

Nr 148.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående dels ytterligare låneunderstöd till järnvägar mellan Brittatorp och Sävsjöström samt Sävsjöström och Älghult, dels ock statslån till järnväg mellan Mellerud och Billingsfors; given Stockholms slott den 4 mars 1921.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4 mars 1921.

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON.

Departementschefen, statsrådet Murray anförde:

Jag anhåller härmed att få för Kungl. Maj:t anmäla två ansökningar i fråga om statslån dels till järnvägar mellan Brittatorp och Sävsjöström.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 125 häft. (Nr 148.) 1

sjöström samt Sävsjöström och Älghult, dels ock till järnväg mellan Mellerud och Billingsfors.

Ytterligare läneunderstöd till järnvägar mellan Brittatorp och Sävsjöström samt Sävsjöström och Älghult.

Genom resolutioner den 25 juni 1909 och den 1 juni 1912 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnvägsanläggningar om 0,891 meters spårvidd från Brittatorps station å Växjö—Klavreström—Åsheda järnväg till Sävsjöströms station å Nybro—Sävsjöströms järnväg samt från sistnämnda station till Älghults kyrkoby, allt i Kronobergs län, varjämte fastställdes planer för järnvägsanläggningarnas utförande.

På framställning av Östra Värends järnvägsaktiebolag, såsom innehavare av ovannämnda koncessioner, fastställde Kungl. Maj:t genom resolution den 14 september 1917 nya planer för ifrågavarande järnvägar Brittatorp—Sävsjöström och Sävsjöström—Älghult, enligt vilka planer anläggningskostnaden skulle utgöra för järnvägen Brittatorp—Sävsjöström, inberäknat rullande materiel, 1,129,000 kronor och för järnvägen Sävsjöström—Älghult, utan rullande materiel, 431,000 kronor eller sålunda tillhoppa 1,560,000 kronor. Därjämte beviljade Kungl. Maj:t nämnda bolag för utförande av ifrågavarande järnvägsanläggningar ett lån å 780,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden, under villkor bland annat, att staten till säkerhet för denna sin fordrans utbekommande erhöle in-teckning i järnvägarna med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Ansökning om ytterligare statslån.

Med skrivelse den 26 januari 1921 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnat en till Kungl. Maj:t ställd ansökning av bolaget om ytterligare statslån å 320,000 kronor för fullbordande av förenämnda järnvägsanläggningar. Häröver hava fullmäktige i riksgäldskontoret av-givit yttrande den 10 februari 1921.

I berörda ansökning anför bolaget huvudsakligen:

Den förut beräknade kostnadssumman, 1,560,000 kronor, hade på grund av den under senare åren inträdda avsevärda stegringen av materialpris och arbetslöner visat sig otillräcklig för arbetets slutförande. I förhoppning att erhålla ytterligare statslån hade bolaget beslutat öka aktiekapitalet med 350,000 kronor medelst nyteckning av aktier, men hade denna teckning inbragt endast 294,200 kronor. Enligt av vederbörande distriktschef granskat kostnadsförslag skulle kostnaden för järnvägsbyggnaderna belöpa sig till sammanlagt 2,180,000 kronor. Häri hade icke inberäknats kostnaden för anskaffande av rullande materiel, enär Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag utfäst sig att med sin materiel trafikera järnvägen Brittatorp—Sävsjöström—Älghult. För järnvägsanläggningen i dess helhet dispo-nibla penningbelopp utgjorde omkring 1,885,000 kronor enligt följande tablå:

A. I aktier eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnade bidrag.

- | | |
|---|-----------|
| 1) före år 1920 inbetalt aktiekapital | 646,500:— |
| 2) nu senast tecknat aktiekapital | 294,200:— |

Transport 940,700:—

	Transport 940,700: —	
3) bidrag av Lenhovda sparbank till stakning av järnvägen m. m.	1,047: —	
4) upplupna räntor	163,222: 46	1,104,969: 46
B. Beviljat statslån		780,000: —
	Summa kronor	1,884,969: 46

För järnvägsanläggningens fullbordande erfordrades sålunda ytterligare omkring 295,000 kronor. Då något ytterligare tillskott ej kunde förväntas från enskilda personer, bolag eller kommuner, återstode ingen annan utväg än att söka erhålla ytterligare statslån, och ansågo bolaget det sökta statslånebeloppet med hänsyn till eventuella felkalkyleringar av återstående kostnader böra sättas till 320,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställer om bifall till ansökningsen samt meddelar, att av allmänna järnvägslånefonden för närvarande finnes disponibla å 1919 års anslag 271,500 kronor och å 1921 års anslag hela beloppet, 1,500,000 kronor, eller sålunda tillhoppa 1,771,500 kronor. Då av andra järnvägar, för vilkas byggande gjorts framställning om erhållande av statslån, endast en uppfyllde bestämmelserna för erhållande av lån och lånebeloppet för denna järnväg uppginge till ett belopp av 950,000 kronor, skulle alltså återstå 821,500 kronor.

