

N:o 88.

Ank. till Riksd. Kansli den 5 Maj 1874, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:t nådiga Proposition angående statsbidrag för åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan landskapet Dalsland och Smaalenenes amt i Norge.

(R. A).

Sedan Kongl. Maj:t under den 19 December sistlidne år i nåder fastställt bolagsordning för Dalslands jernvägsaktiebolag, hvilket har för ändamål att anlägga och med lokomotiv trafikera en bredspårig jernväg från den anslutningspunkt med norska Smaalenenesbanan å riksgränsen vid Högen, som Kongl. Maj:t bestämmer, till Berglagsbanan i närheten af Mellerud och vidare till hamn vid Venern, samt underdånig framställning blifvit gjord derom, att Kongl. Maj:t måtte tackas till Riksdagen aflåta nådig proposition att, i likhet med hvad som förunnats Vexjö-Carlskrona samt Nässjö — Oskarshamns jernvägsbolag, ett anslag utan återbetalnings-skyldighet af en million riksdaler måtte Dalslands jernvägsaktiebolag beviljas för utförande af ifrågavarande, för förbindelserna inom landet och med brödrariket viktiga jernväg, har Kongl. Maj:t uti ofvanberörda till Stats-Utskottet remitterade nådiga proposition af den 20 sistlidne Februari, intagen under N:o 37 i första samlingen af Bihaget till Riksdagens Protokoll, föreslagit Riksdagen att — under förutsättning och förbehåll, att Dalslands jernvägsaktiebolag tillvägbringar dels genom aktieteckning minst en million riksdaler och dels genom aktieteckning och frivilliga bidrag eller ock i mån af behof genom upptagande af amorteringslån mot obligationer tre millioner riksdaler, eller tillsammans $\frac{4}{5}$ af beräknade kostnaden för anläggning af jernväg från Sunnanå hamn vid Venern öfver Mellerud till riksgränsen

vid Högen, en norsk statsbana till mötes — såsom bidrag till nämnda jernvägsanläggning bevilja bolaget ett anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af en million kronor att utgå med en tredjedel, eller 333,333 $\frac{1}{3}$ kronor, under hvarje af åren 1875, 1876 och 1877, emot vilkor, *dels* att i bolagets direktion en af Kongl. Maj:t förordnad ledamot eller suppleant för denne skall ega säte och stämma; att i hvarje revision af bolagets förvaltning och räkenskaper en af Kongl. Maj:t utsedd revisor skall deltaga; och att arvoden till bemälda ledamot och revisor böra af bolaget bekostas; *dels* ock att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig de öfriga bestämmelser, Kongl. Maj:t för bolagets rättighet att tillgodonjuta anslaget kan till säkerhet för jernvägsanläggningens fullbordande och framtida underhållande finna lämpligt meddela.

Enligt hvad Kongl. norska Regerings-departementet för det inre i skrifvelse till Kongl. Civil-departementet den 15 September 1873 meddelat, har Stortinget, i anledning af Kongl. Maj:t den 12 April samma år till Stortinget afåtna nådiga proposition om utförande för statskassans räkning af jernbaneanläggning från Christiania genom Akershus och Smaalenenes amt till svenska gränsen, under den 5 derpå följde Juni fattat följande beslut:

- A. Stortinget samtycker dertill att för statskassans räkning anläggas en bredspårig jernbana från Christiania genom Akershus' och Smaalenenes amt till riksgränsen i två linier, den ena på östra sidan om Glommen, och den andra med Moss såsom beröringspunkt, dock att det förbehålles nästföljande Storting att, sedan behöriga detaljundersökningar anställt, träffa val mellan de särskilda alternativ, hvilka i fråga om linierna kunde förete sig på sträckningen mellan Christiania och Fredrikshald, och för öfrigt under vilkor:
- 1:o) att anläggningen af en jernbana på sträckningen från Fredrikshald eller Femsjön till riksgränsen, hvilken vid tillfälle i det väsendtliga skall utföras i öfverensstämmelse med jernbanedirektörens förslag, icke påbörjas förr, än sådan visshet, som af regeringen pröfvas tillräcklig, förefinnes om anläggning af en motsvarande jernbana med samma spårvidd på svenska sidan till riksgränsen;
 - 2:o) att af kommuner och privata äro tecknade bidrag mot aktier till belopp af minst 1,260,000 Speciedaler; och
 - 3:o) att statskassan för sitt tillskott mottager aktier i anläggningen;
- B. Regeringen bemyndigas att under budget-terminen från den 1 Juli 1873 till 30 Juni 1874 använda intill 100,000 Speciedaler till undersökningar och förberedande arbeten å jernbaneanläggningen;

