

N:o 43.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående ändring i bestämmelserna rörande ett Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag beviljadt statslån; gifven Stockholms slott den 12 februari 1897.

Under åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

dels att det lånebelopp, som af det Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag förut beviljade statslån vid slutet af innevarande år är oguldet, må genom nytt låneunderstöd, att anvisas till utgående från riksgäldskontoret, höjas till högst två millioner sex hundra tusen kronor, under förbehåll att bolaget vid innevarande års slut till riksgäldskontoret inbetalar all upplupen s. k. öfverränta och att det nya låneunderstödet, som icke må öfverstiga 620,000 kronor, användes för jernvägens ombyggnad till normalspårig i enlighet med af Kongl. Maj:t denna dag faststald plan, äfvensom under vilkor i öfrigt att från och med 1898 erlägges en annuitet af fem procent af hela lånebeloppet, deraf först beräknas fyra procent ränta å oguldna kapitalet och återstoden utgör kapitalafbetalning, att, om förfallet inbetalningsbelopp ej erlägges i föreskrifven ordning, derå skall gäldas ränta efter sex för hundra årligen, till dess samma belopp inbetalas, samt att bolaget skall hafva före innevarande års utgång till riksgäldskontoret aflemnat ej mindre särskild säkerhetsförbindelse för behöriga användandet af det nya lånebeloppet, än äfven i utbyte mot den inteckning i jernvägen, riksgäldskontoret för närvarande innehar, en af bolaget utfärdad förbindelse å hela det ökade låneunderstödet, intecknad i jernvägen och åtnjutande sådan rätt, att den efter förstnämnda intecknings dödande eger förmånsrätt till betalning ur jernvägen framför hvarje annan fordran hos bolaget;

och dels att bolaget må berättigas att erhålla upplåtelse af den för jernvägens omläggning erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför lemnas i enlighet med hvad nådiga förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgar, äfvensom kostnadsfritt begagna för omläggningen sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla.

Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse väl bevågen.

OSCAR.

E. von Krusenstjerna.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 februari 1897.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve DOUGLAS,
Statsråden: friherre ÅKERHJELM,
WIKBLAD,
friherre RAPPE,
CHRISTERSON,
WERSÅLL,
ANNESTEDT,
VON KRUSENSTJERNA.

28:o.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde vidare i underdånighet:

Vid 1862—1863 årens riksdag beviljade Rikets Ständer för byggande af en till begagnande med ångkraft afsedd jernväg från Herrljunga öfver Venersborg till Uddevalla det för denna jernvägs anläggande bildade bolag ett mot $\frac{2}{3}$ af den till 4,860,000 riksdaler beräknade anläggningskostnaden svarande lån att från riksgäldskontoret utgå med 3,240,000 riksdaler, hvilket lån skulle få räntefritt innehafvas under tre år från den dag, hvarje särskild del deraf blifvit lyftad, hvarefter å lånebeloppet skulle inom hvarje kalenderårs slut inbetalas 5 procent efter år räknadt, hvaraf för hvad af lånet dessförinnan icke godtgjorts beräknades 4 procent årlig ränta och återstoden utgjorde kapitalafbetalning, med föreskrift derjemte att, om förfallet inbetalningsbelopp icke blefve i föreskrifven ordning erlagdt, därför borde utgöras 6 procent årlig ränta, till dess samma belopp vederbörligen inbetalades.

Genom nådiga bref den 22 april och den 9 december 1864 faststälde derpå Eders Kongl. Maj:t plan för jernvägsanläggningens utförande, enligt hvilken plan jernvägens spårvidd utgjorde 4,10 fot (1,217 meter), hvarefter Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 30 december 1864 godkände upprättadt kontrakt om arbetets utförande.

