

Nr 263.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan om riksdagens yttrande i fråga om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping; given Stockholms slott den 20 april 1934.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för denna dag, anhålla om riksdagens yttrande rörande en i nämnda protokoll omförmäld framställning om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gustav Möller.

Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 april 1934.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VANNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN.

Departementschefen, statsrådet Möller anför efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och finansdepartementen:

Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag har i en den 31 oktober 1932 dagtecknad framställning hemställt om understöd av statsmedel för fullbordande av den påbörjade järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

Bihang till riksdagens protokoll 1934. 1 saml. Nr 263.

Innan jag närmare ingår på denna framställning, vill jag i korthet redogöra för de åtgärder, vilka tidigare vid olika tillfällen vidtagits beträffande ifrågavarande anläggning.

Den 15 december 1922 beviljade Kungl. Maj:t Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag jämte ett antal enskilda personer koncession å en normal-spårig järnväg från Ulricehamn till Jönköping.

Sedan nämnda koncession blivit av övriga koncessionsinnehavare å bolaget överläten, *anhöll bolaget i två den 24 januari 1927 dagtecknade*, till Kungl. Maj:t ingivna *skrifter*, att Kungl. Maj:t måtte dels bevilja bolaget ett statslån å 3,100,000 kronor ur allmänna järnvägslänefonden för byggande av berörda järnväg, dels ock bemyndiga statens arbetslöshetskommission att under den form, som kunde anses lämplig, bedriva arbete å järnvägsföretaget samt eventuellt såsom ersättning härför i bolaget teckna aktier till ett belopp av 700,000 kronor. I ansökningarna anförde bolaget i huvudsak följande.

Kostnaderna för företaget hade i december 1925 beräknats till 6,174,000 kronor, däri inberäknade utgifterna för rullande materiel. Efter på senaste tiden inträffade prisförhöjningar hade kostnaderna ansetts för vinnande av trygghet böra överslagsvis beräknas till 6,900,000 kronor.

Den ifrågavarande järnvägens tillkomst vore av mycket stort intresse för de orter, den komme att beröra. Enligt de utredningar, som verkställets, syntes det antagligt, att järnvägen komme att bliva ett ekonomiskt bärigt företag. Därest järnvägen komme till stånd, skulle den ej allenast omedelbart skapa åtskilliga arbetstillfällen utan även komma att allt framgent vara till stort gagn för en betydande bygd. Bland annat komme den att i mycket stor omfattning befrämja exploateringen av statens och enskildas skogar. Såväl vederbörande landskommuner som städer och landsting hade i handling visat sitt intresse för saken genom att för anskaffande av för företaget erforderligt kapital teckna aktier till avsevärda belopp. Den sammanlagda summa, som från dessa intressenter erhållits, utgjorde 2,734,000 kronor. Den fortsatta aktieteckningen beräknades inbringa 366,000 kronor, vadan ett belopp i aktier av 3,100,000 kronor kunde anses vara i det närmaste säkerställt.

På grund av rådande ekonomiska förhållanden syntes det icke för det dåvarande möjligt att genom aktieteckning från näringslivet erhålla större del av byggnadskapitalet. Från vissa av de aktietecknande kommunernas sida hade emellertid starkt framhållits, att ifrågavarande arbetsföretag borde så fort som möjligt igångsättas på grund av det rådande svåra läget på arbetsmarknaden.

För möjliggörande av järnvägsföretaget syntes ur allmänna järnvägslänefonden kunna lämnas ett statslån å högst 3,100,000 kronor. Bolaget hade vidare tänkt sig att statens arbetslöshetskommission skulle kunna i företaget teckna aktier för det härutöver behövlige beloppet av 700,000 kronor och likvidera den gjorda aktieteckningen genom verkställande av däremot svarande arbete å järnvägsanläggningen eller ock att kommissionen skulle kunna utföra terrasseringsarbeten efter samma grunder, som gällde vid de vanliga vägbyggnadsarbetena.

I ärendet avgav *statens arbetslöshetskommission* utlåtande den 11 mars 1927. Kommissionen anförde bland annat.

Under rådande tryckta tider syntes något kapitaltillskott för företaget från kommuner och enskilda utöver det av bolaget uppgivna icke vara att

räkna med. Järnvägens tillkomst bleve sålunda beroende av att bistånd i en eller annan form lämnades av staten.

Arbetet lämpade sig synnerligen väl att utföras såsom nödhjälpsarbete. Med hänsyn därtill ville kommissionen, vilken saknade anledning och befogenhet att inlåta sig på ett bedömande av företagets lämplighet ur national-ekonomiska och andra synpunkter, uttala, att den funne det lämpligt, att staten genom kommissionen tecknade aktier i bolaget till erforderligt belopp, dock högst 825,000 kronor, att av kommissionen likvideras till bolaget i form av utfört arbete, allt under förutsättning att arbetet komme till utförande på sedvanliga villkor och att kommissionen bemyndigades att beträffande villkor i övrigt och andra detaljer träffa avtal med bolaget.

Härefter yttrade sig *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 28 april 1927 på i huvudsak följande sätt.

Det vore önskvärt, att järnvägen Borås—Ulricehamn fullbordades till Jönköping såsom avsikten länge varit. Först därigenom syntes bansystemet i denna trakt kunna komma till sin fulla nytta.

Kostnaderna för anläggande av bandelen Ulricehamn—Jönköping syntes icke behöva uppskattas till högre belopp än 6,800,000 kronor.

Enligt av 1923 års riksdag meddelade föreskrifter kunde lån från allmänna järnvägslänefonden lämnas allenast under förutsättning att sökanden av lånet förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande, därvid minst så stor del därav som motsvarade $\frac{4}{7}$ av den beräknade anläggningskostnaden borde utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägsanläggningens utförande. Med hänsyn därtill ansåge sig styrelsen i föreliggande fall kunna tillstyrka beviljande av statslån ur berörda fond blott under den förutsättningen att den av arbetslöshetskommissionen ifrågasatta aktieteckningen komme till stånd och att därigenom aktiekapitalet komme att uppgå till minst $\frac{4}{7}$ av den beräknade totalkostnaden.

Sedan härefter Kungl. Maj:t lämnat fullmäktige i riksgäldskontoret tillfälle att yttra sig i ämnet, ingav *bolaget* med skrivelse den 13 juli 1927 till fullmäktige en *ekonomisk utredning* rörande järnvägslinjen Ulricehamn—Jönköping. I denna utredning, som baserats bland annat på de faktiska inkomsterna och utgifterna under år 1926 för järnvägen Borås—Ulricehamn, beräknades för hela järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping inkomsterna till 1,200,000 kronor — därav för person- och posttrafiken till 480,000 kronor och för godstrafiken till 692,000 kronor — utgifterna till 600,000 kronor och alltså driftöverskottet till 600,000 kronor, allt för år räknat. Av försiktighetsskäl kalkylerades dock ej med högre driftöverskott än omkring 450,000 kronor. Därav beräknades cirka 243,000 kronor åtgå för räntekostnader, medan ett belopp av något över 200,000 kronor antogs bliva disponibelt för skatter, avsättning till reservfond samt aktieutdelning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret avgävo utlåtande i ämnet den 28 juli 1927 och anförde därvid huvudsakligen följande.

Enligt den av bolaget gjorda utredningen syntes förutsättningar finnas för att den föreslagna järnvägen skulle kunna förränta och amortera ett statslån till det av bolaget sökta beloppet. Därtill komme, att järnvägens utsträckning till Jönköping borde vara ägnad att medföra ökad säkerhet för fullgö-

rande av annuiteterna å de statslån, som redan lämnats till Borås—Ulricehamns järnväg, vilken omständighet syntes vara ett ytterligare skäl för den föreslagna nya järnvägen.

Fullmäktige ville emellertid framhålla, att, även om arbetslöshetskommissionen tecknade aktier i bolaget för 825,000 kronor och detta belopp inräknades i bolagets eget aktiekapital, detta kapital icke komme att motsvara $\frac{4}{7}$ av den beräknade totalkostnaden. Det syntes ock tveksamt huruvida det kunde vara överensstämmande med vad riksdagen avsett vid meddelande av föreskrifterna rörande statslån ur järnväglånefonden att i bolagets eget kapital inräkna det belopp, vartill arbetslöshetskommissionen kunde komma att teckna aktier i bolaget.

Med hänsyn därtill kunde fullmäktige icke i dåvarande läge tillstyrka det begärda statslånet.

