

Nr 88.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående beviljande av ytterligare låneunderstöd till täckande av kostnaden för anläggning av järnväg från Gånghester till Ulricehamn; given Stockholms slott den 12 februari 1918.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen *dels* medgiva, att åt Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag må, till täckande av kostnaden för anläggning av bolagets järnväg från Gånghester till Ulricehamn, från det av riksdagen enligt skrivelse den 18 mars 1916 till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Kungl. Maj:ts förfogande ställda anslag av 7,500,000 kronor anvisas ytterligare ett statslån å 150,000 kronor under förutsättning att nya aktier till minst samma belopp tecknas i bolaget;

dels ock förklara, att för länets tillgodonjutande skola i tillämpliga delar gälla de i riksdagens berörda skrivelse upptagna villkor och bestämmelser, därvid likväl skall iakttagas:

•att till säkerhet för lånet skall lämnas inteckning i bolagets järnväg med förmånsrätt närmast efter den inteckning i samma järnväg, som utgör säkerhet för det bolaget den 18 augusti 1916 beviljade statslån å 1,165,000 kronor;

att anståndsrenta icke må beräknas för längre tid än till den 1 juni 1921; samt

att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga den 1 juni 1922.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 februari 1918.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
 Statsråden PETERSSON,
 SCHOTTE,
 PETRÉN,
 NILSON,
 LÖFGREN,
 friherre PALMSTIERNA,
 RYDÉN,
 THORSSON.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

Koncession
 å järnväg
 Gånghester—
 Ulricehamn.

Den 24 maj 1912 meddelade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Gånghesters hållplats å Borås—Alvesta järnväg till Ulricehamn, varjämte Kungl. Maj:t till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande fastställde en av kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren A. Asplund den 15 oktober 1910 upprättad plan. Kostnaden för järnvägen beräknades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till 2,005,000 kronor med rullande materiell och 1,675,000 kronor utan sådan materiell.

Såsom villkor för tillgodonjutande av de koncessionshavaren förunnade rättigheter och förmåner stadgade Kungl. Maj:t i koncessionen jämte sedermera den 30 maj 1913 meddelat anståndsbeslut, att det skulle åligga koncessionshavaren att påbörja arbetet å järnvägen senast den 1 juni 1915 och därefter så bedriva detsamma, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 juni 1918.

Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag, som med Kungl. Maj:ts samtycke blivit innehavare av koncessionen, gjorde sedermera år 1914 framställning om låneunderstöd för utförande av ifrågavarande järnvägsanläggning samt anhöll därvid, att statslånet måtte bestännas till 1,010,000 kronor eller hälften av den i ett nytt kostnadsförslag till 2,020,000 kronor beräknade kostnaden, däri inbegripet kostnaden för rullande materiell. Vidare översände Kungl. Maj:ts befallningshavande i Älvsborgs län med skrivelse den 11 september 1914 särskilda av arbetslöshets- och hjälpkommittéerna i Borås och Ulricehamn gjorda framställningar om åtgärders vidtagande för skyndsamt påbörjande av järnvägsanläggningen i syfte att motarbeta hotande arbetslöshet, och framhöll Kungl. Maj:ts befallningshavande därvid för egen del önskvärdheten av att det sökta statslånet med det snaraste bleve beviljat.

Beviljat
statslån för
järnvägens
utförande.

Då det anslag för en allmän lånefond för enskilda järnvägar, som 1910 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande att utgå under fem år från och med år 1912, redan blivit i det närmaste för sitt ändamål disponerat, fann Kungl. Maj:t sig icke för det dåvarande kunna upptaga låneansökningen till prövning, utan lät därmed anstå, till dess riksdagen kunde hava beslutat om anvisande av medel till ny sådan lånefond. Då emellertid bolagets styrelse meddelat, att den vore sinnad att påbörja arbetet redan år 1914, under förutsättning att bolaget icke därigenom förlorade möjligheten att erhålla statslån, föreslog Kungl. Maj:t i en till 1914 års senare riksdag avlåten proposition riksdagen medgiva, att den omständigheten, att arbetet å järnvägsanläggningen redan kunde hava påbörjats, icke finge utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till järnvägen från det anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, som kunde komma att av riksdagen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande. Denna Kungl. Maj:ts framställning blev också av riksdagen bifallen.

