

N:o 48.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 5 Maj 1886.
 — — — — — Andra Kammaren den 5 — —

Riksdagens skrifvelse till Konungen, dels om fullbordande af stambanan Bräcke—Sollefteå, dels om beviljad anslag till en stambana genom öfre Norrland, dels angående beviljad låneunderstöd för anläggning af jernväg från Göteborg till Varberg och dels om anvisande af statsbidrag för enskilda jernvägsanläggningars understödjande medelst lån.

(Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40 och Memorial N:o 45.)

Till Konungen.

1:o.

I Eders Kongl. Maj:ts proposition angående statsverkets tillstånd och behof har Eders Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att, till arbetena å *stambanan mellan Bräcke och Sollefteå*, för år 1887 anvisa ett anslag af 750,000 kronor.

Med bifall till Eders Kongl. Maj:ts förslag har Riksdagen, till arbetena å *stambanan mellan Bräcke och Sollefteå*, för år 1887 anvisat ett anslag af 750,000 kronor.

2:o.

I en den 29 sistlidne Januari afläten proposition (N:o 19) har Eders Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen besluta, att en *stambana* af

samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrland, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet, skulle anläggas från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped, Vännäs och Uddfors till Öfver-Luleå, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå,

samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisa ett särskildt anslag af en million kronor.

Då statens jernvägsanläggning mellan Bräcke och Sollefteå under nästkommande år 1887 varder fullbordad, och arbetena å statsbanorna Söderhamn—Kilafors och Sundsvall—Torps Hammar redan under nästkommande sommar afslutas, är det högst naturligt, att Eders Kongl. Maj:t förelagt innevarande års Riksdag frågan om ytterligare fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland. Visserligen återstår att under 1887 och möjligen någon del af 1888 fullfölja och fullborda arbetena å banan Hudiksvall—Ljusdal, men så vida icke beslut om jernvägsbyggnadernas fortsättning norrut af innevarande års Riksdag fattas, måste, såsom Statsrådet och Chefen för Civildepartementet upplyst, en väsentlig inskränkning i statens jernvägsbyggnader år 1887 företagas. En sådan inskränkning skulle dock ej kunna ega rum utan känbara olägenheter.

För tusentals arbetare skulle tillfället till arbetsförtjenst minskas, för den inhemska industrien minskades tillfället till afsättning af sådana effekter för jernvägsbehof, som kunna af densamma åstadkommas; inventarier och materiel, som varit vid statsbanebyggnaderna använda, måste, enligt hvad i statsrådsprotokollet meddelas, säkerligen med betydlig förlust, realiseras för att, om beslut om dessa byggnadsarbetens återupptagande kort derefter komma att fattas, med stor kostnad å nyo anskaffas, och en mängd ingenjörer och arbetare, som genom vunnit erfarenhet blifvit särdeles lämplige att användas vid jernvägsbyggnaderna i Norrland, måste afskedas, sannolikt till ej ringa olägenhet för staten, om och när byggnadsarbetet åter skulle taga sin början.

Att sådant mycket snart komme att ega rum, torde med visshet kunna antagas. Starka skäl, af flerfaldig natur, tala därför.

Af hvad här ofvan blifvit ur statsrådsprotokollet anfördt framgår ovedersägligen, att Norrland är stadt i en utveckling, som visar sig i ökad folkmängd och företagsamhet, men som enligt sakens natur ej kan annat än hämmas deraf, att bristen på kommunikationer i så hög grad försvårar tillvaratagandet af denna landsdels rika och mångfal-

diga naturliga produkter. I samma mån Norrlands utveckling fortskrider — och den kan enligt Riksdagens uppfattning i vissa delar af de norra landskapen blifva högst betydlig — i samma mån vinner landet i sin helhet derpå, och särskildt staten har ett mycket stort intresse att i Norrland tillgodose, beroende på det ökade värde, dess skogsdomäner skulle genom förbättrade kommunikationer erhålla. För Norrland sjelft är det naturligtvis ett trängande behof, som nog förtjenar att af statsmakterna fortfarande behjertas, och hvars tillgodoseende ej utan obillighet torde kunna afvisas, att sättas i en bättre förbindelse med de öfriga delarne af riket än den, som sjöledes kan ega rum och hvilken vanligen under halfva året är stängd.

