkor.

Beträffande statslån till de nu ifrågasvarande bibanorna har järnvägsstyrelsen ansett någon vidare rubbning af de utaf Riksdagen för statslån till enskilda järnvägsanläggningar i allmänhet bestämda vill-

Järnvägs-
styrelsen.

koren icke böra ifrågakomma; dock har styrelsen ifrågasatt något lägre räntefot, exempelvis fyra procent.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i likhet med järnvägsstyrelsen förutsatt, att lån ej beviljas till högre belopp än halfva den beräknade anläggningskostnaden, har emellertid föreslagit väsentliga lindringar i villkoren för lånet. Sålunda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämdt tillstyrkt nedsättning i räntefoten till 4 procent, därvid åberopande, att staten själf erlägger allra högst nämnda och i allmänhet lägre ränta på sina lån. Enahanda ränta anser styrelsen böra erläggas äfven för det fall, att till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges.

Vidare anser sistnämnda styrelse mindre lämpligt, att en järnväg genast i början af driften har att erlägga ej blott den ränta, som under året upplöper, utan i de fall, då byggnadstiden är längre än tre år, jämväl räntor, som uppstått och förfallit under byggnadstiden. Äfven i de fall, då detta ej sker, lär det dock enligt styrelsens mening sällan vara möjligt för en järnväg att förränta kapitalet under första trafikåren, hvarför det synes önskvärdt, att ingen ränta förfölle till betalning, förr än en någorlunda lång tid, förslagsvis två år, förflutit efter järnvägens öppnande för trafik.

Äfven anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en amorteringsplan kunna användas, som ställer sig fördelaktigare för järnvägen under de första trafikåren än den hittills använda. Nu användes nämligen under cirka 53 år en konstant annuitet af 5 % af ursprungliga lånebeloppet, men torde det enligt styrelsens mening verka underlättande att i stället amortera statslånet med annuiter, som i början äro låga och sedan ökas. En lämplig amortering i dylikt afseende skulle enligt styrelsens åsikt vara den, att med den ofvan angifna räntefoten af 4 % förränta och amortera kapitalet på 50 år på sådant sätt, att annuiteten under de första 10 åren sättes till 3,5 % af ursprungliga beloppet, under de följande 10 åren till 4,5 % och under återstående 30 åren till 6,0 % af ursprungliga beloppet. I fall ett dylikt amorteringssätt tillämpas, anser styrelsen den intill förutnämnda tidpunkt, två år efter järnvägens öppnande för trafik, upplupna ränta böra läggas till kapitalet och hela summan amorteras enligt denna princip. I detta sammanhang erinrar styrelsen om Eders Kungl. Maj:ts nådiga resolution den 29 april 1910, däri på ansökan af Östra Blekinge järnvägsaktiebolag och efter Riksdagens hörande dels medgifvits, att förfallna annuitets- och räntebelopp å järnvägsbolagets lån finge kapitaliseras såsom särskildt lån, som på angifvet sätt skulle förräntas och amorteras, dock med rätt för bolaget

att när som helst, om det så önskade, öka amorteringen å lånet, dels, bland annat, som villkor stadgats, att staten som säkerhet för denna fordrans utbekommande skulle erhålla särskild inteckning i bolagets järnväg.

Vidare anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna ifrågasättas, huruvida ej föreskriften, att en tredjedel af statslånet skall innestå, tills inteckning blifvit beviljad för den föregående delen af statslånet, skulle kunna ändras så, att endast en femtedel behöfde på sådant sätt innestå. Det har nämligen, säger styrelsen, ofta visat sig svårt och medförande extra kapitalanskaffningskostnad att mot slutet af järnvägsbyggnaden, då aktiekapitalet i regel är förbrukadt, skaffa återstående erforderliga medel för arbetets slutförande, enär ej hela anläggningskapitalet är för företaget tillgängligt.

Beträffande den utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda förordade amorteringsplanen anse fullmäktige i riksgäldskontoret densamma vara mera invecklad än önskligt är; och framhålla fullmäktige särskildt det mindre tilltalande uti, att enligt denna plan *lånekapitalet* komme att under en lång följd af år oafbrutet ökas genom tillägg af oguldna räntor. Detta komme nämligen att ske äfven sedan annuitetslikviderna börjat, enär dessa under de första tio åren skulle utgå med endast 3 $\frac{1}{2}$ %, under det att räntan af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits till 4 %. Enligt fullmäktiges mening äro de nu gällande grunderna för förräntning och amortering af järnvägslån gifvet att föredraga framför den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade planen. Då man emellertid, såsom nämnda styrelse framhållit, knappast torde kunna påräkna, att en järnväg under de första trafikåren skall kunna lämna ränta å kapitalet, anse fullmäktige böra tagas under öfvervägande, huruvida icke med afseende å de järnvägsanläggningar, som nu äro i fråga, tiden för anståndsrentans beräkning borde förlängas med förslagsvis ett år och likaledes tidpunkten för verkställande af den första kapitalafbetalningen framskjutas ett år eller sålunda till fyra år efter den dag, då järnvägen enligt Eders Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik.