I betraktande av de starka skäl, som anförts för den ifrågasatta järnvägsanläggningen, ansågo sig dock fullmäktige böra uttala att, om kommissionen kunde öka sin aktieteckning till sådant belopp, att bolagets eget kapital utgjorde $\frac{4}{7}$ av totalkostnaden efter avdrag av kommissionens med aktier likviderade arbete, intet hinder syntes böra förefinnas för att återstående tre sjundedelar lämnades såsom statslån ur allmänna järnväglånefonden.

Med anledning av vad fullmäktige i riksgäldskontoret sålunda anført avgav *arbetslöshetskommissionen* den 22 augusti 1927 förnyat utlåtande i ärendet.

Kommissionen anförde däri, att kommissionen icke hade något att erinra mot att kommissionen ökade sin aktieteckning till sådant belopp, att bolagets eget kapital komme att utgöra $\frac{4}{7}$ av totalkostnaden efter avdrag av kommissionens med aktier likviderade arbete. Med utgångspunkt från en totalkostnad för anläggningen av 6,800,000 kronor skulle detta innebära, att kommissionen tecknade aktier för ett belopp av 1,375,000 kronor och att såsom statslån lämnades ett belopp av 2,325,000 kronor. Kommissionen tillstyrkte en dylik anordning.

Vidare yttrade sig *järnvägsstyrelsen* den 4 november 1927 i förevarande ärende. Styrelsen upptog därvid till ingående granskning den av bolaget gjorda ekonomiska utredningen, vilken styrelsen på åtskilliga punkter ansåg sig icke kunna godkänna. Järnvägsstyrelsen beräknade för sin del de blivande inkomsterna för banan Borås—Ulricehamn—Jönköping till 1,000,000 kronor, utgifterna till 870,000 kronor och alltså driftöverskottet till allenast 130,000 kronor. Styrelsen anförde, att det dåvarande statslånet — för banan Borås—Ulricehamn — utgjorde 1,315,000 kronor och alltså, därest ett ytterligare statslån av 2,325,000 kronor beviljades, det sammanlagda statslånet skulle bliva 3,640,000 kronor. Styrelsen framhöll, att enbart räntan å detta belopp skulle — räknat efter 5 % — bliva 180,000 kronor och att således det faktiska överskottet icke ens skulle förslå till förräntning av lånekapitalet.

Järnvägsstyrelsen beräknade vidare, att ett anläggande av järnvägen från Ulricehamn till Jönköping skulle för statens järnvägars del medföra en årlig inkomstminskning av omkring 200,000 kronor.

På grund av det anförda avstyrkte järnvägsstyrelsen bifall till bolagets ansökningar.

Sedan bolaget i en skrift i vissa avseenden bemött järnvägsstyrelsens uttalanden, yttrade sig *statskontoret* den 30 november 1927 i ärendet, i vad detsamma avsåg järnvägsarbetets utförande genom arbetslöshetskommissionens försorg. Statskontoret anförde däri, att förslaget syntes ägnat att väcka betänkligheter, då det vore uppenbart att, därest arbetet av någon anledning måste upphöra — denna möjlighet borde vid ett så omfattande företag förutsättas kunna inträffa — bolagets egna medel icke försloge till järnvägens fullbordande och ej heller möjlighet syntes föreligga för bolaget att på lånevägen anskaffa för berörda ändamål erforderliga medel. Statskontoret uttalade även, att det finge anses olämpligt att låta med bidrag av statsmedel stödja ett järnvägsföretag, som å ena sidan kunde förväntas avsevärt försämra driftsresultatet vid vissa av statens egna järnvägar och å andra sidan väckt så litet intresse i de av järnvägen berörda orterna, att såsom nödvändigt ansett aktiekapital ej kunnat uppbringas. På grund härav hemställde statskontoret, att förslaget om utförande genom kommissionens försorg av vissa arbeten för ifrågavarande företag ej måtte vinna Kungl. Maj:ts bifall.

Kungl. Maj:t meddelade beslut i ämnet den 16 december 1927. Kungl. Maj:t, som samma dag medgivit, att Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag finge vara ensam innehavare av koncessionen å järnvägen Ulricehamn—Jönköping, förklarade i beslutet hinder icke möta för statens arbetslöshetskommission att med nämnda bolag träffa avtal om utförande genom kommissionens försorg av sådana arbeten, intill en beräknad arbetskostnad av högst 3,200,000 kronor, å den ifrågasatta järnvägsanläggningen, vilka kommissionen prövade vara för dess verksamhet lämpade. Kommissionens åtagande skulle dock endast avse utförande av arbeten, som kommissionen med hänsyn till planläggningen och det ändamålsenliga bedrivandet av kommissionens verksamhet funne kunna utföras såsom nödhjälpsarbeten. Såsom villkor för kommissionens åtagande föreskrevs vidare, att bolaget skulle styrka att det förfogade över eget kapital för järnvägens byggande till ett belopp av minst 3,100,000 kronor, samt att de avtalade kostnaderna för av kommissionen utförda arbeten skulle av bolaget ersättas intill ett belopp av 1,500,000 kronor med aktier i bolaget och därutöver med av bolaget utfärdade skuldförbindelser, därvid bolaget skulle till säkerhet för skuldförbindelserna avlämna mot dessas belopp svarande inteckningar i järnvägen med förmånsrätt närmast efter inteckningar å 500,000 kronor till säkerhet för ett av bolaget upplånat belopp. Vidare bestämde Kungl. Maj:t, att järnvägsbyggnaden skulle med därtill hörande anläggningar i såväl tekniskt som ekonomiskt avseende vara underkastad väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll, därvid i tillämpliga delar skulle gälla vad som i fråga om med lån från allmänna järnväglånefonden understödda företag funnes föreskrivet.

Kungl. Maj:t förordnade, att förenämnda aktier och skuldförbindelser skulle för vederbörlig förvaltning överlämnas till statskontoret, samt bemyndigade chefen för kommunikationsdepartementet att, efter anmälan av stats-

kontoret, utse ombud att vid bolagsstämmor med delägarna i bolaget föra talan och utöva rösträtt för statens aktier i bolaget.

Beträffande slutligen frågan om lån ur allmänna järnvägslånefonden till järnvägsanläggningen förklarade Kungl. Maj:t bolagets då föreliggande ansökning i ämnet icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Enligt den finansieringsplan, som låg till grund för detta beslut, beräknades totalkostnaderna för järnvägen Ulricehamn—Jönköping till 6,800,000 kronor. Av detta belopp skulle 3,100,000 kronor utgöras av bolagets eget kapital och 1,500,000 kronor erhållas genom aktieteckning av arbetslöshetskommissionen mot likvid i arbete. Av återstoden skulle bolaget på enskild väg upplåna 500,000 kronor mot säkerhet av inteckningar i järnvägen, medan arbetslöshetskommissionen skulle mot säkerhet av inteckningar med förmånsrätt näst efter sagda inteckningar såsom lån i form av arbete tillhandahålla ytterligare erforderliga 1,700,000 kronor.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 10 september 1931 dagtecknad skrift hemställde *ifrågavarande bolag*, som jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 21 juli 1928 erhållit benämningen Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag, om ytterligare hjälpåtgärder från statens sida för anordnande av förevarande järnvägsanläggning. Ansökningen var i huvudsak av följande innehåll.

Med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 16 december 1927 hade avtal träffats mellan arbetslöshetskommissionen och bolaget om utförande genom kommissionens försorg av vissa arbeten för järnvägen.

Kostnaderna för järnvägsföretaget hade emellertid blivit avsevärt större än ursprungligen beräknats, beroende bland annat därpå att på vissa sträckor förekommit jord och berg i andra proportioner än vid renstakningen kunnat antagas ävensom på oväntade utgifter för vägkorsningar och tillfartsvägar. Detta hade — då Kungl. Maj:t begränsat kostnaderna för de arbeten, vilka finge utföras genom kommissionen, till högst 3,200,000 kronor — medfört, att ej alla de arbeten, vilka av bolaget ursprungligen beräknats skola komma till utförande såsom reservarbeten, kunnat inrymmas i de träffade avtalen. Av de återstående arbetena vore en del väl lämpade såsom reservarbeten. Det kommissionen genom beslutet den 16 december 1927 lämnade medgivandet syntes därför böra utvidgas till att omfatta arbeten å järnvägsanläggningen, i den utsträckning kommissionen funne lämpligt.

Häröver avgav *statens arbetslöshetskommission* utlåtande den 22 oktober 1931. Kommissionen anförde:

Kommissionens dittillsvarande åtaganden omfattade arbeten avseende en kostnadssumma av 2,950,000 kronor. Dessa arbeten vore till ungefär 60 % färdigställda. Den dåvarande arbetsstyrkan, 522 man, kunde icke sysselsättas för fullgörande av gällande avtal, utan syntes behöva nedbringas till 350 man.