Hos Eders Kongl. Maj:t har nu styrelsen för Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag, hvilket bolag utfört jernvägsanläggningen och uppburit förenämnda låneunderstöd, uti en den 18 november 1896 ingifven skrift, med bifogande af en utaf ingenjören K. Rosenqvist för jernvägens ombyggnad till normal spårvidd (1,435 meter) upprättad plan med tillhörande kostnadsberäkning, slutande å ett belopp af 620,283 kronor, anhållit ej mindre om fastställelse af denna plan än äfven om ökning i återstående oguldna kapitalbeloppet af ofvan nämnda lån samt ändring i vilkoren för detsamma. Uti berörda ansökan, hvilken, så vidt den afser fastställande af plan för jernvägens ombyggnad, blifvit under föregående § i protokollet anmäld, har bolagsstyrelsen anfört hufvudsakligen följande:

Skälen hvarför vid jernvägens anläggning valts en spårvidd af allenast 1,217 meter hade varit dels nödvändigheten att så mycket som möjligt nedbringa anläggningskostnaden, hvilken vid nämnda tidpunkt stälde sig vida högre än för närvarande, dels ock den omständigheten att den då redan anlagda Borås—Herrljunga jernväg haft nämnda spårvidd, hvadan, om jemväl jernvägen mellan Uddevalla och Herrljunga bygdes med enahanda spårvidd, skulle mellan det betydande industri-distriktet omkring Borås samt vestkusten ernås en ny likspårig jernvägsled af 134 kilometers längd. Efter Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs öppnande för allmän trafik hade emellertid inom kort framträdt många och känbara olägenheter deraf att jernvägen ej hade samma spårvidd som vestra stambanan och Sveriges öfriga statsbanor, hvilka olägenheter än mer ökats efter anläggandet af den jernvägen korsande normalspårigt bygda bergslagsbanan. Redan tidigt hade därför åtgärder vidtagits för främjande af banans framtida ombyggnad till normalspårig. I sådant hänseende hade alltsedan år 1874 vid inköp af jernvägsskenor anskaffats skenor af högre skenvigt än den ursprungliga eller 24,8 kilogram för meter i stället för 22,3 kilogram för meter, och hade numera banans hela hufvudspår omlagts med skenor af den angifna tyngre vigten. Under senare tider hade tillkommit nya förhållanden, som i än högre grad än tillförene manade till kraftiga ansträngningar från bolagets sida att åstadkomma en tillfredsställande lösning af ifrågavarande för det allmänna och bolaget lika betydelse-

fulla angelägenhet. I detta hänseende ville styrelsen särskildt framhålla dels öppnandet af en ny normalspårig jernväg från Göteborg till Borås, hvilken såsom betydligt kortare än förbindelseleden Uddevalla—Herrljunga—Borås måste ogynnsamt inverka på denna bandels trafikförhållanden, och detta så mycket mera som Borås—Herrljunga jernvägs ombyggnad till normalspårig kunde förväntas snart komma att verkställas samt dels anläggningen af en ny jernväg af 0,891 meters spårvidd från Göteborg öfver Vara och Håkantorps stationer å Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg till Skara, hvilken jernväg med all sannolikhet äfven komme att byggas under de närmaste åren och hvilken, såsom å ena sidan lemnande en direkt förbindelse emellan vestkusten och Skaraborgs läns förutvarande, med den ifrågasatta banan likspåriga bansystem samt å andra sidan afsedd att genomgå en bördig och följaktligen i trafikhänseende vigtig del af Uddevalla—Venersborg Herrljunga jernvägs nuvarande trafikområde ofelbart måste minska trafiken för sistnämnda bana, derest ej vederlag kunde beredas densamma genom dess utläggande till samma spårvidd som vestra stambanan. Ett skäl slutligen, som talade för frågans snara lösning, vore den för bolagets ekonomi betydelsefulla omständigheten, att dess lokomotiv inom den närmaste framtiden måste utbytas mot nya eller undergå dyrbara reparationer, hvarför kostnaderna blefve utan gagn, derest jernvägens ombyggnad i framtiden möjliggjordes, då ny normalspårig materiel måste anskaffas.

Efter att sålunda hafva angifvit de skäl, som föranledt beslutet om uppgörande af omförmälda plan för jernvägens ombyggnad, har styrelsen vidare i fråga om bolagets finansiella ställning andragit.

