

N:o 62.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 12 Maj 1869.

— — — — Andra Kammaren den 12 — —

Riksdagens underdåniga Skrifvelse, i anledning af väckt fråga om uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande.

(Stats-Utskottets Betänkande N:o 66.)

S. A. K.

Med anledning af inom Riksdagen väckt fråga om uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande har Riksdagen, bland annat, tagit under öfvervägande gjorda framställningar om godkännandet af vissa jernvägslinier, hvilka för landets utveckling i industrielt hänseende kunna anses vara af behovet mest påkallade, och hvilkas utförande till följd deraf borde af Staten på tjenligt sätt uppmuntras; och har Riksdagen med afseende å behovet deraf att möjliggöra införandet af ett system för privatbanors anläggning funnit uppgörandet af en sådan plan vara desto mera angeläget, som, efter det Statens förnämsta behof af jernvägar blifvit fylldt, de hädanefter erforderliga jernvägsbyggnaderna skulle utgöras af en stor mängd ortsbantor, hvar för sig hufvudsakligen betjenande särskilda landsdelars lokala behof. Alla dylika jernbanor, som för närvarande äro ifrågasatta eller framdeles kunna blifva föreslagna, äro naturligtvis icke af lika vikt. Det blir således i afseende på privatbanorna nödvändigt att klassificera dem under flera afdelningar. För den närmaste framtiden kan understöd icke afses för andra än de viktigaste. Enligt Riksdagens åsigt böra i första rummet upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanornas anläggande icke i någon väsentlig mån kunnat afses. De bergslager, som företrädesvis äro i behof af lättade kommunikationer, äro otvifvelaktigt Westmanlands, Nerikes och Dalarnes. Detta länge insedda behof har framkallat en mängd förslag till jernvägsanlägg-

ningar i dessa orter. Då likväl Riksdagen icke funnit sig böra närmare ingå i bestämmandet af banornas läge, utan endast för frågans skyndsammare afgörande uttrycka hvad Riksdagen anser för dessa bergslager behöfligt och således angifva ungefärliga beloppet af det understöd, som för berörda orters jernvägsanläggningar må kunna beviljas, får Riksdagen här angifva dem, hvilka Riksdagen anser vigtigast, nemligen:

Bana från *Frövi* till *Falun* med grenbana till *Insjön*;

Uttersbergsbanans förlängning till trakten af *Ludvika*; samt

Bana från *Ludvika*-trakten till *Norbergs* bergslag.

Näst bergslagsbanorna torde böra ifrågakomma:

1:o. *Köping-Hultbanans* utsträckning från *Köping* till *Norra stambanan*;

2:o. Jernväg från *Wexjö* till *Calmar* och *Carlskrona*;

3:o. Jernväg från *Nässjö* till *Westervik* eller *Oscarhamn*;

4:o. Jernväg från *Norska gränsen* i riktning mot *Fredrikshall* till någon punkt på *Uddevalla-Wennersborgs* jernväg, så belägen att banan kan sträckas till *Göteborg* och längs vestra kusten till *Helsingborg*; samt

5:o. Jernväg från *Södra stambanan* till lämplig hamn på *vestra kusten*.

Det vore visserligen önskligt om de ifrågavarande banorna kunde utan Statens biträde komma till stånd. Detta torde dock, åtminstone under närvarande förhållanden, icke kunna påräknas; och då det icke lärer förnekas, att Staten genom banornas anläggning tillskyndas betydande fördelar, torde det icke kunna anses såsom ett för Staten främmande åliggande att på lämpligt sätt befrämja deras anläggning. Detta kan ske hufvudsakligen på tre sätt, nemligen genom *låneunderstöd*, genom *räntegaranti* eller genom direkt *anslag*. Af dessa har det första blifvit under den förflutna tiden begagnadt för understödandet af privata bolagsbanor; men det torde numera knappast vara användbart, synnerligast då fråga är om jernvägsanläggningar i större skala. En af de förnämsta orsakerna dertill ligger i den omständigheten, att, då, såsom billigt är, Staten fordrar ränta på sina utlånta medel, dessa räntebetalningar under första tiden efter jernvägens anläggande blifva svåra att verkställa och ej kunna, såsom räntan på delegarnes egna tillskott, innestå till dess jernvägstrafiken med tiden kan dem ersätta. Då, såsom hittills vanligen egt rum, bolagsmännen sjelfve endast tillsläppt en tredjedel af anläggningskostnaden och Staten såsom lån lemnat de öfriga två tredjedelarne, har det belopp Staten fått för detta ändamål anskaffa, uppgått till alltför stor summa, samt såmedelst i betydlig mån ökat statsskulden.

Det andra sättet, eller att genom *räntegaranti* understödja jernvägsanläggningar, är, om garantien motsvarar full ränta å byggnadskapitalet, ett säkert medel att få banorna anlagda; men detta sätt har olägenheten af Statens inblandning uti och kontrollering af enskildas affärer, dervid det vanligen blir Staten som förlorar. Staten torde nemligen sällan kunna påräkna att erhålla den nedsättning i sin utgift, som borde densamma tillfalla, i den mån jernvägstrafiken ökas. Åtmin-

stone blir detta händelsen vid sådana jernvägar, som icke äro lönande, enär det är ganska lätt att, genom den ringa behållningens användande direkt för jernvägen, undandraga Staten den del af inkomsterna, som bör förminska räntegarantien. Full räntegaranti verkar äfven till framkallande af omogna och mindre nödvändiga företag. Gifves åter räntegarantien till ett belopp, som understiger den vanliga räntan, så befordrar den naturligtvis endast i mindre mån banornas anläggning af enskilde.

