

**N:o 42.**

Ank. till Riksd. kansli den 2 april 1897, kl. 7 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående ändring i bestämmelserna rörande ett Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag beviljadt statslån.*

(R. A.)

I proposition af den 12 sistlidne februari (n:o 43) har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen medgifva,

*dels* att det lånebelopp, som af det Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag förut beviljade statslån vid slutet af innevarande år vore oguldet, finge 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 inbetalade all upplupen s. k. öfverränta och att det nya låneunderstödet, som icke finge öfverstiga 620,000 kronor, användes för jernvägens ombyggnad till normalspårig i enlighet med af Kongl. Maj:t ofvannämnda dag fastställd plan, äfvensom under vilkor i öfrigt att från och med 1898 erlades en annuitet af fem procent af hela lånebeloppet, deraf först beräknades fyra procent ränta å oguldna kapitalet och återstoden utgjorde kapitalafbetalning, att, om förfallet inbetalningsbelopp ej erlades i föreskrifven ordning, derå skulle gäldas ränta efter sex för hundra årligen, till dess samma belopp inbetalades, samt att bolaget skulle 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 innehave, 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;

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

Af det vid berörda proposition fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden inhemtas hufvudsakligen följande.

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

Hos 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 ofvannämnda lån samt ändring i villkoren för detsamma. Styrelsen har dervid anfört bland annat:

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 byggdes 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 byggda 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 tillföre manade till kraftiga ansträngningar från bolagets sida att åstadkomma en tillfredsställande lösning af ifrågavarande, för det allmänna och bolaget lika betydelsefulla 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.

Det statslån å 3,240,000 kronor, som bolaget erhållit, skulle, enligt amorteringsplanen, genom erläggande af den bestämda annuiteten, 162,000 kronor, blifva slutbetaladt år 1910. Vid 1896 års slut borde å lånet återstå oguldet ett 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 tillhopa omkring 2,000,000 kronor.

Till detta ogynsamma 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 hit-

tills 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 angäfvde.

På grund af hvad sålunda anförts har bolagsstyrelsen, jemte det framställning gjorts om Kongl. Maj:ts godkännande af planen för jernvägens ombyggnad, i underdånighet anhållit, att 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 1898 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 villkor, att det nya låneunderstödet af bolaget användes för jernvägens ombyggnad till normalspårig enligt af Kongl. Maj:t därför godkänd plan.

Statsrådsprotokollet upplyser vidare, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 12 december 1896, med tillkännagifvande, att styrelsen icke hade någon anmärkning emot de tekniska bestämmelserna i den för jernvägens ombyggnad uppgjorda plan, förklarar sig anse, att den föreslagna utvidgningen af jernvägens spårvidd obestriddligen 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 lånevillkoren, 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, gáfve 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 beviljades 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 |               |

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 ansökningen 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 bestämde ränta af 4  $\frac{1}{2}$  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 derå genast skulle erlægga 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 jemnadt 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, men 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 aflemnat 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 rigtning.

Med omförmälände att Kongl. Maj:t beviljat Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag rättighet att ombygga sin jernväg till normal spårvidd samt fastställt ofvanberörda plan därför, har chefen för civildepartementet i föreliggande fråga för egen del andragit:

»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 anført lærer 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.»

Då Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag erhöll sitt ofvanomförmälda statslån, meddelade Rikets Ständer åtskilliga vilkor och föreskrifter att lända till efterrättelse för bolaget, deribland äfven nedannämnda bestämmelser:

att, i den mån jernvägen blefve fullbordad och till allmänt begagnande upplåten, bolaget skulle vara skyldigt att, mot den ersättning som Kongl. Maj:t efter vederbörandes hörande pröfvade skäligt bestämma, på densamma fortskaffa trupper och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning förekommande personal- och varutransporter, hvarjemte det skulle åligga bolaget att utan ersättning medgifva anbringande längs efter jernvägen af elektriska telegrafniner, med hvad dertill hörde;

att afgifterna för passagerare- och varutrafiken skulle utgå enligt den taxa, som Kongl. Maj:t, efter dertill af bolaget afgifvet förslag samt Kongl. Maj:ts vederbörande befallningshafvandes hörande, fastställt och hvilken taxa i allmänhet skulle hvart femte år lämpas efter sig då företeende förhållanden;

att bolaget skulle i alla rättsförhållanden, som kunde uppstå

mellan detsamma och svenska kronan eller enskilde medborgare, lyda under svensk domstol och vara underkastadt svensk lag;

samt att i fråga om begagnande och underhållande af jernvägen, med hvad dertill hörde, de föreskrifter och stadganden, som Kongl. Maj:t kunde finna för godt meddela, komme att tjena till ovilkorlig efter rättelse, varande bolaget och dess biträden i allmänhet skyldige att iakttaga och fullgöra hvad, med hänsigt till den staten tillkommande vård öfver jernbanan och tillsyn öfver trafiken derpå, kunde vara i vederbörlig ordning föreskrifvet.

