

N:o 40.

Ank. till Riksd. kansli den 10 april 1891, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar och dels om nedsättning af räntan å de till dylika jernvägsanläggningar lemnade låneunderstöd af statsmedel.

(R. A.)

Vid innevarande riksdag hafva förslag blifvit väckta ej mindre om anvisande af statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar än äfven om nedsättning af räntan å de till dylika jernvägsanläggningar lemnade låneunderstöd af statsmedel; och får utskottet härmed afgifva yttrande öfver dessa förslag.

A. *Angående statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar.*

I en den 31 sistlidne januari till Riksdagen aflåten proposition (n:o 29) har *Kongl. Maj:t* föreslagit Riksdagen

att bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner trehundra femtio tusen kronor, att anvisas såsom lån åt Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och utgå med ena hälften under år 1892 och med andra hälften under år 1893, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande af enskilda jernvägs-

Bih. till Riksd. Prot. 1891. 4 Saml. 1 Afd. 24 Häft.

anläggningar blifvit af 1886 års Riksdag fastställda eller vid innevarande riksdag kunna vardas stadgade, dock att, derest det styrkes att staden Hernösand åtagit sig att ansvara för gäldande af ränta och amortering å ett lån till belopp af sexhundra tusen kronor, som bolaget utöfver det ifrågasatta statslånet ämnar för jernvägsanläggningen upptaga, i stället för stadgandet i 3:e punkten af berörda vid 1886 års riksdag meddelade vilkor och bestämmelser må för nu ifrågavarande jernvägsanläggning föreskrifvas att bolaget, för att erhålla statsunderstödet, skall vara skyldigt att hos Kongl. Maj:t styrka att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt för jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst en million sjuhundrafemtio tusen kronor böra utgöras af tecknadt eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.

Uti särskilda inom kamrarne väckta motioner har dessutom föreslagits:

af herrar *L. W. Lothigius, P. Em. Lithander* och *P. J. Andersson* (motion i Första Kammaren n:o 7) samt *O. Melin, A. Wendt, A. Larsson* och *O. Nylander* (motion i Andra Kammaren n:o 19):

att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag å 2,140,000 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en jernväg från Borås till Göteborg, för att under de vilkor och bestämmelser, som Riksdagen fastställer för understödjande af enskilda jernvägar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som kommer att bildas för byggande af jernvägen Borås—Göteborg, att utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1892, 1893 och 1894;

af herr *J. A. Sjö*, med hvilken instämt herrar *C. F. Petersson, M. Andersson, A. G. Björkman, A. G. Jönsson* och *J. Petersson* (motion i Andra Kammaren n:o 23):

att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 1,223,500 kronor, för att under de vilkor, som af Riksdagen redan blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som bildats för att bygga jernvägen från Elmhult till Emmaboda, att utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1891, 1892 och 1893, samt ett belopp utan återbetalningsskyldighet af 276,500 kronor, att utgå under år 1892;

af herrar *F. A. Boström* och *V. Ekenman* (motion i Första Kammaren n:o 22):

att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts förfogande för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar ett extra anslag af tio millioner kronor, att med två millioner kronor årligen utgå under fem år från och med år 1892 på de vilkor Riksdagen må bestämma;

samt af herr *A. Gumælius* (motion n:o 128 inom Andra Kammaren):

att Riksdagen måtte, till låneunderstöd åt enskilda jernvägar in- till högst halfva anläggningskostnaden, bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 10 millioner kronor, att utgå under 5 år från och med 1892 med 2 millioner om året, dock så, att belopp, som ej anvisats till utgående under ett af dessa år, må disponeras för ett efterföljande år af samma femårsperiod, samt att lånevilkoren, hvilka statsutskottet täcktes föreslå, måtte ställas så billiga, som staten utan egen ränteförlust kan bevilja.

I.

