

N:o 53.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående låneunderstöd för anläggning af jernväg från Borås till Alfvesta; gifven Stockholms slott den 2 mars 1900.

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

att bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af 4,795,000 kronor, att anvisas såsom lån åt Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag för utförande af jernvägsanläggning mellan Borås och Alfvesta och utgå med ena hälften under år 1901 och andra hälften under år 1902, under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit uti Riksdagens skrivelser den 15 maj 1896 och den 30 april 1897 fastställda.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

O S C A R.

E. von Krusenstjerna.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1900.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LAGERHEIM,
Statsråden: WIKBLAD,
ANERSTEDT,
herr VON KRUSENSTJERNA,
grefve WACHTMEISTER,
CLAËSON,
DYRSSEN och
CRUSEBJÖRN.

Departementschefen statsrådet herr von Krusenstjerna anförde här-
efter:

Genom nådig resolution den 31 december 1897 beviljade Eders Kongl. Maj:ts landshöfdingen friherre Hj. Palmstierna med flere rättig-
het att i enlighet med då jemväl till hufvudsakliga delar fastställd plan
anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435
meters spårvidd från Borås station å Göteborg—Borås jernväg öfver
Vernamo och Gölsjö till Alfvesta.

Denna bana skulle, enligt den Eders Kongl. Maj:ts pröfning under-
ställda planen, erhålla en längd af 149,46 kilometer samt beräknades
med rullande materiel kosta 7,571,600 kronor.

Såsom vilkor för den beviljade koncessionen stadgades, bland annat,
att arbetet å jernvägsanläggningen skulle börja senast den 31 december
1898 samt derefter så bedrifvas, att jernvägen i sin helhet kunde vara
färdig att för trafik upplåtas senast den 1 oktober 1901.

Enligt till Eders Kongl. Maj:t ingifvet behörigt bevis har arbetet å anläggningen jemväl blifvit inom sålunda föreskrifven tid påbörjadt; och har Eders Kongl. Maj:t sedermera dels den 17 mars 1899 godkänt å Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag gjord öfverlåtelse af berörda koncession, dels ock den 14 juli samma år medgifvit, att tiden, inom hvilken jernvägen skulle vara färdig att för trafik upplåtas, finge utsträckas till den 1 oktober 1902.

Styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag har nu hos Eders Kongl. Maj:t gjort framställning om erhållande af statslån för utförande af jernvägsanläggningen i fråga.

Innan jag emellertid öfvergår till att redogöra för innehållet uti denna framställning med deröfver afgifna utlåtanden, torde det tillåtas mig att rörande den med förevarande ärende nära sammanhängande frågan om Borås—Alfvesta jernvägs förhållande till Kinds härads jernväg, hvilken fråga genom Eders Kongl. Maj:ts förut denna dag vid nästföregående punkt i detta protokoll fattade beslut torde få anses definitivt afgjord, erinra följande:

Genom särskilda nådiga beslut har Eders Kongl. Maj:t dels den 11 augusti 1882 beviljat Kinds härads jernvägsaktiebolag rättighet att i enlighet med då jemväl fastställd plan anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters spårvidd från Borås öfver Svenljunga till Mölnebyn, dels, med anledning af gjord ansökning om låneunderstöd för anläggning af denna jernväg, den 11 maj 1883, under förklarande att Eders Kongl. Maj:t funne låneunderstödet endast böra gälla sträckan Borås—Svenljunga, helst sistnämnda plats syntes tillsvidare vara en lämplig afslutningspunkt för banan, beviljat Kinds härads jernvägsaktiebolag för bolagets ifrågavarande jernvägsanläggning från Borås till Svenljunga ett lån af 500,000 kronor att utgå från de medel, 1881 års Riksdag stält till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för att till låneunderstöd för enskilda jernvägar anvisas, och dels den 30 november 1883, på ansökning af bolaget, fastställt ny plan att i stället för den under den 11 augusti 1882 gillade lända till efterrättelse vid utförandet af jernvägsanläggningen mellan Borås och Svenljunga.

Denna jernvägsanläggning blef sedermera utförd af Kinds härads jernvägsaktiebolag, som under åren 1884 och 1887 från riksgäldskontoret utbekommit det beviljade statslånet; och har banan sedan år 1885 varit för allmän trafik upplåten.

Sedan, med anledning af den utaf landshöfdingen friherre Palmstierna med flere gjorda ansökning om koncession å jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta, styrelsen för Kinds härads jernvägsaktiebolag

till Eders Kongl. Maj:t inkommit med en skrift, deruti bolagsstyrelsen, då den sålunda ifrågasatta nya jernvägen komme att genomgå en stor del af Kinds härads jernvägs trafikområde, i det den på en sträcka af omkring 22 kilometer skulle löpa parallelt med bolagets 39 kilometer långa jernväg, samt upptaga snart sagdt all den trafik, som förut ombesörjdes af bolagets jernväg, anhållit, att Eders Kongl. Maj:t täcktes vägra bifall till ansökningen om koncession å linien Borås—Alfvesta, i hvad densamma afsåge sträckan Borås—Hillared, intill dess sökandena visat, att de med bolaget träffat öfverenskommelse om ersättning för den genom den nya banans anläggning bolaget tillskyndade förlust, behagade Eders Kongl. Maj:t vid beviljande genom ofvanberörda nådiga resolution den 31 december 1897 af koncession å jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta från fastställelse af plan undantaga sträckan mellan Borås och Länghem 29 kilometer, till dess frågan angående banans förhållande till Kinds härads jernväg blifvit afgjord, under förklarande att, derest öfverenskommelse ej kunde träffas mellan koncessionshafvarne och Kinds härads jernvägs egare i fråga om lämpliga anordningar i syfte att skäligen minska det intrång, som berörda jernväg kunde komma att lida genom den koncessionerade jernvägens mellan Borås och Alfvesta anläggande, koncessionshafvarne vore underkastade de bestämmelser i ämnet, som Eders Kongl. Maj:t förbehöll sig att för sådant fall efter anmälan meddela, samt att, sedan frågan derom blifvit afgjord, det ålåge koncessionshafvarne att underställa Eders Kongl. Maj:ts pröfning planeu för den från koncession undantagna sträckningen 29 kilometer närmast Borås.

Mellan Kinds härads jernvägsaktiebolag och Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag träffades derefter öfverenskommelse angående försäljning till sistnämnda bolag af Kinds härads jernväg mot en köpeskilling af en million kronor och på vilkor i öfrigt, bland andra, att den nye egaren, med Kinds härads jernvägsaktiebolags befriande, öfvertog betalningsansvaret för återstoden af det bolaget beviljade statslånet; och medgaf Eders Kongl. Maj:t, på ansökning af styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, den 18 augusti 1899, att den Kinds härads jernvägsaktiebolag enligt nådiga resolutioner den 11 augusti 1882 och den 30 november 1883 meddelade koncession å jernvägsanläggning från Borås till Svenljunga finge öfverlätas å Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, under förbehåll, bland andra, att sistnämnda bolag öfvertog betalningsansvaret för det i Kinds härads jernväg in-tecknade statslån; och har sedermera till civildepartementet ingifvits bestyrkt afskrift af ett den 13 april 1899 utfärdadt köpebref, hvarigenom styrelsen för

Kinds härads jernvägsaktiebolag till Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag försålt jernvägen mellan Borås och Svenljunga.

Styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag har vidare uti den till Eders Kongl. Maj:t ingifna skrift, hvilken blifvit af mig under nästföregående punkt i detta protokoll inför Eders Kongl. Maj:t anmäld, under framhållande att styrelsen ansett, att de olägenheter, som med hänsyn till den i ansökningen om koncession å jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta föreslagna sträckning af banan mellan Borås och Hillared befarats komma att uppstå för Kinds härads jernväg, genom köpet af denna jernväg skulle blifva undanröjda, i det att, sedan båda jernvägarne kommit under en egare, bandelen Borås—Hillared kunde blifva för dem gemensam, och att styrelsen utgående härifrån låtit uppgöra förslag till plan för den vid koncessionens å Borås—Alfvesta jernväg beviljande från fastställelse undantagna sträckan från Borås till Långhem samt, med bifogande af härför af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren C. Sprinchorn upprättade plan- och profiliritningar med tillhörande kostnadsförslag, i underdånighet anhållit, att Eders Kongl. Maj:t måtte dels medgifva, att af Kinds härads jernväg sträckningen Borås—Hillared finge omläggas i enlighet med de ingifna plan- och profiliritningarne, dels fastställa ifrågavarande plan för hela sträckningen Borås—Långhem, å hvilken tillika upptagits anläggning af ett förbindelsespår från Kinds härads jernväg i närheten af nuvarande Hillareds station till en föreslagen ny station vid Hillared å banan mellan Borås och Alfvesta, äfvensom ändring af den förut fastställda planen för Borås—Alfvesta jernväg å sträckan mellan sektionnumren 29 och 31,070 kilometer, dels ock förklara, att Kinds härads jernväg skulle uppgå i Borås—Alfvesta jernväg, samt att alltså dessa båda jernvägar skulle utgöra en jernvägsenhet.

Uti det i anledning af denna ansökning fattade beslut har Eders Kongl. Maj:t i enlighet med min tillstyrkan behagat dels, med stöd af 1 § i förordningen, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs den 15 oktober 1880, förklara, att Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolags båda jernvägar mellan Borås och Svenljunga samt mellan Borås och Alfvesta skulle vara att såsom en särskild jernväg anse, dels fastställa den ingifna planen med tillhörande profiliritning för Borås—Alfvesta jernvägs framdragande å sträckan 31 kilometer närmast Borås, dels fastställa sådant tillägg till planen för samma jernväg, att densamma finge utvidgas medelst anläggning, i enlighet med den ingifna plan- och profiliritningen, af ett förbindelsespår från den tilläm-

nade stationen vid Hillared till den nuvarande Hillareds station å bansträckan mellan Borås och Svenljunga, dels ock medgifva att, sedan den under anläggning varande jernvägen mellan Borås och Alfvesta blifvit med vederbörligt tillstånd i sin helhet för trafik upplåten, trafiken å den del af Kinds härads nuvarande jernväg, som sträckte sig från Borås till den punkt, der omförmälda förbindelsespår anslöte sig till banan, finge nedläggas, under iakttagande dock att bolaget skulle vara skyldigt underkasta sig de vilkor och förbehåll för de båda jernvägarnes sammanslutning till en jernvägsenhet äfvensom för nedläggande af trafiken å förenämnda del af nuvarande jernvägen mellan Borås och Svenljunga, som Eders Kongl. Maj:t ville framdeles i sammanhang med afgörande af frågan om beviljande af statslån för jernvägens mellan Borås och Alfvesta anläggning meddela, samt att fördenskull det af Eders Kongl. Maj:t nu fattade beslut i frågan om sammanslutningen samt trafikens nedläggning ej finge bringas till verkställighet förr än Eders Kongl. Maj:t dertill meddelat särskildt tillstånd.

I detta sammanhang anser jag mig emellertid böra framhålla att nämnda vilkor och förbehåll gifvetvis, vare sig statslån för jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta beviljas eller ej, böra innehålla förpligtelse för jernvägsaktiebolaget att till säkerhet för det i jernvägen Borås—Svenljunga nu intecknade statslån medgifva inteckning i hela jernvägsenheten.

Till stöd för den gjorda framställningen om beviljande af statslån för utförandet af jernvägsanläggningen mellan Borås och Alfvesta har styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag anført, att bolaget, för hvilket ordning den 18 mars 1898 af Eders Kongl. Maj:t faststälts, blifvit den 20 februari 1899 behörigen registrerad med ett aktiekapital af 4,691,200 kronor; att arbetet å jernvägsanläggningen, för hvars utförande styrelsen låtit upprätta vid ansökningen fogade plan- och profilritningar, blifvit inom behörig tid påbörjad och bedrefves med stor arbetsstyrka å linien Hillared—Alfvesta, för hvilken den uppgjorda planen blifvit af Eders Kongl. Maj:t godkänd; att enligt det för anläggningens utförande enligt planen af löjtnanten Sprinchorn upprättade, ansökningen jemväl bifogade kostnadsförslaget kostnaden för jernvägens fullbordande med rullande materiel skulle uppgå till 9,790,000 kronor; att då, såsom nämnts, bolagets aktiekapital uppginge till 4,691,200 kronor, för jernvägens fullbordande alltså skulle erfordras ytterligare ett belopp af 5,098,800 kronor; att, ehuruval det vore styrelsens afsigt att, så snart det nuvarande aktiekapitalet blifvit till fullo

inbetaladt, söka erhålla ytterligare aktieteckning, styrelsen dock icke, med hänsyn till de stora uppoffringar, som såväl kommuner som enskilde redan underkastat sig för att åstadkomma en aktieteckning till nämnda afsevärda belopp, kunde vänta sig att dymedelst ernå någon väsentlig höjning af bolagets aktiekapital; att styrelsen därför måste vara beredd att medelst lån anskaffa ett belopp af fem millioner kronor; att under nu rådande förhållanden å penningemarknaden här i landet upptagandet af ett lån till ett så afsevärdt belopp emellertid, enligt styrelsens åsigt, dels icke kunde ske annat än på vilkor, som skulle blifva för bolaget mycket betungande, och dels komme att verka synnerligen störande på den inländska penningemarknaden; att någon utsigt för ett bolag med en under byggnad varande jernväg att på antagliga vilkor kunna å den utländska marknaden negotiera ett lån med säkerhet kunde anses icke förefinnas; samt att styrelsen under sådana förhållanden ansett sig böra vända sig till Eders Kongl. Maj:t med en underdånig framställning, att bolaget genom Eders Kongl. Maj:ts bemedling måtte mot säkerhet af inteckning med bästa förmånsrätt i bolagets jernväg komma i åtnjutande af ett statslån till nämnda belopp eller fem millioner kronor.