Av de arbeten, beträffande vilka avtal ej träffats, vore vissa synnerligen lämpliga såsom reservarbeten och syntes därför böra komma till utförande såsom sådana. De arbeten, vilka kommissionen avsåge, syntes motsvara en ungefärlig kostnad av 2,100,000 kronor. Genom ett utökat åtagande i denna omfattning skulle ytterligare omkring 100 man kunna bibehållas i arbete och således minskningen av arbetsstyrkan kunna hållas inom tämligen snäva gränser.

Kommissionen förordade därför en utvidgning av det kommissionen givna bemyndigandet att träffa avtal med bolaget avseende en kostnadssumma av ytterligare högst 2,100,000 kronor.

Efter hörande av *statens kontrollant vid järnvägsanläggningen*, överstelöjtnanten A. Asplund, yttrade sig härefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ämnet den 27 november 1931.

Statens kontrollant anslöt sig till arbetslöshetskommissionens ståndpunkt i frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade, att enligt uppgift av kontrollanten den från början för järnvägsföretaget beräknade kostnaden av olika anledningar syntes komma att väsentligt överskridas. På grund därav och då järnvägsarbetet icke utan arbetslöshetskommissionens medverkan kunde fullföljas tillstyrkte styrelsen bifall till ansökningen.

Sedan *bolaget* inkommit med *vissa kostnadsberäkningar* rörande företaget, avgav i anledning härav, efter hörande av nämnde kontrollant, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förnyat utlåtande den 31 december 1931.

Statens kontrollant meddelade härvid, att enligt dåmera föreliggande reviderad kostnadsberäkning, som av kontrollanten i detalj genomgåtts och granskats, kostnaderna för järnvägsföretaget måste beräknas till 3,700,000 kronor högre belopp än tidigare och alltså till sammanlagt omkring 10,500,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkände för sin del dessa beräkningar, dock med den anmärkning att på grund av Sveriges övergivande av guldmyntfoten vissa ytterligare merkostnader kunde tänkas uppkomma för anskaffandet av nya järnvägsskenor.

Kungl. Maj:t förklarade genom *beslut den 5 februari 1932* hinder icke möta för arbetslöshetskommissionen att med bolaget träffa avtal om utförande genom kommissionens försorg — utöver vad i beslutet den 16 december 1927 bestämts — av sådana arbeten å järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, som avsåges i sistnämnda beslut, intill en beräknad arbetskostnad av högst 2,100,000 kronor, under villkor att de avtalade kostnaderna för de arbeten, som på grund av Kungl. Maj:ts sålunda meddelade beslut kunde komma att utföras, skulle av bolaget ersättas med av bolaget utfärdade skuldförbindelser samt att bolaget till säkerhet för dessa skulle avlämna mot förbindelsernas belopp svarande inteckningar i järnvägen med enahanda förmänsrätt, som angivits i beslutet den 16 december 1927. Därjämte föreskrev Kungl. Maj:t beträffande skuldförbindelserna, att dessa skulle av bolaget till kommissionen avlämnas i mån av arbetenas fortskridande å tider, som kommissionen funne skäligt bestämma, att de belopp, varå skuldförbindelserna lydde, skulle vara förfallna till betalning ett år efter av statskontoret verkställd uppsägning samt att skuldförbindelserna skulle för vederbörlig förvaltning överlämnas till statskontoret.

Enligt resolution *den 11 mars 1932* medgav *Kungl. Maj:t* anstånd med fullgörandet av i Kungl. Maj:ts resolution den 15 december 1922 angående

koncession å ifrågavarande järnvägsanläggning under punkten 1) föreskrivna villkor sålunda, att järnvägen i sin helhet skulle vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 december 1936.

Med anledning av en av järnvägsbolaget gjord ansökan förklarade *Kungl. Maj:t* genom resolution den 26 maj 1933 den omständigheten att bolaget beträffande de av arbetslöshetskommissionen utförda arbeten, varom avtal träffats på grund av beslutet den 16 december 1927, ännu icke fullgjort i samma beslut stadgade villkor om avlämnande av aktier i bolaget och in-teckningar i järnvägen, ej utgöra hinder för kommissionen att utföra de ytterligare arbeten å järnvägsanläggningen, som innefattades i kommissionen av Kungl. Maj:t i sådant hänseende lämnade bemyndiganden; dock att ifrågavarande aktier samt i besluten den 16 december 1927 och den 5 februari 1932 avsedda in-teckningar skulle avlämnas så snart ske kunde och senast den 1 december 1936.

Jag återgår härefter till den inledningsvis omförmälda, av *bolaget* den 31 oktober 1932 gjorda ansökningen. I denna ansökning har bolaget till en början erinrat om Kungl. Maj:ts beslut den 16 december 1927 och den 5 februari 1932 ävensom om de kostnadsberäkningar, vilka förelågo vid fattandet av sistnämnda beslut. Bolaget anför vidare, att på grund av de efter beräkningarnas uppgörande inträffade förändringarna i den svenska kronans värde en höjning av rälspriset uppstått medförande en kostnadsökning av 160,000 kronor samt att därför numera den slutliga kostnaden för järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping finge uppskattas till (10,500,000 + 160,000) 10,660,000 kronor. Bolaget framhåller att, sedan härav bolaget anskaffat 3,100,000 kronor och Kungl. Maj:t medgivit arbeten till ett värde av 5,300,000 kronor, det alltjämt återstode att anskaffa ett belopp av 2,260,000 kronor. Under förmälan att det uppenbarligen icke vore möjligt för bolaget att uppb-ringa sistnämnda belopp på enskild väg samt att beloppet i sin helhet skulle komma svenskt arbete och svenskt material till godo, därvid bolaget särskilt påpekat att även rälsen kunde erhållas inom landet, har bolaget hemställt, att Kungl. Maj:t måtte, i den form Kungl. Maj:t kunde finna lämplig, ställa till bolagets förfogande ett belopp av ytterligare 2,260,000 kronor.

Häröver har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter hörande av statens kontrollant vid järnvägen, den 11 november 1932 avgivit utlåtande.

Statens kontrollant för bygget anför, att man nu med säkerhet kunde påstå, att de totala kostnaderna icke komme att överskrida de av bolaget beräknade. Då bolaget icke disponerade över tillräckliga medel för järnvägsanläggningens fullbordande och då av anläggningen i stort sett endast fattades överbyggnaden samt anslutningarna i Ulricehamn och Jönköping, har kontrollanten tillstyrkt bolagets ansökning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uttalat sig sålunda:

Det vore numera tydligt, att bolaget icke komme att på enskild väg er-hålla det lån å 500,000 kronor, varmed man tidigare räknat. Vidare måste man numera beräkna de sammanlagda kostnaderna för järnvägsanläggningen

till 10,660,000 kronor. I en vid ansökningen fogad promemoria hade återstående kostnader för skenor, växlar, rullande materiel, signaler och förreglingsanordningar m. m. beräknats till 1,660,000 kronor och återstående kostnader för terrassering, vattenbyggnader, skenläggning, grusning, lastkajer, plattformar, vägbyggnader, och stängsel till 600,000 kronor. Av sistnämnda arbeten syntes större delen eller möjligen allt lämpa sig för arbetslöshetskommissionen. För anskaffande av den återstående summan syntes icke finnas annan utväg än direkt statsunderstöd i penningmedel. Styrelsen hemställde därför om proposition till riksdagen angående anvisande av erforderligt lån för ändamålet. För åtnjutande av lånet syntes i tillämpliga delar kunna föreskrivas samma bestämmelser, som plägade gälla för den allmänna järnvägslånefonden.

I utlåtande den 9 december 1932 har *arbetslöshetskommissionen* anfört, att av de arbeten, som återstode för att järnvägsanläggningen skulle kunna bringas till fullbordan, på sin höjd en obetydlig del kunde komma till utförande såsom statligt reservarbete samt att kommissionen för den skull räknade med att arbetslöshetsmedel icke i fortsättningen skulle komma att disponeras för det återstående järnvägsbygget.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava yttrat sig i ämnet den 22 december 1932 och därvid anfört bland annat följande.