Någon annan ändring i de vanliga lånevillkoren anse sig fullmäktige icke hafva skäl tillstyrka. Hvad särskildt angår räntefoten å lånen, torde den enligt fullmäktiges mening knappast kunna sänkas under den nu bestämda af 4 $\frac{1}{2}$ %, så vidt statens ränteutgift för låne-medlens anskaffande skall blifva betäckt. Man får nämligen, anmärka fullmäktige, icke förbise, att den järnvägsbolagen medgifna förmånen

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

med beräkning af anståndsränta, hvilken inbetalas först sedan hela kapitalet blifvit amorterad, föranleder en högst betydlig nedsättning i den effektiva räntan å lånet. För ett järnvägslån med vanliga betalningsvillkor — sålunda med 4 $\frac{1}{2}$ % föreskrifven ränta — har den effektiva räntan beräknats utgöra endast 4,141 %. Om, såsom fullmäktige ifrågasatt, anståndsränta skulle beräknas för ett år mer än vanligt, komme därigenom den effektiva räntan att ytterligare ej oväsentligt nedbringas, så att den nått och jämnt torde motsvara den ränteutgift, staten får vidkännas för sin upplåning. Vidkommande den s. k. öfverräntan (ränta å förfallna, icke inbetalda annuitetsbelopp), anse fullmäktige betänkligheter möta mot nedsättning af denna ränta under 5 %, så länge andra af staten understödda järnvägsföretag få vidkännas öfverränta efter denna procent. Icke heller synes det fullmäktige vara lämpligt, att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, mer än två tredjedelar af statslånet skulle få lyftas, innan in-teckning för detsamma blifvit beviljad, utan anse fullmäktige, att äfven i denna punkt de vanliga villkoren böra tillämpas.

Departements-
chefen.

Med hänsyn till hvad fullmäktige i riksgäldskontoret anført, anser jag mig icke kunna för nu förevarande statslån förorda andra lindringar i de vanliga lånevillkoren än de af fullmäktige ifrågasatta. Med betalningen af den ränta — anståndsränta — som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst fyra (enligt de vanliga villkoren tre) år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöfver två (enligt de vanliga villkoren ett) år från den dag, då järnvägen senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skulle sålunda få anstå och denna ränta genom fortsatt annuitetslikvid erläggas först sedan all annan ränta och hela lånekapitalet inbetalts. Kapitalafbetalning skulle vidtaga först fyra (enligt de vanliga villkoren tre) år efter den dag, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik.

En annan jämkning af uteslutande formell natur synes mig därjämte böra vidtagas i de eljest vanliga lånevillkoren. Enligt dessa skall i bolagsordningen intagas stadgande om skyldighet för det bolag, som erhållit statsunderstöd, att till säkerhet för statens fordran in-teckna bolagets järnväg med förmånsrätt framför hvarje annan fordran hos bolaget.

Ett järnvägsaktiebolag — Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag — som beviljats lån för utförande af en järnvägsanläggning, har emellertid hos Eders Kungl. Maj:t anhållit, att nyssberörda, såsom villkor för statslånets tillgodonjutande meddelade föreskrift om intagande i bolags-

ordningen af stadgande om inteckning med viss förmånsrätt måtte få utgå. Såsom skäl härför har bolaget anført, att fullgörande af detta villkor skulle medföra stor tidsutdräkt, då för ändring af bolagsordningen erfordras, att beslut därom godkännes af såväl en ordinarie som en extra bolagsstämma.

På grund af nådig remiss har justitiekanslern afgifvit utlåtande och därvid erinrat, att enligt gällande bestämmelser i det kontrakt om järnvägsanläggningens utförande, som skall afslutas mellan kronan och bolaget, skall intagas bolagets alla förbindelser och rättigheter enligt meddelade beslut, samt att följaktligen där äfven skola intagas de bolaget åliggande förbindelser i fråga om inteckning i järnvägen med viss förmånsrätt för statens fordringar. Justitiekanslern anser därför till tryggande af Eders Kungl. Maj:ts och kronans rätt icke vara nödigt, att stadgande därom intages jämväl i den för bolaget gällande ordning.

Då enahanda bestämmelser som de af justitiekanslern omnämnda alltid torde intagas i det kontrakt, som upprättas rörande järnvägsanläggningens utförande, synes intagande i bolagsordningen af en särskild bestämmelse sådan som den här afsedda icke vara af behovet påkallad, en bestämmelse, som dessutom under vissa förhållanden kan medföra tidsutdräkt och onödiga formaliteter.