Vid föredragning inför Kongl. Maj:t af frågan om *låneunderstöd för anläggning af jernväg från Hernösand till Sollefteå* har, på sätt det vid ofvanberörda proposition fogade statsrådsprotokoll utvisar, statsrådet och chefen för civildepartementet till en början erinrat, hurusom Kongl. Maj:t den 4 maj 1888 beviljat några enskilde personer koncession å anläggning af jernväg af 1,435 meters spårvidd från Hernösand till Sollefteå med sammanslutning till norra stambanans station å sistnämnda ort och i sammanhang dermed fastställt plan för berörda jernvägsanläggning, med undantag likväl för den del af banan, som låge inom ett afstånd af 4 kilometer från Sollefteå stations östra ändpunkt, för hvilken bansträcka plan borde framdeles underställas Kongl. Maj:ts pröfning och godkännande.

Af statsrådsprotokollet inhemtas vidare, att Kongl. Maj:t den 28 mars 1890 fastställt ordning för Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag, å hvilket ofvan omförmälda koncession blifvit öfverlåten, samt att interimsstyrelsen för nämnda bolag i en den 1 december sagda år till Kongl. Maj:t ingifven skrift anhållit, att Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att bevilja och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 2,350,000 kronor, att anvisas såsom lån åt bolaget och utgå med ena hälften år 1891 och med andra hälften år 1892, på de vilkor, som redan vore för dylika lån stadgade eller kunde komma att af Riksdagen stadgas.

Angående önskvärheten af ifrågavarande bibanas åstadkommande

har interimsstyrelsen hos Kongl. Maj:t framhållit: att en ort af den stora industriella betydelse som den, hvarigenom banan vore afsedd att framdragas, icke utan att blifva utsatt för tillbakagång kunde i längden undvara detta mäktiga kommunikationsmedel; att så väl för Hernösands stad, sätet för länsstyrelsen, stiftsstyrelsen och en mängd andra officiella inrättningar, som för länet i dess helhet äfvensom för stiftets öfriga delar en lättare och bättre kommunikation med Hernösand, än den nu befintliga, vore af behovet synnerligen påkallad; och att en bibana emellan Hernösand och Sollefteå borde jemväl för staten blifva af väsentligt gagn dels i strategiskt hänseende och dels till följd af den ökade inkomst, som derigenom tillfördes stambanan.

I åtskilliga vid ansöknigen fogade statistiska uppgifter rörande socknarne utefter den ifrågavarande banan och i dess närmaste omgivning anföres hufvudsakligen: att den bygd, af hvilken den föreslagna jernbanan närmast omgäfves och hvilken bygd omfattade förutom Hernösands stad socknarna Säbrå, Högsjö, Gudmundrå, Ytter-Lännäs, Dal, Torsåker, Boteå, Öfver-Lännäs, Sänga, Multrå, Sollefteå, Stigsjö, Häggdånger, Hemsö, Nora, Bjertrå, Skog och Styrnäs, redan nu vore tätare befolkad än vårt land i medeltal och att folkmängden i allmänhet i Ångermanland befunne sig stadd i en långt starkare tillväxt än inom landet annorstädes vore vanligt; att största delen af nejdens befolkning vore samlad omkring Ångermanelfven, alltså i jernvägens omedelbara närhet; att denna befolkning dessutom vore i långt mera öfvervägande grad, än annars inom landet vore vanligt, industriel, enär hela trakten utefter elfven i följd af sin betydande sågverksrörelse, hvilken inom landet öfverträffades endast af det stora sågverksdistriktet omkring Sundsvall, vore en fabriksbygd; att, enligt hvad erfarenheten i vårt land visat, ingen industri förmådde åstadkomma en sådan utveckling af jernvägstrafiken som just sågverksrörelsen; att skogarne i ofvannämnda nitton kommuner hade en omfattning af mer än 200,000 hektar; att det öfriga Ångermanland ytterligare egde en million hektar skog, och att ofantliga skögstrakter äfven i de omgifvande landskapen sände sitt timmer till sågverken vid Ångermanelfven; att ej mindre än en sjettedel af rikets hela utförsel af plank och bräder samt trävaruhandelns öfriga hufvudartiklar under femårsperioden 1881—1885 utförts från hamnarne i Ångermanland; att denna rörelse långt ifrån att med åren aftaga tvärt om ökats; att Ångermanlands trävaruutförsel af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län år 1883 ansetts i värde uppgå till ett tjugutal millioner kronor, hvilket belopp motsvarade ända till en femtedel af ri-