Vid den tidpunkt, då Kungl. Maj:t först beslutit lämna bidrag till ifrågasvarande järnvägsanläggning genom arbetslöshetskommissionen, hade det ekonomiska läget för järnvägarna i vårt land ännu varit jämförelsevis fördelaktigt. De allmänt kända förhållanden, som sedermera inträtt å detta område, hade som bekant medfört, att ett flertal av landets enskilda järnvägar numera hade att kämpa med de största ekonomiska svårigheter och att även järnvägsföretag, som tidigare ansetts mycket solida, börjat få sin ställning undergrävd. Vad statens järnvägar beträffade, kunde dessa numera ej ens tillnärmelsevis uppnå en avkastning, som vore erforderlig för full förräntning av det i dem investerade lånekapitalet. Med dessa förhållanden för ögonen syntes det vara tämligen visst, att, om frågan om igångsättandet av järnvägsbyggnaden Ulricehamn—Jönköping varit föremål för avgörande först nu och ej år 1927, något bidrag från statens sida ej skulle hava ifrågakommit. När nu emellertid staten redan av arbetslöshetsmedel å järnvägsanläggningen nedlagt ett så betydande belopp som över fem miljoner kronor och därjämte större delen av aktiekapitalet torde vara disponerat för densamma, den lösningen syntes vara den ur viss synpunkt närmast liggande, att möjlighet bereddes för järnvägsbolaget att fullfölja och fullborda järnvägsanläggningen, ehuru utsikterna för dess bärighet måste anses synnerligen ovissa och förräntning av i varje fall den övervägande delen av järnvägskapitalet torde vara utesluten, vartill komme, att järnvägens öppnande för trafik sannolikt skulle medföra viss avledning av trafik från angränsande järnvägar, i främsta rummet statsbanorna.

Fullmäktige anförde vidare, att det med hänsyn till de ovissa utsikterna beträffande resultat av en blivande drift å järnvägen ej borde ifrågakomma att anvisa det för järnvägsanläggningens fullbordande erforderliga beloppet av 2,260,000 kronor eller i varje fall den övervägande delen därav till utgående av lånemedel med återbetalningsvillkor för bolaget i överensstämmelse med vad som gällde för lån från allmänna järnvägslånefonden. Det syntes fullmäktige främst böra undersökas, huruvida ej de återstående arbe-

tena å järnvägsanläggningen eller åtminstone någon väsentlig del därav skulle kunna vara lämpliga såsom statliga beredskapsarbeten, därest anslag för sådana arbeten komme att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande. Först sedan resultatet av en dylik undersökning föreläge, syntes man kunna överblicka i vilken omfattning ett särskilt anslag kunde bli erforderligt för järnvägsanläggningens färdigställande.

I juli 1933 har *järnvägsbolaget* ingivit en den 15 i samma månad dagtecknad *promemoria* innehållande vissa uppgifter rörande bolagets nuvarande verksamhet ävensom ett kostnadssammandrag rörande de arbeten å järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, vilka återstodo den 1 juli 1933. Av *promemorian* inhämtas bland annat, att bolaget förutom järnvägen Borås—Ulricehamn numera har i trafik sju omnibuslinjer, däribland en å sträckan Borås—Ulricehamn och en å sträckan Ulricehamn—Jönköping. Bolagets driftöverskott har uppgått under år 1931 till 47,366 kronor, därav 29,235 kronor å järnvägstrafiken och 18,111 kronor å busstrafiken, samt under år 1932 till 46,344 kronor, därav 19,811 kronor å järnvägstrafiken och 26,532 kronor å busstrafiken.

Den 1 augusti 1933 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken nämnda *promemoria* överlämnats, efter hörande av statens kontrollant för järnvägsbyggnaden avgivit förnyat utlåtande i ämnet.

Statens kontrollant vitsordar riktigheten av de av bolaget lämnade uppgifterna samt anför, att av det belopp å 2,260,000 kronor, vilket ytterligare syntes böra anvisas, omkring 600,000 kronor syntes kunna ställas till förfogande i form av genom arbetslöshetskommissionens försorg utförda arbeten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har till en början anfört följande.

Redan utförda arbeten vid järnvägen kunde sammanfattas sålunda. Terrasseringen vore till största fullbordad. Ännu återstode dock något arbete i några stora skärningar jämte järnvägens inledning till Jönköping. Nästan alla trummor vore lagda, vägportar delvis uppförda, stationsbyggnader, banmästarebostäder och vaktstugor i det närmaste alla utförda, väganläggningar till stor del färdiga, stängslet mer än halvfärdigt, varjämte av rullande materiel anskaffats 4 personvagnar och 30 godsvagnar.

Av ännu återstående arbeten utgjordes en del av sådana arbeten, som på grund av träffade avtal ankomme på arbetslöshetskommissionen, medan större delen utgjordes av arbeten, som icke omfattades av dessa avtal. Sistnämnda arbeten framginge av följande tablå.

Jordlösen, husflyttningar, flyttning av vattenledning och elektriska ledningar, skadeersättningar	218,266
Spårläggning och grusning på linje och stationer	1,704,220
Återstående anordningar på stationer och hållplatser	420,000
Telegraf och telefon, omläggning av spårväg, arbetsmateriel, arbetsstyrkans vård, sociala kostnader för arbetslöshetskommissionen, administration	444,399
Rullande materiel utöver redan befintlig	348,115
Kronor	3,135,000

Med utgångspunkt från dessa uppgifter kunde den beräknade totalkostnaden för järnvägen sammanställas sålunda

bolagets dittillsvarande kostnader	2,017,500
arbetslöshetskommissionens åtagande	5,300,000
beräknade återstående kostnader (enligt bolagets kostnadssammandrag).....	3,135,000
jordlösen och skadeersättningar av sådant slag, som likviderades med aktier i bolaget, förslagsvis	207,500
	<hr/> Kronor 10,660,000

Av de återstående, till 3,135,000 kronor angivna kostnaderna utöver viss jordlösen skulle bolaget av egna tillgångar kunna bestrida 875,000 kronor. Sålunda återstode ett ytterligare erforderligt belopp av 2,260,000 kronor.

Enligt uppgift skulle arbetslöshetskommissionen kunna åta sig ytterligare arbeten för en beräknad summa av 590,000 kronor. Dessa arbeten utgjordes förnämligast av anordnandet av spåret med vad därtill hörde och grusning. Beloppet syntes ej kunna fixeras annat än efter kommissionens hörande. Bolaget skulle således behöva ett penningbidrag av förslagsvis 1,670,000 kronor.

Under hänvisning till det anförda samt under förmälan att ingen anledning förefunnes att betrakta ifrågavarande järnvägsföretags framtidsutsikter på minsta vis sämre än för enskilda järnvägar i allmänhet, har styrelsen hemställt dels om medgivande för arbetslöshetskommissionen att åta sig utförande av de ytterligare arbeten för järnvägsanläggningen, som därtill kunde lämpa sig, nu uppskattade till 590,000 kronor, dels om beviljande åt bolaget av ett statsunderstöd av medel, som härför kunde beredas, förslagsvis uppgående till 1,670,000 kronor.

Till följd av remiss har *statens arbetslöshetskommission* den 18 augusti 1933 avgivit förnyat utlåtande i ärendet. Kommissionen anför däri:

Enligt en remissakten bilagd promemoria hade bolaget beträffande kommissionens medverkan för färdigställande av järnvägsföretaget ifrågasatt, att kommissionen skulle åta sig arbete i sådan omfattning, att bolagets behov av statsbidrag kunde beräknas till 1,670,000 kronor. Arbetena ifråga utgjordes dels av terrasseringsarbeten, vattenbyggnader samt väg- och brobyggnader, dels även rälsläggning och grusning, för vilket sistnämnda arbete kostnaderna — exklusive inköpet av erforderliga materialier, såsom räls, syllar, spik etc. — beräknats uppgå till omkring 600,000 kronor.

Dessa arbeten vore i stort sett av samma natur som de dittills utförda, och även om man — särskilt med hänsyn till de svåra terrängförhållandena i Jönköping — måste räkna med proportionsvis mera konstarbeten än förut, så torde detta förhållande icke få anses vara av avgörande betydelse för frågan om arbetenas lämplighet som reservarbete. Även om kommissionen därigenom skulle komma att få anlita specialarbetare i större omfattning än eljest, torde det ur såväl organisatorisk som teknisk synpunkt vara mest ekonomiskt med en uppdelning av arbetena i huvudsak på av bolaget föreslaget sätt, ävensom att desamma komma till utförande som statligt reservarbete.

Vad beträffade de genom bolagets försorg upprättade beräkningarna över järnvägens slutliga kostnad, hade dessa varit föremål för sakkunnig granskning i annan ordning. Kostnaderna för rälsläggning och grusning kunde, såvitt de rörde à-priserna för den del av arbetet, som beräknades utförd av

kommissionen, godtagas. Vad beträffade övriga arbeten, som beräknades utförda genom kommissionens försorg, syntes dock den däröver föredetta kostnadsberäkningen något knapp med hänsyn till de ökade löner, som numera tillämpades vid reservarbetena, ävensom till vunna erfarenheter ifråga om terrängens svårigheter. Det syntes sålunda icke vara möjligt att inom ramen för det dittills medgivna och till reservarbeten avsedda beloppet om 5,300,000 kronor utföra erforderliga arbeten, utan syntes med hänsyn jämväl till de svårberäkneliga bankutfyllnaderna inom Jönköping samt de besvärliga grundläggningsförhållandena för ett flertal konstarbeten, en höjning av detta anslag med förslagsvis 300,000 kronor vara berättigad. Givet vore, att detta belopp ej behöfde tagas helt i anspråk, om förhållandena skulle visa sig i verkligheten gynnsammare än vad kommissionen nu räknat med.