Till bedömande af den säkerhet bolaget kunde erbjuda för ett dylikt lån har styrelsen vidare dels upplyst, att af bolagets aktiekapital 4,691,200 kronor redan vid ansökningens afgifvande i oktober månad 1899 vore inbetalda 3,576,300 kronor, och att sista återstoden af tecknade belopp vore infordrad till den 15 nästpåföljde november, dels ock åberopat följande ansökningen bifogade handlingar, nemligen ett af notarius publicus i Göteborg afgifvet intyg att, enligt honom förevisade originallistor för teckning af aktier i bolaget, aktier blifvit tecknade för det af bolaget uppgifna aktiekapital, 4,691,200 kronor, att af vederbörande tecknare kontant betalas utan andra vilkor eller förbehåll än sådana, som visats vara behörigen fullgjorda, äfvensom ett af trafikdirektören vid bergslagernas jernväg J. D. Simonsson, på anmodan af styrelsen, afgifvet utlåtande rörande sannolika trafikresultatet för bolagets jernväg, uti hvilket utlåtande — hvaraf ett aftryck torde få såsom bilaga Litt. A. fogas vid detta protokoll — Simonsson beräknat, att bolaget, sedan dess jernväg kommit i gång, skulle kunna förvänta en årlig nettointkomst, motsvarande redan under de första fem åren af banans trafikerande ungefär 5 procent å den beräknade anläggningskostnaden.

Med afseende å den tid, då bolaget kunde komma i behof af medel utöfver aktiekapitalet, har styrelsen beräknat, att desamma erfordrades med hälften i början af år 1901 och med hälften i början af år 1902.

Under förutsättning att bolaget komme i åtnjutande af statslån har styrelsen slutligen anhållit, att detsamma måtte varda beviljad med den räntefot och de vilkor, som för till enskilda jernvägar under de senaste åren lemnade lånemedel varit fastställda, och särskildt att bolaget måtte beredas den förmån, att bolaget erhöles anstånd med erläggande af den ränta å lånet, som belöpte å tiden intill ett år efter jernvägens öppnande för trafik, så att detta räntebelopp inbetalades till staten först sedan all annan ränta blifvit betald och jemväl lånets kapitalbelopp återguldet.

På grund af hvad styrelsen sålunda anført har styrelsen i underdånighet hemställt, att Eders Kongl. Maj:t måtte hos Riksdagen väcka nådig proposition derom, att Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag måtte, mot säkerhet af in-teckning med bästa förmånsrätt uti bolagets jernväg samt mot de vanliga för lånemedel till understöd åt nya icke färdigbygda jernvägar gällande vilkor och räntefot, erhålla ett statslån å fem millioner kronor.

Till följd af nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 10 november 1899 öfver denna ansökning afgifvit underdånigt utlåtande. Styrelsen meddelar dervid till en början följande inom styrelsen upprättade jämförelsetabell öfver det kostnadsförslag för Borås—Alfvesta jernväg, som åtföljt den underdåniga koncessionsansökningen, samt det kostnadsförslag, som bolaget nu till Eders Kongl. Maj:t ingifvit, och hvilket omfattade icke blott den renstakade 148,54 kilometer långa linien för Borås—Alfvesta jernväg, utan äfven det, enligt uppgift, 2,31 kilometer långa förbindelsespår mellan denna jernväg och jernvägen Borås—Svenljunga, till hvars anläggning Eders Kongl. Maj:t denna dag lemnat nådigt tillstånd:

	Det vid koncessions- ansökningen fogade kostnadsförslaget för 149,46 km. jernväg.	Det vid låneansök- ningen fogade kostnadsförslaget för 150,85 km. jernväg.
jordlösen och skadeersättningar	294,228: 50	508,500: —
terrasseringsarbeten	1,945,739: —	2,733,585: —
vattenbyggnader	551,358: 24	468,070: 40
öfverbyggnad	2,022,386: 40	2,678,935: —
husbyggnader	575,000: —	616,445: —
vägbyggnader	152,245: —	146,350: —
stängsel	135,370: 30	169,135: —
telegraf och signaler	37,479: —	67,500: —
Transport	5,713,806: 44	7,388,520: 40

	Det vid koncessions- ansökningen fogade kostnadsförslaget för 149,46 km. jernväg.	Det vid låneansök- ningen fogade kostnadsförslaget för 150,85 km. jernväg.
Transport	5,713,806: 44	7,388,520: 40
rullande materiel bestående af:		
8 lokomotiv	336,000: —	
24 person- och postvagnar..	180,000: —	
6 konduktörsfinkor.....	27,000: —	
25 täckta godsvagnar	87,500: —	
120 öppna »	240,000: —	
reserv	40,000: —	
	910,500: —	
rullande materiel bestående af:		
8 lokomotiv	353,750: —	
16 person-(bogie)vagnar	319,000: —	
6 konduktörsfinkor.....	27,000: —	
36 täckta godsvagnar	96,300: —	
200 öppna »	368,960: —	
reserv	188,070: —	
diverse omkostnader	947,293: 56	1,353,080: —
	9,790,000: —	1,048,399: 60
Summa kronor	7,571,600: —	9,790,000: —
eller för kilometer med rullande materiel	50,660: —	64,899: —
» » » utan » »	43,568: —	55,929: —

Vidare och under erinran, att å det sist ingifna förslaget chefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren m. m. Eric Westberg antecknat, att han efter granskning funnit dess priser i hufvudsak rigtiga, men att förslagets slutsumma i följd af möjliga prisstegringar samt ökad kostnad för anslutning vid Alfvesta skäligen borde höjas till 10 millioner kronor, anför styrelsen:

»Vid närmare granskning af förestående båda kostnadsförslag har styrelsen funnit, att det belopp 2,218,400 kronor, hvarmed det senare öfverskjuter det förra, hufvudsakligen beror af ökade kostnader för terrasserings, öfverbyggnad och rullande materiel.

Hvad först beträffar terrasseringskostnaderna hafva dessa stigit, icke i följd af massornas ökning, hvilken är af föga betydighet, utan genom höjande af medelpriset för jordflyttning från 66 öre till 96 öre

per kubikmeter; en ökning, hvilken styrelsen under närvarande förhållanden anser vara fullt befogad.

Å posten 'öfverbyggnad' härleda sig prisstegringarne uteslutande från höjda priser för stålskenor och syllar, af hvilka de förra beräknats efter 130 kronor för ton i stället för 110 och de senare till 1,60 för styck i stället för 1,25. Priset för stålskenor är för närvarande 130—135 kronor för ton, och priset för syllar af 2,67 meters längd öfverstiger i allmänhet 1,60 för styck, hvadan emot nu anförda priserna för dessa båda artiklar intet synes vara att erinra.