Såsom villkor för det av riksdagen lämnade medgivandet i fråga om framtida låneunderstöd till ifrågavarande järnväg föreskrev Kungl. Maj:t den 30 oktober 1914, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle med viss angiven arbetsstyrka påbörjas senast den 1 januari 1915. Samtidigt fastställde Kungl. Maj:t till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande en av förbemålde kaptenen Asplund den 1 juli 1914 upprättad ny plan därför jämte till den nya planen hörande kostnadsförslag, enligt vilken plan järnvägen komme att utföras i en delvis annan sträckning och efter delvis förändrade tekniska bestämmelser.

Genom resolution den 26 februari 1915 förklarade Kungl. Maj:t därefter, att de av Kungl. Maj:t för riksdagens medgivande i fråga om

framtida låneunderstöd av staten till ifrågavarande järnväg föreskrivna villkor beträffande tidpunkten för arbetets påbörjande samt för arbetsstyrkans uppbringande till föreskrivet antal finge anses vara behörigen fullgjorda.

I skrivelse den 18 mars 1916, nr 39, tillkännagav riksdagen, att riksdagen dels till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljat och till Kungl. Maj:ts förfogande ställt ett anslag av 7,500,000 kronor att utgå under fem år från och med år 1917 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, finge för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras, dels ock föreskrivit, att Kungl. Maj:t ägde att å detta anslag till understödande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar anvisa av Kungl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå i enlighet med vissa villkor och bestämmelser.

Kungl. Maj:t fastställde därefter genom resolution den 18 augusti 1916 till efterrättelse för järnvägsanläggningens utförande en av kaptenen Asplund den 15 maj 1916 uppgjord kostnadsberäkning att, så vitt den sålunda beräknade kostnaden finge tagas till grund för bestämmande av det sökta statslånets belopp, sluta å 2,330,000 kronor. Därjämte beviljade Kungl. Maj:t bolaget för utförande av järnvägsanläggningen ett lån å 1,165,000 kronor att av ovan omförmälda, av 1916 års riksdag beviljade medel till belopp av 7,500,000 kronor till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar utgå med 900,000 kronor av 1917 års anslag och 265,000 kronor av 1918 års anslag. För tillgodonjutande av lånet stadgade Kungl. Maj:t, under förklarande, att bolaget styrkt sig förfoga över ett kapital, som jämte det beviljade statslånet vore fullt tillräckligt för fullbordande av bolagets järnvägsanläggning, i enlighet med riksdagens beslut och på grund av vad i övrigt förekommit vissa villkor, däribland att anståndsrenta ej finge beräknas för längre tid än till den 1 juni 1919 samt att kapitalavbetalning genom erläggande av fullständig annuitet skulle vidtaga den 1 juni 1921.

Ansökning om
ytterligare
statslån.

I en till Kungl. Maj:t den 15 november 1917 inkommen skrift har nu Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag ifrågasatt ytterligare lån av statsmedel för utförande av järnvägsanläggningen mellan Gånghester och Ulricehamn samt därvid anfört följande:

»Sedan nu byggnadsarbetet fortskridit så långt, att kostnaderna för vad som därav återstår kunna säkert överblickas, har det blivit uppenbart, att det beräknade och för bolaget tillgängliga byggnadskapitalet icke kommer

att förslå till järnvägsanläggningens fullbordande. Krigskonjunkturerna med deras alltjämt stegrade priser å varor och arbete samt de stundom hart när oöverbinnerliga svårigheterna att överhuvud anskaffa de nödiga materialerna hava i flera avseenden medfört ökade kostnader. Så har till exempel en delvis utebliven rälsleverans från Göteborg—Borås järnväg, vilken bolaget haft anledning påräkna, ej mindre nödgat bolaget att från annat håll inköpa felande rälertill till avsevärt högre pris än även föranlett entreprenörerna att framställa krav på ersättning för hinder i arbetet. På grund av de rådande höga fastighetsvärdena hava kostnaderna för den mark och de byggnader, som måst exproprieras, över förväntan stegrats. Vidare hava särskilt de arbeten, som utföras i Ulricehamn och Gånghester för anslutande järnvägars räkning, högst avsevärt fördyrats.

