

Nr 310.

Av herr **Norling**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag.

Hos befolkningen i hela det norrländska kustlandet från Gävle till Härnösand och säkerligen än längre norrut har Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående låneunderstöd åt ostkustbanans aktiebolag väckt stor besvikelse. Man är nämligen på det klara med, att ett färdigbyggande av den för dessa bygder så utomordentligt viktiga Ostkustbanan med all säkerhet omöjliggöres för lång tid framåt, därest frågan om låneunderstöd åt banföretaget skall ordnas på sätt Kungl. Maj:t föreslagit.

Som man lätt nog inhämtar av den utredning som bilagts propositionen har Ostkustbanans aktiebolag beräknat, att banans anläggningskostnader under nu rådande förhållanden komma att belöpa sig till c:a 51,000,000 kronor. Av detta belopp skulle 20 miljoner kronor anskaffas genom aktieteckning och 21 miljoner kronor genom upptagande av banklån. Vad härutöver erfordras, således minst 10 miljoner kronor, har bolaget begärt i form av låneunderstöd från staten. Genom nyteckningar har bolagets eget kapital redan ökats i så väsentlig utsträckning, att bolaget vågar förutsätta, att aktiekapitalet skall kunna uppbringas till det i finansieringsplanen upptagna beloppet, 20 miljoner kronor. Ett banklån å 21 miljoner kronor har jämväl, enligt bolagets egna uppgifter, ställts i utsikt. Men aktieteckningarna ha skett under förbehåll, att finansieringsplanen i övrigt kan förverkligas, och banklånet kan endast erhållas under förutsättning att återstoden av den beräknade kostnadssumman kan anskaffas genom aktieteckning och statslån. Det är således uppenbart, att ej mindre de nya aktieteckningarna än även banklånet icke kunna påräknas komma bolaget till godo, därest statslånet fastställes till sådant belopp att icke hela banföretaget kan fullbordas enligt finansieringsplanen.

Om det än kan antagas, att erforderlig bankkredit ställes till buds

för fullbordande av bansträckan Sundsvall—Härnösand, och att de nyteckningar, som skett inom Västernorrlands län, infrias därest det av Kungl. Maj:t propulerade låneunderstödet beviljas, måste det med ganska stor visshet förutsättas, att nyteckningarna inom Gävleborgs län — belöpande å inalles 3,820,000 kronor — förfalla vid det förhållandet, att endast en mindre del av det i finansieringsplanen förutsatta låneunderstödet lämnas. Det torde rentav kunna ifrågasättas, huruvida icke *samtliga* bolagets aktieägare kunna med utsikt till framgång resa kravet att återbekomma redan tecknade och inbetalade aktiebelopp, därest bolaget inlåter sig på att tills vidare endast färdigbygga sträckan Sundsvall—Härnösand, utan att ha finansieringsplanen för hela den ursprungliga planerade och koncessionerade sträckan säkerställd. Man bör ju nämligen ha i minne, att teckningarna skett i en järnväg Gävle—Härnösand, icke i det lilla avsnitt av denna sträcka, vars färdigbyggande nu ifrågasättes.

Vid bedömandet av den sak det här gäller bör man vidare icke förgäta, att ett belopp av 5,080,000 kronor redan av bolaget nedlagts i anläggningskostnader å linjen Gävle—Sundsvall, ävensom att dessa arbeten av bolaget igångsatts på uppmaning av staten och i syfte att minska en på sin tid befarad arbetslöshet. Det synes oomtvistligt, att åtminstone denna sistnämnda omständighet konstituerar en viss moralisk skyldighet för staten att hjälpa bolaget över de svårigheter, som blivit en följd av penningvärdets fall. Att det icke kan vara förenligt med en sund ekonomiförvaltning att ge till spillo så pass avsevärda summor, som de i bandelen Gävle—Sundsvall redan nedlagda kostnaderna, torde vara fullkomligt oomtvistligt. Påpekas bör även att den förbrukade delen av aktiekapitalet huvudsakligen tillskjutits av de kommuner och landsting, som äro intresserade i banföretagets tillkomst, vadan den eventuella förlusten av ifrågavarande kapital sålunda i själva verket går ut över det allmänna.

Då hänsyn tages till alla dessa omständigheter, och därjämte erinras att frågan om Ostkustbanans sträckning väl rätteligen bör anses definitivt avgjord i och med att koncession beviljats å *hela* linjen Gävle—Härnösand, kan man svårligen komma till annan uppfattning än den, att staten icke rimligen bör undandraga sig att lämna det låneunderstöd, varom bolaget ansökt. Om det av statsfinansiella skäl anses önskvärt att icke för den allra närmaste framtiden ställa till förfogande större belopp än det som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition, bör det ju dock kunna tänkas, att staten på sådant sätt tillmötesgår bolagets framställning, att hela det begärda beloppet beviljas, men blott viss del

av detsamma, exempelvis 3,000,000 kronor jämte den redan förut beviljade lika stora summan, utbetalas under år 1921 och resten vid den tidpunkt riksdagen kan finna skäligt bestämma. Genom ett dylikt arrangemang torde vinnas, att bolagets beräkningar i vad det gäller de nya aktieteckningarna och banklånet icke behöva omkullkastas.

Jag tillåter mig alltså föreslå

att riksdagen måtte

dels bifalla vad Kungl. Maj:t i proposition nr 426 föreslagit med avseende å beloppet av det låneunderstöd, som under år 1921 skall tillhandahållas Ostkustbanans aktiebolag;

dels därutöver bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett lån å det belopp, av bolaget beräknat till 4,000,000 kronor, vilket utöver nyss nämnda redan under år 1921 disponibla låneunderstöd å sammanlagt 6,000,000 kronor samt bolagets till 20,000,000 kronor uppbringade egna kapital jämte en bankkredit å 21,000,000 kronor, enligt av Kungl. Maj:t godkänd kostnadsberäkning, erfordras för byggandet av järnväg från Gävle till Härnösand;

dels ock bestämma, att hela låneunderstödet beviljas på i huvudsak de villkor Ostkustbanans aktiebolag angivit i sin skrivelse till Kungl. Maj:t av den 15 juli 1919, dock med den ändringen, att den del av låneunderstödet, som överstiger 6,000,000 kronor, icke må till bolaget utanordnas före den 1 januari 1922.

Stockholm den 14 maj 1920.

N. S. Norling.