Genom räntegaranti, som ej motsvarar den allmänna räntan, kunna dock jernvägsbolagen icke befrias från den stora och ofta oöfvvinnerliga svårigheten att anskaffa hela byggnadskapitalet. Erfarenheten har visat, huru svårt det är för bolag att få de sista delarne af detta kapital tecknad. Bolagen hafva, till följd deraf, för att kunna utföra de afsedda arbetena, ofta nödgats genom lån, utfärdande af preferensaktier och andra dylika åtgärder anskaffa de erforderliga medlen, hvilket stort affärens jemna gång och dess ordnande till alla delegarnes lika fördel.

Af alla dessa skäl anser Riksdagen det lämpligaste sättet att uppmuntra enskilda jernvägsanläggningar vara, att Staten understödjer dem med direkt anslag till viss del af den beräknade anläggningskostnaden. Att Staten dock icke kan utfästa sig att obetingadt lemna understöd för alla de jernvägsanläggningar, som kunna ifrågakomma, torde knappt behöfva erinras. Det blir derföre nödigt, icke blott att meddela föreskrift om huru stor del af kostnadssumman må i form af anslag högst kunna beviljas, utan ock att en viss årlig summa härtill anslås, samt att Riksdagen bestämmer hvilka bansträckningar, som anses vara af den vigt, att de må af ett sådant understöd komma i åtnjutande.

Riksdagen anser visserligen, att det obestriddigt vore ur mera än en synpunkt önskligt, om Staten på förhand anvisade en viss summa att årligen under någon längre tid utgå till understöd för enskilda jernvägsanläggningar, helst det svårigen kan antagas, att bolag skola, i beräkning på möjligheten att erhålla sådant understöd, uppstå, om icke fonder dertill finnas på förhand anslagna, och Riksdagen skulle derför icke tvekat att redan nu härtill anvisa erforderliga medel. Men då nödig utredning saknas, om de jernvägssträckningar, som borde ifrågakomma att af sådant understöd erhålla del, samt om det belopp, som för sådant ändamål kan behöfva anvisas, äfvensom rörande de vilkor, som för understödets tillgodonjutande må föreskrifvas, får Riksdagen nu endast i underdånighet anhålla, det Eders Kongl. Maj:t måtte pröfva, dels hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behovet påkallade under den närmaste tiden af 12 till 15 år, samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kan antagas uppgå, dels lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom ett eller flera enskilda bolag, vare sig genom direkt anslag till belopp af högst $\frac{1}{4}$:del af anläggningskostnaden eller på annat sätt; samt att Eders Kongl. Maj:t derefter behagade till nästkommande Riksdag aflåta nådig framställning i ämnet; och har

Riksdagen för bestridande af de härmed förenade kostnader till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition anvisat Tjugofemtusen Riksdaler.

Riksdagen framhårdar etc.

Stockholm den 12 Maj 1869.

N:o 63.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 12 Maj 1869.
 — — — — Andra Kammaren den 12 — —

Riksdagens underdåniga Skrifvelse, angående beviljad statsbidrag för anläggning af jernväg mellan Nässjö och Oscarshamn.

(Stats-Utskottets Betänkande N:o 66 och Memorial N:o 87.)

S. A. K.

Med tillkännagifvande att ett bolag bildats, som har för afsigt att redan under innevarande år påbörja anläggning af jernväg mellan Nässjö och Oscarshamn samt att Engelska ingenjörer och kapitalister förbundet sig tillsläppa $\frac{2}{3}$:delar af anläggningens kostnaden, hvilken beräknats i rund summa till 8 millioner R:dr, deraf $\frac{1}{3}$:del skulle anskaffas genom obligationer, $\frac{1}{3}$:del genom preferensaktier och $\frac{1}{3}$:del genom en andra seriens aktier å 100 R:dr R:mt, har inom Riksdagens framställning blifvit gjord att för byggande af ifrågavarande jernväg måtte anvisas en million Riksdaler Riksmünt, med en tredjedel under hvarterdera af åren 1869, 1870 och 1871, antingen utan återbetalningsskyldighet eller mot öfvertagande af motsvarande belopp i andra seriens aktier i jernvägsbolaget samt med de vilkor och förbehåll för bevarandet af Statens rätt och säkerhet, som Riksdagen kunde finna lämpligt stadga.

Sedan Eders Kongl. Maj:t under den 26 nästlidne Februari fastställt bolagsreglor för Nässjö—Oscarshamns jernvägsaktiebolag samt åtskilliga ledamöter i nämnda bolags direktion till Eders Kongl. Maj:t den 8 derpåföljande April i underdånighet ingifvit dels en skriftlig anhållan, att Eders Kongl. Maj:t tacktes föreslå