

N:o 59.

Ank. till Riksd. kansli den 24 april 1900, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd för anläggning af jernväg från Borås till Alfvesta.

(R. A.)

Uti en till Riksdagen den 2 nästlidne mars aflåten proposition (n:o 53) har Kongl. Maj:t, med åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit 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.

Till åberopade statsrådsprotokollet har chefen för civildepartementet till en början erinrat, att Kongl. Maj:t genom resolution den 31 december 1897 beviljat landshöfdingen friherre Hj. Palmstierna med flere rättighet 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 Kongl. Maj:ts pröfning underställda planen, erhålla en längd af 149,46 kilometer samt beräknades med rullande materiel kosta 7,571,600 kronor.

Såsom vilkor för den beviljade koncessionen hade stadgats, 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 Kongl. Maj:t ingifvet behörigt bevis hade arbetet å anläggningen jemväl blifvit inom sålunda föreskrifven tid påbörjadt; och Kongl. Maj:t hade 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.

Departementschefen har härefter rörande frågan om Borås—Alfvesta jernvägs förhållande till Kinds härads jernväg lemnat följande redogörelse:

Genom särskilda beslut hade 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 Mølnebyn, dels, med anledning af gjord ansökning om låneunderstöd för anläggning af denna jernväg, den 11 maj 1883, under förklarande att Kongl. Maj:t funne låneunderstödet endast böra gälla sträckan Borås—Svenljunga, helst sistnämnda plats syntes tillsvärdare 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 ställt till 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 hade sedermera blifvit utförd af Kinds härads jernvägsaktiebolag, som under åren 1884 och 1887 från riksgäldskontoret utbekommit det beviljade statslånet; och hade 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 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 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, hade Kongl. Maj:t vid beviljande genom ofvanberörda resolution den 31 december 1897 af koncession å jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta från fastställelse af plan undantagit sträckan mellan Borås och Långhem 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 Kongl. Maj:t förbehölle sig att för sådant fall efter anmälan meddela, samt att, sedan frågan derom blifvit afgjord, det åläge koncessionshafvarne att underställa Kongl. Maj:ts pröfning planen för den från koncession undantagna sträckningen 29 kilometer närmast Borås.

Mellan Kinds härads jernvägsaktiebolag och Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag hade derefter träffats 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 hade Kongl. Maj:t, på ansökning af styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, den 18 augusti 1899 medgifvit, att den Kinds härads jernvägsaktiebolag enligt resolutioner den 11 augusti 1882 och den 30 november 1883 meddelade koncession å jernvägsanläggning från Borås till Svenljunga finge öfverlåtas å Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, under förbehåll, bland andra, att sistnämnda bolag öfvertog betalningsansvaret för det i Kinds härads jernväg in-tecknade statslån; och hade 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 hade vidare uti en till Kongl. Maj:t ingifven skrift, 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, anhållit, att 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 förbindelse-spår 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 den 2 nästlidne mars fattade beslut hade Kongl. Maj:t 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, förklarat, att Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolags båda jernvägar mellan Borås och Svenljunga samt mellan Borås och Alfvesta skulle vara att såsom en särskild jernväg anse, dels fastställt den ingifna planen med tillhörande profiliritning för Borås—Alfvesta jernvägs framdragande å sträckan 31 kilometer närmast Borås, dels fastställt sådant tillägg till planen för samma jernväg, att densamma finge utvidgas medelst anläggning, i enlighet med den ingifna plan- och profiliritningen, af ett förbindelse-spår från den tillämnade stationen vid Hillared till den nuvarande Hillareds station å bansträckan mellan Borås och Svenljunga, dels ock medgifvit 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 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 Kongl. Maj:t nu fattade beslut i frågan om sammanslutningen samt trafikens nedläggning ej finge bringas till verkställighet förr än Kongl. Maj:t dertill meddelat särskildt tillstånd.