Det låneunderstöd å 3,240,000 kronor, som Rikets Ständer, på sätt ofvan nämnts, beviljat bolaget, hade från riksgäldskontoret utbetalts under åren 1865, 1866 och 1867 och skulle enligt lånevilkoren amorteras från och med 1868 genom erläggande af en annuitet af 162,000 kronor samt vara slutbetaldt år 1910.

Enligt amorteringsplanen skulle å lånet vid 1896 års slut återstå oguldet ej förfallet kapitalbelopp af 1,617,927 kronor 70 öre; men då nettobehållningen af trafiken särskildt under senaste treårsperiod, hvarunder bolaget nödgats utbyta de ursprungliga jernskenorna i hufvudspåret mot nya af stål, ej lemnat tillgång till att inom behörig tid erlægga föreskrifna annuiteter, komme bolagets skuld till riksgäldskontoret vid 1896 års slut att uppgå till, förutom ofvannämnda ej förfallna kapitalbelopp 1,617,927 kronor 70 öre, omkring 400,000 kronor i

oguldna förfallna annuiteter, således tillhoppa omkring 2,000,000 kronor, hvadan å ursprungliga lånet skulle vara amorterad 1,240,000 kronor.

Till detta ogynnsamma resultat hade naturligtvis bidragit, att bolaget, utom annuiteten 162,000 kronor, fått vidkännas 6 procent öfverränta å förfallna oguldna annuiteter, hvilken öfverränta under de sista tio åren varit en dryg och känbar tilläggskostnad att bära och för år 1893 medfört en utgift af 15,720 kronor.

Nettobehållningen af jernvägens trafikrörelse, hvilken ännu under femårsperioden 1881—1885 utgjort i medeltal 173,000 kronor årligen och således lemnat tillgång till gäldande af annuiteten å statslånet, hade under påföljande tioårsperiod 1886—1895 till följd af förenämnda utbyte af jernvägsskenor minskats till i medeltal 145,000 kronor om året. Bruttoinkomsten af trafikrörelsen hade dock under senaste femårsperiod något ökats eller till i medeltal omkring 436,000 kronor årligen mot omkring 400,000 kronor årligen under föregående tioårsperiod.

Af denna redogörelse ansåge styrelsen framgå, att föga utsigt för bolaget förefunnes att med behållna trafikinkomster kunna ej mindre bestrida annuiteten å statslånet 162,000 kronor jemte öfverränta å hittills oguldna annuiteter, än äfven bära ränta och amortering å den beräknade ombyggnadskostnaden omkring 600,000 kronor.

Under sådana förhållanden ansåge bolaget den enda utvägen för att kunna åstadkomma nämnda ombyggnad vara att vinna ändring i de fastställda villkoren, för det bolaget beviljade statslån på sätt bolagets ansöken angäfve.

På grund af hvad sålunda anförts har bolagsstyrelsen, jemte det framställning gjorts om Eders Kongl. Maj:ts godkännande af planen för jernvägens ombyggnad, i underdånighet anhållit, att Eders Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om sådan ändring i villkoren för det bolaget från riksgäldskontoret beviljade lån, att det belopp deraf, som vid slutet af år 1897 kunde befinnas oguldet, finge genom nytt låneunderstöd förhöjas till högst 2,600,000 kronor, samt att på detta belopp bolaget skulle tillkomma att från och med år 1888 i stället för den nu fastställda annuiteten erlægga en annuitet af 5 procent med 130,000 kronor, deraf 4 procent skulle utgöra ränta å oguldna kapitalet och 1 procent amortering, intill dess lånet i sin helhet sålunda guldits, dock om möjligt med rätt för bolaget att efter 10 års förlopp från 1898 års början tidigare än vid amorteringstidens slut inbetala ogulden återstod af lånet, allt under vilkor att det nya låneunderstödet af bolaget användes för jernvägens ombyggnad till normal-spårig enligt af Eders Kongl. Maj:t därför godkänd plan.

Vid sin anmälan har styrelsen fogat den af vederbörande revisorer afgifna revisionsberättelsen för år 1895, hvori meddelats följande uppgifter:

Bolagets ställning den 1 januari 1895.