kets hela trävaruexport och ungefär åtta procent af rikets utförsel i det hela af alla dess produkter tillsammans; att enligt taxeringslängderna år 1884 uti provinsen Ångermanland funnits ej mindre än 86 mera betydande sågverk samt att af dem 55 st., taxerade till mer än 2½ millioner kronor eller öfver 70 procent af taxeringsvärdet för provinsens samtliga sågverk, vore belägna inom ifrågavarande nitton kommuner; att från dessa kommuner år 1883 utförts nära 123,000 standards trävaror eller sjuttiofyra procent af hela provinsens trävaruutförsel; att dessa kommuners sågverk för år 1884 taxerats till en inkomst af 1,370,000 kronor, eller mer än hela den uppskattade inkomsten år 1888 af all »rörelse, yrke eller eljest» å hela landsbygden inom hvart och ett af Kronobergs, Gotlands, Blekinge, Hallands, Skaraborgs och Vesterbottens län; att åkerbruket inom merberörda nitton kommuner äfven gjort så betydliga framsteg, att den uppodlade jorden sexfaldigats sedan århundradets början, och att dessa kommuner på endast 16 procent af provinsens yta egde nära 40 procent af dess åkerjord; att kreatursstocken inom samma kommuner utgjorde ungefär en tredjedel af provinsens hela kreatursstock; att sjöfarten i Hernösand under åren 1881—1885 uppgått till öfver sextio procent af hufvudstadens; samt att affärsrörelsens betydelse i dessa bygder ådagalades dels deraf, att från de fyra i trakten befintliga telegrafstationerna under år 1887 expedierats 50,530 telegram eller 115 telegram på hvarje hundratal af befolkningen, under det att detta medeltal för hela riket endast utgjort 26, dels ock deraf att uppbörderna vid postanstalterna i orten under sistnämnda år uppgått till 205 kronor för hvarje hundratal inbyggare mot 133 kronor i medeltal för hela riket.

Interimsstyrelsen åberopade hos Kongl. Maj:t jemväl en trafikberäkning, i hvilken med användande af de utaf utsedde komiterade uppgifna trafikmängder, med fraktafgifter beräknade i ungefärlig öfverensstämmelse med statsbanans tariffer och med driftkostnader upptagna efter jämförelse med hvad såväl vid statsbanorna som vid enskilda banor i verkligheten utgifvits för motsvarande poster, nettobehållningen å jernvägen beräknats till 205,000 kronor, utgörande 4,36 procent af byggnadskostnaden, beräknad till 4,700,000 kronor, eller till 4,1 procent, om byggnadskostnaden med tillägg af räntor under byggnadstiden, kostnaden för penningars anskaffande m. m. höjdes till 5,000,000 kronor. I beräkningen anfördes vidare, att, då sågtimret väl torde få anses vara bland de artiklar, som helst och längst bibehölle sin gamla transportväg, eller vattenkommunikationen, detsamma ej heller vid trafikberäkningarnas uppgörande påräknats såsom transportföremål å den blifvande

jernvägen i större mängd, än den, som kunde förmodas blifva hopsamlad i skogarne vester om och utmed banan, samt att, om emellertid äfven denna transportartikel skulle utsina och icke komma jernvägen till godo, jernvägens nettobehållning derigenom icke minskades med mer än ungefär en procent å anläggningskapitalet, enär, då denna tunga och skrymmande transportartikel bortföle, äfven tågans antal och dermed en motsvarande del af driftkostnaden kunde förminskas.

Enligt det vid koncessionens meddelande föreliggande kostnadsförslaget beräknades jernvägsanläggningen, hvilken skulle få en längd af 98,83 kilometer, komma att med tillhörande rullande materiel kosta, såsom nyss blifvit nämndt, 4,700,000 kronor, hvilken kostnad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som yttrat sig i ärendet, ansett fullt tillräcklig för arbetets utförande på föreslaget sätt i enlighet med de tekniska bestämmelser, som tillämpades å stambanebyggnaden norr om Sollefteå.