Skulle denna uppfattning delas af Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen, lär det ej hinder ej möta att bifalla Södra Dalarnes järnvägsaktiebolags förut omnämnda framställning eller att i blifvande resolutioner angående beviljande af statsunderstöd ur den vanliga järnvägslånefonden utesluta nu ifrågakommande villkor.

Då Riksdagen lämnat ett allmänt medgifvande om rätt för Eders Kungl. Maj:t att upplåta kronojord m. m., då det erfordras för enskild järnvägsanläggning, lär det särskildt bemyndigande i sådant afseende icke erfordras i detta sammanhang.

I fråga om det ytterligare statsbidrag, som borde ifrågakomma för Statsanslag. att underlätta åstadkommande af bibanor i de trakter, hvarom nu är fråga, hafva, såsom nämnt, såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen tillstyrkt, att detta måtte ske i form af statsanslag till ett belopp af högst en fjärdedel af den beräknade anläggningskostnaden.

Beträffande frågan, huruvida detta statsanslag bör lämnas med eller utan återbetalningsskyldighet, anför järnvägsstyrelsen, hurusom Järnvägsstyrelsen.

däryvid är att beakta, att, därest det förra skulle äga rum och alltså beviljande af större lån än halfva kostnaden ifrågakomma, järnvägen otvifvelaktigt efter dess öppnande för trafik komme att i högre grad, än som redan nu plägar vara fallet, kämpa med stora svårigheter för förräntande af skulden.

Att å andra sidan lämna ett rent statsanslag utan vidare villkor, om ock endast till viss mindre andel af anläggningskostnaden, anser järnvägsstyrelsen vara att i högre grad än behöfligt tillgodose de enskildas intressen på bekostnad af statens. Den möjligheten är ju, anmärker styrelsen, icke utesluten, att i en framtid järnvägsföretaget kan blifva bärande eller rent af blifva ett mycket godt affärsföretag, i hvilket fall det ju icke kan anses skäligt, att statsverket afsagt sig alla anspråk på andel i vinsten såsom ersättning för de direkta uppoffringar, staten fått vidkännas, för att företaget skulle kunna komma till stånd. Järnvägsstyrelsen anser därför böra stipuleras, att, därest något år å uppkommande nettobehållning skulle ifrågakomma utdelning till aktieägarna, denna skall fördelas mellan staten och aktieägarna efter storleken af statsanslaget ifråga i förhållande till aktiekapitalet.

Styrelsen påpekar i detta sammanhang, att för en rätt tillämpning af detta villkor torde erfordras i bolagsordningen förbehåll om Eders Kungl. Maj:ts medgifvande till ökad aktieteckning samt att, därest nu föreslaget kraftigare understöd skulle en järnväg beviljas, den från statens sida utsedda revisorn helst bör vara fackman inom järnvägs-trafiken.

För att staten må erhålla full garanti, för att företagets tillkomst är uppburet af allmänt intresse i den ort, hvarest företaget skall komma till stånd, anser järnvägsstyrelsen viss medverkan från landsting eller kommuner böra påfordras. I sådant afseende finner styrelsen skäligen böra föreslås, att bidrag till järnvägens utförande skall utgå med minst en tolfedel af anläggningskostnaden. Vid beräkning af storleken af detta bidrag borde dock bortses från kostnaden för anskaffande af mark, hvarom särskildt villkor föreslagits.

Slutligen har järnvägsstyrelsen ansett sig böra föreslå följande allmänna villkor för ifrågavarande statsbidrags utgående:

1:o) Behofvet af banbyggnaden, särskildt dess vikt i national-ekonomiskt hänseende, skall genom tillfredsställande utredning vara ådagalagdt.

2:o) Förslaget till banbyggnaden, som bör afse så billig anläggning, som är förenligt med den uppgift, banbyggnaden har att fylla,

skall vara uppgjordt enligt tekniska bestämmelser, som af Eders Kungl. Maj:t godkännas.

3:o) Kostnadsförslaget och de undersökningar, hvarpå detta grundar sig, skola vara så omsorgsfullt gjorda och så specificerade, att fullständig ledning däraf kan erhållas för bedömande af den beräknade kostnadssummans tillräcklighet.

4:o) Byggnaden utföres under statens kontroll.