I detta sammanhang har departementschefen ansett sig böra framhålla, att nämnda vilkor och förbehåll gifvetvis, vare sig statslån för jernvägsanläggningen Borås—Alfvesta beviljades eller ej, borde innehålla förpligtelse för jernvägsaktiebolaget att till säkerhet för det i jernvägen Borås—Svenljunga nu in-tecknade statslån medgifva in-teckning i hela jernvägsenheten.

Enligt hvad departementschefen nu anmält, hade styrelsen för Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag hos Kongl. Maj:t gjort framställning om beviljande af statslån för utförandet af jernvägsanläggningen mellan Borås och Alfvesta; och hade styrelsen till stöd för denna framställning anfört, att bolaget, för hvilket ordning den 18 mars 1898 af 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 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, ehuru väl det vore styrelsens afsigt att, så snart det nuvarande aktiekapitalet blifvit till fullo inbetaldt, söka erhålla ytterligare aktieteckning, styrelsen dock icke, med hänsyn till de stora uppoffringar, som såväl kommuner som enskilde redan underkastat sig för att åstadkomma eu aktieteckning till nämnda afse-

värda 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 Kongl. Maj:t med framställning, att bolaget genom 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 bifogats statsrådsprotokollet — Simonsson beräknat, att bolaget, sedan dess jernväg kommit i gång, skulle kunna förvänta en årlig nettoinkomst, 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, hade 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 hade styrelsen slutligen anhållit, att detsamma måtte vardas 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 återguldets.

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

Till följd af remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 10 november 1899 till Kongl. Maj:t afgifvit utlåtande öfver denna ansökning. Dervid har styrelsen till en början yttrat sig angående det vid ansökningen fogade kostnadsförslaget, hvilket omfattade icke blott den renstakade 148,54 kilometer långa linien för Borås—Alfvesta jernväg, utan äfven det, enligt uppgift, 2,31 kilometer långa förbindelse-spår mellan denna jernväg och jernvägen Borås—Svenljunga; och har styrelsen efter närmare granskning, med afseende hvarå utskottet tillåter sig hänvisa till sid. 8—10 i statsrådsprotokollet, såsom sin mening uttalat, att kostnaden för jernvägen jemte nämnda förbindelse-spår sannolikt icke komme att öfverstiga det i kostnadsförslaget beräknade beloppet, 9,790,000 kronor.

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

Till ytterligare belysning af frågan från denna synpunkt har styrelsen tillika meddelat 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 upp- arbetad 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 föresloges, samt att den efter hand jemväl skulle för sina intressenter blifva en god och lönande affär.

Styrelsen har på grund häraf tillstyrkt, att Kongl. Maj:t täcktes, med bitill till ansökningen, hos Riksdagen hemställa om meddelande på sedvanliga vilkor åt Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag af ett statslån, hvars belopp styrelsen, under förutsättning att Kongl. Maj:t funne skäl medgifva anläggning af det ofvan omförmälda förbindelsesparat 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 beredts tillfälle att i ärendet afgifva yttrande, hafva den 14 december 1899 sig utlåtut och dervid anført 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 år 1898 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 anført, att med hänsyn till de stora uppoffringar, som såväl kommuner som enskilde redan underkastat sig för att åstadkomma den hittills gjorda aktie-teckningen 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 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 fastställde 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 föranledt, jemte andra ekonomiska olägenheter, en känbar 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 den-

samma borde af statsmedel utgå, vore en fråga, på hvars bedömande det icke syntes tillkomma fullmäktige att ingå.

Fullmäktige ansåge sig dock, för den händelse 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 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 intecknade 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 procent 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 denna 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, alldeles nedlägga trafiken å oförmälda sträcka af Borås—Svenljunga-banan. Då i allt fall sistnämnda jernvägs värde och sålunda säkerheten för det deruti intecknade 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 intecknings-säkerhet beredd. 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 skuldförbindelse å sammanräknade beloppet af det eventuella nya låneunderstödet och återstoden af det äldre, till Kinds härads jernvägsaktiebolag utlemnade statslånet erhöle inteckning med första förmånsrätt i denna jernvägsenhet. Beträffande det ifrågasatta nya låneunderstödet belopp, syntes detsamma under inga förhållanden böra sättas högre, än att detsamma 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 fastställt 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 hade — meddelar departementschefen vidare — bolagsstyrelsen 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 inteckning 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 inbetaldt 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 misströstadade 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 Kongl. Maj:t gjorda ansökning om sträckans Borås—Hillared uppgående i Borås—Alfvesta jernväg

vunne 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 inteckningssäkerhet, 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 Kongl. Maj:t icke skulle finna skäl att aflåta proposition om beviljande åt bolaget af ett lån till nämnda belopp, 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 vara 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.