C. Regeringen anmodas att låta detaljundersökningarne angående linierna mellan Christiania och Fredrikshald och i synnerhet östra linien företagas med syftemål, att anläggningen så vidt möjligt är må, utan väsentlig tillökning i liniernas längd eller i anläggningskostnaderna, kunna komma ett så stort distrikt som möjligt till nytta,

och har detta Stortingets beslut blifvit genom nådig resolution den 6 Augusti 1873 i nåder godkändt.

Utaf Kongl. Maj:ts till Riksdagen aflåtna ofvan berörda nådiga proposition jemte öfriga Stats-Utskottet tillhandakomna handlingar inhämtas i öfrigt,

att sedan längre tid tillbaka den tilltagande samfärdseln mellan, å ena sidan Norge och, å den andra, ej mindre Elfborgs län med Dalsland, Skaraborgs och jemväl Jönköpings län, än äfven Wermland, framkallat önskningsar om förbättrade kommunikationer mellan ifrågavarande delar af de begge rikena, hvilket föranledt anläggande af Dalslands kanal, som sammanhänger med den till riksgränsen sig sträckande sjön Stora Lee;

att flera samverkande omständigheter gifvit anledning till planen att anlägga en jernväg från södra ändan af nämnde sjö till Fredrikshald, hvartill kostnadsförslag för flera år tillbaka blifvit uppgjort, hvilken plan dock, till följd af brist på medel inom den särdeles fattiga orten, icke kunnat bringas till utförande;

att, sedan anläggandet af ofvan nämnda jernväg ifrån Christiania genom Akershus och Smaalenenes amt till Fredrikshald och riksgränsen blifvit beslutad samt Bergslagsbanans sträckning genom östra delen af Dalsland utmed Venerns strand blifvit bestämd — hvilken bansträckning dock icke tillräckligt tillgodosåge nämnde landsorts intresse — så återstode att sammanbinda dessa jernvägar genom en bana från riksgränsen till Bergslagsbanan samt vidare till lämplig hamn vid Venern;

att vid sammanträde den 9 sistlidne December med delegarne uti det för utförande af ifrågavarande jernvägsanläggning bildade Dalslands jernvägsaktiebolag, vissa personer blifvit utsedde att utgöra bolagets styrelse, och att dessa uti underdånig ansökan, som den 15 i samma månad till Kongl. Maj:t inkommit, under anmälan att aktier i bolaget då voro tecknade till belopp af 671,900 riksdaler, i underdånighet anhållit ej mindre om fastställelse å uppgjort förslag till bolagsordning, än ock om nådigt godkännande af jemväl bifogade plan till anläggning af en jernväg med 4,83 fots spårvidd från Sunnanå hamn vid Venern öfver Mellerud till norska riksgränsen vid Högen, med tillhörande kostnadsförslag;

att den för byggande af ifrågavarande 6 mil 5,690 fot långa jernväg uppgjorda planen upptager:

Banvallens bredd i krönet	20 fot.
Jordskärningarnes bredd i balansplanet	32 "
Bergsprängningarnes d:o d:o	20 "

Bergsprängningarnes sidolutning	5: 1.
Jordskärningarnes och bankens sidolutning	1: 1,5
Ballastens bredd i krönet	12 fot.
D:o höjd	2 "
D:o sidolutning	1: 1,5

Skenornas vigt per löpande fot 22,75 skålp.,

Syllarnes längd 9 fot, bredd 0,75 fot,

" tjocklek 0,5 fot;

Brantaste lutningen 1: 100, med undantag af lutningen vid Rostock som är 1: 94;

Minsta kurvradie 1,000;

att anläggningskostnaden beräknats till 4,370,285R:dr, hvartill komme för rörlig materiel, å 100,000 R:dr milen, 616,000 R:dr eller tillsammans 4,986,285 R:dr, motsvarande per mil *utan* rörlig materiel 709,462 R:dr och *med* sådan 809,462 R:dr R:mt; samt

att Elfsborgs läns landsting vid urtima möte den 24 sistlidne November beslutit att genom aktieteckning till belopp af 100,000 R:dr bidraga till ifrågasvarande jernvägsanläggning, hvilket beslut blifvit af Kongl. Maj:t i nåder godkändt.