Skulder:

Återstoden af statslånet:			
Icke förfallet kapital	kr.	1,801,412:	44
För året förfallet amorte-			
ringsbelopp	»	86,484:	14
		<u>1,887,896:</u>	<u>58</u>
Återstod af räntan å statslånet för år 1893	kr.	100,000:	—
Riksgäldskontorets räntekonto	»	75,515:	86
Aktiekapitalet	»	1,620,000:	—
Aktieegarnes delaktighetskonto	»	1,268,945:	60
Skulder: a) å stationernas konti	kr.	132:	44
b) Venersborgs spar-			
bank	»	130,000:	—
c) till enskild person	»	4,000:	—
		<u>134,132:</u>	<u>44</u>
Vinst- och förlustkonto	kr.	217,010:	—
		<u>5,303,500:</u>	<u>48</u>

Tillgångar:

Jernvägsanläggningen	kr.	4,325,663:	78
Rörliga materielen	»	713,028:	80
Materialier och inventarier	»	168,772:	82
Öfvertagna aktier	»	36,500:	—
För bristande betalning till bolaget hem-			
fallna aktier	»	57,331:	99
Fordringar å åtskilliga stationers konti...	»	2,104:	23
Kontant i kassan	»	98:	86
		<u>5,303,500:</u>	<u>48</u>

Inkomster under år 1895.

Af trafiken	kr.	444,120:	72
» hyror	»	1,253:	66
» höskörd, m. m.	»	566:	—
		<u>445,940:</u>	<u>38</u>

Utgifter under år 1895.

För trafik, jernvägens under- håll och materiel	kr. 307,221: 55	
» räntor	» 90,747: 35	
» bidrag till nya pensions- kassan	» 3,266: 20	401,235: 10
Årets vinst		<u>44,705: 28</u>
		445,940: 38

Bolagets ställning den 31 december 1895.

Tillgångar:

Jernvägsanläggningen	kr. 4,325,663: 78	
Rörliga materielen	» 713,028: 80	
Materialier och inventarier	» 121,875: 46	
Öfvertagna aktier	» 36,500: —	
För bristande betalning till bolaget hem- fallna aktier	» 57,331: 99	
Fordringar: å giroräkning	kr. 19,500: —	
å åtskilliga statio- ners konti	» 2,137: 30	21,637: 30
Kontant i kassan		<u>10,124: 32</u>
		5,286,161: 65

Skulder:

Återstoden af statslånet:		
Förfallet kapital	kr. 259,585: 46	
Icke förfallet kapital	» 1,711,468: 94	1,971,054: 40
Riksgäldskontorets räntekonto	kr. 164,414: 54	
Aktiekapitalet	» 1,620,000: —	
Aktieegarnes delaktighetskonto	» 1,268,945: 60	
Skulder å åtskilliga stationers konti	» 31: 83	
Vinst- och förlustkonto	» 261,715: 28	<u>5,286,161: 65</u>

Kostnaderna för jernvägsanläggningen vid 1895 års slut hade upptagits lika som vid 1894 års slut eller till kr. 4,325,663: 78

1895 års amortering å bolagets skuld till riksgäldskontoret uppgick till	kr. 89,943: 50	
1895 års ränta å d:o d:o	» 72,056: 50	162,000: —

Med afseende på *trafikuppbörd*en, *omkostnaderna* och *nettobehållningen* af *trafikrörelsen* har upplysts:

att *bruttoinkomsten* af *trafikrörelsen* år 1895 utgjorde kr. 444,120: 72
 hvilken inkomst uppgick:

år 1894 till	kr. 441,611: 94
» 1893 »	» 437,538: 06
» 1892 »	» 412,002: 14
» 1891 »	» 443,468: 78

att *omkostnaderna* för *trafikrörelsens* särskilda *afdelningar* år 1895 uppgått till
 kr. 307,221: 55 |

hvilka omkostnader utgjorde:

år 1894	kr. 309,297: 50
» 1893	» 297,563: 80
» 1892	» 269,073: 76
» 1891	» 289,980: 06

Utgifterna jemförda med *bruttoinkomsterna* hafva utgjort:

för år 1895.....	69,02	procent,
» » 1894	70,00	»
» » 1893	68,00	»
» » 1892	65,31	»
» » 1891.....	65,39	»

Nettobehållningen af *trafiken* har uppgått till:

för år 1895	kr. 136,899: 17
» » 1894	» 132,314: 44
» » 1893	» 139,974: 26
» » 1892	» 142,928: 38
» » 1891	» 153,488: 72

Till följd af erhållen remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inkommit med underdånigt utlåtande af den 12 december 1896 och deruti, med tillkännagifvande att styrelsen icke hade någon anmärkning emot de tekniska bestämmelserna i den för jernvägens ombyggnad uppgjorda plan, ansett, att den föreslagna utvidgningen af jernvägens spårvidd obestridligen skulle medföra stora fördelar för det allmänna, och att viktiga skäl talade för att understödja företaget med statsbidrag; och har styrelsen härvid särskildt erinrat om, att erfarenheten tydligt ådagalagt de många olägenheter, som användandet af olika spårssystem inom landet medförde för en rationel jernvägsdrift.

Hvad anginge ansökningen om ändring i de föreskrifna lånevilkoren syntes styrelsen de ekonomiska förhållanden, hvarunder bolaget numera arbetade, vara af den art, att någon annan utväg för anskaffande af erforderligt byggnadskapital icke torde kunna anlitas än en anordning i den af bolagsstyrelsen angifna riktning. Af bolagets revisionsberättelse för år 1895 framginge nemligen, att bolaget icke egde tillgångar att genomföra det ifrågasatta ombyggnadsarbetet. Då bolaget dessutom icke ens mäktat fullgöra den årliga amorteringen å statslånet, torde — helst för detta lån tagits i anspråk den bästa säkerhet i jernvägen, bolaget kunde bjuda — föga utsigt förefinnas för bolaget att på enskild väg erhålla ytterligare försträckning för ändamålet. Ej heller torde det under nuvarande förhållanden vara möjligt att genom ytterligare aktie-teckning åstadkomma det behöfliga kapitalet. Bolaget vore därför hänvisadt uteslutande till statens mellankomst, hvarför på sätt förut framhållits skäl ej heller saknades, då bolaget derigenom blefve satt i stånd att öka jernvägens trafikförmåga samt, jemte det en väsentlig fördel komme den allmänna trafiken till godo, bolagets förmåga att uppfylla detsamma åliggande förbindelser i afsevärd mån ökades. I sistnämnda hänseende eller för beräkning af bolagets förmåga att med sin afkastning betala den annuitet, som i händelse af bifall till ansökningen blefve fastställd, kunde resultatet af jernvägens nuvarande rörelse i första hand lemna en ledning. De uppgifter, som af statens ombud i de årliga revisionerna af bolagets räkenskaper lemnats, gäfvade vid handen, att nettobehållningen af trafiken jemte mindre extra inkomster under år 1891—1895 utgjort i medeltal 142,625 kronor 4 öre. Då ingen vidare anledning funnes till det antagande, att nettobehållningen af jernvägens trafikrörelse skulle än vidare nedgå, utan snarare utsigt syntes vara för dess ökande, om jernvägen genom ombyggnad vunne större trafikförmåga, kunde man så mycket säkrare antaga, att bolaget skulle kunna fullgöra sin årliga betalningsskyldighet till staten, derest statslån bevil-

jades på de af bolaget föreslagna vilkor, som annuiteten derigenom skulle nedsättas från 162,000 till 130,000 kronor. Styrelsen förordade således ansökningen jemväl i denna del.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lemnats tillfälle att afgifva yttrande i ärendet, hafva i utlåtande den 14 nästlidne januari anført, att det af Rikets Ständer vid 1862—1863 årens riksdag beviljade lånebeloppet, som i riksgäldskontoret lyftats under åren 1865—1867, skulle, derest de bestämda inbetalningarne blifvit verkställda, vid 1896 års utgång hafva amorterats med 1,622,072 kronor 30 öre och derigenom nedgått till 1,617,927 kronor 70 öre. Bolaget hade emellertid icke kunnat fullgöra de stadgade liquiderna, utan hade vid sagda tidpunkt varit skyldigt riksgäldskontoret, utöfver sistnämnda belopp, en summa af 424,000 kronor, såsom framginge af följande öfversigt af kontorets fordran hos bolaget vid 1896 års slut:

Icke förfallet kapital	kr. 1,617,927: 70	
Förfallet kapital	» 269,968: 88	1,887,896: 58
Förfallen ränta		154,031: 12
		<hr/>
	Summa kr. 2,041,927: 70	

Vid slutet af hvart och ett af de sista femton åren hade bolagets förfallna skuld å statslånet utgjort:

år 1882	kr. 62,000
» 1883	» 82,000
» 1884	» 100,000
» 1885	» 100,000
» 1886	» 100,000
» 1887	» 162,000
» 1888	» 100,000
» 1889	» 100,000
» 1890	» 100,000
» 1891	» 162,000
» 1892	» 182,000
» 1893	» 262,000
» 1894	» 262,000
» 1895	» 424,000
» 1896	» 424,000

Under förutsättning att bolaget under innevarande år till riksgäldskontoret inbetalade ungefär enahanda belopp som år 1896, skulle bolaget vid årets utgång till kontoret häfta i skuld för:

Icke förfallet kapital	kr. 1,520,644: 81	
Förfallet kapital	» 280,767: 63	1,801,412: 44
Förfallen ränta		143,232: 37
		<hr/>
	Summa kr. 1,944,644: 81	

Bolagets förfallna skuld skulle alltså äfven vid 1897 års slut komma att uppgå till 424,000 kronor.

Efter meddelande af dessa upplysningar, hafva fullmäktige beträffande frågan om Uddevalla—Venersborg—Herrljungabanans ombyggnad till samma spårvidd som den, statens jernvägar egde, vidare anfört, att hvad bolagsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta afseende andragit syntes tydligt ådagalägga den ifrågasatta åtgärdens stora betydelse ur allmän trafiksynpunkt.

För riksgäldskontoret såsom fordringsegare hos bolaget med in-teckning i jernvägen skulle dennas omläggande till normalspårig och annuitetens nedsättande till ett mindre belopp än det nu fastställda medföra en gifven fördel, enär derigenom såväl banans värde som bolagets förmåga att fullgöra sina inbetalningar otvifvelaktigt skulle ökas. Med hänsyn härtill och då nämnda ombyggnadsarbete, till följd af bolagets ekonomiska ställning, ej torde kunna komma till utförande utan bidrag från statens sida, hade fullmäktige ej något att erinra mot beviljande åt bolaget af ytterligare låneunderstöd af statsmedel. Och då, enligt uppgjord af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad plan, kostnaden för jernvägens ombyggnad beräknats till 620,283 kronor, torde detta belopp vara det högsta bolaget borde erhålla såsom nytt lån.

Af den underdåniga ansöknings framginge, att bolaget önskade att vid 1897 års slut få kapitalisera sin då egande skuld till riksgäldskontoret samt dertill lägga det begärda nya låneunderstödet belopp och å den sålunda uppkommande summan inbetala en annuitet af fem procent, deraf fyra procent ränta. Genom ett sådant förfarande skulle visserligen återbetalningstiden för den äldre kapitalskulden komma att förlängas, men då det nuvarande annuitetsbeloppets minskande torde utgöra ett vilkor för framgången af bolagets sträfvan att förbättra sin ställning, ansåge fullmäktige anförda omständighet icke böra föranleda någon anmärkning, helst en utsträckning af amorteringstiden, på sätt fullmäktige förut i andra liknande fall påpekat, vore till gagn för statsverket,