Enligt meddelande, som bolaget erhållit från kaptenen Asplund, vilken på grund av Kungl. Maj:ts förordnande utövar teknisk-ekonomisk kontroll över järnvägsarbetenas utförande, beräknar kaptenen Asplund bristen å bolagets byggnadskapital till omkring 300,000 kronor, och har han härom avgivit utförlig rapport till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid övervägande på vad sätt det sålunda felande beloppet må kunna anskaffas, har bolagsstyrelsen funnit uppenbart, att det särskilt är i det allmännas intresse, ju mera därav som kan erhållas genom ytterligare aktieteckning. Från några aktieägares sida har också uttalats intresse för sådan teckning, om därigenom bolagets ekonomi kan säkert tryggas. Att det emellertid icke under några förhållanden är möjligt att hopbrunga mera än allra högst hälften av det bristande beloppet genom aktieteckningar, står för bolagsstyrelsen klart, och ej ens detta torde vara att påräkna, utan att aktieteckningen kan ske med grundad förhoppning att berättiga bolaget till motsvarande ökning i statslånet. Sålunda skall utsikt till erhållande av högre statslån gagna bolaget ej blott direkt utan även indirekt genom att föranleda för bolaget intresserade kommuner och enskilda till ny teckning av aktier.

Till förmån för statshjälp åt bolaget i dess genom omständigheterna iråkade nödläge torde få anses tala även det förhållande, att bolaget, för att tillmötesgå en av statsmakterna i september 1914 uttalad önskan om järnvägsarbetets snara påbörjande till avhjälpande av hotande arbetsbrist, igångsatte arbetet redan i december sagda år. Då långt senare statslånet beviljades och det med de alljämt stigande priserna blev tydligt, att kostnadsförslaget måste överskridas, hade arbetet fortskridit så långt, att det icke längre kunde vara tal om att uppskjuta detsamma, tills normala tider återinträtt eller byggnadskapitalet blivit kompletterat.

Bolaget tillåter sig slutligen att framhålla, att statskontrollanten, kaptenen Asplund vitsordat, att järnvägen i fråga, trots de ökade kostnaderna, bliver jämförelsevis billig i anläggning och att sålunda staten kommer att erhålla god säkerhet i de inteckningar, som skola för statslånet avlämnas.»

På grund av vad sålunda anförts har bolagets styrelse anhållit, att Kungl. Maj:t måtte för byggande av järnvägen från Gånghester till Ulricehamn bevilja bolaget ett ytterligare statslån, motsvarande det belopp, som tecknas i nya aktier, dock högst 150,000 kronor, samt för nämnda förmåns tillgodonjutande i övrigt föreskriva samma allmänna villkor, som finnas upptagna i ovan omförmälda resolution den 18 augusti 1916.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Till följd av remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 december 1917 avgivit utlåtande i ärendet. Styrelsen anför till en början, att statens kontrollant vid järnvägsbyggnaden, kaptenen Asplund, i infordrat yttrande tillstyrkt bifall till bolagets ansökning om ytterligare statslån intill 150,000 kronor samt därvid åberopat dels den av honom i egenskap av statskontrollant vid järnvägsbyggnaden avgivna rapporten för oktober månad 1917 över byggnaden och dess ekonomiska ställning, dels ock sin skrivelse den 19 september 1917, varmed rapporten för augusti månad samma år översänts till styrelsen.

Den förstnämnda rapporten giver, säger styrelsen, vid handen, att en brist i anläggningskostnaden av 309,861 kronor 34 öre föreligger, vilken huvudsakligen har uppstått på kontona för räler med ej mindre än 100,952 kronor 47 öre, för anslutningarna vid Ulricehamn med 51,072 kronor 13 öre och vid Gånghester med 36,379 kronor 65 öre, för jordlösen med 37,716 kronor 63 öre, för stationshus m. m. med 34,044 kronor 26 öre och för godsvagnar med 48,345 kronor 51 öre, varemot mindre vinster uppstått på några andra konton.

Av kontrollantens ovanberörda skrivelse den 19 september 1917 inhämtas dessutom, att järnvägens hela kostnad beräknas till 2,640,000 kronor, motsvarande en kostnad för kilometer av 69,473 kronor, vilken ansåges vara en mycket måttlig kostnad för en järnväg med den trafikförmåga, som den här ifrågavarande besutte.

Då det, yttrar styrelsen vidare, torde få anses, att 1914 års senare riksdags medgivande i fråga om framtida statslån till järnvägen, oaktat arbetet vore påbörjat, avsåg beviljandet av det den 18 augusti 1916 beviljade låneunderstödet, och detta riksdagens medgivande ej torde kunna utsträckas att omfatta förnyade lån åt samma redan påbörjade järnväg, torde frågan om ytterligare låneunderstöd åt järnvägen böra hänskjutas till riksdagens prövning.