I fråga slutligen om rullande materielen beror den gjorda prishöjningen uteslutande derpå att, i stället för en del enkla personvagnar, föreslagits anskaffande af bogievagnar, att i stället för 145 godsvagnar i nuvarande förslag uppförts 236 sådana samt att kostnaderna för reservdelar mångdubblats. Hvad beträffar särskildt antalet godsvagnar, blifver detta, äfven om 236 sådana anskaffas, icke öfverdrifvet högt, i förhållande till hvad fallet för närvarande är vid andra banor af större utsträckning, som längre eller kortare tid varit under trafik, hvilket framgår af nedanstående från styrelsens berättelse för år 1898 härledda uppgifter:

	Längd km.	Antal gods- vagnar.	Antal gods- vagnar för km.
Bergslagernas jernvägar, öppnade 1879	486,4	1,442	3,0
Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg med grenbanor, öppnad 1875—83	246,9	626	2,6
Upsala—Gefle jernväg med grenbanor, öppnad 1874	175,6	585	3,3
Mora—Venerns jernväg, öppnad 1875—89	258,1	568	2,2
Göteborg—Borås jernväg, öppnad 1894	67,3	189	2,8
Borås—Alfvesta jernväg	150,85	236	1,6

och har styrelsen hvarken i denna del eller eljest något att erinra i fråga om det till rullande materiel anslagna beloppet.

Styrelsen, som likväl finner hvad af majoren Westerberg anförts beträffande höjning af det af sökandebolaget företedda kostnadsförslaget icke vara stödt på nu inträdda förhållanden, enär, åtminstone hvad beträffar arbetspriserna, tecken icke saknas, som tyda på, att dessa, i stället för att ytterligare stegras, möjligen komma att hädanefter något falla, får sålunda såsom sin mening uttala, att kostnaden för Borås—Alfvesta jernväg tillika med det spår, som afses skola förbinda den-

samma med Borås—Svenljunga jernväg, sannolikt icke kommer att öfverstiga det nu beräknade beloppet, 9,790,000 kronor.»

Beträffande den utaf trafikdirektören Simonsson uppgjorda kalkylen öfver sannolika blifvande nettobehållningen af Borås—Alfvesta jernväg vitsordar styrelsen, att de deri anförda siffrorna äro öfverensstämmande med uppgifna statistiska källor.

Till ytterligare belysning af frågan från denna synpunkt meddelar styrelsen tillika nedanstående ur tabeller i allmän svensk jernvägsstatistik härledda uppgifter rörande jernvägar af större betydelse i den del af riket, som skulle beröras af Borås—Alfvesta jernväg:

»Nettoinkomsten för bankilometer utgjorde i medeltal för:

Karlskrona—Vexjö jernväg	åren 1878—82	kr. 1,960: —
» » »	» 1893—97	» 1,960: —
Halmstad—Nässjö jernväg	» 1880—84	» 1,300: —
» » »	» 1893—97	» 2,070: —
Nässjö—Oskarshamns jernväg	» 1880—84	» 920: —
» » »	» 1893—97	» 1,200: —

För Göteborg—Borås jernväg, som öppnades för allmän trafik i december 1894, hafva nettoinkomsterna för bankilometer varit:

år 1895	kr. 1,400: —
» 1896	» 2,900: —
» 1897	» 3,500: —

och hafva tills dato ytterligare stegrats.»

Skulle Borås—Alfvesta jernväg — anför styrelsen härefter — icke hafva att påräkna större rörelse än de tre här ofvan först nämnda banorna, vore det utan tvifvel förhastadt att grunda beräkningen af dess blifvande afkastning på en jemförelse med Bergslagernas jernvägar. Men då Borås—Alfvesta jernväg icke blott skulle genomlöpa en ort, som i fråga om industri och hemslöjd redan stode ganska högt, och som genom sina naturliga tillgångar på vattenkraft, skog med mera i sig innebure möjligheten till en betydande ytterligare utveckling, utan äfven derjemte komme att bilda en ny transitoled mellan rikets ost- och vestkust, med anslutning till en mängd banor med redan upparbetad trafik, samt i följd häraf dess blifvande utveckling sannolikt komme att ske i samma förhållande som vid Göteborg—Borås jernväg, så ansåge sig styrelsen med visshet kunna antaga, att banan redan under sina första år skulle lemna tillräcklig afkastning för att dermed betäcka annuiteten å ett statslån af den storlek, som af styrelsen före-

sloges, samt att den efter hand jemväl skulle för sina intresser blifva en god och lönande affär.

Styrelsen har på grund häraf tillstyrkt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes, med bifall till ansökningen, hos Riksdagen hemställa om meddelande på sedvanliga vilkor åt Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag af ett statslån, hvars belopp styrelsen, under förutsättning att Eders Kongl. Maj:t funne skäl medgifva anläggning af det ofvan omförmälda förbindelsespåret mellan Borås—Alfvesta och Borås—Svenljunga jernvägar, ansett böra bestämmas till hälften af det föreliggande kostnadsförslagets slutsumma, eller 4,895,000 kronor.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, hvilka härefter bereds tillfälle att i ärendet afgifva yttrande, hafva den 14 december 1899 sig utlåtit och dervid anfört hufvudsakligen följande:

Enligt hvad bolagsstyrelsen upplyst, utgjorde det i Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag tecknade aktiekapitalet 4,691,200 kronor. Denna summa torde dock icke i sin helhet vara att tillgå för nu ifrågavarande jernvägsanläggning, enär en ej oväsentlig del af densamma syntes hafva tagits i anspråk för annat ändamål. Såsom fullmäktige i annat ärende inhemtat, hade nemligen Kinds härads jernväg från Borås till Svenljunga blifvit under år 1898 försåld till Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag mot en köpeskilling af en million kronor, som visserligen till en del skulle liqvideras derigenom, att köparen öfvertog betalningsansvaret för det i jernvägen intecknade statslånet, hvars oguldna återstod då utgjort omkring 520,000 kronor förutom förfallna belopp, som köparen under nästlidna år inbetalt till riksgäldskontoret. Häraf syntes det fullmäktige framgå att, äfven om bolaget skulle komma i åtnjutande af statslån till det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna beloppet af halfva den beräknade anläggningskostnaden, de tillgångar, hvar öfver bolaget för närvarande förfogade, vore långt ifrån tillräckliga att bestrida öfriga kostnader för detta företags utförande. Å detta förhållande hade fullmäktige så mycket mera haft anledning att fästa uppmärksamhet, som bolagsstyrelsen i sin ansökning anfört, att med hänsyn till de stora uppoffringar, som såväl kommuner som enskilda redan underkastat sig för att åstadkomma den hittills gjorda aktieteckningen i bolaget, styrelsen icke kunde vänta sig att genom inbjudning till ytterligare teckning ernå någon väsentlig höjning af bolagets aktiekapital.