5:o) Landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig att kostnadsfritt upplåta mark och lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter enligt de närmare bestämmelser härom, som under senare tid stadgats i fråga om statens järnvägsbyggnader.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för sin del visserligen funnit det kunna ifrågasättas, att statsverket skulle förbehålla sig viss afkastning i likhet med aktieägarna å det lämnade statsanslaget, då företaget ernått sådan ställning, att utdelning å de enskildas kapital kan inträda. Styrelsen anser emellertid, att fördelen häraf blefve tvifvelaktig och vinsten i verkligheten mycket ringa samt ej svarande mot de för dess erhållande sannolikt erforderliga nya uppoffringarna. En sådan anordning synes dessutom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga karaktären af ett slags maskerad aktieteckning och i öfrigt blifva en åtgärd, som skulle verka i rakt motsatt riktning till nu ifrågasatta kraftigare understödet för åstadkommande af järnvägar i mindre väl lottade bygder. Det torde ock, säger styrelsen, få anses följdriktigt, att staten i sådant fall jämväl finge bära visst ansvar för järnvägens förvaltning. För statsverket erhålles enligt styrelsens mening i alla händelser afkastning å det lämnade anslaget indirekt genom järnvägsnätets utsträckning samt den odling och det uppsving, som därmed skapas i de ifrågavarande landsdelarna. Styrelsen anser sig därför icke böra förorda, att för staten förbehåll göres om andel i afkastningen å det penningbelopp, som lämnats såsom anslag utan återbetalningsskyldighet.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Därest emellertid statsanslag utan återbetalningsskyldighet beviljas, bör enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åsikt särskildt föreskrifvas, att, i händelse af banaus inlösning af staten, vid beräkning i enlighet med koncessionsbestämmelserna af inlösningsbeloppet för banan, staten skall erhålla afräkning för det beviljade anslaget.

Det af järnvägsstyrelsen framlagda förslaget därom, att en tolfedel af anläggningskostnaden bör utgå från landsting eller kommuner, anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innebära en begränsning i möjligheten att anskaffa de för företaget utöfver statsbidragen erforderliga

medlen och sålunda jämväl en minskning i utsikterna för järnvägens tillkomst, hvarför en sådan bestämmelse enligt styrelsens mening icke lärer böra fastställas, med mindre tillräckliga skäl kunna härför anföras.

Ehuruväl intresset för tillkomsten och fortvaron af en järnvägsanläggning från ortens sida måste anses önskvärdt, lärer detta intresse, framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, likväl vara underlägset de större nationalekonomiska och statsintressen, som kunna vara förbundna med en järnväg, som, utan att vara synnerligen behöflig för orten, likväl kommer att medföra långt vidsträcktare gagn för det allmänna och staten, exempelvis såsom genomfartsbana. Om därför det begränsade ortsintresset för en sådan bana också icke är tillräckligt att framkalla penningbidrag, något som i vissa fall kan vara obehöfligt, då medlen på annat sätt äro tillgängliga, anser styrelsen en dylik omständighet ej böra få utgöra hinder för statsmakterna att låta anläggningen komma till stånd. Då i öfrigt ortsintresset redan före koncessionens meddelande utredts genom Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes försorg, finner styrelsen det ifrågasatta villkoret om landstings- och kommunalbidrag såsom obehöfligt och onödigt betungande samt gagnlost icke böra fastställas såsom villkor för tillkomsten af här ifrågasatta järnvägar.

Beträffande det af järnvägsstyrelsen föreslagna villkoret att be-
nötvet af banbyggnaden, särskildt dess vikt i nationalekonomiskt hän-
seende, skall genom tillfredsställande utredning vara ådagalagdt, anför
väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att detta villkor är uppfyllt redan
vid den pröfning, som Eders Kungl. Maj:t låtit ärendet undergå, innan
koncession beviljats för järnvägen, hvadan ej bör påfordras ett uppre-
pande af sådan utredning. I öfrigt lärer, anmärker väg- och vatten-
byggnadsstyrelsen, Eders Kungl. Maj:t i hvarje fall särskildt pröfva,
hvilken omfattning den önskade utredningen bör hafva, så mycket mera
som erfarenheten visat, att utförda vidlyftiga, tidsödande och kostsamma
så kallade trafikutredningar i fråga om enskilda järnvägar icke kunnat
tillmätas synnerlig betydelse och icke motsvarat verkligheten, då de
i alla händelser i vissa fall helt omkastats allenast genom tillkomsten
af någon ny vid beräkningarnas uppgörande ej påräknad kommunika-
tionsled eller genom ändringar i gällande samtrafiksregler.

Hvad angår de af järnvägsstyrelsen ifrågasatta, här förut under
2:o) 3:o) och 4:o) upptagna villkor rörande de tekniska bestämmelserna
för banbyggnaden, sättet för kostnadsförslagets uppgörande och under-
sökningarnas verkställande samt kontroll å byggnaden från statens sida,
anmärker väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att dessa villkor ingå i de

vanliga allmänna koncessions- och statslånevillkoren, som i första hand skulle här tillämpas, hvarför de ej böra upprepas såsom särskilda villkor.