Väg- och
vattenbygg-
nadssty-
relsen.

Till följd av de senare årens stegringar i materialkostnader och arbetslöner kan byggandet av järnvägarna Brittatorp—Sävsjöström och Sävsjöström—Älghult icke fullbordas för det tidigare beräknade kostnadsbeloppet, 1,560,000 kronor, utan beräknas den totala anläggningskostnaden för ifrågavarande järnvägar numera till 2,180,000 kronor. Då det överskjutande beloppet icke kunnat i sin helhet uppbringas genom tillskott av enskilda personer, bolag och menigheter, har bolaget hemställt om ett ytterligare statslån av 320,000 kronor.

Departement-
schefen.

Enligt min mening föreligga i förevarande fall goda skäl för att staten lämnar ytterligare bistånd till järnvägsbyggnadsföretagens fullbordande. Bolaget förfogar nämligen över ett eget kapital till belopp, som överstiger hälften av den enligt senaste kostnadsberäkning uppskattade totala anläggningskostnaden 2,180,000 kronor, och har bolaget sålunda i nu angivna hänseende fullgjort de skyldigheter, som pläga uppställas såsom villkor för erhållande av statslån. Vidare må framhållas, att järnvägarna, varå arbetet framskridit så långt, att i huvudsak endast skenläggning och husbyggnadsarbeten återstå, synas kunna fullbordas för en kostnad av mindre än 57,000 kronor för kilometer, ett belopp, som med hänsyn till rådande dyrtid måste anses lågt. En omständighet, som ej heller under nu rådande tider av arbetslöshet torde få förbises, är, att,

om bolaget erhåller det begärda statslånet och järnvägarnas fullbordande därigenom säkerställes, fortsatt arbete beredes de arbetare, som nu sysselsättas vid järnvägsbyggnaden och vilka i annat fall skulle bliva utan arbete.

På grund härav och då, enligt vad ovan omförmälts, å allmänna järnvägslånefonden finnas disponibla tillräckliga medel för ändamålet, anser jag mig böra tillstyrka, att bolaget erhåller ytterligare statslån intill högst hälften av den uppkomna ökade byggnadskostnaden för företagen. Då emellertid enligt de för fonden stadgade villkor densamma får användas endast till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, måste riksdagens medgivande till ifrågavarande lån inhämtas. För den händelse sådant medgivande erhålles, torde förutom vanliga villkor böra stadgas, att staten såsom säkerhet för det nya lånet erhåller inteckning i järnvägarna med förmånsrätt närmast efter den inteckning som beviljats för det äldre statslånet.

Statslån till
järnväg mel-
lan Mellerud
och Billings-
fors.

Genom resolution den 22 september 1914 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnvägsanläggning om 1,435 meters spårvidd från Mellerud till Billingsfors i Älvsborgs län samt fastställde plan för järnvägsanläggningens utförande. Vidare föreskrev Kungl. Maj:t i koncessionen, bland annat, att järnvägsanläggningen skulle komma till utförande samtidigt med en samma dag koncessionerad järnvägsanläggning från Billingsfors till Arvika med bibana.

Därefter fastställde Kungl. Maj:t genom resolution den 2 september 1916 ny plan för Mellerud—Billingsfors järnväg, enligt vilken plan anläggningskostnaden för nämnda järnväg beräknades utgöra 2,490,000 kronor.