De ekonomiska fördelar, fortsättandet af statens jernvägsbyggnader i Norrland medföra och hvilka naturligtvis endast gradvis kunde uppnås, innefatta likväl ej den enda hänsynen vid förevarande frågas bedömande. Äfven andra skäl, i sig sjelfva af giltig beskaffenhet, tala för dessa arbetens fortsättande.

För landets försvar synes en lämplig och snabb förbindelse mellan Norrland och rikets öfriga delar vara af stor vikt, i vissa fall nära nog nödvändig, och äfven ur politisk synpunkt framträder hänsynen till de nordligare delarne af vårt land med ett oafvisligt kraf på uppmärksamhet. En stor mängd af inbyggarna der är af finskt ursprung; alla äro de i större eller mindre grad beroende af de tillfällen till lättadt förvärf och ökad utveckling, som ett förbättradt eller åtminstone någorlunda tillgodosedt kommunikationsväsende medför. Åt öster nalikas de finska jernvägarne allt mera den svenska gränsen; åt vester är redan påbörjad en hufvudsakligen af utländingar beroende jernvägsanläggning; åstadkommandet åter af ständiga kommunikationer söderut, till det egna landets öfriga delar, är ännu beroende på Riksdagens blifvande beslut. Dessa böra och kunna dock, enligt Riksdagens åsigt, endast småningom och med aktgifvande jemväl på andra statsbehofs tillgodoseende fattas.

Enligt det Eders Kongl. Maj:ts proposition bifogade statsrådsprotokoll och det af komiterade afgifna betänkande äro utsigterna till trafik å den föreslagna jernvägen ej ogynsamma. Komiterade hafva antagit nettoinkomsten af den föreslagna jernvägen till 2,87 procent å byggnadskapitalet, detta senare beräknadt till 27 $\frac{1}{2}$ millioner. Denna inkomst skulle visserligen ej vara att omedelbart påräkna, men redan under jernvägens första skede har nettoinkomsten beräknats till 1,6 procent.

Icke dess mindre, och äfven med erkännande deraf att jernvägens anläggning påkallas af ej blott ekonomiska och lokala, utan äfven strategiska och politiska skäl, anser Riksdagen nödig varsamhet kräfvad, att Riksdagen ej beslutar utförande af en så stor jernvägsanläggning, som Eders Kongl. Maj:ts föreslagit, från Sollefteå ända till Luleå, utan inskränker sig till det afgörande, som nu kan vara behöfligt och lämpligt, och derigenom åt kommande Riksdagar bevarar möjligheten att, efter då sig företeende omständigheter, besluta, huru vida ifrågavarande jernvägsarbeten böra ytterligare fortsättas eller icke.

Riksdagen har föreställt sig, att det lämpligaste vore att nu stanna vid ett beslut, ungefärligen likartadt med det, hvilket 1881 års Riksdag, i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts förslag, fattade om fortsättningen af statens jernvägsbyggnader i Norrland. Önskvärdheten af dessa jernvägsbyggnaders fullföljande så långt norr ut som möjligt var lika stor då som nu, må hända endast med den skilnad, som föranledes af de finska jernvägsliniernas sedan dess åvägabragta utförande ännu längre norrut och den häraf betingade nödvändigheten att äfven å den svenska sidan af Bottniska viken fortgå med jernvägsarbetet. Statsmakterna stannade likväl vid beslutet om utförande af linien Bräcke—Sollefteå, beräknad att kosta 11,250,000 kronor.

Riksdagen håller före, att äfven för det närvarande bör beslutas anläggning endast af en dylik kortare bana, så mycket hellre som det dels ej torde vara af något behof påkalladt att redan nu meddela beslut om arbeten, hvilka till stor del ej på lång tid kunna utföras, dels ej synes lämpligt att gå kommande Riksdagar i förväg i vidsträcktare mån, än för närvarande kan vara nödigt.

Då de finska jernvägarne under innevarande år blifva färdiga så långt norr ut som till Uleåborg, ungefär midt för Piteå, torde likväl den del af den föreslagna jernvägslinien, om hvars utförande beslut nu måste fattas, ej lämpligen kunna tilltagas allt för kort. Riksdagen har ansett sig böra besluta jernvägens fortsättning från Sollefteå till Vännäs.