Genom bolagsordningen är bestämdt, bland annat, att bolagets aktiekapital skall utgöra minst en million och högst fyra millioner riksdaler, fördelade i aktier, hvardera å 100 R:dr; att dessa aktier kunna indelas i två serier, betecknade med serien A och serien B; att aktier af senare serien icke må utsläppas utan bifall af bolagsstämman, och högst dubbelt så många som af serien A; att aktier af serien B. hafva det företräde, att dem, under tio år, räknade från aktiebeloppens slutliga inbetalning, tillkommer utdelning af bolagets utdelbara vinst till fem procent årligen innan utdelning å aktierna af serien A. får ega rum; att för anskaffande af de medel, hvilka utöfver aktiekapitalet och det statsunderstöd, som kan erhållas, för jernvägsbyggnaden erfordras, bolaget eger att mot obligationer upptaga amorteringslån att betalas under loppet af högst 40 år, till nominelt belopp af högst tre gånger aktiekapitalet; samt att jernvägsarbetet icke får börjas förr än minst tiotusen aktier och deraf minst femtusen aktier af serien A. blifvit tecknade samt första inbetalningen derå fullgjorts och förbindelser å återstoden aflemnats.

Uti sitt öfver den uppgjorda planen för jernvägsanläggningen afgifna underdåniga utlåtande har Styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader fästat uppmärksamhet derpå, *dels* att bansträckan mellan stranden af Venern och Mellerud, hvilken antagligen komme att trafikeras mindre än den öfriga delen, kunde till besparings vinnande utföras med inskränkning så väl i bankdimensioner, som skenvigt, *dels* att det icke uppgifvits hvarför skenor af så stor tyngd, som 22,75 skålpund, blifvit för banbyggnaden antagna, men att Styrelsen dock härvid icke funne något att erinra, i fall norska Smaalenenesbanan skulle anläggas med skenor af denna tyngd;

dels att kostnaden för rörlig materiel väl blifvit i klump uppförd med 616,000 R:dr, men att upplysning saknades om antalet lokomotiv samt passagerare-, gods- och bromsvagnar, hvilka för denna summa skulle anskaffas, till följd hvaraf Styrelsen ansett sig icke kunna tillstyrka gillande af kostnadsförslaget; *dels* att de uppgjorda ritningarne väl vore upprättade med den tydlighet och fullständighet, som vanligen erfordras i fråga om jernvägsbyggnadsplaner, hvilka skola utgöra ledning för den närmare kontroll, som bör utöfvas under ett jernvägsarbetes utförande, men att, ehuru planen antydde den punkt i riksgränsen, der jernbanan borde förenas med norska Smaalenenesbanan, uppgörelse derom syntes ännu icke hafva egt rum; och har Styrelsen på grund af hvad sålunda förekommit och i öfrigt anförda skäl hemställt, att planen icke borde gillas förr än anslagsfrågan blifvit afgjord.