Af det erforderliga anläggningskapitalet är, enligt hvad bolagets styrelse i den underdåniga ansökningen uppgifvit, följande belopp anskaffade på nedan nämnda sätt:

af Vesternorrlands läns landsting såsom understöd för utförande af jernvägen bolaget beviljadt bidrag, med vilkor att arbetet å jernvägsanläggningen är börjadt före år 1892	kronor	100,000: —
gåfva af Sollefteå kommun	„	15,000: —
af kommuner, industriella verk och enskilda personer tecknade aktier	„	1,646,000: —
		<hr/>
	kronor	1,761,000: —

Med förmälan att underhandlingar inledts om anskaffande af återstående erforderliga medel på enskild väg, men att de numera å penningemarknaden rådande förhållanden stängt alla utsigter att erhålla lån å dylik väg, har styrelsen, såsom förut blifvit omnämndt, anhållit om ett statslån, motsvarande halfva anläggningskostnaden, å

„ 2,350,000: —

af hvilket belopp det, med hänsyn till ofvan nämnda af länets landsting vid dess bidrag fästade vilkor, enligt styrelsens mening vore af vigt för bolaget att utbekomma en del redan under innevarande år, hvarjemte ansökning gjorts derom,

Transport kronor 4,111,000: —

Transport kronor 4,111,000:—

att det för lån till enskilda jernvägsanläggningar eljest vanliga villkoret att minst så stor del af det för jernvägsanläggningens utförande erforderliga kapital, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, skall utgöras af tecknad eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till anläggningens utförande, måtte för nu ifrågavarande jernväg eftergifvas.

Härförutom har utskottet ur ett af statsrådet och chefen för civildepartementet till utskottets ordförande öfverlemnadt utdrag af Hernösands stadsfullmäktiges protokoll den 14 februari 1891 inhemtat, att stadsfullmäktige samma dag beslutit, att Hernösands stad — med vilkor, bland andra, att Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag erhåller lån af staten till belopp af 2,350,000 kronor — åtager sig garanti för ränta och amortering å ett af bolaget för ifrågavarande jernvägs byggande upptaget med 5 procent ränta löpande obligationslån å

kronor 600,000:—

Derest bolaget erhöle det ifrågasatta statslånet, skulle bolaget alltså komma att för jernvägsanläggningen förfoga öfver ett kapital af..... kronor 4,711,000:—

Öfver ansökningen hafva yttranden inforrats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och jernvägsstyrelsen, hvilka båda förordat bifall till densamma, hvarvid jernvägsstyrelsen särskildt andragit, bland annat: att det borde beaktas, att det alltid blefve en fördel för statsbanan att i den ifrågavarande bibanan hafva en förbindelseled med de folkrikare orterna vid hafvet, hvilken förbindelseled borde i viss mån tillskynda statsbanan en tillökning i trafik; samt att det vore antagligt, att ett beviljande af det ifrågasatta understödet icke borde medföra någon pekuniär uppoffring för staten, emedan, om det sökta lånet beviljades mot de hittills öfliga villkoren eller mot en annuitet af fem procent, hvaraf fyra procent å oguldet belopp utgjorde ränta och resten afbetalning, bolaget skulle hafva att till staten årligen inbetala 117,500 kronor, och det för fullgörande af denna skyldighet blott erfordrades,

att banan lemnade i behållning å trafiken 1,200 kronor för kilometer, samt en jämförelse med flera enskilda banor inom landet, de der icke hade så gynsamma förutsättningar för trafik som banan till Hernösand, visade att en sådan behållning borde kunna för sistberörda bana med trygghet påräknas.

I sitt anförande till statsrådsprotokollet har chefen för civildepartementet med afseende å Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolags ifrågasvarande ansökning yttrat:

»Behovvet af bibanor från statens stambanor till utskeppningsorterna, särdeles inom Norrland, har flera gånger af jernvägsstyrelsen kraftigt framhållits, då fråga varit om beredande af dylika utfartsvägar; och har jemväl vigten af dessa bibanor af statsmagtarna uppmärksamrats, i ty att staten antingen sjelf byggt sådana banor eller ock med lånebidrag understödt desamma.