Beträffande det af järnvägsstyrelsen under 5:o) upptagna villkoret om fri mark med mera erinrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att därmed skulle följa en ny, icke ringa svårighet af ekonomisk art för åvägabringandet af det redan förut svagt uppburna företaget, och att således villkoret är ägnadt försvåra tillkomsten af det slags järnvägar, för hvars åstadkommande här skulle föreslås lämpliga utvägar. Af denna anledning anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen villkoret icke nu böra vinna fastställelse.

Mot hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anmärkt har järnvägsstyrelsen anfört, att det synes vara af synnerlig vikt, att samtliga de under 1:o)—3:o) upptagna allmänna förutsättningar för statsanslagets utgående äro kända af de enskilda, som ämna utföra en järnvägsanläggning, hvarom här är fråga, så att undersökningarna rörande behovet af banbyggnaden och arbetet med uppgörandet af förslagen för dess utförande redan från början inriktas på uppfyllande af dessa allmänna förutsättningar, hvarförutan statsanslag ej skulle ifrågakomma. Intressenterna skulle, menar järnvägsstyrelsen, i annat fall kanske rätt ofta blifva ställda inför den eventualiteten, att, när till pröfning föreligger fråga, huruvida anslag bör till företaget utgå, utredningen och förslagen anses ofullständiga eller dessa senare till och med uppgjorda efter helt andra grunder än som skäligen böra ifrågakomma för ett järnvägsföretag, som skall på detta sätt af staten befrämjas. Hvad särskildt angår det under 1:o) upptagna villkoret, att tillfredsställande utredning skall föreligga rörande behovet af banbyggnaden, framför allt ur nationalekonomisk synpunkt, torde, säger järnvägsstyrelsen, då här gäller fråga om statsanslag, ligga vikt däruppå, att det påfordras fullständigare utredning i förevarande hänseende än då fråga är om ett uteslutande af enskilda bekostadt järnvägsföretag; och i all synnerhet är att beakta, att banans vikt i nationalekonomiskt hänseende bör tillfredsställande utredas. Villkoret om att byggnaden skall utföras under statens kontroll anser järnvägsstyrelsen böra föreskrifvas såsom ej ingående i de allmänna villkoren, Riksdagen senast föreskrifvit i sin skrivelse den 24 maj 1910 rörande anslag till låneunderstöd åt enskilda järnvägar. Riksdagen har, påpekar styrelsen, väl i sin berörda skrivelse uttalat, att Riksdagen vore öfvertygad därom, att Eders Kungl. Maj:t beträffande statslånen ifråga vidtoge åtgärder för att ifråga om

Järnvägs-
styrelsen.

de enskilda järnvägar, som kunde komma i åtnjutande af lån, åstadkomma, i den mån en blifvande utredning kunde därtill föranleda, en betryggande teknisk-ekonomisk kontroll såväl beträffande själva anläggningens planerande och genomförande som ock hvad anginge därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder; och hafva i anledning häraf i några därefter förekommande fall vid beviljandet af låneunderstöd skärpta kontrollbestämmelser rörande banbyggnadens utförande föreskrifvits. Det torde dock enligt järnvägsstyrelsens mening ej vara ur vägen att, då här gäller ytterligare statsbidrag, såsom *allmänt* villkor föreskrifva dylik kontroll. Slutligen anmärker järnvägsstyrelsen beträffande samtliga villkoren under 1:o)—4:o), att den möjligheten ej är utesluten, att de enskilda se sig i stånd på annat sätt än genom statslån eller sålunda på enskild väg uppbringa däremot svarande lån, men det oaktadt anse sig berättigade att komma i åtnjutande af det statsanslag, hvarom i detta ärende nu är fråga, för hvilket fall det otveidigt synes erfordras uppfyllande af de nu föreslagna villkoren.

Fullmäktige i
riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret dela järnvägsstyrelsens mening, att med afseende å det ifrågasatta statsanslaget bör göras förbehåll därom, att vid ifrågakommande utdelning af uppkommen nettobehållning å järnvägen utdelningsbeloppet skall fördelas mellan staten och aktieägarna efter storleken af statsanslaget i förhållande till aktiekapitalet. Likaledes anse fullmäktige, att goda skäl blifvit anförda för att såsom villkor för erhållande och tillgodonjutande af ifrågavarande statsbidrag uppställas de fordringar, som järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagit.

Slutligen hafva fullmäktige i detta sammanhang framhållit önskvärdheten af att vid beviljandet af statsbidrag till sådan järnvägsanläggning, som nu är i fråga, en så vidt möjligt tillförlitlig utredning föreligger om utsikterna för järnvägsföretaget att kunna förränta och amortera den del af bidraget, som lämnas i form af lån. Den erfarenhet, som vunnits med afseende å de från riksgäldskontoret utlämnade järnvägslånen, visar, anför fullmäktige, nogsamt behöfligheten af att framdeles mer än hittills omsorg ägnas åt utredningar i berörda hänseende liksom ock åt beräkningarna öfver anläggningskostnaden. Det har nämligen, enligt hvad fullmäktige meddela, visat sig, att många af de med statslån understödda enskilda järnvägsanläggningarna lämnat så ringa nettobehållning, att den icke på långt när varit tillräcklig för gäldande af föreskrifven ränta och amortering å lånen från riksgäldskontoret. Restantierna å järnvägslånen hafva sålunda år för år ökats

och uppgingo vid början af år 1911 till en summa af mer än 4,300,000 kronor, häruti icke inberäknade obetalda öfverräntor, som vid samma tidpunkt belöpte sig till omkring 260,000 kronor.