Enligt hvad utskottet inhemtat, har Kongl. Maj:t, i sammanhang med beviljande åt bolaget af rättighet att ombygga sin jernväg och för sådant ändamål expropriera mark, stadgat, utöfver de af Rikets Ständer vid låneunderstödet beviljande meddelade bestämmelser, följande vilkor och förbehåll, nemligen:

1:o att arbetet å jernvägens omläggning skall så bedrivas, att jernvägen i sin helhet, äfven hvad den i förslaget upptagna trafikmateriel angår och, i händelse trafikmateriel utöfver hvad förslaget upptager måste för jernvägen anskaffas, jemväl hvad sådan materiel beträffar, må, derest öfverenskommelse om banans trafikerande med annan jernvägs materiel icke träffats, vara färdig att för trafik upplåtas senast den 31 december 1899;

2:o att kongl. kungörelsen den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna jernvägar, med deri sedermera vidtagna ändringar, skall vara tillämplig på nu ifrågavarande jernvägsanläggning, hvars egare äro underkastade kontroll från statens sida såväl i afseende å banans byggande som i fråga om dess underhållande för all framtid, samt pligtige att verkställa de förbättringar derå, som för vinnande af nödig trafiksäkerhet kunna föreskrivas; allt vid äfventyr att trafiken å banan inställes, intill dess sådan föreskrift fullgjorts; förbehållande Kongl. Maj:ts Sig rätt att, derest erforderliga förbättringar icke inom af Kongl. Maj:t bestämd tid verkställas, låta för egarnes räkning försälja jernvägen i dess helhet med allt tillbehör med rättighet för köparen att åtnjuta de förre egarne tillförsäkrade fördel mot fullgörande af deremot svarande skyldigheter;

3:o att bolaget skall vara pliktigt ställa sig till efter rättelse de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda jernvägar och om afgifterna därför, som af Kongl. Maj:t utfärdas, äfvensom i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga;

4:o) att vederbörande länsmän eller tillsyningsmän för allmänna ordningens upprätthållande skola ega att hvar inom sitt tjenstgöringsområde, åtnjuta fria resor å jernvägen;

5:o) att, derest bolaget skulle underlåta att uppehålla trafiken å banan i det omfång, som af Kongl. Maj:t pröfvas skäligt, Kongl. Maj:t eger, om Kongl. Maj:t dertill finner skäl, förordna, att trafiken tills vidare må besörjas af staten eller annan med användande af jernvägens materiel och öfriga tillhörigheter, med rätt för jernvägens egare att uppbära den behållna afkomsten af banan, förbehållande Sig Kongl. Maj:t dessutom att, om rättelse icke följer inom af Kongl. Maj:t förelagd tid, låta försälja jernvägen på sätt i punkten 2:o) här ofvan sägs;

6:o) att, i händelse annan jernväg skulle komma att med nådigt tillstånd anläggas så, att den nu ifrågavarande deraf beröres, denna senares egare skola vara underkastade de bestämmelser, som Kongl. Maj:t kan finna nödigt af sådan anledning meddela;

7:o) att svenska staten, der så erfordras, skall ega att utefter jernvägen, utan ersättning till dennas egare, anlägga och begagna förutom telegraf- äfven telefonledning med dertill hörande inrättningar;

8:o) att svenska statsverket är berättigadt att inlösa ifrågavarande jernväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

a) som, om yrkande om jernvägens afträdande till staten framställes inom tio år sedan jernvägen efter ombyggnaden i sin helhet blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kongl. Maj:t godkänner, kostat bolaget med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat; och

b) som, om dylikt yrkande göres efter tio år från det banan efter ombyggnaden blifvit i sin helhet upplåten för allmän trafik, skall antingen beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Kongl. Maj:t godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i jernvägen jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond eller ock, derest vare sig från statens eller från bolagets sida sådant fordras, bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Kongl. Maj:t utser två och bolaget två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte; skolande lösesumman, som skall anses utgöra in-

lösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år efter det lösningsanspråket framställes och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdt jernvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta derå, för år räknadt, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld, hvaremellertid det åligger bolaget att årligen, efter det behörig revision af jernvägens förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till kongl. civildepartementet, för att der förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till jernvägens delegare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å jernvägens trafikinkomster bestridda;

