

## Nr 401.

Godkänd av första kammaren den 18 juni 1920.

Godkänd av andra kammaren den 18 juni 1920.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag jämte i ämnet väckta motioner.*

(Statsutskottets utlåtande nr 233.)

### Till Konungen.

Uti en till riksdagen den 7 maj 1920 avlåten proposition, nr 426, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen *dels* medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 och 1915 års riksdagar under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet angives, utöver ifrågavarande understöd åtnjuta ytterligare ett låneunderstöd av likaledes 3,000,000 kronor eller sålunda tillhoppa 6,000,000 kronor;

*dels ock*, vid bifall härtill, för ifrågavarande ändamål för år 1921 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom besluta, att de i förslaget till riksstat för år 1921 bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med sistnämnda belopp, 3,000,000 kronor.

I sammanhang med förevarande proposition har riksdagen till behandling förehått

*dels* en inom riksdagen väckt motion, däri hemställts, att riksdagen måtte *dels* bifalla vad Eders Kungl. Maj:t i proposition nr 426 före-

slagit 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 Eders 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 Eders 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;

*dels ock* två likalydande motioner, däri hemställts, att riksdagen måtte för byggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Hudiksvall och Hudiksvall—Söderhamn av Ostkustbanan bevilja Ostkustbanans aktiebolag tre särskilda lån å respektive 6,000,000 kronor, 5,000,000 kronor och 4,000,000 kronor på de villkor, som i motionerna angivits.

Till riksdagens vederbörande utskott hava under hand överlämnats tre olika förslag, nr I, II och III, till arbets- och utgiftsplan för Ostkustbanans järnvägsbyggnad, utarbetade genom Ostkustbanans aktiebolags försorg.

Förslag nr I motsvarar i huvudsak bolagets kostnadsförslag av den 15 juli 1919, justerat i ungefärlig överensstämmelse med av järnvägstyrelsen i november 1919 gjorda erinringar. Enligt detta förslag skulle banan byggas i ett sammanhang och komma att kosta 55,600,000 kronor, som skulle täckas av 20,000,000 kronor bolagets eget kapital, 14,600,000 kronor i statslån och 21,000,000 kronor banklån, samt vara färdig år 1926. Om i enlighet med uttalanden i det vid Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 426 fogade statsrådsprotokoll, kostnaden för hela banbyggnaden sättes till jämnt 56,000,000 kronor, skulle statslånet uppgå till 15,000,000 kronor.

Förslag nr II är uppgjort som exempel på banans byggande bitvis med vissa års mellanrum i överensstämmelse med det i förenämnda statsrådsprotokoll förordade systemet. Exemplet är valt så, att bandelarna Sundsvall—Härnösand och Ljusne—Stugsund skulle öppnas för trafik år 1922 samt hela banan bliva färdig år 1930. Kostnadssummorna äro enligt bolagets uppgift beräknade på samma sätt, som tillämpats vid utarbetandet av förslag nr I med endast de tillägg, som betingas av

ökningen i ränteförluster och administrationskostnader till följd av byggnadsplanens omläggning. Totalkostnaden skulle uppgå till 63,400,000 kronor. Enligt förslaget skulle denna summa täckas av 20,000,000 kronor, utgörande bolagets eget kapital, 18,600,000 kronor vanligt statslån för bestridande av byggnadskostnader, 6,800,000 kronor »extra» statslån för täckande av ränteförluster, intill dess hela banan blivit färdig, samt 18,000,000 kronor banklån.

Förslag nr III motsvarar den plan, som ligger till grund för de båda sistnämnda likalydande motionerna angående statslån för Ostkustbanans byggande. Kostnaden är beräknad på samma sätt som beträffande förslag nr I med de tillägg, som förorsakas av byggnadstidens förlängning med ett år, d. v. s. färdigställande år 1927. Kostnadssumman, 56,900,000 kronor, skulle täckas av 20,000,000 kronor bolagets eget kapital, 15,000,000 kronor statslån i överensstämmelse med sistnämnda motioner, 900,000 kronor statslån, som eventuellt framdeles kan komma att beviljas för byggande av bandelen Gävle—Söderhamn, samt 21,000,000 kronor banklån.

