

Nr 126.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1934 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande i fråga om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping jämte i ämnet väckta motioner.

(3:e och 4:e avd.)

I en till riksdagen den 20 april 1934 avlåten proposition, nr 263, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för samma dag anhållit om riksdagens yttrande rörande en av Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag gjord framställning om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

I anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition har i två lika lydande motioner, väckta den ena, nr 363, inom första kammaren av herr *B. Nilsson* i Landeryd m. fl. och den andra, nr 640, inom andra kammaren av herr *B. Petersson* i Lerbäcksbyn m. fl. hemställts, att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 263 ville uttala sig för att järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping skall färdigställas samt besluta, att härför erforderliga medel skola anvisas på sätt i propositionen angives.

I fråga om de till stöd för berörda framställningar återopade skälen får utskottet hänvisa till motionen I: 363.

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 överlåten, *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 järnväglänefonden 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, att kostnaderna för företaget i december 1925 beräknats till 6,174,000 kronor, däri inberäknade ut-

gifterna för rullande materiel. Efter på senaste tiden inträffade prisförhöjningar hade kostnaderna ansetts för vinnande av trygghet böra överslagsvis beräknas till 6,900,000 kronor.

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 nödhjulsarbete. Med hänsyn därtill ville kommissionen, vilken saknade anledning och befohåhet att inlåta sig på ett bedömande av företagens 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 järnvägslånefonden 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 av byråchefen i järnvägsstyrelsen Sven Norrman utförd *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 försiktighets-skäl 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 förklarade sig därvid icke i dåvarande läge kunna 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 järnvägslånefonden.

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.

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.

Sedan bolaget, som erhållit benämningen Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag, sedermera gjort framställning om ytterligare statshjälp för järn-

vägsanläggningen, förklarade *Kungl. Maj:t* 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 förmånsrätt, som angivits i beslutet den 16 december 1927.

Bolaget har i en den 31 oktober 1932 dagtecknad framställning hemställt om understöd av statsmedel för fullbordande av den påbörjade järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping. 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 förelägo 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 förmålan att det uppenbarligen icke vore möjligt för bolaget att uppbringa 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.

Bolaget har vidare ingivit en i det följande intagen tablå utvisande den aktieteckning, som ägt rum i bolaget dels för bandelen Borås—Ulricehamn, dels ock för bandelen Ulricehamn—Jönköping.

Bolagets sistnämnda ansökan har av riksgäldsfullmäktige avstyrkts, varvid fullmäktige dock uttalat sig för en undersökning rörande banbyggets fortsättning som statligt beredskapsarbete. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har tillstyrkt bananläggningens slutförande under framhållande att anledning ej förefunnes att betrakta detta järnvägsföretags utsikter på minsta vis sämre än för enskilda järnvägar i allmänhet. *Statens arbetslöshetskommission* har tillstyrkt fortsatt arbete på banan. *Järnvägsstyrelsen* har avstyrkt fortsatta arbeten, under erinran att man visserligen kunde räkna med visst driftöverskott, vilket dock ej vore tillräckligt för avsättning till förnyelsefond, än mindre till förräntning av byggnadskapitalet.

| Aktiotecknare: | 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 |
| Rängedala 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 |
| Sunma aktiekapital | 1,276,400 | 4,600,000 | 5,876,400 |

Departementschefen har i fråga om totalkostnaden för järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping anfört, att arbetslöshetskommissionen i utlåtande av den 18 augusti 1933 framhållit, att denna borde höjas med 300,000 kronor till 10,960,000 kronor. Järnvägsstyrelsens i en den 11 april 1934 upprättad p. m. upptagna beräkningar gäve 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 syntes det belopp, som ytterligare erfordrades för anläggningens fullbordande, få beräknas till 2,900,000 kronor, eller under nyssnämnda förutsättningar till omkring 2,000,000 kronor.

Därefter fortsätter departementschefen:

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 bliva 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 er-

inran de tidigare åtgärderna för stödjaude 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 järnvägsanläggningens 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 böra upptagas ett särskilt anslag för ändamålet. Härvid synes mig endast skattemedel kunna ifrågakomma.

För det fall att riksdagen skulle finna ytterligare statshjälp böra lämnas, förutsätter jag, att riksdagen kommer att ange de eventuella villkor, som må böra 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 hjälpsaktion. Bemyndigande torde i sådant fall böra 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.

Inledningsvis må erinras om att de tidigare besluten om statens medverkan till förevarande järnvägsanläggning fattats utan att riksdagens hörande då ansetts påkallat.