Beträffande frågan om skälig anledning kan förefinnas för tilldelandet åt järnvägsaktiebolaget av ytterligare statslån, anför styrelsen följande:

»Vid den tidpunkt, då låneunderstödet beviljades till den ifrågavarande järnvägen, voro förhållandena på arbets- och materialmarknaden på grund av det pågående kriget så osäkra, att en noggrannare beräkning av järnvägars anläggningskostnader var omöjlig att åstadkomma. Vid denna järnväg hade emellertid arbetet fortskridit så långt, att, då överenskommelser med entreprenörer och leverantörer därjämte voro träffade för nästan alla arbeten och leveranser, styrelsen ansåg sig kunna om den då föreliggande kostnadsberäkningen uttala, att den syntes mycket tillförlitlig.

Sedan denna tid hava emellertid inträffat ytterligare högst betydande stegringar i prisen på alla förnödenheter och arbeten. Därjämte har den svårigheten uppstått särskilt vid denna järnväg, att bolaget inköpt den skenmateriell, som nu ligger i Göteborg—Borås järnväg, för sin bana. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag hade i sin tur träffat avtal av leverans av nya räler från utlandet för ersättande av de till Borås—Ulricehamns järnväg försålda äldre räler. Då emellertid någon leverans av den utländska skenmateriellen på grund av kriget ej kunde komma till stånd, kunde ej heller Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag avstå från sina räler, varför Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag blev tvungen att på annat håll till nästan vad pris som helst anskaffa annan skenmateriell. Detta inköp från annat håll vållade en kostnadsökning ensamt i kontot för skenor av över 100,000 kronor. Att uppskjuta räsläggningen och låta banan ligga ofrafikerad kunde ej heller låta sig göra, då högst betydande förluster därigenom skulle drabbat bolaget. Om banan beräknas nått och jämt komma att bära sig eller lämna omkring 5 % på anläggningskapitalet, skulle den årliga behållningen av trafiken kunna uppskattas till omkring 115,000 kronor, således mer än kostnadsökningen för skenmateriellen. Då sådan näppeligen torde kunna erhållas från utlandet förr än tidigast efter krigets slut, torde bolaget sålunda hava handlat på bästa sätt.

Trots att överenskommelser beträffande anslutningarna vid Ulricehamn och Gånghester voro träffade vid statslänets beviljande, hava kostnaderna icke desto mindre överskridits, beroende därpå att anslutningsersättningen till de främmande bolagen delvis utgjorts av bekostandet av en del utvidgningar av anslutningsstationerna, vilka arbeten dragit drygare kostnader än beräknats.

Kostnaden för rullande materiell har ökats på ett fullkomligt oberäkneligt sätt, varför även detta konto överskridits med omkring 22,000 kronor.

En av de större ökningarna utöver den beräknade kostnaden kommer på kontot för markförvärv. I kostnadsförslaget har för marken beräknats mycket höga priser, men torde vid expropriation på senare tider även markpriserna rönt inverkan av all övrig prisökning eller kanske snarare av penningvärdets fallande. Kostnadsökningen för markförvärv utgör sålunda ej mindre än cirka 38,000 kronor.

Av det ovanstående torde framgå, att bolaget ej kan anses bära skulden till den kostnadsökning, som inträtt, sedan det kostnadsförslag uppgjordes, som lades till grund för statsunderstödet beräknande, utan torde denna ökning nästan helt och hållet få tillskrivas de svåra tidsförhållandena.

Statens kontrollant har framhållit och anser sig även styrelsen kunna vitsorda, att den kostnad av 69,500 kronor för kilometer, som järnvägen nu beräknas draga vid sin fullbordning, ej är hög för en järnväg, så solid som den här föreliggande, utan fastmer torde den få anses tämligen låg och vittna om ett väl bedrivet och kontrollerat arbete.

Den säkerhet, som erbjödes staten för det sökta nya lånet, eller in-teckning i järnvägen näst efter den för det förra lånet avsedda, torde till följd av järnvägens goda utförande få anses tämligen tillfredsställande.