emedan staten derigenom under en längre tid bereddes lättnad i utgifterna för statsskulden. Hvad åter det nya lånebeloppet anginge, skulle räntan, fyra procent, komma att understiga den af 1896 års Riksdag bestämda ränta af 4½ procent för de lån, som blefve tilldelade jernvägsaktiebolag ur den för åren 1897—1901 anslagna summa af 7,500,000 kronor till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar. Härvid förekomme dock att sistnämnda ränta faststälts med hänsyn dertill att bolagen åtnjöte anstånd med räntans erläggande under de tre första åren. Som denna förmån icke skulle tillkomma Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag för dess nya lån, utan bolaget deri genast skulle erlägga en effektiv ränta af fyra procent, skulle staten icke tillskyndas någon ränteförlust, om den af bolagsstyrelsen föreslagna annuiteten vunne gillande. På grund häraf och med fästadt afseende å det belopp, hvartill bolagets skuld till riksgäldskontoret sannolikt komme att uppgå vid innevarande års slut, hade fullmäktige ej något att erinra mot bifall till bolagets ansökan, under förutsättning likväl att det nya lån, bolaget tilläfvventyrs undfinge, ej öfverstege i jernadt tal 620,000 kronor samt att bolaget vid årets slut till riksgäldskontoret inbetalade all upplupen s. k. öfverränta. Skulle det emellertid, om bolaget erhöle nytt låneunderstöd, befinnas lämpligare, att detta understöd icke utbetalades på en gång med hela sitt belopp utan i mån af arbetets fortgång under den till två år uppskattade byggnadstiden, torde med tillämpning af ofvannämnda vilkor böra föreskrifvas, att bolaget skulle vid innevarande års slut, sedan det betalt upplupen öfverränta, kapitalisera sin skuld till riksgäldskontoret; att å det kapitalbelopp, som sålunda bildades, skulle före hvarje års utgång från och med år 1898 inbetalas en annuitet af fem procent, deraf fyra procent ränta å ogulden kapitalåterstod; samt att å lyftade andelar af det nya lånebeloppet skulle erläggas fyra procent ränta för år från lyftningsdagen till slutet af det år, hvarunder lyftning skett, med annuitet af fem procent, deraf fyra procent ränta, från och med det år, vid hvars början bolaget innehaft sådan andel, allt under förutsättning att summan af den vid 1897 års slut återstående kapitaliserade skulden och det nya lånebeloppet icke öfverstege 2,600,000 kronor.

Rörande det statslån å högst sistnämnda summa, hvilket kunde varda bolaget beviljadt, ansåges för öfrigt böra stadgas, dels att, om förfallet inbetalningsbelopp ej erlades i föreskrifven ordning, derå skulle gäldas ränta efter sex för hundra årligen, till dess samma belopp inbetalades, dels ock att bolaget skulle hafva före innevarande års utgång till riksgäldskontoret aflemnadt ej mindre särskild säkerhetsförbindelse

för behöriga användandet af det nya lånebeloppet, än äfven i utbyte mot den inteckning i jernvägen, riksgäldskontoret för närvarande innehade, en af bolaget utfärdad förbindelse å hela det ökade låneunderstödet, intecknad i jernvägen och åtnjutande sådan rätt, att den efter förstnämnda intecknings dödande egde förmånsrätt till betalning ur jernvägen framför hvarje annan fordran hos bolaget.

Vidkommande slutligen bolagets anhållan, att det måtte berättigas att, efter det tio år förflutit från 1898 års början, få tidigare än vid amorteringstidens slut inbetala lånets oguldna återstod, kunde fullmäktige icke annat än bestämdt afstyrka bifall härtill. Om bolaget finge en dylik rätt sig tillerkänd och gjorde bruk af densamma, skulle nemligen förlust kunna tillskyndas staten såsom långifvare, beroende på vid den tidigare återbetalningen rådande penninge- och ränteförhållanden. Af denna anledning hade också ett medgifvande af ifrågasvarande art aldrig lemnats vare sig bolag, kommuner eller andra korporationer, som erhållit statslån, och en afvikelse från denna grundsats skulle säkerligen medföra alla de olägenheter, som oundvikligen skulle vidlåda ett prejudikat i sådan riktning.