Såsom jag redan förut anfördt, torde för att möjliggöra åstadkommande af bibanor i de trakter, om hvilka här är fråga, vara nödvändigt, att staten äfven på annat sätt än genom statslån understödjer företagen. Hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagit, eller att detta understöd skulle utgå i form af statsanslag utan återbetalningsskyldighet till ett belopp af högst en fjärdedel af den beräknade anläggningskostnaden, synes mig vara lämpligt. Emellertid torde, därest den verkliga kostnaden skulle befinnas understiga den beräknade, en proportionell minskning af statsanslaget böra ske. Jag delar till fullo den af järnvägsstyrelsen uttalade uppfattningen att, därest något år skulle ifrågakomma utdelning till aktieägarna i ett sålunda statsunderstödt järnvägsföretag, denna utdelning bör fördelas mellan staten och aktieägarna efter storleken af statsanslaget i förhållande till aktiekapitalet. Under förutsättning att ett dylikt villkor stadgas, torde, för att statens rätt i förevarande hänseende genom ökning af aktiekapitalet icke må eftersättas, böra föreskrifvas, att ökning af aktiekapitalet ej må ske utan Eders Kungl. Maj:ts medgifvande.

Departements-
chefen.

I enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan synes böra stadgas, att, i händelse staten inlöser järnvägsanläggningen, det beviljade statsanslaget skall afräknas å inlösningsbeloppet.

Järnvägsstyrelsen har vidare för ifrågavarande statsbidrags utgående föreslagit vissa allmänna villkor beträffande utredningen angående behovet af banbyggnaden, de tekniska bestämmelserna för densamma, sättet för kostnadsförslagets uppgörande och undersökningarnas verkställande samt kontroll å byggnaden från statens sida. Nu är det ju visserligen, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekat, sant, att dessa af järnvägsstyrelsen såsom villkor föreslagna bestämmelser säkerligen vinna beaktande vid pröfning af koncessionsansökningen och ansökan om statslån. Men å andra sidan torde det icke vara ur vägen, att, när det nu gäller ett direkt statsanslag, Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen gemensamt fastslå dessa bestämmelser, som ju utan tvifvel äro af grundläggande betydelse för sakens bedömande. Härigenom vinnas också den beaktansvärda fördelen, att dessa allmänna förutsättningar för statsanslagets utgående blifva mera allmänt kända af dem, som ha för afsikt att utföra en järnvägsanläggning af här afsedt slag.

Än vidare har järnvägsstyrelsen, i syfte att vinna full garanti för att ett tillämnadt järnvägsföretag uppbäres af ett allmänt ortsintresse,

hemställt, att såsom villkor för statsanslag måtte stadgas, att landsting eller kommuner bidraga till järnvägens utförande med minst en tolfte-del af anläggningskostnaden samt att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig att kostnadsfritt upplåta mark för järnvägsanläggningen samt lämna ersättning för af densamma föranledda husflyttningar och olägenheter. Det lär icke vara tvifvel underkastadt, att landsting och i hvarje fall kommuner skola finnas villiga att lämna ekonomisk medverkan för att bringa de ifrågasatta bibanorna till stånd, likasom att de, som taga initiativet till ett sådant järnvägsföretag, skola låta sig angeläget vara att söka anskaffa den för järnvägsanläggningen erforderliga marken utan ersättning. Att i sådant hänseende föreskrifva några villkor synes mig emellertid för statens vidkommande icke vara nödigt, särskildt med hänsyn till den pröfning angående järnvägsanläggningens behöflighet, framför allt ur nationalekonomisk synpunkt, som skall föregå anslaget beviljande. Skulle i ett särskildt fall tillräckliga medel kunna anskaffas utan medverkan af landsting och enskilda, synes detta icke i och för sig böra utgöra hinder för statsanslagets utgående.

Jag tillåter mig slutligen anmärka, att det under mom. 2:o i Riksdagens senaste skrifvelse af den 24 maj 1910 rörande anslag till låneunderstöd åt enskilda järnvägar stadgade villkor synes utan ändring i ordalagen kunna antagas, då äfven nu ifrågavarande statsbidrag intill en fjärdedel af anläggningskostnaden, såsom det föreslagits, torde falla under begreppet »utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande».