Hvad särskildt angår förevarande bana mellan Hernösand och Sollefteå, torde dess vikt och betydelse för den ort, hvarigenom den är afsedd att framdragas, vara till fullo ådagalagd af hvad så väl interimsstyrelsen för banans åvägabringande som de i ärendet hörda embetsmyndigheter andragit. Banan bör derjemte, på sätt jernvägsstyrelsen påpekat, såsom förmedlande rörelsen mellan statsbanan och en af Norrlands mera folkrika trakter, tillföra statens stambana en afsevärd trafik.

Af den beräkning i fråga om utsigten för företaget att kunna lemna nöjaktig afkomst på det deri nedlagda kapital, som genom interimsstyrelsens försorg uppgjorts, och af hvad jernvägsstyrelsen andragit i fråga om banans förmåga att kunna gälda ränta och amortering å ett lån till det ifrågasatta beloppet synes mig framgå, det någon tvekan icke gerna kan uppstå derom att den erbjudna säkerheten för ett sådant lån af in-teckning med bästa rätt skulle vara fullt betryggande.

På grund häraf anser jag mig kunna tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att underställa förevarande låneansökning Riksdagens godkännande. Som emellertid handlingarna i ärendet synas utvisa, att aktieteckningen i bolaget sannolikt icke kan uppbringas till hälften af den för företaget beräknade anläggningskostnaden och att jernvägsaktiebolaget ernar under garanti af staden Hernösand upptaga lån till det belopp, som utöfver det begärda statslånet för jernvägens anläggning erfordras, torde, i afseende å vilkoren för statslånet, i olikhet med hvad Riksdagen år 1886 stadgat, böra medgifvas att detsamma får utgå äfven om icke hela den hälft af kostnadssumman, som ej af statslånet betäckes, kommer

att bestå af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott — en eftergift, som med afseende å de särskilda förhållandena i detta fall icke torde kunna komma att med skäl åberopas till stöd för en motsvarande eftergift i fråga om beviljande af lån åt andra jernvägsföretag.

Deremot synes mig jernvägsbolagets interimsstyrelse icke hafva förebragt tillräcklig utredning om att bolaget redan under innevarande år kan behöfva lyfta någon del af statslånet, hvarför lyftningstiderna torde böra bestämmas att infalla under åren 1892 och 1893.»

Af de upplysningar, som vunnits i detta ärende, anser utskottet det framgå, att den föreslagna jernvägsanläggningen mellan Hernösand och Sollefteå är af sådan betydelse, att densamma är förtjent af låneunderstöd från statens sida.

Endast i fråga om sättet eller formen för låneunderstödet beviljande skulle, enligt utskottets förmenande, olika meningar inom riksdagen kunna tänkas, i det att understödet kunde anses böra i likhet med flera andra lån åt enskilda jernvägsbolag, utgå från en sådan allmän, till Kongl. Maj:ts disposition stäld fond, som redan flera gånger af Riksdagen bildats och som utskottet äfven nu, på sätt här nedan visas, har för afsigt att föreslå.

I detta hänseende vill emellertid utskottet erinra, att Riksdagen år 1886, jemte det Riksdagen till Kongl. Maj:ts disposition stälde en fond för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar, uppå framställning af Kongl. Maj:t beviljade ett särskildt lån åt Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag af 2,068,000 kronor. Till stöd för ett dylikt förfarande anförde statsutskottet vid 1886 års riksdag, bland annat, följande: »Då nu Kongl. Maj:t, efter förehafd pröfning af ärendet, föreslagit den ifrågavarande jernvägsanläggningens befrämjande med statslån till det belopp, Kongl. Maj:t pröfvat skäligt, skulle detta samma lånebehofs hänvisande till en allmän, till Kongl. Maj:ts disposition stäld fond vara en skenbar åtgärd, som i sjelfva verket ej innefattade något annat än att till den egentliga *fonden* lades ett redan på förhand af Kongl. Maj:t till ett visst särskildt ändamål afsedt och den allmänna fonden således rätteligen ej tillhörande belopp. Riksdagen skulle härigenom endast hafva visat från sig pröfningen af ett utaf Kongl. Maj:t för Riksdagen framlagdt, på goda grunder stödt förslag.»

Utskottet, som funnit den uppfattning, hvilken fått sitt uttryck i berörda yttrande, fortfarande ega full giltighet, har med anledning deraf ansett sig ega skäl tillstyrka Riksdagen att bevilja det af Kongl.