Efter öfvervägande af hvad i denna fråga förekommit, har Kongl. Maj:t funnit det för samfärdseln och varuutbytet mellan de förenade konungarikena vara af stor vikt, att den föreslagna jernvägsförbindelsen kommer till stånd. Då den af norska statsmakterna redan beslutade byggnaden af jernväg från Christiania till Fredrikshald och vidare derifrån till riksgränsen vore, hvad den senare sträckningen angår, gjord beroende deraf, att en tillstötande jernbana å svensk sida varder anlagd, kunde det i unionens intresse anses önskligt, att, likasom den redan befintliga mellanriksbanan genom Vermland till norska gränsen vid Kongsvinger och den vid 1873 års riksdag beslutade jernvägsförbindelsen mellan Jemtland och Trondhjems amt, jemväl ifrågavarande jernbana genom Dalsland till norska gränsen utfördes genom svenska statens försorg och på dess bekostnad. Sådant borde dock icke ifrågakomma, enär nämnda bana icke komme att stå i förening med statens stambanor, utan utgöra en afskild bansträckning, afsedd att förena tvänne främmande jernvägsystem, Deraf följde dock icke, att, om banans byggande öfverlemnades åt enskild företagsamhet, svenska staten borde undandraga sig all medverkan dervid. En sådan medverkan kunde anses föranledd och betingad af det önskvärda deraf, att staten förskaffade sig det inflytande å ifrågavarande mellanriksbanas byggande, underhåll och förvaltning, som lemnande af statsunderstöd ensamt kan förläna. Då dertill komme den till visshet gränsande sannolikheten, att den enskilda företagsamheten icke utan statens medverkan förmådde bringa jernvägsföretaget till fullbordan, låge deri en ytterligare uppmaning till staten att lemna påkalladt understöd. Beträffande formen för detta kunde ifrågasättas, att, såsom tillförene skett, staten borde lemna i försträckning $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, emot det att det byggande bolaget genom aktieteckning tillvägabragte återstående $\frac{1}{3}$. Det kunde dock med skäl betviflas, att en tredjedel af den till nära 5 millioner riksdaler beräknade anläggningskostnaden, eller 1,666,666 $\frac{2}{3}$ R:dr, skulle kunna anskaffas genom aktieteckning. Deremot förefölle det i hög grad troligt att, om, såsom begärdt blifvit, $\frac{1}{5}$ af anläggningskostnaden, eller en million R:dr, lemnades såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, aktieteckningen, hvilken, med inberäkning af de utaf Elfsborgs läns landsting tecknade 100,000 R:dr, redan uppgår

till 771,900 R:dr, skall kunna uppbibras till det i bolagsordningen bestämda minimibelopp, eller en million R:dr, samt att i sådan händelse återstående $\frac{3}{5}$ af anläggningsskapitalet, eller tre millioner R:dr, kunna anskaffas genom upptagande af ett amorteringslån emot utfärdande af obligationer. Till anläggning af Vexiö—Carlskrona jernväg beviljades ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 1,100,000 R:dr, att utgå med en tredjedel under hvarje af åren 1872, 1873 och 1874; hvarjemte för samma ändamål anvisades en försträckning af 2,600,000 R:dr, och nu ifrågasvarande jernväg syntes vara af den allmänna vikt och betydelse, att statsunderstöd till föreslaget belopp utan återbetalningsskyldighet jemväl borde komma samma väg till del.

Hvad Styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader emot ingifna planen anmärkt syntes Kongl. Maj:t icke vara af beskaffenhet att föranleda afslag å ansökningen om statsbidrag eller uppskof med dess beviljande. Någon annan skenvigt än den föreslagna, hvilken öfverensstämmer med den för statens stambanor antagna, kunde nemligen icke lämpligen ifrågakomma, enär icke allenast Bergslagernas jernvägs-aktiebolags bana från Falun till Göteborg kommer att beläggas med lika tunga skenor, utan ock norska jernbanedirektören för norska delen af ifrågasvarande mellanriksbana föreslagit ungefär samma vikt å skenor eller 60 skålpund pr engelsk yard, samt norska statsmakterna beslutit, att sträckningen från Fredrikshald eller Femsjön till riksgränsen skall i det väsendtliga utföras i öfverensstämmelse med jernbanedirektörens förslag. Att, såsom Styrelsen vidare föreslagit, bygga den omkring $\frac{1}{2}$ mil långa sträckan från Mellerud till Sunnanå hamn vid Venern med inskränkning såväl i bankdimensioner som skenvigt, skulle väl leda till någon minskning i anläggningsskostnaden, men en sålunda åstadkommen besparing komme att tillintetgöras af nödvändigheten att för trafikerande af ifrågasvarande bansträckning anskaffa särskilda lokomotiv af lättare beskaffenhet än dem, hvilka komme att befara den öfriga större delen af banan. Kostnaden för anskaffande af den rörliga materielen å ifrågasvarande bana hade blifvit beräknad efter samma grund, som tillämpas vid dylik beräkning i fråga om stambanorna, eller 100,000 R:dr pr mil; och derest specifik bestämmelse af de särskilda slag af materiel, som för den beräknade kostnadssumman böra anskaffas, ansåges lämplig eller nödig, kunde Kongl. Maj:t, vid fastställande af planen, meddela sådan bestämmelse. Beträffande slutligen stället för banaens förening med den norska jernbanan, så vore vid gemensamma undersökningar af svenska och norska ingenjörer samma ställe så nära bestämdt, som på sakens nuvarande ståndpunkt vore möjligt. Kongl. Maj:t funne således, i olikhet med Styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader, ärendet ingalunda vara i så outredt skick, att det för beviljande af det sökta statsbidraget kunde anses behöfligt att åstadkomma ytterligare utredning och komplettering deraf. Uti de underdåniga ansöknigarne finnes väl icke uppgifvet, när bolaget ämnade börja arbetet eller när detta kan vara fullbordadt och banan öppnas för allmän trafik. Det kunde dock antagas, att förberedande åtgärder icke hunne