Enligt senast uppgjorda ekonomiska plan beräknas anläggningskostnaderna (inberäknat viss rullande materiel) för ifrågavarande sex mil långa normalspåriga järnvägsanläggning Ulricehamn—Jönköping till 10,660,000 kronor, fördelade på följande sätt:

| | |
|---|--------------------------|
| Aktiekapital | 3,100,000 |
| Anvisat till statens arbetslöshetskommission enligt Kungl. Maj:ts beslut $16/12$ 1927 och $5/2$ 1932 | 5,300,000 |
| Återstående erforderliga medel | 2,260,000 |
| | Summa kronor 10,660,000. |

Av de medel som hittills stått till förfogande för banbygget ha cirka 6.5 miljoner kronor redan nedlagts å detsamma.

Banbygget Ulricehamn—Jönköping, å vilket arbetet för närvarande genom arbetslöshetskommissionens försorg pågår med en arbetsstyrka av cirka 300 man, utgör en direkt fortsättning av den av Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag jämväl ägda och år 1917 för trafik öppnade 4 mil långa järn-

vägen Borås—Ulricehamn. Att kunna genom en direkt järnväg, dragen över Ulricehamn¹⁾, sammanknyta de båda städerna Borås och Jönköping är en gammal tanke, som dock ej tidigare förverkligats.

Underskattas bör visserligen icke ifrågavarande banas värde som en direkt transportled mellan de stora handelsstäderna Borås och Jönköping med deras folkmängd av 40,000 respektive 32,000 innevånare. En år 1927 verkställd trafikekonomisk utredning har också givit som resultat, att man å en direkt bana Jönköping—Ulricehamn skulle kunna påräkna en avsevärd såväl person- som godstrafik samt att järnvägen skulle kunna ej endast bära sina egna drift-, underhålls- och förnyelsekostnader, utan även till stor del förränta det nedlagda anläggningskapitalet. Då skogstillgången inom trafikområdet vore synnerligen god, medan utdrivningsförhållandena vore mycket ogynnsamma, antogs en järnväg Ulricehamn—Jönköping kunna bliva av stor betydelse för skogsbrukets utveckling, bland annat genom de ökade möjligheter till uppkomsten av en träförädlingsindustri, som bananläggningen skulle öppna.

Trots dessa gynnsamma beräkningar och förutsägelser lära dock numera ej stora förväntningar kunna hysas om företagets allmänna bärighet. Sedan ifrågavarande trafikekonomiska utredningar gjordes har motortrafikens konkurrenskraft gentemot järnvägarna och denna trafiks neddragande inflytande på deras ekonomi ytterligare skärpts. Detta gäller bland annat lastbilarnas användning för skogstransporter. Vagnätet inom trafikområdet har också ytterligare utvecklats. Härtill kommer den förstärkta transportförmåga, som omkringliggande statsbanenät uppnått genom Jönköping—Falköping—Göteborgslinjernas elektrifiering. Därest nu till bedömande föreläge frågan om banföretagets igångsättning skulle någon statens ekonomiska medverkan härtill näppeligen kunna komma ifråga.

I själva verket hava dock arbetena å banan redan fortskridit så långt att berättigade förväntningar på deras slutförande kunna hysas från de av banan berörda orterna. Av de numera beräknade totalkostnaderna för banan, 10,660,000 kronor, ha, såsom nämnts, inemot 6.5 miljoner kronor redan nedlagts å densamma. Enligt vad som framgår av handlingarna är banvallen färdigställd och terasserad längs nästan hela sträckan. På grund av de ogynnsamma terrängförhållandena ha utförda schaktnings- och sprängningsarbeten samt banvallar måst bliva av ett osedvanligt stort omfång. Stationshusen äro byggda. Även bangårdarna och erforderliga tillfartsvägar stå till en stor del färdiga.

Tvivelsutan skulle ett inställande av banbygget, sedan nu arbetena under statens direkta medverkan i så stor omfattning utförts, innebära stor missräkning för bygdens befolkning. Ett dylikt uppgivande av planerna på arbetenas fullbordan skulle vara desto kännbarare som de lokala uppoffringarna i vissa fall varit högst avsevärda. För exempelvis Bottnaryds och

¹⁾ Avståndet Jönköping—Borås förkortas från 145 till 104 km., Jönköping—Ulricehamn från 116 till 59 km.

Strängsereds socknar, som med upplånat kapital tecknat aktier till belopp av 125,000 respektive 75,000 kronor, innebära utgifterna för det sålunda upplånade kapitalets förräntning och amortering en ökad utdebitering av över 3 kronor respektive 5 kronor per skattekrona. Den sammanlagda insatsen från kommuner och enskilda för banbyggets tillkomst uppgår till 3,100,000 kronor. I jämförelse med de ofta nog obetydliga bidrag som från lokalt håll i liknande fall påfordrats måste dessa ekonomiska uppoffringar betraktas som avsevärda.