*Fondens
storlek.*

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 13 januari 1911 i fråga om utgifter för kapitalökning anmärkte jag, att förslaget om åtgärder från statens sida för att underlätta åstadkommande af bibanor inom västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland torde komma att innefatta anordnande af en särskild lånefond för ifrågavarande ändamål; och föreslog, i enlighet med min hemställau, Eders Kungl. Maj:ts Riksdagen att, i afvaktan på den nådiga proposition, som kunde komma att aflåtas angående inrättande af en lånefond för åstadkommande af bibanor inom vissa delar af riket, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1912 af 1,000,000 kronor.

Detta synes mig fortfarande lämpligt, och torde till en början böra bestämmas, att för ändamålet skall afsättas 5,000,000 kronor att utgå med 1,000,000 kronor om året under femårsperioden 1912—1916.

Jag får alltså i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t *Departements-
chefens
hemställan.* måtte föreslå Riksdagen

dels besluta, att för att underlätta åstadkommandet af bibanor inom västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland skall bildas en fond af 5,000,000 kronor att afsättas under fem år från och med år 1912 med 1,000,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, må för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, med rätt för Kungl. Maj:t att från denna fond till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, om hvilka här är fråga, anvisa bidrag i form af statslån och statsanslag utan återbetalningsskyldighet;

dels ock för afsättning till berörda fond bevilja ett anslag för år 1912 af 1,000,000 kronor.

I afseende å statslånen hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att föreskrifva följande villkor och bestämmelser:

1:o) Kostnadsförslag och arbetsplan skola fastställas af Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka järnväg skall beröra; och är det sökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslaget och arbetsplanens granskning föranledas.

2:o) Det lånesökande bolaget skall, för att kunna erhålla statslån, vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af inbetaldt eller tecknad aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott till järnvägsanläggningens utförande.

3:o) Statslånet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande däraf, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar. En tiondedel af den beviljade låneförsträckningen skall innestå, till dess besiktning af järnvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2

mom. 2 af kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik.

4:o) Med afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för statslånets återgäldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst fyra år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöfver två år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgifvas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att så snart å lyftadt lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalafbetalning skall genom erläggande af fullständig annuitet vidtaga fyra år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skoland i sammanhang härmed likvid ske af all därförinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetaladt.

5:o) Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom skall utgöra säkerhet för den af staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den järnväg, för hvars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; och bör en tredjedel af det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjämte ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets järnväg behörigen meddelad.

6:o) Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för hvarje järnvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper. Arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget.

7:o) Hvarje järnvägsbolag, som erhållit statslån, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kungl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de villkor och kontroller, som af Kungl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga.

Beträffande statsanslaget hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen stadga, att för sådant anslags åtnjutande skola, utöfver hvad här ofvan under 1:o), 2:o), 6:o) och 7:o) föreskrifves, gälla följande villkor och bestämmelser:

1:o) Behovvet af banbyggnaden, särskildt dess vikt i nationalekonomiskt hänseende, skall genom tillfredsställande utredning vara ådaga-lagdt.

2:o) Förslaget till banbyggnaden, som bör afse så billig anläggning, som är förenlig med den uppgift, banbyggnaden har att fylla, skall vara uppgjordt enligt tekniska bestämmelser, som af Kungl. Maj:t godkännas.

3:o) Kostnadsförslaget och de undersökningar, hvarpå detta grundar sig, skola vara så omsorgsfullt gjorda och så specificerade, att fullständig ledning däraf kan erhållas för bedömande af den beräknade kostnadssummas tillräcklighet.

4:o) Byggnaden skall utföras under statens kontroll.

5:o) Statsanslaget må bestämmas till högst en fjärdedel af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer.

6:o) Vid beviljande af statsanslag skall, där Kungl. Maj:t icke finner undantag böra äga rum, iakttagas, att, om verkliga kostnaden för arbetets utförande skulle befinnas understiga den i det fastställda kostnadsförslaget beräknade kostnaden, det beviljade statsanslaget minskas med så stor del af den ifrågavarande besparingen, som det beviljade statsanslaget utgjort af den beräknade kostnadssumman.

7:o) Därest något år å uppkommande nettobehållning ifrågakommer utdelning till aktieägarna, skall denna fördelas mellan staten och aktieägarna efter storleken af statsanslaget i förhållande till aktiekapitalet.

8:o) Ökning af bolagets aktiekapital må ej ske utan Kungl. Maj:ts medgifvande.

9:o) I händelse staten inlöser järnvägsanläggningen, skall vid beräkning i enlighet med koncessionsbestämmelserna af inlösningsbeloppet staten erhålla afräkning för det beviljade anslaget.

Hvad departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflämnas till Riksdagen.