För hela banans färdigbyggande erforderliga statslånet skulle sålunda enligt förslag nr I bliva 14,600,000 kronor, respektive 15,000,000 kronor, om den av vederbörande departementschef angivna kostnadssumman tillämpas, enligt förslag nr II 25,400,000 kronor samt enligt förslag nr III 15,000,000 kronor för närvarande och eventuellt 900,000 kronor framdeles. Genomförandet av förslag nr I, som i huvudsak sammanfaller med bolagets plan, skulle således kräva det minsta statsunderstödet, men samtidigt förutsätta ett avgörande av frågan om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg. För undvikande av den härmed förenade svårigheten hava följande bestämmelser föreslagits.

Järnvägen från Gävle till Härnösand delas i fyra särskilda järnvägar, innefattande sträckorna Gävle—Söderhamn, Söderhamn—Hudiksvall, Hudiksvall—Sundsvall och Sundsvall—Härnösand med iakttagande dock, att alla dessa fyra järnvägar i samtrafikshänseende skola betraktas som en järnväg, så länge de trafikeras av en och samma förvaltning.

För byggandet av hela järnvägssträckan Gävle—Härnösand beviljas ett statslån å 15,000,000 kronor, vilket emellertid uppdelas å de fyra nämnda bandelarna i ungefärlig proportion till deras byggnadskostnader.

Efter enahanda grunder uppdelas även det i bolagets finansplan ingående banklånet, 21,000,000 kronor.

För de särskilda järnvägarna skulle alltså stats- och banklånen utgöra: för järnvägen Gävle—Söderhamn ett statslån å 4,200,000 kronor

med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,900,000 kronor, för järnvägen Söderhamn—Hudiksvall ett statslån å 3,000,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 4,200,000 kronor, för järnvägen Hudiksvall—Sundsvall ett statslån å 4,200,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,900,000 kronor samt för järnvägen Sundsvall—Härnösand ett statslån å 3,600,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,000,000 kronor.

Beträffande tiden för statslånen lyftande skall gälla, att sammanlagt 3,000,000 kronor få lyftas tidigast under år 1922, 7,000,000 kronor tidigast under år 1923 och återstoden tidigast under år 1924. Medan i propositionen förutsatts, att 3,000,000 kronor skulle finnas tillgängliga redan på 1921 års stat, erfordras vid bifall till nu återgivna alternativ intet anslag förrän tidigast år 1922.

Såsom villkor för lyftande av statslånet för banan Gävle—Söderhamn skulle särskilt gälla, att icke någon del av detta lån må utbetalas, förrän sådant anbud om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg avgivits, som av Kungl. Maj:t godkännes.

I övrigt skulle för samtliga lånen motsvarande lånevillkor gälla, som Eders Kungl. Maj:t i propositionen nr 426 föreslagit för lånet till bansträckan Sundsvall—Härnösand.

Det förhållandet, att riksdagen tidigare beviljat Ostkustbanans aktiebolag statslån på i vissa avseenden särskilt gynnsamma villkor, innebär givetvis ett erkännande från riksdagens sida av behovet av ifrågavarande järnvägsanläggning. De stora uppoffringar, till vilka ortsbefolkningen förbundet sig genom den gjorda aktieteckningen i bolaget, ger ock ett oförtydligt bevis på det livliga intresse, med vilket banan omfattas i de trakter, den är avsedd att tjäna. Det har ock för riksdagen framstått såsom tydligt, att ostkustbanan är i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande. Ehuru väl riksdagen hyser denna uppfattning, har det för riksdagen icke varit möjligt att nu besluta en ökning av det bolaget tidigare beviljade låneunderstödet.

Under de nuvarande statsfinansiella förhållandena måste nämligen enligt riksdagens uppfattning före ett definitivt beslut i frågan konsekvenserna av detsamma kunna bättre överskådas än vad fallet är enligt såväl Eders Kungl. Maj:ts förslag som motionerna. Även från bolagets sida synes med fog kunna begäras, att riksdagens beslut lämnar större klarhet i avseende å den ställning, staten i fortsättningen kan komma att intaga till frågan, än propositionen innebär. En närmare utredning bör fördenskull enligt riksdagens mening ske före ett avgörande beslut i ämnet.