Huvudfrågan torde emellertid mindre gälla, om denna säkerhet är god, utan snarare om den avkastning, banan kan komma att giva, blir sådan, att den räcker till för lånets förräntande och amortering. Denna sak har alltid visat sig svår att förutsäga, men torde det i alla fall kunna sägas, att utsikterna för bolaget att fullgöra sina skyldigheter till staten i detta avseende synas ljusare nu än vid den tid, det förra lånet beviljades, då det torde vara uppenbart, att de taxe-

höjningar, som nu medgivits vid järnvägarna, komma att, om ej helt och hållet, så dock till avsevärda delar kvarstå, även sedan normala förhållanden på nytt inträtt. Under alla förhållanden torde man få antaga, att förändringarna i taxan ej komma att leda därhän, att vinstmarginalen göres på långt när så liten, som den hittills varit.»

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn till de alldeles särskilt svåra förhållanden, varunder ifrågavarande järnväg kommit till utförande, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte dels avlåta proposition till riksdagen om beviljande av ett lånetillskott till Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag med ett belopp, lika med den ökade aktieteckningen i bolaget och som högst må uppgå till 150,000 kronor, dels ock för detta lån, för vilket säkerhet i in-teckningar i järnvägen skola lämnas näst efter de för det genom resolutionen den 18 augusti 1916 beviljade lånet avsedda, föreskriva samma villkor, som äro uppställda i nyssnämnda resolution.

Fullmäktige i
riksgälds-
kontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i avgivet yttrande den 10 januari 1918 meddelat, att bolaget av det den 18 augusti 1916 beviljade statslånet utbekommit ett belopp av 776,600 kronor samt att återstoden, 388,400 kronor, ännu innestode i riksgäldskontoret i avvaktan på fullgörande av det för lånets tillgodonjutande föreskrivna villkoret, att in-teckning för statslånet med förmånsrätt framför varje annan fordran meddelades i järnvägen.

Med konstaterande, att ökningen i kostnaderna för järnvägsanläggningen berott på omständigheter, varöver bolaget icke kunnat råda, an-föra fullmäktige följande:

»Under sådana förhållanden föreligga enligt fullmäktiges mening goda skäl för att staten lämnar bolaget ytterligare understöd till täckande av den uppkomna bristen i anläggningskostnaden, varigenom även, såsom i ansökningen framhållits, möjlighet skulle beredas för bolaget att genom ökning av aktiekapitalet själv bidra till anskaffande av det för bristens fyllande erforderliga beloppet. Fullmäktige anse sig alltså böra tillstyrka, att proposition av Kungl. Maj:t avlättes till riksdagen om att bolaget, för fullbordande av järnvägen Gånghester—Ulricehamn, må erhålla ett ytterligare statslån till samma belopp, som tecknas i nya aktier, dock högst å 150,000 kronor; och torde, därest ett dylikt lån varder beviljat, för detsamma ej böra fordras annan säkerhet än in-teckning i bolagets järnväg med förmånsrätt närmast efter in-teckningen för bolagets äldre statslån.

Beträffande villkoren för utbetalningen av det ifrågasatta nya lånet synas de allmänna bestämmelserna för lyftning av lån, som beviljas från järnvägslåne-fonden, i tillämpliga delar böra lända till efter rättelse; och torde i avseende därpå böra föreskrivas, att lånet må utbekommas i samma mån som inbetalningar verkställas å det nytecknade aktiekapitalet, samt att $\frac{1}{3}$ av lånet bör i riksgäldskontoret innestå, till dess in-teckning med ovan angiven förmånsrätt beviljats i järnvägen till säkerhet för hela lånebeloppet med ränta.

Härjämte torde — i nära överensstämmelse med de föreskrifter, som gälla för återbetalning av lån från allmänna järnvägslånefonden — böra bestämmas, att räntan å det nya lånet skall utgå efter 5 % och annuiteten för lånets återgäldande utgöra 5,4 % å ursprungliga försträkningsbeloppet; att anståndsrenta må beräknas för en tid av tre år från lyftningsdagarna, dock ej utöver viss av Kungl. Maj:t bestämd dag, förslagsvis den 1 juni 1921; att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga ett år därefter eller den 1 juni 1922; samt att annuiteten sedermera skall till riksgäldskontoret inbetalas samma dag varje år, intill dess såväl hela försträkningsbeloppet som all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden.»