vidtagas fortare, än att arbetet kan påbörjas först nästkommande år, likasom att banan först under år 1877 kan för allmän trafik öppnas. Det anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af en million R:dr, hvilket Kongl. Maj:t ansett böra komma sökande bolaget till del, kunde därför lämpligast anvisas till utgående med en tredjedel, eller 333,333 $\frac{1}{3}$ R:dr, under hvarje af åren 1875, 1876 och 1877.

Då Riksdagen genom sitt år 1871 fattade beslut, att såsom understöd för enskilda jernvägsanläggningar under de närmaste fem åren, eller till och med år 1876, anvisa en summa af tio millioner R:dr, synes afsett att för denna tid inom nämnde summa begränsa anspråken på statens biträde till dylika anläggningar, skulle Utskottet, utan afseende derpå att nu ifrågasatta jernvägsanläggning onekligen komme att medföra ekonomiska fördelar för vidsträckta områden inom vårt land, dock icke tvekat att afstyrka allt anvisande af statens medel dertill, så framt anläggningen *endast* hade till ändamål att befrämja sådana fördelar. Det kan nemligen icke nekas, att, om *en* enskild jernvägsanläggning nu erhåller statsunderstöd, deraf möjligen torde kunna framkallas anspråk på enahanda understöd äfven för *andra* enskilda jernvägsföretag. Utskottet är dock af den öfvertygelse, att förevarande fråga är af så exceptionel beskaffenhet, att, om Riksdagen nu beslutar att för detta ändamål bevilja några medel, ett sådant beslut icke bör, med hopp om framgång, kunna åberopas såsom prejudikat för dylika anspråk. Den ifrågavarande nådiga propositionen är nemligen framkallad af ett utaf Norges Storting fattadt beslut, att för norska statskassans räkning anlägga en bredspårig jernbana från Christiania till Fredrikshald och vidare derifrån till riksgränsen, under vilkor, bland annat, hvad angår denna senare del af banan, att densamma icke må påbörjas förr, än sådan visshet, som af Regeringen pröfvas tillräcklig, förefinnes om jernvägens fortsättning på svenska sidan. Att åstadkommande af en sådan fortsättning måste ur unionel och strategisk synpunkt anses i hög grad önskvärd, lärers svårigen kunna bestridas. Den samfärdsel mellan begge rikena, som genom en sådan kommunikation beredes, anser ock Utskottet vara af så stor vigt för befrämjande af de förenade rikenas gemensamma intressen, att svenska staten icke bör rygga tillbaka för den uppoffring, hvilken, för vinnande af detta mål, kan blifva erforderlig. Då likväl jernvägen icke kommer att omedelbart beröra svenska statens jernvägsnät, utan på svenska sidan skall anslutas till en enskild jernväg, finner Utskottet, lika med Kongl. Maj:t, att dess anläggning för statens egen räkning icke bör ifrågakomma, utan att densamma bör af enskildt bolag utföras. Lika med Kongl. Maj:t anser ock Utskottet, att då den enskilda företagsamheten efter all sannolikhet icke förmår att utan statens medverkan utföra detta företag, staten icke bör undandraga sig en sådan medverkan. Men ehuru Utskottet härutinnan delar de uti den nådiga propositionen yttrade åsigtter, anser dock Utskottet sig icke kunna, under andra vilkor tillstyrka en dylik medverkan, än så vida full visshet vinnes derom, att den enskilda företagsamheten verkligen förmår att bringa företaget till fullbordan. Utskottet kan således icke obetingadt understödja Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda fram-