För egen del har departementschefen slutligen yttrat:

»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 Räfteled station å Halmstad—Nässjö jernväg öfver Gisslaved och Kinna till Räfteled station å Göteborg—Borås jernväg och den andra jernvägsanläggning från Räfteled öfver Kinna och Vernamo till Alfvesta. Under den förberedande behandling, som föregick dessa ansökningars slutliga afgörande, blef såväl inom orten som af vederbörande myndig-

heter enhälligt vitsordadt, att en jernvägsförbindelse uti någon af dessa riktningar vore af behofvet påkallad. Hufvudsakliga anledningarna dertill att jag fann mig böra tillstyrka Eders Kongl. Maj:ts 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 åvägabringandet 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 åvägabringas. 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 anført, finner jag all anledning antaga, det Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, derest låneunderstöd blifver bolaget för jernvägens anläggning beviljad, 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 sammanslutats 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 understödande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar, och hvilket anslag för öfrigt, då arbetet å jernvägsanläggningen i fråga redan påbörjats, icke lärer 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 lärer 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 lifligare 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 avslutade 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 härför erforderliga lånemedel 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 penningställningen 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 kostnadsförslag, 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 bruttointkomst, deraf för åren 1893—95 enligt allmän svensk jernvägsstatistik.	Nettointkomst, beräknad utaf bruttointkomsten förmedelst den i allmän svensk jernvägsstatistik uppgifna utgiftsprocenten.	Samtliga trafikinkomster vid Norliden och Kråkered i procentaf af banans bruttointkomst.
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 nettointkomst har sålunda under de ångifna 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 inlutit vid Norliden och Kråkered, endast motsvarar omkring 3 % af jernvägens bruttointkomst.

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.

Utaf hvad som här anförts torde man vara berättigad draga den slutsats, att Kinds härads jernväg, hvars anläggningskapital 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 jernvägs-

enhet, 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 utaf 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 anläggningskostnad 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
	återstå 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 vilkoren i öfrigt torde böra lända till efterrättelse de bestämmelser, som blifvit uti Riksdagens skifvelse den 15 maj 1896 (n:o 109) och den 30 april 1897 (n:o 56) fastställda för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar.

Under förusättning 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 sålunda anförts har departementschefen hemställt, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning, som här ofvan meddelats.

Efter det detta ärende blifvit remitteradt till förberedande behandling af statsutskottet, har utskottet fått mottaga särskilda handlingar, hvaruti upplysts dels af Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag, att intill den 12 nästlidne mars i bolaget tecknats aktier å tillsammans 4,777,000 kronor, och dels af notarius publicus i Göteborg, att af aktiekapitalet blifvit till nämnda dag inbetaldt sammanlagdt 4,769,550 kronor.

Till understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar har sedan en längre tid tillbaka Riksdagen hvar femte år beviljat och ställt till Kongl. Maj:ts förfogande ett till beloppet bestämdt anslag. Denna lånefond, som för hvar af de tre femårsperioderna 1882—1896 bestämts till 5 millioner kronor, har för innevarande period, omfattande åren 1897—1901, höjts till 7,500,000 kronor. Detta belopp är, såsom af statsrådsprotokollet inhemtas, numera till större delen disponeradt, och Kongl. Maj:t har derutöfver af Riksdagen äskat ett anslag af 4,795,000 kronor att anvisas såsom lån för utförande af en större enskild jernvägsanläggning. Ett sådant öfverskridande af det belopp, till hvilket Riksdagen en gång pröfvat lämpligt att för femårsperioden begränsa låneunderstöden till enskilda jernvägsanläggningar, synes dock utskottet särskildt under närvarande förhållanden icke vara att tillråda. Såsom nämnts, har lånefonden för innevarande period blifvit satt högre än för de närmast föregående, och då detta ökade anslag år 1896 beviljades, framhöll Riksdagen uti sin i ämnet aflättna skrifvelse betänkligheterna af att genom ytterligare höjning af anslaget befordra en alltför hastig utveckling af jernvägsbyggandet. Under den tid, som derefter förflutit, har emellertid, på samma gång betydande jernvägsanläggningar pågått för statens räkning, den enskilda verksamheten på detta område bedrifvits i en växande omfattning, som stundom torde hafva sträckt sig längre, än försigtigheten bort medgifva. De