Då det anslag, som Riksdagen för åren 1897—1901 beviljat och ställt till Eders Kongl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda

jernvägar, icke lemnade tillgång för anvisande af ett ens tillnärmelsevis så stort belopp, som nu blifvit ifrågasatt såsom statslån till Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, måste, derest bolagets ansökning skulle anses förtjena afseende, framställning i ämnet hos Riksdagen göras. Fullmäktige ansåge sig böra erinra, att Riksdagen, då den år 1896 faststälde ofvan nämnda anslag att under fem år utgå med 1,500,000 kronor årligen, ansett ett föreslaget högre belopp icke böra beviljas hufvudsakligen af det skäl, att en sådan ökning af anslaget befarades skola framkalla en alltför hastig utveckling af jernvägsbyggandet. Den växande omfattning, i hvilken efter denna tid verksamheten för anläggning af jernvägar i skilda delar af landet fortgått, och som föranlett, jemte andra ekonomiska olägenheter, en kännbar brist på arbetskrafter för jordbrukets och näringarnas behof, syntes vara egnad att öka betänkligheterna mot ett kraftigare understödjande från statens sida af den enskilda företagsamheten på detta område. Huruvida emellertid fullbordandet af nu ifrågavarande jernvägsanläggning vore af den betydelse för landet, att trots dessa betänkligheter särskildt låneanslag till densamma borde af statsmedel utgå, vore en fråga, på hvars bedömande det icke syntes tillkomma fullmäktige att ingå.

Fullmäktige ansåge sig dock, för den händelse Eders Kongl. Maj:t skulle finna skäl att till Riksdagen aflåta proposition om anslag till låneunderstöd åt Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, böra påpeka vissa omständigheter, som dervid torde förtjena beaktande.

Sedan Eders Kongl. Maj:t den 18 sistlidne augusti medgifvit, att den Kinds härads jernvägsaktiebolag den 11 augusti 1882 och den 30 november 1883 meddelade koncession å jernvägsanläggning från Borås till Svenljunga finge under vissa förbehåll öfverlätas å Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, hade fullmäktige, efter det särskilda härför uppställda vilkor blifvit fullgjorda, medgifvit, att sistnämnda bolag finge öfvertaga betalningsansvaret för det i jernvägen in-tecknade statslånet. Å detta lån, som af de medel, 1881 års Riksdag anvisat till låneunderstöd för enskilda jernvägar, under åren 1884 och 1887 utbetalts till Kinds härads jernvägsaktiebolag med sammanlagdt 500,000 kronor, återstode vid tiden för afgifvandet af fullmäktiges utlåtande:

icke förfallet kapital	kr. 469,279: 46
anståndsrenta	» 47,352: 50
	<hr/>
	summa kr. 516,631: 96,

hvertill komme från den 1 juli 1899 upplupen ränta efter 4½ % å nämnda kapitalbelopp.

Då enligt den vid förevarande ansökning fogade plankarta öfver Borås—Alfvesta jernväg en del deraf, nemligen linien Borås—Hillared, skulle framdragas helt nära utmed Borås—Svenljunga jernväg till ungefär hälften af dennas sträckning, syntes det vara stor anledning befara, att sistnämnda jernvägs trafikinkomster komme att i väsentlig mån minskas. Enligt uppgift skulle till och med afsigten vara att, om tillstånd dertill erhöles, aldeles nedlägga trafiken å oförmälda sträcka af Borås—Svenljungabanan. Då i allt fall sistnämnda jernvägs värde och sålunda säkerheten för det deruti in-tecknade statslånet syntes komma att i afsevärd grad minskas genom anläggning af Borås—Alfvesta jernväg, ansåge fullmäktige att, för så vidt staten genom särskildt lån understödde detta företags utförande, detta borde ega rum under sådana vilkor, att äfven för det äldre statslån, som Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag fått öfvertaga, en fullt betryggande in-tecknings-säkerhet bereddes. Lämpligast syntes vara om förhållandena kunde så ordnas att, efter det Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolags båda jernvägar, nemligen Borås—Alfvesta jernväg och Kinds härads jernväg, förklarats utgöra en jernväg, staten till säkerhet för en af bolaget utfärdad skuld-förbindelse å sammanräknade beloppet af det eventuella nya låneunder-stödet och återstoden af det äldre, till Kinds härads jernvägsaktiebolag utlemnade statslånet erhöle in-teckning med första förmånsrätt i denna jernvägsenhet. Beträffande det ifrågasatta nya låneunderstödet belopp syntes detsamma under inga förhållanden böra sättas högre, än att det-samma med tillägg af det äldre statslånets återstod låge inom halfva värdet af bolagets jernvägar, i hvilket afseende för linien Borås—Alfvesta med sidospår torde upptagas anläggningskostnaden enligt fast-stäldt kostnadsförslag och för Kinds härads jernväg det värde, som densamma kunde anses ega efter det förstnämnda jernvägsanläggning kommit till stånd.

Med anledning af hvad fullmäktige i riksgäldskontoret sålunda anfört har bolagsstyrelsen slutligen inkommit med en skrift, deruti styrelsen, under förklarande att, derest sådant skulle för beviljande af det sökta statslånet fordras, styrelsen vore beredd att till säkerhet för båda statslånen medgifva in-teckning uti såväl Kinds härads jernväg som den blifvande jernvägen Borås—Alfvesta, anfört att, hvad beträffade beloppet af det ifrågasatta nya statslånet, sammanlagda summorna af de båda statslånen väl, om styrelsens ansökning om erhållande af ett lån å 5 millioner kronor bifölles, skulle komma att något öfverstiga det värde, fullmäktige ansett vara det högsta, inom hvilket lånen borde

komma att ligga; att styrelsen likväl ansett, att den säkerhet, som staten sålunda kunde erhålla för båda statslånen, måste befinnas vara fullt betryggande, till bestyrkande hvaraf styrelsen ansåge sig böra meddela att bolagets registrerade aktiekapital, 4,691,200 kronor, numera blifvit till fullo inbetaladt och att styrelsen, som af bolagsstämma bemyndigats att utsläppa ytterligare aktier intill dess kapitalet nått högst 5 millioner kronor, på grund af redan gjorda utfästelser vore i tillfälle att, så snart anmälan om nämnda beslut om aktiekapitalets ökning blifvit behörigen registrerad, anskaffa ett ytterligare aktiebelopp, så att bolagets inbetalda aktiekapital inom den närmaste tiden komme att uppgå till 4,835,000 kronor; att styrelsen icke heller misströstade att, om behof deraf skulle yppa sig, möjligen kunna få aktiekapitalet ökad till och med till något öfver 5 millioner kronor; att styrelsen vidare låtit verkställa en värdering af linien Hillared—Svenljunga, eller den del af Kinds härads jernväg, som komme att återstå, i händelse styrelsens hos Eders Kongl. Maj:t gjorda underdåniga ansökning om sträckans Borås—Hillared uppgående i Borås—Alfvesta jernväg vunde nådigt bifall; att, då enligt denna värdering värdet å berörda del af Kinds härads jernväg uppginge till 740,000 kronor, samt kostnaden för anläggningen af linien Borås—Alfvesta beräknats till 9,790,000 kronor, sammanlagda värdet af linierna Borås—Alfvesta och Hillared—Svenljunga uppginge till 10,530,000 kronor; att enligt den af fullmäktige uttalade åsigt det nya statslånet alltså icke borde sättas högre än till halfva detta värde efter afdrag af det nuvarande statslånets belopp, 469,279 kronor 46 öre, eller i rundt tal 4,795,720 kronor; att, ehuru styrelsen hyste den åsigt, att den in-teckningssäkerhet, bolaget vore i tillfälle att lemna, vore fullt betryggande, äfven om det nya statslånets belopp sattes till 5 millioner kronor, styrelsen dock hemstälde att, i händelse Eders Kongl. Maj:t icke skulle finna skäl att aflåta proposition om beviljande åt bolaget af ett lån till nämnda belopp, Eders Kongl. Maj:t i allt fall täcktes hos Riksdagen föreslå beviljandet af ett statslån å åtminstone 4,795,720 kronor; samt att med anledning af fullmäktiges omförmälda utlåtande i öfrigt styrelsen ansåge sig böra upplysa, att kontrakt afslutats med entreprenör om utförande af det redan påbörjade arbetet å bolagets jernväg å sträckan Hillared—Alfvesta, att arbetet bedrifvits i den omfattning, att upphörande dermed icke numera kunde ifrågakomma, att det belopp, som, derest statslån beviljades bolaget, kunde varda behöfligt utöfver aktiekapital och statslån, ej kunde blifva afsevärdt högt, och att styrelsen förpligtade sig att anskaffa hvad som sålunda kunde erfordras; varande vid skriften fogad den deri åberopade värdering af bandelen Hillared