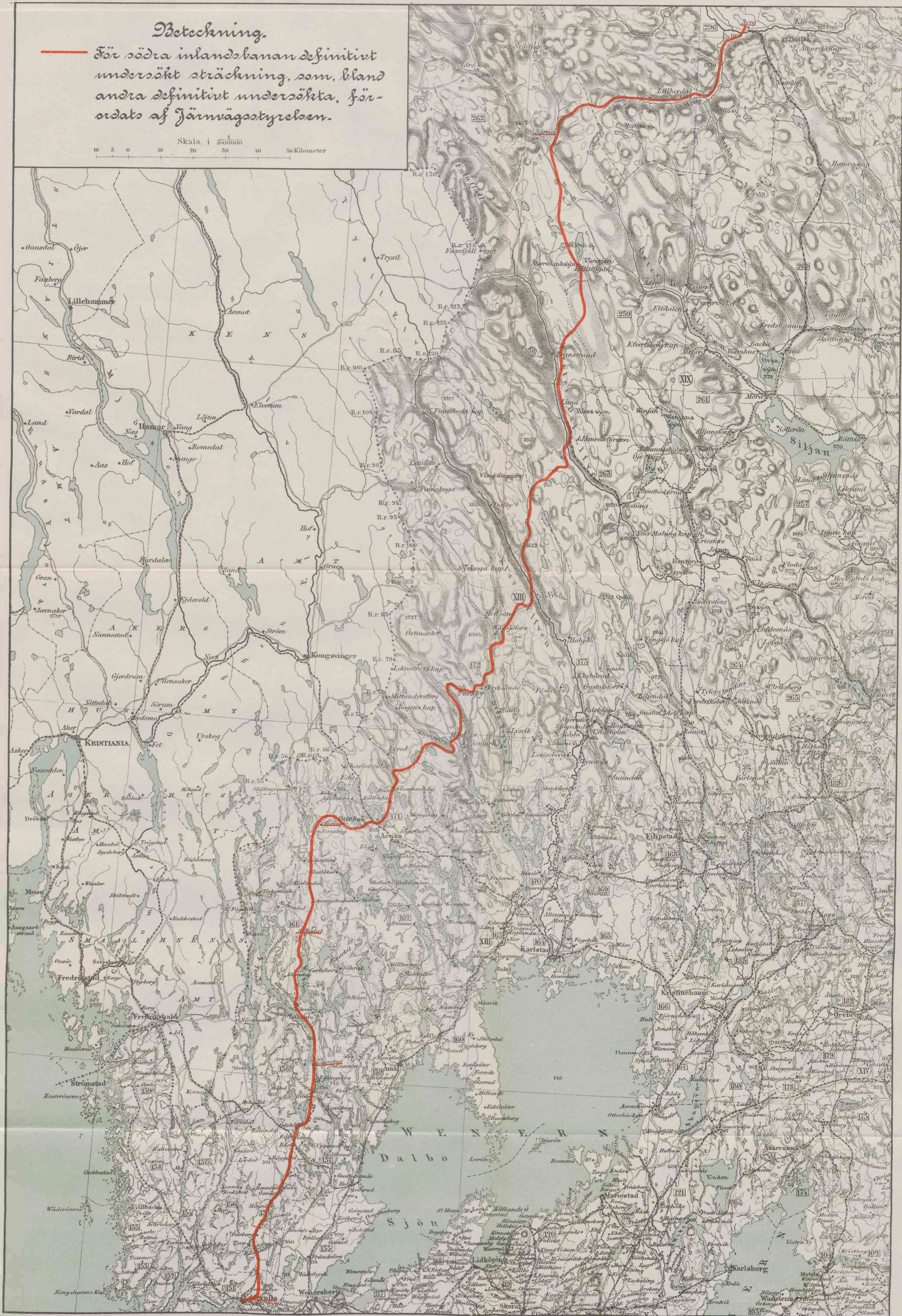
Ur protokollet:

Sölve Berger.

Beteckning.

För södra inlandsbanan definitivt undersökt sträckning, som, bland andra definitivt undersökta, förordats af Järnvägsstyrelsen.

Skala i 1:100000
10 5 0 10 20 30 40 50 Kilometer



Beteckningar.

— Ifrågasatta bibanor till befintliga eller under byggnad varande banor.

A 1. Smedberg - Ed - Billingsfors.

A 2. Strömstad - Ed

B. Billingsfors - Silbodalen - Koppom - Ottebol

C. Ottebol - Åmål.

D. Forsby - Svitsand.

E. Forsby - Östmark.

F. Ödebäck - Vingängsjön.

G. Limesforsen - Särna.

H. Älfdalen - Vansjön.

I. Källherddal - Sveg.

— Under anläggning varande järnvägar Lysekil - Smedberg och Kil - Forsby.

Skala 1:100,000
10 5 0 10 20 30 40 50 Kilometer