I anslutning till det anförda har kommissionen för sin del hemställt, att bemyndigande måtte lämnas kommissionen att, i den mån förhållandena det påkallade, med bolaget träffa avtal om utförande av ytterligare arbeten å järnvägsbyggnaden Ulricehamn—Jönköping intill en beräknad kostnad av högst 900,000 kronor.

Enligt vad jag inhämtat representerade arbetslöshetskommissionens å järnvägsbyggnaden nedlagda arbeten den 31 december 1933 en kostnad av 3,781,900 kronor, därav cirka 2,580,000 kronor utgått i reservarbetslöner och omkring 890,000 kronor motsvarade materialkostnad.

Bolaget har härefter ingivit en i oktober 1933 upprättad *promemoria* angående trafik och driftkostnader å Borås—Jönköpings järnväg.

I denna *promemoria* meddelar bolaget till en början, att trafikinkomsterna å järnvägen Borås—Ulricehamn från år 1926 till år 1932 nedgått med sammanlagt 24.7 %, därvid minskningen utgjort å persontrafiken 14.5 %, å paket- och ilgods 17.4 %, å fraktstyckegods 41.9 % och å vagnslastgods 37.18 %. Rörande dessa siffror anmärker bolaget, att år 1932 i trafikhänseende varit ett synnerligen dåligt år särskilt beträffande godset i vagnslaster, i det trävarutrafiken varit mycket ringa, samt att därför en ökning av godstrafiken ej vore utesluten. Efter erinran att järnvägsstyrelsen år 1927 uppskattat trafikinkomsterna å sträckan Borås—Ulricehamn—Jönköping till 1,000,000 kronor, har emellertid bolaget med hänsyn till den konstaterade inkomstminskningen å bandelen Borås—Ulricehamn, ansett sig nu böra reducera nämnda belopp med 25 % och alltså räknat med en trafikinkomst å hela banan Borås—Jönköping av 750,000 kronor.

Beträffande driftkostnaderna för järnvägen Borås—Jönköping har i *promemorian* anförts bland annat följande.

I 1927 års utredning hade driftkostnaden beräknats med utgångspunkt därifrån att järnvägen i sin helhet skulle komma att hänföras till samma avlöningsklass som den färdiga delen Borås—Ulricehamn och att trafiken skulle handhavas ungefär på samma sätt som denna järnväg. Därjämte hade planerats, att persontrafiken skulle i största möjliga mån motoriseras och rationaliseringsåtgärder vidtagas. Detta gällde även för den nu föreliggande beräkningen.

Bolaget hade för avsikt att anskaffa dieselmotortvagnar och -lok för persontrafiken och att endast framföra godstågen med ånglok. Tre genomgående

persontågspår och ett godstågspår skulle utgöra stommen till tidtabellen. De skulle på vissa sträckor kompletteras med två motortågspår och järnvägens bussar. Antalet tågkilometer, som å den nu trafikerade delen utgjorde omkring 114,800 per år, motsvarande 7 tågkilometer per dag och bankilometer, skulle utökas till 358,650 tågkilometer, motsvarande 9,4 tågkilometer per dag och bankilometer.

Med den planerade anordningen av tågen och därigenom att nu å den äldre bandelen anställd trafik- och banpersonal bleve utspridd efter hela banan, kunde en rationalisering genomföras utan att någon befattningshavare behövde avskedas. I stället beräknades stadigvarande arbete kunna beredas ytterligare ett tjugotal personer, vartill komme tillfällig arbetskraft.

Sedan driftkalkylen 1927 uppgjorts, hade avlöningarna minskats och kostnaden för stenkol, sliprar m. m. blivit lägre. På grund härav och av andra orsaker hade den nu upprättade driftkostnadskalkylen blivit något lägre än den föregående och slutade på en summa av 562,184 kronor, motsvarande 5,354 kronor per bankilometer.

I anslutning till det anförda har bolaget för järnvägen Borås—Jönköping beräknat inkomsterna till 750,000 kronor, utgifterna till 563,000 kronor och driftöverskottet till 187,000 kronor.

Bolaget meddelar tillika, att bolagets automobillinjer för verksamhetsåret 1932 lämnat följande resultat: inkomst 114,442 kronor, driftkostnad 87,910 kronor och driftöverskott 26,532 kronor.

Bolaget har på grund härav uppskattat sina inkomster och utgifter av automobil- och järnvägstrafik efter tillkomsten av bandelen Ulricehamn—Jönköping på följande sätt.

Trafikinkomst	864,442 kronor
Driftkostnad	650,909 »
Driftöverskott	213,533 »

Järnvägsstyrelsen har den 30 januari 1934 avgivit förnyat utlåtande i ärendet och därvid särskilt uppehållit sig vid de av bolaget uppgjorda inkomst- och utgiftskalkylerna.

Styrelsen anmärker, att den beskärning av de beräknade inkomsterna av godstrafiken för järnvägen Borås—Jönköping, vilken bolaget vidtagit, innebure en nedprutning av dessa inkomster från 589,000 kronor till 392,000 kronor. Den sålunda gjorda beräkningen syntes relativt försiktig och föranledde icke någon erinran från styrelsens sida. Däremot anser styrelsen bolagets uppskattning av inkomsterna av persontrafiken vara för hög. Styrelsen framhåller i sådant hänseende, dels att det vore uppenbart, att den viktigaste av bolagets busslinjer, den mellan Ulricehamn och Jönköping, komme att ändra karaktär i och med öppnandet av järnvägen mellan samma städer, dels ock att hänsyn måste tagas till att den i 1927 års kalkyler icke förutsedda elektrifieringen av statsbanelinjen Falköping—Nässjö väsentligen förskjutit konkurrensläget mellan den nya banan och redan förefintliga järnvägsförbindelser och detta i ett flertal stationskombinationer, av vilka den ojämförligt viktigaste vore Göteborg—Jönköping. Med hänsyn till dessa omständigheter har järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna beräkna inkomsterna å banan Borås—Jönköping till högre belopp än 700,000 kronor.

Beträffande de av bolaget beräknade utgifterna gör styrelsen en jämförelse med de verkliga utgifterna under år 1932 vid ett antal andra järnvägar, bland dem järnvägarna Borås—Ulricehamn och Borås—Alvesta, samt konstaterar, att icke någon av dessa järnvägar utvisat ens närmelsevis så gynnsamma utgiftsförhållanden som de för järnvägen Borås—Jönköping beräknade. Järnvägsstyrelsen drar härav den slutsatsen, att den föreliggande utgiftsberäkningen är hållen i underkant. Styrelsen anför ock, att en granskning av bolagets detaljberäkningar givit vid handen, att vissa av utgiftsposterna måste höjas med sammanlagt 40,000 kronor och utgifterna alltså beräknas till omkring 600,000 kronor.

Styrelsen framhåller härefter nödvändigheten att beräkna ett relativt betydande belopp för oförutsedda utgifter. Såsom särskilt skäl härtill anför styrelsen den omständigheten att de ekonomiska kalkylerna måst baseras på användningen av motordrift, vilket förhållande — då hela motorvagnsproblemet ännu befunne sig på utredningsstadiet — utgjorde ett väsentligt ovisshetsmoment. Med hänsyn härtill har styrelsen ansett utgiftssumman böra ytterligare höjas med förslagsvis 10 % eller 60,000 kronor och alltså upptagas till 660,000 kronor. Även denna siffra anser styrelsen böra betraktas såsom mycket låg.

Järnvägsstyrelsen räknar alltså för banan Borås—Ulricehamn—Jönköping med ett driftöverskott av allenast (700,000 — 660,000) 40,000 kronor.

Styrelsen anmärker, att de av styrelsen angivna inkomst- och utgiftssiffrorna givetvis icke kunde göra anspråk på någon högre grad av säkerhet, men att det syntes uppenbart, att eventuellt uppkommande marginal mellan inkomster och utgifter icke gärna kunde bli tillräcklig för verkställande av erforderlig avsättning till förnyelsefond och än mindre kunde förväntas lämna överskott till någon förräntning av erhållet eller sökt statslån. Styrelsen anför i detta sammanhang, att för avsättning till förnyelsefond skulle enligt för enskilda järnvägar gällande lägsta normer erfordras 136,000 kronor för år samt att för förräntning av det statslån å omkring 1,300,000 kronor, vilket lämnats för järnvägen Borås—Ulricehamn, ävensom av det nu ifrågasatta lånet å 2,260,000 kronor skulle, räknat efter 5 % årligen, åtgå ett belopp av 178,000 kronor.