9:o) att bolaget åligger att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inlemna dels före mars månads början hvarje år under byggnadstiden fullständig berättelse om arbetets fortgång under nästföregående år, dels, efter det banan blifvit efter ombyggnaden i sin helhet öppnad för allmän trafik, årligen före mars månads ingång redogörelse för de arbeten, som å banan blifvit under det föregående året utförda, äfvensom särskild uppgift å banans rullande materiel, sådan den befans vid det föregående årets slut, dels, inom tre månader efter det banan afsynats och godkänts, öfversigtskarta och detaljerad uppgift å omlägningskostnaden, dels ock de upplysningar angående banan och dess trafikerrande, som framdeles kunna af bemälda styrelse äskas;

10:o) att bolaget är pligtigt att före december månads utgång hvarje år tillhandahålla generalstaben statistiska uppgifter angående banan, uppställda enligt derifrån meddeladt formulär, samt att inom en månad, efter det jernvägen blifvit afsynad, kostnadsfritt inlemna till generalstaben afskrift af syneinstrumentet jemte planritning af stationer och hållplatser samt spårutläggningar å dem, utvisande det skick hvori dessa vid afsyningen befunnits, äfvensom att lemna de officerare, hvilka kunna erhålla ordres att studera banans trafikförhållanden, alla af dem äskade upplysningar samt fritt tillträde till jernvägens lokaler;

11:o) att det åligger bolaget föranstalta dels att i god tid före banans öppnande för trafik, sedan den blifvit fullständigt ombyggd, ett

efter banans förhållanden lämpadt förslag till tjänstgöringsreglemente varder inlemnadt till kongl. jernvägsstyrelsen, som efter pröfning af förslaget har att utfärda dylikt reglemente med iakttagande, att deri inflyta alla sådana bestämmelser i fråga om säkerhets- och försigtighetsmått vid handhafvandet af bantågens gång, som kunna finnas erforderliga för trafikens betryggande, dels ock att i den mån jernvägen varder för trafik öppnad, sådana uppgifter angående banan och trafiken derå, som för upprättandet af allmän svensk jernvägsstatistik äro behöfliga, blifva till kongl. jernvägsstyrelsen ingifna å behöriga tider och i enlighet med formulär, som af bemälda styrelse tillhandahålles;

12:o) att bolaget skall inom tre månader efter delfäendet insända afskrift af planen för jernvägens ombyggnad med tillhörande kostnadsförslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att i dess arkiv förvaras;

13:o) att Kongl. Maj:ts befallninghafvande i Göteborgs och Bohus samt Elfsborgs län skola, derest sådant befinnes nödigt, ega att för vidmagthållande af ordning och skick bland de vid jernvägsbyggnaden anstälde arbetare, tillförordna en eller flere extra länsmän, hvilkas aflönande helt och hållet åligger bolaget, som jemväl tillkommer att vidkännas de kostnader, som kunna föränledas af behovet att anordna nödig religions- och sedlighetsvård åt bemälda arbetare;

14:o) att, derest för transporter för kronans eller det allmännas räkning eller för beredande af genomgående bantåg till befordran af resande eller allmänna posten å nu ifrågavarande och med densamma i förbindelse varande jernvägar Kongl. Maj:t finner, att tågen å Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, bolaget skall vara skyldigt att ställa sig till efterrättelse hvad Kongl. Maj:t i sådant afseende bestämmer; samt

15:o) att, i fråga om tolkningen af den i ärendet utfärdade resolutionens rätta mening, bolaget är underkastadt Kongl. Maj:ts afgörande.

Då fördelarne af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs omläggning till normal spårvidd enligt utskottets åsigt blifvit på ett öfvertygande sätt klargjorda, samt det icke synes antagligt, att bolaget skall på annan väg än genom statens mellankomst kunna anskaffa det för förändringen erforderliga belopp, har utskottet ansett sig böra tillstyrka Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag. Utskottet gör detta så mycket hellre, som det här torde gälla att genom lemmande af ett nytt,

mindre låneunderstöd uppehålla värdet af statens säkerhet för ett äldre, betydligare lån. Det synes nemligen utskottet gifvet, att, om banan icke blifver ombyggd till bredspårig, bolaget löper fara att se sina sedan flere år nedåtgående behållna inkomster efter hand ytterligare minskade.

I anledning deraf att utskottet i utlåtande n:o 41 af denna dag hemställt om nedsättning af straffröntan å statslånen till enskilda jernvägar, har utskottet tillstyrkt en motsvarande ändring i Kongl. Maj:ts förslag.

Utskottet hemställer,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må af Riksdagen bifallas, med den ändring likväl att, om förfallet inbetalningsbelopp ej erlägges i föreskrifven ordning, derå skall gäldas ränta efter *fem* för hundra årligen, till dess samma belopp inbetalas.

Stockholm den 2 april 1897.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

---