Maj:t äskade anslag till låneunderstöd för anläggning af jernväg mellan Hernösand och Sollefteå; och då Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag icke synes kunna uppbringa sitt aktiekapital till ett belopp, motsvarande hälften af kostnaden för jernvägens anläggning, har utskottet med afseende å denna banas vikt icke haft något att erinra deremot, att i förevarande särskilda fall lånet må utgå, ehuru icke, såsom för dylika låneunderstöd vanligen fordras, hela den hälft af kostnadssumman, som ej betäckes af statslånet, kommer att bestå af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och enär Hernösands stad, såsom ofvan nämnts, numera uppfyllt det i den kongl. propositionen uppställda, på staden beroende vilkor och sålunda nödigt anläggningsskapital blifver anskaffadt på ett sätt, som, då det beslutade obligationslånet skall i jernvägen in-tecknas med rätt näst efter statslånet, icke gör statens säkerhet mindre än om de vid dylika lån eljest bestämda vilkor blifvit fullgjorda, hemställer utskottet,

I) att Riksdagen må, med bifall till Kongl. Maj:ts proposition, bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af två millioner trehundra femtio tusen kronor, att anvisas såsom lån åt Hernösand—Sollefteå jernvägsaktiebolag och utgå med ena hälften under år 1892 och med andra hälften under år 1893, under förutsättning att bolaget hos Kongl. Maj:t styrker, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt för jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, och hvaraf minst en million sjuhundra femtio tusen kronor böra utgöras af tecknadt eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande, samt under de vilkor och bestämmelser i öfrigt, hvilka för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifva af innevarande Riksdag stadgade.

II.

Vidkommande de förut i detta utlåtande omförmälda inom riksdagen väckta *motioner om statsbidrag till understödjande af enskilda*

jernvägsanläggningar anser sig utskottet till en början böra erinra, att för tiden efter innevarande års utgång några dylika statsbidrag icke äro af Riksdagen anvisade.

Att staten bör medelst lån befrämja anläggandet af enskilda jernvägar har utskottet ansett vara genom 1871, 1876, 1881 och 1886 års Riksdagens beslut så erkänt, att någon utredning i detta hänseende icke lärer nu erfordras. Likaså torde sättet för låneunderstödens utdelande, eller, såsom redan för fyra femårsperioder skett, ställandet af därför nödiga medel till Kongl. Maj:ts disposition, vara pröfvadt och erkänt såsom det i alla afseenden lämpligaste, icke minst därför att Kongl. Maj:t torde bäst vara i tillfälle att egna en noggrann och omsorgsfull pröfning åt hithörande frågor, i främsta rummet vigten af olika föreslagna jernvägsanläggningar samt deras förmåga att kunna fullgöra sina skyldigheter gent emot staten såsom långifvare, men äfven i icke mindre grad nya jernvägsliniers inverkan å redan förefintliga banors förmåga att uppfylla sina förbindelser.

Vid sådant förhållande anser utskottet sig nu endast hafva att yttra sig i fråga om belopp och vilkor.

För bedömande af hvilket belopp kan vara lämpligt får utskottet meddela följande, från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna uppgifter:

Förteckning å jernvägar, som erhållit koncession, men hvarå arbetet ej påbörjats:

	Väglängd kilometer.	Beräknad kostnad.
Hernösand—Sollefteå	98,8	4,700,000: —
Elmhult—Tingsryd	58,0	1,380,000: —
Tingsryd—Emmaboda	40,5	1,004,000: —
Vittsjö—Markaryd	14,1	476,700: —
Kärrarp—Markaryd	55,4	1,463,000: —
Lidköping—Malma	22,5	572,000: —
Jönköping—Vaggeryd	35,0	1,075,000: —
Stockholm—Djursholm	8,7	375,800: —
Fogelsta—Linköping	39,3	788,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	11,816,500: —