Under hänvisning till det anförda uttalar styrelsen, att den försträckning, som nu kunde komma att lämnas bolaget, vore att betrakta såsom för staten helt förlorad. Styrelsen anför tillika, att den ifrågasatta insatsen av nytt statskapital enligt styrelsens uppfattning icke kunde förväntas i någon mån förbättra avkastningsmöjligheterna för det redan nedlagda — av staten och enskilda lämnade — kapitalet utan blott driva de i allt fall mycket betydande ränteförlusterna ytterligare i höjden.

Efter erinran att järnvägsstyrelsen tidigare uppskattat statens järnvägars årliga förlust i anledning av tillkomsten av banan Ulricehamn—Jönköping till 200,000 kronor, påpekar härefter styrelsen, att denna förlust numera kunde uppskattas till 140,000 kronor, vilket vid nuvarande ränteläge motsvarade ett kapital av inemot 4,000,000 kronor.

I anslutning härtill erinrar styrelsen, att styrelsen redan vid upprepade tillfällen framhållit angelägenheten att vid val av anläggningsarbeten, vilka igångsattes med arbetslöshetens bekämpande såsom huvudsyfte, avgörande hänsyn toges till de ekonomiska verkningarna för framtiden. Här föreläge ett typiskt exempel, vartill ett bortseende från de framtida konsekvenserna kunde leda. En insats av 5,300,000 kronor arbetslöshetsmedel föranledde nu krav på ytterligare åtgärder, vilka statsfinansiellt innebure en faktisk uppoffring av ännu större kapitalbelopp än de redan lämnade.

På grund av det anförda har styrelsen bestämt avstyrkt bolagets ansökan om ytterligare statsunderstöd.

I en den 9 februari 1934 dagtecknad skrift har *bolaget* bemött järnvägsstyrelsens utlåtande i ämnet. Sålunda har bolaget vidkommande de beräknade inkomsterna för bolaget anført, att erfarenheterna från bolagets busslinje mellan Borås och Ulricehamn gäve anledning antaga, att tillkomsten av järnvägslinjen Ulricehamn—Jönköping icke skulle medföra minskad trafik å omnibuslinjen mellan sistnämnda orter, ävensom att bolaget hävdade den uppfattningen, att elektrifieringen av sträckan Falköping—Nässjö icke skulle för bolagets del få den ogynnsamma verkan, styrelsen befarade, detta bland annat enär elektrifiering planerades även av järnvägen Göteborg—Borås.

I fråga om de beräknade utgifterna bestrider bolaget, att dessa av bolaget upptagits för lågt. Bolaget hänvisar i detta hänseende till att bolaget i detalj följt den äldre bandelens omkostnader samt att därför någon anledning till höjning för oförutsedda utgifter icke förefunnes. Bolaget påpekar även, att det funnes flera normalspåriga järnvägar, som redovisade mindre kostnader per bankilometer än de av bolaget beräknade.

Bolaget har slutligen på vissa punkter framställt anmärkningar mot järnvägsstyrelsens beräkningar av utgifterna för avsättning till förnyelsefond samt för ränta å statslånen.

Bolaget har vidare ingivit en tablå utvisande den aktieteckning, som ägt rum i bolaget dels för bandelen Borås—Ulricehamn, dels ock för bandelen Ulricehamn—Jönköping. Tablåen är av följande utseende:

Aktietecknare:	Tecknade belopp:		
	För bandelen Borås— Ulricehamn	För bandelen Ulricehamn— Jönköping	Summa kronor
Jönköpings stad	—	760,000	760,000
Jönköpings läns landsting	—	64,000	64,000
Sandseryds socken	—	10,000	10,000
Bottnaryds socken	—	125,000	125,000
Strängsereds socken	—	75,000	75,000
Gullereds socken	—	35,000	35,000
Hössna socken	—	20,000	20,000
Marbäcks socken	—	2,000	2,000
Vist socken	—	3,000	3,000
Ulricehamns stad	75,000	250,000	325,000
Älvsborgs läns landsting	100,000	200,000	300,000
Brunns socken	5,000	5,000	10,000
Södra Vings socken	50,000	10,000	60,000
Härna socken	15,000	—	15,000
Varnums socken	20,000	5,000	25,000
Fenneslunda socken	5,000	—	5,000
Rångedala socken	32,000	5,000	37,000
Åspereds socken	6,000	—	6,000
Toarps socken	70,000	20,000	90,000
Borås stad	125,000	275,000	400,000
Göteborgs stad	150,000	500,000	650,000
Göteborg—Borås järnväg	112,500	400,000	512,500
Varberg—Borås järnväg	25,000	10,000	35,000
Summa för landsting, städer, socknar och järnvägar	790,500	2,774,000	3,564,500
Tillkommer för industrier, jord och enskilda	485,900	326,000	811,900
Kronor	1,276,400	3,100,000	4,376,400
Tillkommer av staten tecknade aktier enl. kungl. brev den 16/12 1927	—	1,500,000	1,500,000
Summa aktiekapital	1,276,400	4,600,000	5,876,400

För klarläggande av den föreliggande frågan har jag påkallat närmare upplysningar av *järnvägsstyrelsen*. I en P. M. dagtecknad den 11 april 1934 har styrelsen anfört följande.

Först måste framhållas, att den utökning av transportapparaten, som banans färdigbyggande innebär, medför en väsentlig ökning icke blott av det i kommunikationslederna bundna kapitalet utan också av de löpande kostnaderna för järnvägarnas drift och underhåll, ävensom att denna ökning icke kan anses närmelsevis uppvägd av de fördelar i form av bättre transportlägenheter, vilka banans tillkomst skänker berörda orter.

Från allmänt samhällsekonomisk synpunkt vore alltså utan tvivel minst ofördelaktigt, om i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens hemställan i utlåtande den 30 januari 1934 ytterligare insatser av kapital i banan undvekes. — Det kan ej synas riktigt att med ytterligare ökning av en allmänt överdimensionerad transportapparat investera ett nytt kapitalbelopp av över 4 miljoner kronor statsmedel, även om redan kommit att utgivas c:a 4 miljoner kronor sådana medel, varå ju i varje fall ingen ränteavkastning eller amortering är att emotse. Det måste ju betecknas vara att kasta goda pengar efter dåliga. — Skulle emellertid riksdagen i allt fall besluta att för

banans färdigbyggande anvisa de ytterligare erforderliga statsmedlen, uppstår frågan, huruvida och i vad mån förenämnda samhällsekonomiska förluster skulle kunna nedbringas därigenom, att staten omedelbart tillförsäkrades ett bestämmande inflytande över byggnadsföretagets ledning och den — i sinom tid — färdiga banans förvaltning.

Såsom i förenämnda utlåtande framhållits, är järnvägen Borås—Jönköping en s. k. förkortningsbana, vars inkomster till en mycket betydande del beräknats härröra icke från trafik, vilken är ny ens som järnvägstrafik betraktad, utan från trafik, avledd från andra järnvägar, framför allt den statens järnvägar tillhöriga linjen Göteborg—Falköping—Jönköping.

Skulle banan komma att förvaltas på sätt hittills varit avsett, kan det anses som säkert, att ansträngningarna komma att inriktas på att få denna avledning så stor som möjligt. För erhållande av ökade möjligheter att driva okontrollerad konkurrens särskilt om godstrafiken till och från Jönköping har järnvägsbolaget också i sina byggnadsplaner upptagit en egen station vid Västerbrunn i södra delen av nämnda stad. — Det är självfallet, att sådana i konkurrenssyfte vidtagna åtgärder förorsaka sammanlagt ej obetydliga merkostnader. Annars strävar man ju i driftsbesparingssyfte att sammanslå i en plats befintliga två eller flera stationer.

Från den nya banans intressesynpunkt äro sådana ansträngningar snart sagt självfallna och privatekonomiskt befogade, så snart den erhållna merinkomsten är större än de för parten tillkommande driftkostnaderna. Från allmän och nationalekonomisk synpunkt åter har man självfallet att taga hänsyn jämväl till verkningarna å andra transportleder, varför ifrågavarande av konkurrensen vållade merkostnader för driften av den samlade transportapparaten framträda såsom en onödig belastning å folkhushållet. För övrigt måste det väl anses orimligt, att en bana, som bringats till stånd genom exceptionellt stora insatser av statsmedel, å vilka ingen ränteavkastning är att påräkna, utan för vilka kapitalkostnaden framgent kommer att påvåla landets skattebetalare, skall tillåtas att inrikta sin verksamhet så, att statsverket även förorsakas största möjliga förlust under inkomstiteln statens järnvägar.