Denna punkt har synts lämplig, dels emedan den ligger temligen nära den första stad, Umeå, hvars breddgrad mötes vid jernbanans dragande från Sollefteå norrut, och dels emedan Vännäs redan nu är en ort af ej ringa betydelse, vid hvilken flera stora landsvägar åt olika delar af landet sammanknytas.

Visserligen äro beträffande den föreslagna banans sträckning till Vännäs endast vissa hufvudpunkter af Eders Kongl. Maj:ts angifna; och då mellan Skorpéd och Vännäs alternativa linier förekomma, har Riks-

dagen velat förbehålla sig rätt att, innan linien mellan Skorped och Vännäs slutligen fastställes, få densamma sig förelagd till pröfning, men då alla i frågan hörda myndigheter förenat sig om Vännäs, och denna ort således säkerligen blir en punkt på jernvägslinien, huru än dennas sträckning i öfrigt må bestämmas, synes det fördelaktigt att redan nu besluta banans framdragande *till* denna punkt, emedan vetenskapen härom på förhand torde i orten framkalla anläggningar och åtgärder, hvilka i sin ordning medföra, att ökad trafik å banan kan uppkomma förr än eljest skulle ega rum.

Vidare förkommer, att kostnaden, beräknad till omkring 13,400,000 kronor för anläggning af jernvägslinien Sollefteå—Vännäs, ej betydligt öfverstiger det här ofvan angifna belopp, med hvilket Riksdagen 1881, då linien Bräcke—Sollefteå förevar, beslöt fortsätta jernbanebyggandet i Norrland.

Lika med Statsrådet och Chefen för Civildepartementet anser Riksdagen det önskvärdt, att så stor del af arbetet, som tjenligt och möjligt kan vara, utföres vare sig på beting eller, efter pröfning af infordrade anbud, på entreprenad.

I fråga om de årliga summor, som å den föreslagna jernvägen skulle nedläggas, delar Riksdagen ej till fullo de af Statsrådet och Chefen för Civildepartementet uttalade åsikter, enligt hvilka 4,000,000 kronor om året skulle dertill användas. Då trafiken å banan till en början antagligen ej kan blifva betydlig och i följd häraf rentabiliteten måste blifva ringa, kräfva försigtigheten och omsorgen om statens finanser, att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränkes. Riksdagen har derföre ansett, att de medel, som för anläggningen erfordras, borde till en del, i mån af tillgång, anvisas till utgående å riksstaten. I öfverensstämmelse härmed har ock Riksdagen antagit, att det årliga anslagsbelopp, som utan olägenhet kan anslås, måste väsentligen understiga 4,000,000 kronor och ungefärligen motsvara det årsbelopp af omkring 2,000,000 kronor, som användts på jernvägslinien mellan Bräcke och Sollefteå. Visserligen komme anläggningen härigenom att kräfva längre tid än eljest, men i samma mån vunnas ock en vid blifvande frågor om jernvägens fortsättning norrut vigtig erfarenhet om huru trafiken å de redan färdiga jernbanorna i Norrland utvecklats sig.

Af statsrådsprotokollet inhemtas, att Vesterbottens kommuner utfäst sig lemna afrösningsjord utan lösen, hvarigenom anläggningskostnaden i detta län skulle något minskas. I betraktande deraf, att den trafikinkomst, som af de ifrågasatta norrländska jernvägarne synes kunna påräknas, torde väsentligen komma att understiga trafikinkomsten

å statens öfriga jernvägar samt att i följd deraf statens uppoffring för dessa norrländska banor måste blifva större än för öfriga statsjernvägars byggande, synes vid blifvande norrländska jernvägars anläggning billigheten kräfva, att orterna på något sätt deltaga i kostnaden. Vesterbottens län har ock insett rättvisan häraf och fördenskull gjort sitt nyssberörda erbjudande beträffande afståendet af afrösningsjord. Staten lærer dock, beträffande ifrågavarande jernvägsanläggning, vare sig i Vesterbotten eller Vesternorrland eller Norrbotten, ej rätteligen böra behöfva vidkännas kostnaden för förvärfvande af någon del af den för anläggningen erforderliga, vare sig afrösningsjord eller annan mark, eller för gäldande af några med markens förvärfvande eller disponerande sammanhang egande ersättningar, och Riksdagen har ansett sig böra meddela en bestämmelse i sådant syfte.