—Svenljunga, utgörande ett af löjtnanten Sprinchorn för bandelen med rullande materiel, inventarier och förråd upprättadt kostnadsförslag, slutande å 740,000 kronor, å hvilket kostnadsförslag distriktschefen Westerberg tecknat godkännande af deri ingående arbets- och materialpris.

Då jag den 31 december 1897 inför Eders Kongl. Maj:t föredrog ansökningen om koncession å ifrågavarande jernvägsanläggning, anmälde jag samtidigt två andra ansökningar om koncession å dylika anläggningar inom samma ort, afseende den ena jernvägsanläggning från Ref-teled station å Halmstad—Nässjö jernväg öfver Gisslaved och Kinna till Räflanda station å Göteborg—Borås jernväg och den andra jernvägsanläggning från Räflanda öfver Kinna och Vernamo till Alfvesta. Under den förberedande behandling, som föregick dessa ansökningars slutliga afgörande, blef såväl inom orten som af vederbörande myndigheter enhälligt vitsordadt, att en jernvägsförbindelse uti någon af dessa riktningar vore af behovet påkallad. Hufvudsakliga anledningarna dertill att jag fann mig böra tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att, med afslag för det dåvarande å öfriga två ansökningar, bevilja koncession å linien Borås—Alfvesta voro, att genom denna bana icke allenast ett af hufvudändamålen med jernvägsförbindelse uti ifrågavarande trakter eller åvägbringandet af direkt samfärdsel tvärs öfver riket mellan vestra och östra kusterna och mellan jernvägssystemen vid dessa kuster skulle vinnas, utan äfven en jemförelsevis kort, billig och i tekniskt hänseende fördelaktig trafikförbindelse med stort trafikområde och berörande ortens viktigaste industri- och handelscentrum, Borås, skulle åvägbringas. Att det såväl för den allmänna samfärdseln som för den vidsträckta ort, som af denna jernväg beröres, är af betydande vikt, att denna förbindelseled jemväl bringas till utförande, synes mig icke kunna bestridas. Med hänsyn vidare dels till innehållet af det utaf trafikdirektören Simonsson afgifna yttrande och dels till hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sådant hänseende anfört, finner jag all anledning antaga, det Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, derest låneunderstöd blifver bolaget för jernvägens anläggning beviljadt, skall vara i stånd att fullgöra sina skyldigheter gent emot staten såsom långgifvare; och då slutligen den enda förut i orten befintliga jernväg, som genom den nya anläggningen skulle kunna tillskyndas förlust af trafikinkomster, blifvit af bolaget inköpt och är afsedd att med den nya banan sammanslutas till en jernvägsenhet, finner jag att ur de allmänna synpunkter, hvilka i främsta rummet lära vara att taga i betraktande vid pröfning af frågan,

huruvida ett jernvägsföretag är förtjent af att komma i åtnjutande af understöd i form af lån, de bästa skäl tala för sådant understöds beviljande för utförande af nu ifrågavarande anläggning.

Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret redan framhållit, lemna emellertid den odisponerade återstoden af det anslag af 7,500,000 kronor — som af 1896 års Riksdag stälts till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar, och hvilket anslag för öfrigt, då arbetet å jernvägsanläggningen i fråga redan påbörjats, icke läter kunnat i detta fall utan Riksdagens särskilda medgifvande anlitas — icke på långt när tillgång till så stort understöd, hvarom här är fråga.

Af nämnda anslag hafva nemligen redan till sju särskilda anläggningar anvisats lån till sammanlagdt belopp af 5,030,000 kronor, och på Eders Kongl. Maj:ts pröfning äro beroende ansökningar om dylika understöd till vida högre belopp än för ändamålet återstår disponibelt. Bland de anläggningar, som uti dessa ansökningar afses, anser jag mig särskildt böra omnämna den af Eders Kongl. Maj:t koncessionerade jernvägen mellan Orsa och Sveg. Anläggningskostnaden för denna jernväg har beräknats till inemot 4 millioner kronor, och läter denna i flere hänseenden viktiga jernvägsförbindelse icke kunna bringas till utförande, derest ej statslån beviljas till belopp, motsvarande halfva beräknade kostnaden.

Derest låneunderstöd för jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta skall kunna beredas, erfordras följaktligen framställning till Riksdagen om beviljande af för ändamålet nödiga medel. Jag tvekar emellertid icke att förorda dylik framställning.

Väl har Riksdagen, på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret jemväl erinrat, vid beviljande af ofvannämnda anslag å 7,500,000 kronor såsom ett af skälen, hvarför Riksdagen stannat vid nämnda belopp, angifvit, att en ökning af anslaget till 10 millioner kronor, på sätt inom Riksdagen föreslagits, antoges framkalla en allt för hastig utveckling af jernvägsbyggandet. Den omständigheten att Riksdagen, som för nästföregående femårsperiod eller åren 1892—1896 för ifrågavarande ändamål anvisat 5 millioner kronor, icke ansett sig böra, genom anslagets höjande på en gång till dubbla beloppet, uppmuntra till ett lifvigare jernvägsbyggande i allmänhet inom landet, än som af förhållandena i öfrigt kunde betingas, synes mig emellertid icke gifva anledning till antagande, att Riksdagen ej skulle kunna vara villig att i särskildt fall träda emellan för underlättande af fullbordandet af en för det allmänna otvifvelaktigt viktig jernvägslinie. Riksdagens beslut om anslagets bestämmande till

7,500,000 kronor grundades icke heller enbart på nyss angifna skäl. Bland andra sådana anfördes äfven, att Riksdagen ansåg att, med den rikliga penningetillgång, som för det dåvarande rådde, det vore icke oväsentligt lättare att på enskild väg anskaffa anläggningskapital än under den förut gångna tiden. I betraktande häraf synas mig de betydligt förändrade penningeförhållanden, som sedan år 1896 inom landet uppstått, icke kunna annat än gifva stöd åt en framställning till Riksdagen i nu förevarande fall.