De vinster eller riktigare uttryckt minskningar i förluster, som en omläggning av verksamheten efter andra riktlinjer och anknytning till statens järnvägars nät kan förväntas bringa, hänföra sig till tre omständigheter.

1) Genom att banan avstår från konkurrens gentemot statens järnvägar ifråga om trafiken mellan Göteborg och Jönköping, sparas dels anläggnings- och driftkostnaderna för nämnda station vid Västerbrunn, dels kostnader i persontrafik, vilka icke betingas av de lokala behoven å sträckan Jönköping—Borås utan av berörda konkurrenshänsyn. — De förbättringar, som på så sätt ernås, komma till en större del till synes i form av bevarade inkomster å linjen Göteborg—Falköping—Jönköping.

2) Genom anknytningen till statens järnvägar minskas det omedelbara behovet av kapital för anskaffning av rullande materiel högst avsevärt, och kan den anskaffning, som i allt fall behöver äga rum ordnas rationellt.

3) Under vissa omständigheter vinnes möjlighet att genom användning av från statens järnvägars linjer upptagna begagnade räler ernå minskning ifråga om banans anläggningskostnad.

Totala anläggningskostnaden för järnvägen Ulricehamn—Jönköping har i bolagets senaste framställning uppgivits till 10,660,000 kronor med följande uppdelning.

	Kronor.
Aktiekapital.....	3,100,000
Anvisat till statens arbetslöshetskommission enligt kungl. brev ¹⁸ / ₁₂ 1927 och ⁵ / ₂ 1932 ..	5,300,000
Återstående erforderliga medel.....	2,260,000
Summa	10,660,000

Av nu föreliggande uppgifter framgår tydligt, att det sålunda uppgivna beloppet återstående erforderliga medel dock är för lågt beräknat.

Av förenämnda till statens arbetslöshetskommission för järnvägen anvisade 5,300,000 kronor, hade den 1 januari 1934 förbrukats omkring 3,780,000 kronor. Under första kvartalet 1934 hava arbeten utförts för omkring 170,000 kronor. Återstoden, omkring 1,350,000 kronor, är avsedd för färdigställande av samtliga terrasseringsarbeten, bäckomgrävningar, vågomläggningar, broar och trummor samt hägnad. Enligt vad arbetslöshetskommissionen uppgivit, kommer att erfordras ytterligare minst 300,000 kronor.

Efter Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolags beräkningar återstodo den 1 juli 1933 andra arbeten än här ovan nämnda samt jordlösen, skadeersättningar och dylikt för en kostnad av i runt tal 2,700,000 kronor. Sedan nämnda dag hava tills dato för nämnda arbeten utgivits omkring 70,000 kronor.

För färdigbyggande av järnvägen — exklusive återstående rullande materiel — enligt nuvarande planer har sålunda beräknats åtgå 4,280,000 kronor utöver redan nedlagda kostnader 6,330,000 kronor. Av järnvägsbolaget gjord beräkning, särskilt beträffande arbetskostnaden för rälsläggning och grusning samt för telegraf- och telefonanläggning, synes dock ligga i underkant, varjämte inga kostnader äro upptagna för linjesignaler, varför man bör räkna med en ytterligare ökning av byggnadskostnaderna med omkring 150,000 kronor.

Även i fråga om den rullande materielen är en höjning av den beräknade kapitalutgiften erforderlig.

I förestående 2,260,000 kronor ingå 350,000 kronor avsedda för anskaffning av rullande materiel; därav enligt erhållna uppgifter 300,000 för två dieselelektriska motorvagnar. — Dessutom har emellertid bolaget beräknat att ur motorvagnslånefonden erhålla medel till ytterligare en sådan motorvagn.

Enligt nu föreliggande uppgifter utgör kostnaden för en vagn av åsyftad typ cirka 163,000 kronor, för 3 vagnar alltså omkring 490,000 eller 190,000 mer än det i kalkylerna införda beloppet.

Det totala medelsbehovet skulle alltså uppgå till 10,660,000 + 300,000 + 150,000 + 190,000 = 11,300,000 kronor mot år 1927 uppgivna 6,800,000 kronor.

Summa återstående behövliga medel skulle således utgöra 2,900,000 kronor.

Vid banans utrustning, på sätt ovan sagts, hava följande kapitalbelopp beräknats i första hand kunna sparas.

	Kronor.
Planerad station med lokstall och verkstad vid Västerbrunn	205,000
Lokstall m. m. i Ulricehamn	17,000
Förestående motorvagnar.....	490,000
Summa	712,000

Däremot har det för annan rullande materiel än sagda motorvagnar upptagna beloppet 50,000 kronor beräknats behöva ökas till 80,000 kronor, vartill kommer det belopp, som statens järnvägar skulle kunna erhålla vid försäljning av två avställda lok, vilket må sättas till 30,000 kronor.

Summa omedelbar kapitalbesparing skulle alltså bli i runt tal 650,000 kronor.

Vad beträffar användningen av begagnade räler äro förhållandena mera komplicerade. Om rälsutbytena vid statens järnvägar bedrivs i hittills avsedd omfattning, bli åtminstone under åren 1934—1936 samtliga därvid erhållna begagnade räler av de slag, som här äro av intresse, behövligen för inlandsbanans färdigbyggande, och tidigast under år 1937 beräknas uppstå ett överskott. Om linjen Ulricehamn—Jönköping skall färdigbyggas under den närmaste framtiden, erfordras alltså i varje fall anskaffning av nya räler. — Det måste emellertid då framstå såsom från allmän transporthushållningssynpunkt mest rationellt att låta de nya rälerna komma till användning å någon av statens järnvägars huvudlinjer, där kravet på förstklassig överbyggnad är ojämförligt större än å linjen Ulricehamn—Jönköping. Med den trafik, som kan förväntas å sistnämnda linje, böra även något nedslitna räler kunna räcka under mycket lång tid, då genom desammas justering de mest skadade partierna kunna borttagas.

Den ifrågasatta användningen av begagnade räler från statens järnvägar förutsätter alltså en forcering av rälsutbytena vid statens järnvägar och föranleder alltså ingen minskning ifråga om det omedelbara kapitalbehovet utan tvärtom, enär de för statens järnvägars linjer nyanskaffade rälerna böra vara tyngre än vad är avsett för förevarande bana. Emellertid är det ju här icke fråga om någon absolut ökning av förevarande arbeten utan blott om en viss förskjutning i tid; en merutgift under de närmaste åren motsvaras av en lika stor minskning under senare år. — På lång sikt har den här ifrågasatta anordningen beräknats medföra en kapitalbesparing av i runt tal 300,000 kronor. Här är icke hänsyn tagen till den räntekostnad, som uppstår därigenom, att vissa anslagsmedel bli investerade några år tidigare än planerat. Mot denna räntekostnad står nämligen fördelen av förstärkt överbyggnad på något större del av statens järnvägars huvudlinjer.

Vad beträffar utgifterna för drift och underhåll hava verkställda överslagsberäkningar visat, att man genom replierande på statens järnvägars förvaltningsorganisation bör — även vid bibehållande av banan såsom enskild järnväg — kunna nedbringa administrationskostnaderna med i runt tal 35,000 kronor, varjämte genom bortfallandet av stationen vid Västerbrunn m. m. bör kunna sparas cirka 10,000 kronor årligen.

Övriga driftkostnader åter hava trots begränsningen av banans trafikuppgifter till de rent lokala icke beräknats kunna nedbringas gentemot de av bolaget förebragta beräkningarna (med i järnvägsstyrelsens utlåtande gjorda justeringar).

Såsom redan framhållits, komma emellertid de största fördelarna av statskontroll över banan till synes å statens järnvägars nuvarande linjer. Genom undvikande av skärpt konkurrens om Jönköpingstrafiken böra förlusterna genom banans tillkomst å förenämnda statens järnvägars äldre linjer kunna i möjlig mån nedbringas och viss compensation uppnås.

Något försök till en siffermässig uppskattning av dessa fördelar skall här icke göras. Det är emellertid uppenbart, att förbättringen icke kan bli så stor, att all förlust undvikes, med andra ord att det beräkningsbara överskottet av statens järnvägar icke kan bli lika stort som före banans tillkomst. En ovillkorlig förutsättning för statsförvärf i en eller annan form är alltså att genom banans anknytning till statens järnvägar ingen som helst ökning må inträda i statens järnvägars räntepliktiga kapital.