olägenheter, som denna forcerade byggnadsverksamhet medfört för landets ekonomi i dess helhet, äro väl kända och synas mana till varsamhet, då fråga är om beviljande af statsunderstöd för att underlätta utförandet af enskilda jernvägsföretag. Hvad särskildt angår den jernvägsanläggning, som med Kongl. Maj:ts förevarande framställning afses, har i statsrådsprotokollet anförts, hurusom tvifvel icke kunde råda derom, att anläggningen, hvarå betydande kostnader redan nedlagts, komme att bringas till fullbordande, vare sig statslån för ändamålet beviljades eller ej. Det bör dock icke förbises, att staten genom att tillhandahålla ifrågavarande jernvägsbolag medel för anläggningens utförande skulle befordra ett mera forceradt arbete å densamma, än som eljest måhända kunde komma i fråga. Såsom känt är, hafva vissa andra bolag funnit sig under närvarande förhållanden nödsakade att framskjuta utförandet af redan beslutade jernvägsanläggningar, och vid den knappa tillgång på arbetskrafter, som nu råder, måste det vara för det allmänna önskvärdt, att ytterligare ansträngning af arbetsmarknaden så vidt möjligt undvikas.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och med fästadt afseende jemväl dervid, att Riksdagen redan nästa år torde hafva att pröfva, till hvad belopp medel för instundande period böra anslås till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar, får utskottet hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 24 april 1900.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservationer:

af herrar *I. Wijk*, grefve *K. A. Posse*, *I. Månsson*, *O. Nylander* och *O. Erickson*, hvilka yrkat, att utskottet måtte hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må af Riksdagen bifallas;

samt af herr *J. A. Sjö*, hvilken anført följande:

»Då de principiella synpunkter, som af utskottet blifvit anförda såsom skäl för afstyrkandet af Kongl. Maj:ts förevarande proposition, icke synas mig vid ett allsidigt bedömande af frågan kunna tillmätas den vigt, att de böra föranleda till dylikt afstyrkande, föranlåtes jag härmed reservera mig mot utskottets hemställan.

Jag håller nemligen för min del före, att särdeles tungt vägaande praktiska skäl och hänsyn kraftigt tala för bifall till den kongl. propositionen.

Det har redan af Kongl. Maj:t blifvit framhållet, att det ifråga- varande jernvägsföretaget, som afser åstadkommandet af en statsbanemässig, bredspårig jernväg om cirka 15 nymils längd från Alfvesta till Borås, hvarmedelst genomgående — direkt och kort — förbindelse möjliggöres mellan Östersjön och Vesterhafvet samt mellan de ur strategisk och kommersiell synpunkt mycket viktiga städerna Karlskrona och Göteborg jemte mellanliggande vidsträckta landsdelar, obestriddigen är af stor betydelse för det allmänna.

Då den tillämnade trafikleden från Alfvesta öfver Borås till Göteborg blir icke mindre än 91 kilometer kortare än den nuvarande vägen öfver Nässjö och Falköping, inses full väl, hvilka ekonomiska fördelar som derigenom komma att beredas särskildt den stora export- och importtrafiken från och till vidsträckta delar af vårt land.