Beaktas måste också att ett nedläggande av arbetena ej utan vidare kan äga rum. Företaget kan ej definitivt från arbetslöshetskommissionens sida uppges utan en viss ytterligare kapitalförbrukning för slutförande av en del påbörjade schaktnings-, bank- och vägportsarbeten eller för undanröjande av de olägenheter som dessa medföra. Bland dessa märkes särskilt den påbörjade omgrävningen intill Jönköping av Tabergsån jämte därmed sammanhängande arbeten för framförande av landsvägstrafiken och trafiken å Vagge-rydsbanan. Banarbetenas nyttiggörande som väganläggning anses ej kunna ifrågakomma.

Vid den prövning utskottet ägnat ärendet, har utskottet kommit till den uppfattningen att staten nu nödgas medverka till banbyggets slutförande, och hinder bör sålunda icke möta för att statens arbetslöshetskommission fortsätter ur dess synpunkt lämpliga arbeten å anläggningen. Utskottet förutsätter också att en ytterligare utredning kommer till stånd såväl angående statens medverkan beträffande banans iordningsställande som under vilka villkor trafiken skall skötas. I sistnämnda hänseende finner utskottet förtjänt av övervägande, huruvida ej den nya banan Ulricehamn—Jönköping bör övertagas och trafikeras av statens järnvägar. Genom en dylik anknytning med statens järnvägar skulle, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, minskas det omedelbara behovet av kapital för anskaffning av rullande materiel samt minskas olägenheterna av konkurrensen med de redan befintliga statsbanelinjerna.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts proposition och motionerna I: 363 och II: 640 i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla vad här ovan blivit i ämnet anført beträffande den riksdagen underställda frågan om fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

Stockholm den 23 maj 1934.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Hamrin, Lindblad, Svensson* i Kompersmåla, *Nilsson* i Malmö, *Borell, Oscar Olsson, Bagge, Asplund, Walles, Alexander Nilsson, Nylander* och *Jonsson* i Lycksele; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson, Strindlund, Törnkvist* i Karlskrona, *Jeppsson, Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna, *Skoglund, Olsson* i Staxäng och *Weijne*.

Reservation

av herrar *Borell, Oscar Olsson, Bagge, Strindlund* och *Persson* i Falla, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Enligt vad av propositionen inhämtats synes ingen som helst möjlighet föreligga att på enskild väg anskaffa någon del av det till ifrågavarande banbygge Jönköping—Ulricehamn erforderliga beloppet. Ytterligare statsunderstöd å 2—3 miljoner kronor utgör alltså en ovillkorlig förutsättning för att järnvägsanläggningen skall kunna fullbordas och tagas i bruk.

Några förhoppningar kunna knappast hysas om att banföretaget skall bliva bärigt. Banan synes icke kunna förränta någon del av anläggningskapitalet och således ej ens den kapitalinsats, som nu förutsättes ytterligare erforderlig. De till grund för banan ursprungligen uppgjorda beräkningarna voro visserligen ganska gynnsamma. De grundades dock på antaganden om en betydligt lägre anläggningskostnad än den varmed man nu har att räkna. Banans betydelse för orten har också sedan dess väsentligt förminskats genom att trafikbehoven nu på annat sätt kunna tillgodoses. Sedan dessa trafikekonomiska utredningar gjordes, har motortrafikens konkurrenskraft gentemot järnvägarna och denna trafiks neddragande inflytande på deras ekonomi ytterligare skärpts. Detta gäller bland annat lastbilarnas användning för skogstransporter. Vägnätet inom trafikområdet har också sedan dess ytterligare utvecklats. Härtill kommer den förstärkta transportförmåga som omkringliggande statsbanenät uppnått genom Jönköping—Falköping—Göteborgslinjernas elektrifiering.

Om, såsom i propositionen förutsättes, banföretaget nedlägges, måste man visserligen beklagligen räkna med att de hittills utförda arbetena skola till största delen komma att för framtiden ligga utan användning. Å andra sidan undvikes en onödig fortsatt kapitalförbrukning å själva banbygget samt också de framtida tillskott för bandriftens upprätthållande, varmed man med all sannolikhet måste räkna. Erinras må i detta sammanhang om de ekonomiska svårigheterna för ett stort antal järnvägar, något som gjort frågan om driftens nedläggande på vissa av dem till ett aktuellt problem.

Utskottet måste alltså dela departementschefens uppfattning om att ytterligare bidrag av statsmedel icke bör beviljas till banbygget samt att arbets-

löshetskommissionens arbeten å banan böra avbrytas så snart som med hänsyn till förhållandena lämpligen kan ske.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition och med avslag å motionerna I: 363 och II: 640, i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla vad härovan blivit i ämnet anført beträffande den riksdagen underställda frågan om fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.»