Den nu verkställda utredningen avser i första hand det alternativ, att banan under den närmaste tiden bibehålles såsom enskild järnväg, ägd av ett aktiebolag. Förenämnda statskontroll skulle i så fall ävåbringas där-

igenom att statens järnvägar såsom innehavare av aktiemajoriteten tillförsäkrades majoritet inom järnvägsbolagets styrelse samt rätt att utse en revisor; man bör givetvis ock kunna tänka sig att banan arrenderas och drives av statens järnvägar. — Frågan vilka förändringar beträffande inkomster och utgifter, som kunna inträda vid ett — eventuellt — framtida inlemmande av banan i statsbanenätet har icke ansetts ha sådan aktualitet, att någon närmare, med nödvändighet tidskrävande, undersökning därav befunnits erforderlig.

Framhållas må slutligen, att ej heller spørsmålet, huruvida några fördelar kunde vara att vinna därigenom, att den nya banan utrustades enbart för godstrafik, närmare studerats. De nu framkomna uppgifterna ha nämligen givit vid handen, att en sådan reducering av banans trafikuppgifter sannolikt icke skulle bliva järnvägsekonomiskt fördelaktig, i varje fall icke i så hög grad, att en förändring ifråga om de av Kungl. Maj:t fastställda koncessionsbestämmelserna skulle kunna därmed motiveras.

*Departements-
chefen.*

Vad till en början angår totalkostnaden för järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, har arbetslöshetskommissionen i sitt senaste utlåtande framhållit, att denna bör höjas med 300,000 kronor till 10,960,000 kronor. Järnvägsstyrelsens i nyss omförmälda p. m. upptagna beräkningar giva vid handen, att det totala medelsbehovet skulle uppgå till ännu högre belopp, 11,300,000 kronor, om ock genom av styrelsen angivna dispositioner en omedelbar kapitalbesparing av i runt tal 650,000 kronor och på längre sikt en ytterligare besparing av i runt tal 300,000 kronor skulle kunna uppnås. Vid sådant förhållande torde det belopp, som ytterligare erfordras för anläggningens fullbordande, få beräknas till 2,900,000 kronor, eller under nyssnämnda förutsättningar till omkring 2,000,000 kronor.

Av den lämnade redogörelsen lär det vidare vara tydligt, att ingen som helst möjlighet att på enskild väg anskaffa någon del av det erforderliga beloppet föreligger och att sålunda ett ytterligare statsunderstöd till nämnda belopp utgör en ovillkorlig förutsättning för att järnvägsanläggningen skall kunna fullbordas och tagas i bruk.

Den tanke, som uppbär det ifrågavarande järnvägsföretaget, att åvägbringa en kortare förbindelse mellan i första hand Jönköping och Borås, torde i och för sig kunna anses såsom sund och riktig. Förverkligandet av denna tanke kom emellertid att beslutas vid en alltför sen tidpunkt och under förhållanden i övrigt, som ställde sig i hög grad ogynnsamma.

Under dessa omständigheter måste man hysa stor tvekan om det lämpliga uti att statsverket över huvud medverkat till järnvägsföretagets realiserande. Vid bedömandet av den nu föreliggande, mera begränsade frågan, huruvida staten bör lämna ytterligare stöd för anläggningens fullbordande, kunna uppenbarligen olika meningar göra sig gällande. Till förmån för fortsatt medverkan kunna anföras de skäl, som i allmänhet tala emot avbrytande av ett arbetsföretag, på vilket redan nedlagts mycket arbete och betydande kostnader. Denna synpunkt torde kunna anses ytterligare understruken av det faktum, att Älvsborgs läns landsting och ett icke ringa antal kommuner iklätt sig mycket kännbara ekonomiska uppoffringar för att banbygget skulle

komma till stånd. För visso skulle ett avbrytande av arbetena, utan att genom desamma något som helst bestående gagn för bygden uppnås, innebära en stor missräkning för befolkningen inom de trakter, järnvägsföretaget berör. Förbises kan givetvis ej heller, att statsverket genom arbetslöshetskommissionen för företaget disponerat ett belopp överstigande 5 miljoner kronor, varav omkring 4 miljoner förbrukats.

Å andra sidan inställa sig emot ett bifall till den föreliggande framställningen avgjorda betänkligheter, vilka med särskild styrka kommit till uttryck i järnvägsstyrelsens utlåtande. Några säkra förhandsberäkningar rörande inkomster och utgifter för järnvägen Borås—Jönköping kunna visserligen enligt sakens natur icke åvägbringas. Den utredning, som i ämnet verkställt, synes mig dock giva vid handen, att, därest staten skulle såsom lån tillhandahålla järnvägsbolaget det ytterligare erforderliga beloppet, bolagets möjligheter att amortera eller ens förränta lånet skulle bli så obetydliga, att man redan från början nödgades räkna med att även den från statens sida nu ifrågasatta insatsen komme att gå helt till spillo. Därvid är att märka, att genom ett eventuellt nytt tillskott från statens sida, i motsats till vad fallet tidigare varit — enligt vad jag inhämtat motsvarar det till årsskiftet 1933/1934 genom arbetslöshetskommissionen nedlagda arbetet å banan sammanlagt omkring 560,000 dagsverken för reservarbetare — endast i mera begränsad omfattning kan uppnås en direkt arbetslöshetslindrande verkan. Slutligen tillkommer, att ett fullbordande av banan enligt den ursprungliga planen kan beräknas för statens järnvägar komma att medföra viss årlig inkomstminskning, av järnvägsstyrelsen senast uppskattad till 140,000 kronor.

Bedömes företaget enbart ur ekonomiska synpunkter, skulle det givetvis vara riktigast att omedelbart avbryta arbetet på anläggningens fullbordande. Det i järnvägen nedlagda kapitalet är förlorat och kan icke återvinnas. Det nya kapitalutlägg på 2 à 3 miljoner kronor, som erfordras, måste också anses tillspillogivet i den meningen, att all amortering eller ens förräntning av detsamma är utesluten. Om ock de tidigare lämnade bidragen av statsmedel väsentligen tillskjutits under former, som inneburit avstående från krav på förräntning och amortering, synas mig dock de nyss anförda skälen så vägande, att jag anser ytterligare bidrag av statsmedel icke böra beviljas för de ändamål, som nu äro i fråga och som endast till en mindre del avse direkta prestationer i form av reservarbete.

Med hänsyn såväl till den omständigheten att riksdagen lämnat utan erinran de tidigare åtgärderna för stödjande av företaget som ock till de olägenheter, vilka ett inställande av banbyggets fullföljande otvivelaktigt skulle medföra, anser jag emellertid, att riksdagens yttrande bör inhämtas i ämnet.

Om riksdagen därvid biträder min nu uttalade mening, torde arbetslöshetskommissionens arbeten å banan böra avbrytas, så snart så med hänsyn till olika förhållanden lämpligen kan ske. Därest åter riksdagen skulle vara av den uppfattningen, att staten bör lämna ytterligare understöd för järnvägs-

anläggningens färdigställande, torde, med hänsyn till vad arbetslöshetskommissionen senast anført, hinder icke behöva möta att, intill ett belopp av 900,000 kronor, för ändamålet anlita anslag till statliga och statskommunala reservarbeten. För beredande av tillgång till den återstående delen av det erforderliga beloppet, 2,000,000, eller under de av järnvägsstyrelsen angivna förutsättningarna 1,100,000 kronor, torde i riksstaten bära upptagas ett särskilt anslag för ändamålet. Härvid synes mig endast skattemedel kunna ifrågakomma.

För det fall att riksdagen skulle finna ytterligare statshjälp bära lämnas, förutsätter jag, att riksdagen kommer att angiva de eventuella villkor, som må bära uppställas för det fortsatta understödjandet.

Den av järnvägsstyrelsen i promemorian lämnade utredningen synes mig i detta avseende hava ådagalagt, att anknytandet av järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping till statsbanenätet i den ena eller andra formen är ägnat att medföra så betydande ekonomiska fördelar, såväl vad angår de återstående anläggningskostnaderna som i fråga om det ekonomiska resultatet av den framtida driften, att någon tvekan icke lär kunna råda därom, att ett villkor av denna innebörd bör uppställas för en eventuellt fullföljd hjälpaktion. Bemyndigande torde i sådant fall bära lämnas Kungl. Maj:t att med järnvägsbolaget träffa avtal av dylik innebörd. Under angivna förutsättning torde, efter vad jag inhämtat, medel under ett eventuellt beviljat särskilt anslag icke behöva anvisas för budgetåret 1934/1935.

Under åberopande av det anförda och under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen läser kunna avlätas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tid gått till ända, får jag hemställa

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition med anhållan om riksdagens yttrande rörande den av Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag gjorda framställningen om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifall och förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Åke Karlholm.