ställning, då densamma, enligt Utskottets förmenande, icke innefattar förbehåll om sådana garantier för arbetets utförande, som kunna anses under alla förhållanden tillfyllestgörande. Det torde ock blifva svårt, om ens möjligt, att uppställa vilkor, som kunde befinnas vara ömsesidigt antagliga för att medgifva statsbidragets utbetalning under arbetstiden, helst frågan i vissa delar ännu synes vara i det skick, att den torde tarfva ytterligare undersökningar och utredningar så väl om banans blifvande sträckning, som angående anläggningskostnaden samt om lämpligaste sättet att åstadkomma det för dess byggande erforderliga kapital. Hvad särskildt angår sträckningen, har inom Utskottet ifrågasatts, att banan, för att blifva af större gagn för en del af Bohuslän, borde, på sätt vid de 1868 verkställda undersökningarne föreslagits, dragas från södra ändan af sjön Stora Lee i sådan riktning, att den komme att beröra norra ändan af sjön Bullaren, hvilken sträcker sig $2\frac{1}{2}$ mil söder ut genom sistnämnda län. Då likväl en förändring i den senast föreslagna bansträckningen förutsätter annan anknytningspunkt med norska jernvägen, än den, som i Kongl. Maj:ts Maj:ts nådiga proposition föreslagits, men Utskottet icke är i tillfälle att ingå i pröfning af alla de omständigheter och förhållanden, som för bedömande af denna del af frågan må komma under öfvervägande, har Utskottet här endast velat antyda önskvärdheten deraf, att bestämmandet af jernvägens sträckning måtte tagas under förnyad ompröfning, i syfte att densamma må komma att för Sverige medföra det största möjliga gagn. Under förutsättning således att frågan, innan den slutligen af Kongl. Maj:t pröfvas, i alla dess delar erhåller all den utredning, som dess vikt onekligen kräfver samt att det allmännas intresse dervid på allt sätt tillgodoses, har Utskottet trott sig kunna tillstyrka att, i likhet med hvad Riksdagen år 1869 vid beviljande af anslag till Nässjö—Oskarshamns jernvägsanläggning föreskref, det af Kongl. Maj:t äskade statsbidrag beviljas under vilkor, att detsamma icke må utgå förr, än sedan banan blifvit färdigbyggd, afsynad och godkänd, samt under förbehåll att jernvägsbolaget förbinder sig uppfylla alla öfriga vilkor, som Kongl. Maj:t för understödets erhållande kan finna för godt att i nåder föreskrifva.

Då Utskottet icke funnit något att erinra vid den skenvigt och det byggnadssätt, som för jernvägsanläggningen blifvit föreslagne, men anser nödigt att någon tid bestämmas inom hvilken arbetet bör vara färdigt, så vida statsbidraget må tillgodonjutas, får Utskottet, på nu anförda skäl, hemställa,

att Kongl. Maj:ts ofvan berörda nådiga proposition måtte på det sätt bifallas, att såsom bidrag för byggande af en jernväg från Sunnanå hamn vid Venern öfver Mellerud och Vestra Ed vid sjön Stora Lee till lämplig anknytningspunkt vid riksgränsen, en norsk statsbana till mötes, hvilken jernväg bör erhålla samma spårvidd och byggnadssätt, som de hittills färdigbyggda svenska stambanorna, till Kongl. Maj:ts disposition ställes ett belopp af

en million kronor, hvilket statsbidrag må, så snart sådan viss-
het, som af Kongl. Maj:t pröfvas tillräcklig, förefinnes, att en
motsvarande jernväg med samma spårvidd samtidigt anläggas
mellan anslutningspunkten vid riksgränsen och Christiania, af
Kongl. Maj:t tillförsäkras det bolag, som förbinder sig att an-
lägga och inom slutet af år 1879 fullborda samt för allmän
trafik upplåta samma jernväg, äfvensom att i öfrigt uppfylla alla
de vilkor, som Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kan
finna för godt att i nåder föreskrifva; dock må det beviljade
statsbidraget icke till vederbörande utbetalas förr, än jernvägen
blifvit inom föreskrifven tid färdigbyggd och med allt hvad der-
till hörer afsynad och godkänd samt till allmän trafik upplåten.