Genom förut i dag meddeladt nådigt beslut har Eders Kongl. Maj:t beviljat bolaget rättighet att ombygga sin jernväg till normal spårvidd samt fastställt ofvan omförmälda plan därför.

På sätt bolaget anfört synes denna ombyggnad icke kunna verkställas, med mindre staten bispringer bolaget med förskjutande af det för ombyggnaden nödiga kapitalet omkring 600,000 kronor. Då denna ombyggnad otvifvelaktigt kommer att såväl medföra stora fördelar för det allmänna som äfven öka jernvägens trafikförmåga och inkomster samt god utsigt synes förefinnas att, derest i sammanhang med beviljande åt bolaget af låneunderstöd till nämnda belopp lånevilkoren ändras i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad styrelsen föreslagit, bolaget kommer att blifva i stånd att uppfylla sina förbindelser till staten, anser jag fullgiltigt skäl förefinnas att för Riksdagen framlägga förslag i nämnda syfte.

På de af fullmäktige i riksgäldskontoret anförda skäl anser jag, att räntan för hela lånet bör bestämmas till 4 procent; och torde betänklighet ej förefinnas mot att på en gång utlemna hela det nya låneunderstödet.

I följd af hvad fullmäktige anfört läser bolagets framställning om rätt att få före den bestämda amorteringstidens slut inbetala lånet icke kunna vinna afseende.

I sammanhang med fastställande af plan för ombyggnaden har Eders Kongl. Maj:t berättigat bolaget att i enlighet med gällande författning om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof inlösa och med full eganderätt besitta den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhöriga mark, som för jernvägens anläggning enligt fastställd plan erfordras. Då det medgifvande, som Riksdagen årligen brukar lemna till upplåtelse af den för jernvägsanläggningar erforderliga, kronan tillhöriga mark, ännu icke blifvit af innevarande års Riksdag beslutadt, och följaktligen sådan upplåtelse ej kunnat af Eders Kongl. Maj:t i sammanhang med fastställelsen af planen meddelas, torde jemväl sådant medgifvande i afseende å förevarande ombyggnad böra af Riksdagen äskas.

Jag hemställer alltså att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgifva,

dels att det lånebelopp, som af det Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag förut beviljade statslån vid slutet af innevarande år är oguldet, må genom nytt låneunderstöd, att anvisas till utgående från riksgäldskontoret, höjas till högst 2,600,000 kronor, under förbehåll att bolaget vid innevarande års slut till riksgäldskontoret inbetalar all upplupen s. k. öfverränta, och att det nya låneunderstödet, som icke må öfverstiga 620,000 kronor, användes för jernvägens ombyggnad till normalspårig i enlighet med af Eders Kongl. Maj:t denna dag fastställd plan, äfvensom under vilkor i öfrigt *att* från och med 1898 erlägges en annuitet af fem procent å hela lånebeloppet, deraf först beräknas fyra procent ränta å oguldnä kapitalet och återstoden utgör kapitalafbetalning, *att*, om förfallet inbetalningsbelopp ej erlägges i föreskrifven ordning, derå skall gäldas ränta efter sex för hundra årligen, till dess samma belopp inbetalas, *samt att* bolaget skall hafva före innevarande års utgång till riksgäldskontoret aflemnat ej mindre särskild säkerhetsförbindelse för behöriga användandet af det nya lånebeloppet, än äfven i utbyte mot den inteckning i jernvägen, riksgäldskontoret för närvarande innehar, en af bolaget utfärdad förbindelse å hela det ökade låneunderstödet, intecknad i jernvägen och åtnjutande sådan rätt, att den efter förstnämnda inteckningsdödande eger förmånsrätt till betalning ur jernvägen framför hvarje annan fordran hos bolaget,

och dels att bolaget må berättigas att erhålla upplåtelse af den för jernvägens omläggning erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, er-

sättning därför lemnas i enlighet med hvad nådiga förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgar, äfvensom kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustägter, som kunna vara disponibla.

Denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo:

E. K. Almqvist.