Med hänsyn till de betydande tillskott från kommuner och enskilde, som redan för åstadkommande af ifrågavarande jernvägsanläggning lemnats, äfvensom dertill att, såsom jag från bolaget inhemtat, kontrakt med byggnadsentreprenör samt in- och utländska leverantörer finnas afslutade om arbeten och leveranser till sammanlagdt belopp af 5,988,900 kronor, och att redan under år 1899 för banbyggnaden, hvarå arbetet den 1 december nämnda år bedrefs med en arbetsstyrka af 950 man och hvaraf samma dag en sträcka af 13 kilometer funnits färdigterrasserad, utgifvits nära 1,400,000 kronor, synes mig nemligen tvifvel icke kunna råda derom, att anläggningen, vare sig statslån blifver bolaget beviljadt eller ej, kommer att bringas till fullbordande. På sätt bolagsstyrelsen framhållit, lärer likväl anskaffandet på enskild väg af de här för erforderliga länemedel icke under nu rådande penningeförhållanden vara tänkbart annorledes än på vilkor, som måste blifva för bolaget synnerligen betungande; och då dertill kommer, att anlitaandet af den inhemska penningemarknaden för upptagande af ett lån till så afsevärdt belopp, som här är i fråga, icke skulle kunna annat än ytterligare försvåra penningeställningen inom landet, finner jag kraftiga skäl jemväl ur nu angifna synpunkt tala för statens mellankomst för beredande åt bolaget af nödigt anläggningskapital.

I fråga om storleken af det statslån, jag sålunda anser böra bolaget beviljas, synes mig riktigt att, såsom fullmäktige i Riksgäldskontoret för sådant fall föreslagit, detsamma bestämmes så, att det tillsammans med oguldna återstoden af det för jernvägsanläggningen mellan Borås och Svenljunga beviljade statslån kommer att motsvara hälften af sammanlagda beloppen utaf den för jernvägsanläggningen mellan Borås och Alfvesta beräknade anläggningskostnad och det värde, banan Borås—Svenljunga kan anses ega efter tillkomsten af den förra banan, eller — med hänsyn till det af Eders Kongl. Maj:t förut denna dag fattade beslut i fråga om nedläggning af trafiken å bandelen mellan Borås och Hillared — värdet af bansträckan Hillared—Svenljunga.

Emot det för jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta uppgjorda kost-

nadsförslag, slutande å 9,790,000 kronor, har jag icke funnit skäl till anmärkning. Äfven det af bolagsstyrelsen angifna värde å bandelen Hillared—Svenljunga, 740,000 kronor, finner jag kunna godkännas, och tillåter jag mig såsom stöd för denna min uppfattning åberopa följande uttalande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti dess i anledning af frågan om sammanslutning af Borås—Alfvesta och Borås—Svenljungabanorna den 30 december 1899 afgifna utlåtande:

»Till utredning af frågan om sammanslagning af Kinds härads och Borås—Alfvesta jernvägar får styrelsen meddela nedan stående tabell, utvisande under angifna år Kinds härads jernvägs brutto- och nettoinkomster, med mera, hvarvid siffrorna härledts dels utur de af styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag jemte dess skrift den 1 sistlidne november lemnade uppgifter, dels utur allmän svensk jernvägsstatistik för 1897.

Kinds härads jernväg.	Uppgifven bruttoinkomst, deraf för åren 1893—95 enligt allmän svensk jernvägsstatistik.	Nettoinkomst, beräknad utaf bruttoinkomsten förmedelst den i allmän svensk jernvägsstatistik uppgifna utgiftsprocenten.	Samtliga trafikinkomster vid Norliden och Kråkered i procenttal af banans bruttoinkomst.
1893	78,000: —	21,138: —	—
1894	81,900: —	23,010: —	—
1895	93,600: —	28,275: —	—
1896	97,090: 57	35,340: 97	2,9
1897	116,616: 05	56,675: 40	2,8
1898	132,746: 22	64,500: —*	2,7

* Uträknad under det i detta fall fullt berättigade antagandet, att utgiftsprocenten varit densamma 1898 som 1897.

Jernvägens nettoinkomst har sålunda under de angifna åren tredubblats och är fortfarande i stigande, efter hvad framgår utaf offentliggjorda uppgifter öfver jernvägens inkomst per dag och bankilometer, hvilken under 1898 utgjorde kronor 9: 33 men under 1899 års nio första månader kronor 9: 66.

Af samma tabell visas, att den enda trafikintäkt, som går för jernvägen förlorad, derest den omlägges uti nu föreslagna linie, och hvilken

uteslutande representeras af hvad som influtit vid Norliden och Kråkered, endast motsvarar omkring 3 % af jernvägens bruttoinkomst.

Enligt en af sökandebolagets styrelse föranstaltad och till Eders Kongl. Maj:t med underdånig skrifvelse den 29 december 1899 öfverlemnad värdering af den del af Kinds härads jernväg, som efter banornas sammanslagning skulle återstå, nemligen bandelen Hillared—Svenljunga jemte rullande materiel och förrådsbehållning, uppgår ifrågasvarande bandels värde till ett belopp af 740,000 kronor, hvilken beräkning synes styrelsen vara tillförlitlig.

Utfaf hvad som här anförts torde man vara berättigad draga den slutsats, att Kinds härads jernväg, hvars anläggningsskapital numera utgöres af det belopp, en million kronor, för hvilket den blifvit af Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag inköpt, äfven om den inskränkes till delen emellan Hillared och Svenljunga, skall lemna skälig afkastning på nämnda kapital, vare sig den förblifver en särskild jernväg Hillared—Svenljunga eller förenas med Borås—Alfvesta jernväg till en jernvägsenhet, samt att den redan upparbetade trafik, som Borås—Alfvesta jernväg får emottaga från Kindsbanan, sålunda skall lemna full garanti för betäckande af annuiteterna å det samma bana beviljade statslån, hvars oguldna återstod numera lärer uppgå till omkring 520,000 kronor.»

Då vid frånräknande af obetalda återstoden utfaf det för jernvägsanläggningen Borås—Svenljunga beviljade statslånet, såsom bolagsstyrelsen äfven synes hafva tagit för gifvet, endast oguldna kapitalåterstoden torde böra tagas i beräkning, utfår jag beloppet af det nya statslån, jag ansett mig böra förorda, enligt följande uppställning:

beräknad anläggningsskostnad för banan mellan Borås		
och Alfvesta	kr.	9,790,000: —
värdet af bansträckan Hillared—Svenljunga	»	740,000: —
	summa kr.	10,530,000: —,
hvaraf hälften utgör	»	5,265,000: —
Afgår oguldet kapitalbelopp af statslånet till Borås—		
Svenljunga jernväg	»	469,279: 46
	återstår kr.	4,795,720: 54,

till hvilket sistnämnda belopp, lämpligen afrundadt till 4,795,000 kronor, alltså det nya statslånet synes böra bestämmas.