I sammanhang med behandlingen af Eders Kongl. Maj:ts ofvanberörda proposition har Riksdagen till pröfning förehaft en inom Andra Kammaren väckt motion, i hvilken föreslagits Riksdagen att besluta, att vid förekommande frågor om bifall till vidare byggande af statsbanor det vilkor måtte dervid inrymmas, att räler dertill skulle användas utslutande af svensk tillverkning. Riksdagen har ej funnit skäl föreskrifva ett sådant vilkor för fortsatt stambanebyggande, helst Riksdagen är förvissad, att Eders Kongl. Maj:t ej lærer underlåta att på så väl ifrågavarande som alla andra områden, der staten är i tillfälle att för sina behof använda alstren af svensk industri och produktionsförmåga, tillse, att sådant eger rum så vidsträckt, som förhållandena, utan åsidosättande af andra samhällsintressen, medgifva.

I öfverensstämmelse med hvad här ofvan anförts, har Eders Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition blifvit på det sätt af Riksdagen bifallen, att Riksdagen *dels* beslutat, att en *stambana* af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrland, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet skall anläggas *från Sollefteå* eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped till *Vännäs*, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter å linien mellan banans utgångspunkt och Skorped, hvilka jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt, att förslag till jernvägens sträckning mellan Skorped och Vännäs varder för en kommande Riksdag framlagdt, och att landsting, kommuner eller enskilde antingen kostnadsfritt för staten afstå all för anläggningen erforderlig mark eller ock lemna staten ersättning för den kostnad, förvärfvandet af full dispositions- och eganderätt till sådan mark kan medföra;

dels ock för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisat ett anslag af en million kronor.

3:o.

Eders Kongl. Maj:t har i en den 2 sistlidne Februari afgifven proposition (N:o 25) föreslagit Riksdagen att bevilja och ställa till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner sextioåtta tusen kronor, att anvisas såsom lån åt *Göteborgs—Hallands jernvägsaktiebolag* och utgå med ena hälften under år 1887 och med andra hälften under år 1888, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1881 års Riksdag fastställda eller vid innevarande riksdag kunde vara stadgade.

Med bifall till denna Eders Kongl. Maj:ts proposition har Riksdagen beviljat och ställt till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner sextioåtta tusen kronor, att anvisas såsom lån åt *Göteborgs—Hallands jernvägsaktiebolag* och utgå med ena hälften under år 1887 och med andra hälften under år 1888, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af innevarande Riksdag stadgade och i punkten 4:o här nedan finnas angifna.

4:o.

Angående *understödjande af enskilda jernvägsanläggningar* medelst lån hafva åtskilliga förslag blifvit af enskilde motionärer inom Riksdagen väckta.

Som bekant äro, för tiden efter innevarande års utgång, några statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar ej af Riksdagen anvisade.

Att staten bör medelst lån befrämja dylika anläggningar är redan genom 1871, 1876 och 1881 års Riksdagars beslut så erkänt, att någon mera genomförd utredning i detta hänseende ej nu ansetts erforderlig. Om, i öfverensstämmelse med den vid punkten 2:o här ofvan uttryckta åsigt, statens egna jernvägsarbeten hädanefter skulle komma att ega rum i mindre omfång än hittills, torde häri ligga ännu ett skäl att ej upphöra med understödjande af de enskilda jernvägsanläggningarne.

I afseende å sättet härför har Riksdagen ansett det bästa vara att, såsom nu redan skett för tre femårsperioder, af hvilka den sista med innevarande års slut utgår, Riksdagen ställer nödiga medel till Eders Kongl. Maj:ts disposition.

Riksdagen har vid sådant förhållande derutöfver nu endast att meddela bestämmelser i fråga om belopp och vilkor.

För bedömande af hvilket belopp kan vara lämpligt har Riksdagen tagit del af från Kongl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna uppgifter dels å jernvägar, som erhållit koncession, men hvarå arbetet ej påbörjats, dels å föreslagna jernvägar, som ännu ej erhållit koncession. Den beräknade kostnaden för de förra slutar å 5,662,000 kronor, för de senare åter å 34,686,400 kronor, i hvilket belopp den beräknade kostnaden för jernvägar, för hvilka anslag utan återbetalningsskyldighet begärts, ingår med 20,255,800 kronor.