Att den beräknade kostnaden för utförande av järnvägsanläggningen från Gånghester till Ulricehamn måst överskridas med ett belopp av omkring 300,000 kronor kan icke tillskrivas någon försummelse eller bristande omsorg hos järnvägsaktiebolaget, utan har orsakats av den allt sedan världskrigets utbrott i allt hastigare tempo fortgående allmänna prisstegringen och andra omständigheter, varöver bolaget icke kunnat råda. Under sådana förhållanden synas skäl föreligga för att staten lämnar bolaget ytterligare låneunderstöd till täckande av den uppkomna bristen i anläggningskostnaden, helst järnvägsföretagets igångsättande å tid som skett eller i december 1914 ägt rum i syfte att motverka den i början av kristiden hotande arbetslösheten. Efter företagets påbörjande har arbetet å detsamma bedrivits så, att tillstånd till banans öppnande för allmän trafik kunnat meddelas den 14 december 1917. Enligt vad som vitsordats, har järnvägsanläggningen blivit mycket väl utförd, vadan den får anses utgöra en tämligen tillfredsställande säkerhet för det ifrågasatta nya lånet. Huruvida emellertid järnvägens avkastning kommer att bliva sådan, att densamma förslår till detta låns förräntande och amortering, är naturligen vanskligt att på förhand avgöra. Goda förhoppningar härtill torde dock förefinnas efter de taxeförhöjningar, som Kungl. Maj:t medgivit de enskilda järnvägarna och vilka sannolikt i någon mån komma att åga bestånd jämväl sedan normalare förhållanden inträtt.

Jag tillstyrker alltså beredande av ytterligare understöd av statsmedel åt bolaget, och synes intet vara att erinra mot det äskade beloppet, 150,000 kronor, under förutsättning likväl att bolaget självt anskaffar ett lika stort belopp genom aktieteckning.

Medel till ifrågavarande statslån torde utan olägenhet kunna anvisas från det anslag av 7,500,000 kronor, som 1916 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägar. Från berörda anslag hava av Kungl. Maj:t hittills såsom statslån åt

Departement-
chefen.

fyra enskilda järnvägar anvisats tillhopa 2,553,500 kronor, vadan av detsamma återstår att disponera 4,946,500 kronor.

Emellertid torde det ifrågasatta nya statslånet icke kunna av Kungl. Maj:t beviljas utan riksdagens hörande. På sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, torde nämligen det av 1914 års senare riksdag lämnade medgivandet i fråga om framtida låneunderstöd åt bolaget icke kunna utsträckas att omfatta ytterligare lån än det den 18 augusti 1916 beviljade, vartill kommer, att de för åtnjutande av statslån från allmänna järnvägslånefonden av riksdagen uppställda villkor ej i allo kunna i förevarande fall tillämpas.

Såsom villkor för lånets tillgodonjutande torde, i enlighet med vad fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, de av 1916 års riksdag föreskrivna bestämmelserna för anvisande av lån från nämnda fond i tillämpliga delar böra lända till efter rättelse, dock med iakttagande därav, att staten till säkerhet för sin ifrågavarande fordrau skall erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt näst efter inteckningen för det den 18 augusti 1916 beviljade statslånet, att anståndsränta icke må beräknas för längre tid än till den 1 juni 1921 samt att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga den 1 juni 1922.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels medgiva, att åt Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag må, till täckande av kostnaden för anläggning av bolagets järnväg från Gånghester till Ulricehamn, från det av riksdagen enligt skrivelse den 18 mars 1916 till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Kungl. Maj:ts förfogande ställda anslag av 7,500,000 kronor anvisas ytterligare ett statslån å 150,000 kronor under förutsättning att nya aktier till minst samma belopp teknas i bolaget;

dels ock förklara, att för lånets tillgodonjutande skola i tillämpliga delar gälla de i riksdagens berörda skrivelse upptagna villkor och bestämmelser, därvid likväl skall iakttagas:

att till säkerhet för lånet skall lämnas inteckning i bolagets järnväg med förmånsrätt närmast efter den inteckning i samma järnväg, som utgör säkerhet för

det bolaget den 18 augusti 1916 beviljade statslån å
1,165,000 kronor;

att anståndsrenta icke må beräknas för längre tid
än till den 1 juni 1921; samt

att kapitalavbetalning skall genom erläggande av
fullständig annuitet vidtaga den 1 juni 1922.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter bi-
trädde hemställan behagade Hans Maj:t Konungen
lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet
skulle av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar,
avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Gunnar Corin.