Emot bolagets förslag rörande tiderna för låneunderstödet utbetalande, eller att detsamma skulle utgå med hälften under hvardera

af åren 1901 och 1902, har jag intet att erinra. I fråga om villkoren i öfrigt torde böra lända till efterrättelse de bestämmelser, som blifvit uti Riksdagens skrivelser den 15 maj 1896 (n:r 109) och den 30 april 1897 (n:r 56) fastställda för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar.

Under förutsättning att hvad jag sålunda går att föreslå vinner bifall, torde Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolags förhållande till staten såsom långifvare lämpligen böra ordnas sålunda att, på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, ny skuldsedel å sammanlagda beloppen af de båda statslånen jemte inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i hela den jernvägsenhet, som, enligt det af Eders Kongl. Maj:t denna dag fattade beslut, kommer att bildas af jernvägssträckorna Borås—Alfvesta och Hillared—Svenljunga, af bolaget till riksgäldskontoret aflemnas.

Någon förändring i afseende å sättet och villkoren för återbetalningen af det utaf bolaget från Kinds härads jernvägsaktiebolag öfvertagna statslånet skulle härvid naturligen icke ifrågakomma.

På grund af hvad jag sålunda anført hemställer jag alltså, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

att bevilja och ställa till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af 4,795,000 kronor, att anvisas såsom lån åt Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag för utförande af jernvägsanläggning mellan Borås och Alfvesta och utgå med ena hälften under år 1901 och andra hälften under år 1902, under de villkor och bestämmelser, som för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit uti Riksdagens skrivelser den 15 maj 1896 och den 30 april 1897 fastställda.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, deruti Statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle nådig proposition till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

Pehr Thyselius.

Bil. A.

Anmodad uppställa en kalkyl öfver det sannolika trafikresultatet för under anläggning varande Borås—Alfvesta jernväg, får jag härmed, så godt sig göra låter, söka fullgöra detta uppdrag, dervid förutskickande, att dylika beräkningar, hvilka till stor del måste baseras på mer eller mindre godtyckliga grunder, i allmänhet icke kunna tillmätas någon högre grad af tillförlitlighet. Då emellertid uppdraget här väl närmast afser att få utrönt, huruvida trafiken å banan kan antagas med säkerhet komma att lemna tillräcklig nettobehållning för förräntning af anläggningskostnaden, och man sålunda får inskränka sig till utredning öfver den minimibehållning, som banans trafikering under alla förhållanden kan påräknas lemna, blifva vanskligheterna gifvetvis betydligt reducerade, förutsatt att man vid kalkylens uppställande utgår från antaganden, som i intet afseende kunna anses vara för sangviniska.

Att, såsom vanligen sker, söka åstadkomma en detaljerad uppskattning af de antagliga trafikmängderna af olika slag mellan jernvägens olika stationer samt öfver banan i hela dess utsträckning och derpå bygga en beräkning af inkomster och utgifter, synes vara skärligen vanskligt. Vida mindre osäkert torde då vara att af kändt trafikresultat vid annan jemförbar jernväg söka sluta sig till resultatet för den ifrågavarande banan. Väljer man så för jemförelsen en sådan jernväg, som påtagligen haft vida sämre utsigter för ett godt trafikresultat än den, för hvilken kalkylen uppställles, bör man med fullt fog kunna antaga, att kalkylen åtminstone icke utvisar en fördelaktigare ställning än den, man på goda skäl har att förvänta.

En jernväg, som i detta afseende liksom ock i fråga om banans byggnadssätt och utrustning kan anses fullt lämplig för jemförelsen, är otvifvelaktigt Bergslagsbanan. Under det att Borås—Alfvesta jernväg kommer att sammanbinda två så betydliga jernvägsknutar som Alfvesta och Borås samt på samma gång betydligt förkorta trafikvägen mellan östra och vestra Sverige, hvarigenom banan redan från första stund

har att påräkna en helt visst ganska afsevärd transitotrafik, var Bergslagsbanan från början så godt som uteslutande hänvisad till den lokala trafiken mellan sina egna stationer. Denna trafik bestämdes till sin mäktighet hufvudsakligast af afståndet till eller från den förnämsta export- och importplatsen, Göteborg, så att den blef störst å sträckningen närmast denna plats och aftog i den mån afståndet derifrån ökades. Det är därför påtagligt, att Bergslagsbanan inom ett afstånd från Göteborg, motsvarande det för Borås—Alfvesta jernväg, skulle uppvisat ett vida fördelaktigare trafikresultat, än det i statistiken angifna för banan i dess helhet. Läger man därför till grund för trafikalkylen för Borås—Alfvesta jernväg nettobehållningen per bankilometer å Bergslagsbanan enligt statistiken för de 5 första åren af banans trafikerande i hela dess utsträckning, bör beräkningen, enligt mitt förmenande, kunna anses fullt betryggande.

Enligt den officiella statistiken utgjorde ifrågavarande nettobehållning per bankilometer:

år 1880	kr.	2,745: —
» 1881	»	3,086: —
» 1882	»	3,534: —
» 1883	»	3,609: —
» 1884	»	3,385: —
<hr/>		
Tillsammans		kr. 16,359: —

eller i medeltal per år under hela 5-årsperioden kronor 3,272 per bankilometer.

Tillämpas nu denna nettobehållning på Borås—Alfvestabanen med dess väglängd af 149 kilometer, skulle nettobehållningen i dess helhet under ofvanstående tidsperiod komma att utgöra kr. 487,528 per år, motsvarande 5 procent ränta å ett kapital om 9,750,000 kronor.

Att nettobehållningen emellertid kommer att undan för undan stegras, torde man kunna taga för afgjort. På landets banor i allmänhet har, som känt, trafiken och behållningen deraf öfver hufvud taget varit i stigande. Så utgjorde exempelvis för den här förut anförda Bergslagsbanan nettobehållningen per bankilometer för år 1889, d. v. s. efter 10 års trafikerings, kr. 4,373,61, och för sistförflutna året ej mindre än kr. 5,103, eller i det närmaste dubbelt så mycket som för år 1880.

Der ett motsatt förhållande egt rum, har detta i regeln framkallats af nytillkomna kommunikationslinier, som genom förkortning

af trafikvägarne verkat afledande för någon afsevärd del af den äldre liniens trafik.

För Borås—Alfvesta jernvägs vidkommande torde emellertid fara för en sådan konkurrens få anses fullständigt utesluten.

Göteborg den 9 oktober 1899.

J. D. Simonsson,

Trafikdirektör vid Bergslagens jernvägar.



KARTA
 UTVISANDE
BORÅS-ALFVESTA
 OCH
KINDS HÄRADS JERNVÄGAR

— Borås-Alfvesta jernväg
 — Kinds Härad's jernväg