Härförutom hafva i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskats förslag till följande jernvägar, som ännu ej erhållit koncession:

	km.	kostnad.
Mora—Orsa	14,4	600,000: —
Stockholm—Baggensfjärden	16,4	1,330,000: —
Vansbro—Engelsberg	142,0	5,800,000: —
Malmö ringbana	5,4	283,500: —
Norrtegelge—Broby	21,9	465,000: —
Rimbo—Skebo	34,2	808,000: —
Nettraby—Alnaryd	17,7	233,500: —
Helsingborg—Råå	4,75	192,000: —
Göteborg—Borås	66,1	4,280,000: —
Lillsjödäl—Fogelfors	9,92	316,000: —
		Summa kronor 14,308,000: —

Flere af de ifrågasatta jernvägarne komma antagligen ej till utförande och för några torde understöd medelst statslån icke lämpligen böra beviljas; och då härtill kommer, att, om utskottets under punkten I här ofvan gjorda hemställan bifalles, något lån för jernvägen Hernösand—Sollefteå ej behöfver ur lånefonden utgå, har utskottet funnit beloppet nu, likasom åren 1881 och 1886, kunna begränsas till 5,000,000 kronor, att under loppet af fem år utgå med 1,000,000 kronor om året. I händelse af bifall till hvad utskottet sålunda föreslagit skulle Riksdagen komma att för femårsperioden 1892—1896 anvisa inalles 7,350,000 kronor till låneunderstöd för enskilda jernvägar, hvilket belopp ungefärligen motsvarar de summor af tillhoppa 7,345,500 kronor och 7,068,000 kronor, hvilka för femårsperioderna 1882—1886 och 1887—1891 blifvit för samma ändamål anvisade.

I fråga om villkoren får utskottet tillkännagifva, att utskottet icke funnit anledning att bestämma räntan å lånen till enskilda jernvägar lägre än till 4½ procent, eller den räntefot 1886 års Riksdag föreskref för dylika lån.

Visserligen har staten under sistlidna år varit i tillfälle att upplåna penningar mot en effektiv ränta af ungefär 3,6 procent. Men då medelräntan å statsskulden i dess helhet fortfarande öfverstiger 4 procent; då vid uträkningen af de olika statslånen effektiva ränta icke tagits i betraktande, att räntan erlægges två gånger om året, hvilken faktors medtagande i räkningen skulle höja den effektiva räntan å statslånen och således jemväl medelräntan å statsskulden, hvilket i förevarande fall

skulle ega så mycket större betydelse som jernvägsbolagen erlægga räntan å sina lån från staten endast en gång om året vid dettas slut; då den bolagen beviljade förmånen af ett långt anstånd med de tre första årens ränta medför, att den ränta, bolagen betala, i sjelfva verket är icke obetydligt mindre än den nominella i bolagens skuldförbindelser till staten förskrifna; och då 4 $\frac{1}{2}$ procent ränta är bestämd för de jernvägsbolag, hvilka erhållit till en del ännu ej lyftade lån ur 1886 års fond, har utskottet, som hyser den uppfattning, att staten ej vid försträckningar af sådan natur som de ifrågavarande, derigenom att den med sin större kredit träder emellan och åt de enskilda jernvägsbolagen anskaffar anläggningsskapital, bör åsamka sig någon förlust, hvilket otvifvelaktigt blefve händelsen, derest räntan bestämdes till 4 procent, ansett räntefoten för närvarande böra vid fyra och en half procent bibehållas.

Enligt 1:sta punkten af gällande vilkor är ett lånesökande jernvägsbolag »skyldigt att godtgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga besigtningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslaget och arbetsplanens granskning föranledas.» Då utskottet af erfarenheten från den förflutna tiden anser sig hafva anledning antaga, att fall kunna förekomma, då kostnadssumman uppskrufvas i afsigt att erhålla så stort statslån som möjligt, har utskottet funnit angeläget, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sättes i tillfälle att i dylika fall äfvensom då kostnadsförslaget eljest synes otillförlitligt anställa *kontrollundersökning* ute å marken. Utskottet har derfor uti ifrågavarande punkt inryckt uttrycklig föreskrift derom, att sökandebolaget jemväl är pliktigt att bekosta möjligen erforderliga kontrollundersökningar.