Sedermera hemställde Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag, såsom dåmera innehavare av koncessionerna å järnvägarna Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika med bibana, om tillstånd bland annat att tillsvidare inställa arbetet å järnvägsanläggningen Billingsfors—Arvika. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens arbetslöshetskommission yttrat sig i ärendet, fann Kungl. Maj:t genom resolution den 18 oktober 1918 ej skäl att lämna bifall till bolagets ansökning, varemot Kungl. Maj:t medgav, att arbetet å järnvägsanläggningen Billingsfors—Arvika finge bedrivas långsammare än vad i gällande arbetsplan blivit bestämt, under villkor dock att arbetet för utförande av järnvägen Mellerud—Billingsfors bedreves samtidigt samt att arbetena till en början huvudsakligen koncentrerades mot järnvägarnas ändpunkter i syfte att vissa bandelar skulle kunna öppnas för trafik tidigare än järnvägarna i deras helhet.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag meddelat, bland annat, att enligt ett den 7 november 1919 upprättat nytt kostnadsförslag, vilket granskats och lämnats utan anmärkning av statens kontrollant, byggnadskostnaden för järnvägsanläggningen Mellerud—Billingsfors numera beräknades till 4,800,000 kronor. Därest bolaget kunde fördubbla sitt nuvarande aktiekapital, beräknade bolaget kunna till nämnda järnvägsanläggnings fullbordande disponera ett belopp, motsvarande halva anläggningskostnaden. Den återstående hälften av nämnda kostnad hade bolaget tänkt erhålla i form av statslån, och anhåller bolaget därför bland annat om ett statslån av 2,400,000 kronor för ifrågavarande järnväg.

Utlåtanden i anledning av ansökningen hava avgivits av bland andra länsstyrelsen i Värmlands län den 23 mars 1920 samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 maj 1920; och har ansökningen, såvitt nu är i fråga, därvid tillstyrkts av nämnda myndigheter.

Sedermera har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en till mig avlåten promemoria meddelat, att arbetet å järnvägen Mellerud—Billingsfors påbörjats i slutet av år 1916 och fortgått i långsam takt till år 1919, då arbetet blivit nedlagt. Då emellertid lån från allmänna järnvägslånefonden finge utlämnas endast till nya ännu ej påbörjade företag, har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att den omständigheten, att arbetet å ifrågavarande järnväg påbörjats, icke må utgöra hinder för Kungl. Maj:t att för järnvägen bevilja statslån ur nämnda fond på för fonden i övrigt gällande villkor.

Såsom av det föregående framgår, har åsyftats och jämväl av Kungl. Maj:t föreskrivits, att arbetena å järnvägarna Mellerud—Billingsfors och Billingsfors—Arvika skulle bedrivas samtidigt. Bolaget har på grund härav nödgats igångsätta arbetena ej blott å järnvägen Billingsfors—Arvika, till vilken statslån redan tidigare erhållits av den s. k. bibanefonden, utan även å banan Mellerud—Billingsfors. Med hänsyn till sålunda upplysta förhållanden bör den omständigheten, att arbetena å sistnämnda järnväg påbörjats, ej i och för sig utgöra hinder för beviljande av statslån för företaget. Frågan om meddelande av sådant lån lär visserligen under nu rådande konjunkture ej kräva omedelbart avgörande, helst det i allt fall torde åtgå någon tid, innan bolaget kan anskaffa de övriga medel, som erfordras för företagets finansiering. Då det emellertid för bolagets strävanden att uppbringa sådana medel ansetts önskvärt, att förut berörda formella hinder för lånets beviljande

*Myndig-
heternas ut-
låtanden.*

*Departement-
sche-
fen.*

redan nu undanröjes, synes riksdagens medgivande i sådant hänseende böra utverkas. Erinras må emellertid, att lån till bolaget uti här ifrågasatt omfattning icke kan beviljas med mindre än att vederbörligt belopp år 1923 eller senare avsättes till allmänna järnvägslånefonden.

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

dels att den omständigheten, att Östra Värends järnvägsaktiebolags järnvägsanläggningar från Brittatorp till Sävsjöström och från Sävsjöström till Älghult påbörjats, icke må utgöra hinder för Kungl. Maj:t att bevilja bolaget nytt statslån intill högst hälften av den uppkomna ökade byggnadskostnaden för järnvägsföretagen, under villkor att staten såsom säkerhet för det nya lånet erhåller inteckning i järnvägarna med förmansrätt närmast efter den inteckning, som beviljats för det äldre statslånet;

dels ock att den omständigheten, att Dal--Västra Värmlands järnvägsaktiebolags järnvägsanläggning från Mellerud till Billingsfors påbörjats, icke må utgöra hinder för Kungl. Maj:t att bevilja bolaget ett statslån intill högst hälften av byggnadskostnaden för järnvägsföretaget enligt reviderade kostnadsberäkningar.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen;

Ur protokollet:

Nils Adelgren.