Häraf förklaras för visso ock det lifliga intresse, hvarmed detta jernvägsföretag omfattats af kommuner, korporationer och enskilde inom flere af rikets län. På grund af jernvägens ingripande betydelse för åtskilliga läns trafikförhållanden och derpå fotade utvecklingsmöjligheter hafva icke mindre än sex af rikets landshöfdingar uppträdt som koncessionsökande till detta stora och betydelsefulla jernvägsföretag.

Då följaktligen denna jernväg på grund af dess stora betydelse för landets såväl försvars- som trafikväsen med allt fog kan göra anspråk på att betraktas såsom ett synnerligen allmännyttigt och gagnande företag;

Då det för de många intresserade kommunerna och det allmänna måste anses som en gifven framtida fördel, att företaget kan utan allt för betungande ekonomiska uppoffringar bringas till utförande;

Då penningställningen och räntefoten inom landet för närvarande

äro sådana, att det skulle lända till företagets fromma, att statslån för detsamma beviljades;

Då någon som helst verklig risk eller olägenhet för statsverket icke kan påvisas och rimligtvis icke heller kan uppstå genom förslaget främjande medelst dylikt lån;

Då jernvägsföretaget, hvilket planlagts och påbörjats under ekonomiskt gynsamma konjunkture, befinner sig i halffärdigt skick och följaktligen under alla omständigheter måste snarast möjligt fullbordas;

Då med föranledande af Kongl. Maj:ts koncessionsbestämmelser jernvägsföretaget i sig måst upptaga annan jernväg, för hvilken ännu oguldet statslån beviljats;

Då statsverket således redan är ekonomiskt intresserad uti Borås—Alfvesta jernväg, hvilken enligt Kongl. Maj:ts föreskrift skall ansvara för det statslån, som utgått till Kinds härads jernväg; och

Då för öfrigt den inhemska penningemarknaden tvifvelsutän skall röna ett ofördelaktigt inflytande, derest jernvägsbolaget utan statens mellankomst nödgas nu upptaga ett lån på cirka 5 millioner kronor inom landet;

finner jag i alla dessa nu anmärkta faktiska omständigheter fullgiltiga skäl för Riksdagen att bifalla den kongl. propositionen.

I detta sammanhang torde för öfrigt icke böra lemnas alldeles oanmärkt, att med den uppfattning, som inom politiska och andra kretsar börjat allt mera göra sig gällande angående vigten deraf, att staten gör sig till herre och egare åtminstone af de för trafiken och försvarsväsendet mest viktiga jernvägarne inom landet, fråga i sin tid möjligtvis kan uppstå om inlösen för statens räkning af den nu ifrågasvarande jernvägen, hvilken utgör en länk i den stora och af många anledningar viktiga trafikleden Karlskrona—Vexjö—Alfvesta—Borås—Göteborg, äfvensom att staten, hvilken förbehållit sig lösningsrätt till jernvägssträckningen Göteborg—Borås, kan, om lösningsanspråket väckes före 1904 års utgång, inlösa denna jernväg på billigaste inlösningsvilkor (jernvägens anläggningskostnad + 5 procent ränta derå); och att Göteborg—Borås jernväg, som är af stor betydelse för trafiken inom landet och än vidare blir det efter tillkomsten af Borås—Alfvesta jernväg, redan för det närvarande är en bland de i ekonomiskt afseende mest gifvande jernvägarne i landet med en trafikinkomst exempelvis för 1899 af icke mindre än 25 kronor 28 öre per dag och bankilometer.

Ur denna synpunkt torde det således icke kunna anses annat

än politiskt klokt, att staten — då sådant kan ske utan någon som helst förlust, risk eller olägenhet för statsverket — beviljar det nu ifrågasatta lånet, så att, *om* till äfventyrs inlösen af jernvägen ifrågakommer, staten må undgå att öfvertaga och ansvara för det vida dyrare lån, som för jernvägsföretaget måste upptagas, derest lånefrågan af Riksdagen afslås.

Men stöd af hvad nu blifvit i korthet anfördt, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att ifrågavarande kongl. proposition af Riksdagen bifalles.»

Herr *G. D. R. Tornerhjelm* har begärt få antecknad, att han icke deltagit i förestående ärendes behandling inom utskottet.