I första hand synes härvid böra utarbetas en plan för genomförandet av anläggningen, avseende bland annat den hastighet, med vilken banbygget allmänt sett bör bedrivas och den ordning, i vilken järnvägsbyggnaden i fortsättningen kan böra fullföljas. Utarbetandet av denna plan bör givetvis ske under beaktande av, att byggnadskostnaderna bliva så låga som möjligt och att företaget skall lämna bästa möjliga avkastning. Ett viktigt led i utredningen bör vidare vara ett precisering av det ekonomiska förhållandet mellan staten och bolaget under de olika utvecklingsskedena av företaget. Vad särskilt beträffar förutsättningarna för utförandet av bandelen Sundsvall—Härnösand, vilken jämväl riksdagen anser vara den, som i första hand bör förverkligas, torde, utom den av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna lösningen, böra tagas under övervägande, huruvida och på vilka villkor staten lämpligen skulle kunna till en början övertaga trafiken å denna bandel och bolaget genom arrendeavgift erhålla gottgörelse för räntekostnaderna för det i bandelen nedlagda lånekapitalet. Genom en sådan lösning av frågan torde, enligt riksdagens förmenande, jämväl de intressen i företaget, vilka icke äro särskilt knutna till banans nordliga delar, få anses bliva tillgodosedda på sådant sätt, att dessa intressens representanter icke med skäl kunna motsätta sig, att arbetena tills vidare inriktas på nämnda bandel. Slutligen bör närmare utredning ske i fråga om villkoren för en eventuell statsinlösen av Ostkustbanan liksom ock av Uppsala—Gävle järnväg.

Enligt erhållen upplysning disponerar emellertid Ostkustbanans aktiebolag för närvarande icke medel för fortsättande ens i mindre omfattning av de pågående arbetena. Ett fullständigt avbrytande av dessa arbeten under exempelvis ett år skulle dock enligt uppgift av bolaget medföra — förutom avskedande av befäls- och arbetarpersonal — dels en avsevärd direkt förlust, dels ock ökade ränteförluster å det redan nedlagda kapitalet jämte andra olägenheter. Med hänsyn härtill och då dessa förluster skulle öka byggnadskostnaderna och därmed även anspråken på understöd från statens sida, synes en utväg böra sökas, som möjliggör arbetenas fortsatta bedrivande å bandelen Sundsvall—Härnösand utan att staten därför definitivt binder sig beträffande blivande statsunderstöd för byggande av banans södra delar.

En dylik utväg synes riksdagen kunna vinnas, därest bolaget nu berättigas att lyfta det bolaget redan beviljade statslånet å 3,000,000 kronor på i huvudsak de villkor, som föreslagits i statsrådsprotokollet till förvarande proposition, dock med följande ändringar beträffande nedan-nämnda punkter:

att den i punkterna 1:o) och 5:o) berörda uppdelning av Oskustbanan i olika järnvägar lämnas öppen, till dess den av utskottet ovan förordade utredningen blivit verkställd;

att det i punkten 4:o) upptagna villkoret för lånets lyftande bortfaller, varigenom bolaget sålunda berättigas att utan uppfyllande av berörda villkor, dock tidigast den 1 januari 1921, lyfta förenämnda statslån å 3,000,000 kronor, att i enlighet med bestämmelserna i punkt 2:o) användas för bedrivande av arbetena å bandelen Sundsvall—Härnösand; samt

att vad angår den i punkten 7:o) berörda säkerhet för lånet de slutliga villkoren skola fastställas efter det att omförmälda utredning blivit slutförd samt att Eders Kungl. Maj:t må besluta angående den säkerhet, som skall av bolaget ställas för den del av lånet, som kan komma att lyftas, innan de slutliga bestämmelserna i ämnet varda meddelade.

Riksdagen, som förutsätter, att merberörda utredning med det snaraste igångsättes och slutföres, så fort sig göra låter, får i anslutning till vad ovan anförts anmäla, att riksdagen, i anledning av förevarande proposition och de i ämnet väckta motionerna, medgivit, att det Ostkustbanans aktiebolag år 1913 beviljade statslån å 3,000,000 kronor må till bolaget utbetalas på de av riksdagen ovan angivna villkor samt för ändamålet under utgifter för kapitalökning och titel »låneunderstöd» å riksstaten för år 1921 anvisat ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Beträffande Eders Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstiteln »Fast upplåning» kommer riksdagen att anmäla sitt beslut i annat sammanhang.

Stockholm den 18 juni 1920.

Med undersätlig vörndnad.