Flera af de ifrågasatta jernvägarne komma antagligen ej till utförande, för en stor del af dem torde understöd medelst statslån ej ifrågakomma eller lämpligen böra beviljas; och då härtill kommer, att, till följd af det här ofvan under punkten 3:o anmälda beslut, något lån för jernvägen Varberg—Göteborg ej behöfver ur lånefonden utgå samt anläggningen af en i enskild motion inom Riksdagen föreslagen jernväg från Mora till Karlstad eller annan förbindelse mellan Dalarne och Vermland är förenad med allt för stor kostnad för att denna bana, helst innan frågan blir vederbörligen utredd, må kunna vid bestämmande af en allmän fonds belopp tagas i betraktande, och enär ett belopp af 5,000,000 kronor, sammanlagdt med de till jernvägen Varberg—Göteborg beviljade 2,068,000 kronor, tillhopa 7,068,000 kronor, ungefärligen motsvarar den summa af tillhopa 7,345,500 kronor, som för de fem åren 1882—1886 blifvit till låneunderstöd åt enskilda jernvägar anvisad, har Riksdagen funnit beloppet kunna nu likasom år 1881 begränsas till 5,000,000 kronor, att under loppet af fem år med 1,000,000 kronor om året utgå.

I fråga om vilkoren har Riksdagen ej funnit anledning besluta någon ändring i de år 1881 af Riksdagen i enahanda afseende gifna bestämmelser.

Visserligen är staten för det närvarande i tillfälle att upplåna penningar på något billigare vilkor än sistnämnda år, i det att statens senast under innevarande år verkställda upplåning skett till en ränta, som effektivt understigit fyra procent. Men då medelräntan å statskulden i dess helhet är omkring 4,35 procent; då 4 $\frac{1}{2}$ procent ränta är bestämd för de bolag, hvilka erhållit till en del ännu ej lyftade lån ur 1881 års fond; då statens räntefot vid utlåning för andra ändamål än jernvägar, såsom från odlingslånefonden, är likaledes 4 $\frac{1}{2}$ procent; och då någon obillighet så mycket mindre kan anses vara förenad med denna räntefots bibehållande för de jernvägsbolag, om hvilka nu är

fråga, som dessa, enligt de allmänna villkoren, skulle, förutom nämnda i sig sjelf jemförelsevis låga ränta, åtnjuta förmånen af ett långt anstånd med erläggande af de tre första årens ränta, har Riksdagen ansett räntefoten för närvarande böra vid fyra och en half procent bibehållas.

På grund af hvad här ofvan anförts har Riksdagen till låneunderstöd för enskilda jernvägar beviljat och ställt till Eders Kongl. Maj:t:s disposition ett extra anslag af 5,000,000 kronor, att utgå under fem år från och med år 1887 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, egande Eders Kongl. Maj:t att å detta anslag, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Eders Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå i enlighet med följande vilkor och bestämmelser:

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

2: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 Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf, att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen inestå, till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, förrättad, och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

3:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Eders Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af tecknad eller inbetaldt

aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande;

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

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

b) att räntefrihet ej må beviljas, men anstånd med räntans erläggande medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Eders Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skoland beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifves, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetsliqviderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande fortfares så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt; och

c) att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Eders Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad;

5:o) att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra säkerhet för den af staten lemnade försträckning, och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den jernväg, för hvars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; börande ej mindre, såsom vilkor för statslåns erhållande och tillgodonjutande, i bolagsordningen intagas stadgade om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg 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 jernväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjemte ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förr än inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets jernväg behörigen meddelad;

6:o) att Eders Kongl. Maj:t skall insätta en ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, 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 jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig så väl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Eders Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Eders Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att hvarje sådant bolag, som nyss är nämndt, må, då Eders Kongl. Maj:t så pröfvar lämpligt, dels utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga mark, som står under dess omedelbara disposition, hvaremot, när frågan är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning derför af bolaget bör lemnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana å kronans egor belägna kalk- och stembrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla.

Med undersätlig vördnad:

Stockholm den 5 Maj 1886.