Bland nuvarande lånevilkor finnes äfven bestämmelse derom, att Kongl. Maj:t skall insätta en ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, som innehar lån af staten. Då det blifvit anmärkt, att den sålunda af Kongl. Maj:t utsedda direktionsledamoten, till följd af saknaden utaf bestämda föreskrifter angående beskaffenheten och omfånget af det honom tilldelade uppdrag, i styrelsen och till bolaget intager en oviss ställning, har utskottet, som är af den öfvertygelse, att det för nämnde styrelseledamot skulle vara en afsevärd fördel att i utöfningen af sitt uppdrag ega stöd i en af Kongl. Maj:t för honom utfärdad instruktion, i 6:te punkten af förevarande vilkor föreslagit ett stadgande derom, att den af Kongl. Maj:t i styrelsen insatte ledamoten skall vara *med särskild instruktion försedd*. Och tager utskottet för gifvet, att, om detta förslag vinner Riksdagens bifall, Kongl. Maj:t kommer att utfärda dylik instruktion äfven för ledamöterna å kronans

vägnar i styrelserna för de jernvägsbolag, som redan undfått lån af staten.

På grund af hvad här ofvan anförts, hemställer utskottet,

II) att Riksdagen må, med anledning af ofvan omförmälda motioner, till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 5,000,000 kronor, att utgå under fem år från och med år 1892 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 Kongl. Maj:t att å detta anslag, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå i enlighet med följande vilkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af 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 kontrollundersökningar, besigtningar, extra bitrådets användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslagets 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 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 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 inbetaladt 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 å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att anstånd med räntans erläggande må medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande 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 inbetaladt; och

c) att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter den dag, då, enligt 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 statslånet erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande 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 ofvan berörda 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 Kongl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd 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 Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att hvarje sådant bolag, som nyss är nämndt, må, då 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 fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af bolaget bör lemnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla.

Med anledning af det beslut, utskottet ansett sig böra i afseende å enskilda jernvägsanläggningars understödjande under de närmaste fem

ären tillstyrka Riksdagen att fatta, saknar utskottet anledning att ingå i närmare pröfning af de framställningar, hvilka afse beviljande af låneunderstöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar.

Under förutsättning af bifall till hvad utskottet här ofvan under II) föreslagit, samt då skäl för understödjande af en jernvägslinie Elmhult—Emmaboda medelst anslag utan återbetalningsskyldighet icke föreligga, hemställer utskottet alltså,

III) att ofvanberörda af herrar L. W. Lothigius m. fl.; O. Melin m. fl. och J. A. Sjö väckta motioner om understöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar icke må till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda.

B. *Angående nedsättning af räntan å de till enskilda jernvägsanläggningar lemnade låneunderstöd af statsmedel.*

I en till statsutskottet remitterad motion (n:o 130 inom Andra Kammaren) har herr *J. A. Johansson* i Strömsberg, med åberopande deraf att riksgäldskontoret under förlidet år lyckats genom konvertering få räntan å statsskulden nedsatt, så att en del af densamma droge blott 3½ procent ränta, och med framhållande deraf att det vore i högsta grad orättvist, om staten droge vinst af jernvägsbolagen genom att påföra dem högre ränta, än hvad staten själf gäfve, föreslagit, att Riksdagen ville besluta, att räntan å alla de af staten till enskilda jernvägsbolag lemnade lån måtte från den 1 januari 1892 nedsättas till 4 procent och amorteringen å samma lån utgå med ½ procent årligen.

Med hänvisning till hvad utskottet under **A** II) här ofvan yttrat angående räntan å lånen ur den af utskottet föreslagna fond till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, samt med erinran att förevarande motion väcktes äfven sistlidna år, men då efter utredning af hithörande förhållanden, verkställd med hänsyn jemväl till den af motionären omförmälda konvertering, icke lyckades tillvinna sig Riksdagens bifall, får utskottet hemställa,

IV) att herr *J. A. Johanssons* ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 10 april 1891.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

Vid punkten II): af herr *Lyttkens*, som ansett, att af annuiteten å lånen till enskilda jernvägsanläggningar, 5 procent, 4 procent borde bestämmas såsom ränta;

vid punkten IV): af herr *Lyttkens*.

Herr *Törneblad* har anhållit att få antecknadt, att han icke inom utskottet deltagit i behandlingen af de i detta betänkande omförmälda ärenden.