Stockholm den 5 Maj 1874.

På Stats-Utskottets vägnar:

Arvid Fr:son Posse.

Reservation:

af Herr *J. Rundbäck*: »Då Riksdagen, efter de noggrannaste utredningar
och de lifligaste öfverläggningar, år 1871 beslutade — generöst nog — att under
en tid af *fem* år understödja enskilda jernvägsanläggningar med 2 millioner R:dr
om året; så anade väl ingen, att denna strid, detta välgrundade beslut — lika litet
som den plan för stambanebyggnaderna, som blifvit framlagd och gillad — skulle
långt före den bestämda tiden öfverändakastas. Så har emellertid skett och är på
väg att ske. Sådana omkastningar — i, jag hade så nära sagt, så lidelsefulla
frågor — äro, efter mitt sätt att se, icke nyttiga, än mindre nödiga, helst sedan det
visat sig, att den enskilda företagsamheten utan statens mellankomst både bygger
och kan bygga behöfliga jernvägar. Då emellertid den nu ifrågavarande banan icke
lärer, om man får tro hvad om densamma omförmäles — ehuru Kongl. Maj:ts nådiga
proposition i detta fall är affattad med all den varsamhet som förslaget hastiga
tillkomst helt säkert kräfver — vara af så stor *politisk* betydelse, att den icke bör

undanskjutas; så torde det vara förgäfvat att, mot ett sådant utomordentligt starkt argument, våga yrka på afslag; men då omrörda bana derjemte och fram för allt lär vara af stor merkantil betydelse och få en enormt stor trafik, hvilket dels framgår af de upplysningar som härom meddelas i Kongl. Maj:ts proposition, dels uti en inom Riksdagen af fullt tillförlitlig och sakkunnig person utdelad ströskrift, med titel: »Om jernvägen till Norge genom Dalsland», så finner jag det vara både billigt och rättvist att staten ej till en sådan stump jernväg behöfver utan all framtida ersättning bortskänka 1 million R:dr. Af denna anledning har jag icke i allo kunnat biträda Utskottets beslut, utan måste reservera mig mot detsamma; dock på ett sådant sätt att det enskilda jernvägsbolaget ej heller förnäras. Det är nemligen icke min mening att sammanblanda statens och bolagets affärer, icke heller vill jag att bolaget skall få någon svårighet att ingå på mina vilkor, helst jag anser att bolaget först bör upptrafikera sin bana och så sjelf erhålla ränta på det tillskjutna kapitalet, innan staten bör bekomma någonting. Efter dessa korta antydningar får jag värdsammast hemställa, om och för den händelse Riksdagen skulle besluta att, till byggandet af en jernväg från Sunnanå hamn vid Venern öfver Mellerud och Vestra Ed vid sjön stora Lee till lämplig anknypningspunkt vid riksgränsen en norsk statsbana till mötes, lemna 1 million R:dr, — att förutom de af Utskottet härför uppställda grunder jemväl följande vilkor måtte stadgas:

att så snart nettobehållningen af trafiken å jernvägen uppgår till det belopp, att aktieegare uppbära 6 procent af det af dem tillskjutna byggnadskapitalet enligt kostnadsförslaget, skall staten af den eller dem, som då ega eller trafikera banan, erhålla den öfverskjutande delen af nettobehållningen, intill dess beloppet motsvarade 6 procent af statens lemnade bidrag, hvarefter allt vidare öfverskott tillfaller aktieegare eller dess rättsinnehafvare, Skulle emellertid bolaget eller dess rättsinnehafvare i en framtid finna med sin fördel förenligt att vinna befrielse från räntegodtgörelsen till staten, eger det eller de dertill rätt, så snart återbetalning skett af allt hvad staten till banan försträckt.»

I denna reservation hafva Herrar *Carl Ifvarson* och *O. B. Olsson* instämt.