Nr 244.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag; given Stockholms slott den 31 mars 1922.

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

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

GUSTAF ADOLF.

Anders Örne.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 31 mars 1922.

Närvarande:

Statsråden Lindqvist, Thorsson, Olsson, Sandler, Svensson, Hansson, Åkerman, Linders, Schlyter, Örne.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

Genom resolution den 12 augusti 1903 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Gävle över Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand (den s. k. Ostkustbanan). Efter det nämnda koncession sedermera övergått till Ostkustbanans aktiebolag, beviljades bolaget vid 1913 års riksdag under vissa villkor ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor för banföretagets utförande. Nämnda villkor

hava sedermera i vissa avseenden ändrats, först vid 1915 års riksdag och därefter vid 1920 års riksdag.

Med anledning av en utav sistnämnda riksdag ifrågasatt utredning angående den allmänna planen för Ostkustbanan och särskilt sättet för statens medverkan till denna plans genomförande tillsatte Kungl. Maj:t för ändamålet en kommitté, Ostkustbanekommittén. Denna kommitté har den 3 februari 1922 avgivit sitt betänkande.

Över detta betänkande hava infordrade yttranden sedermera avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret, statskontoret samt statens arbetslöshetskommission.

Historik. Innan jag närmare redogör för kommittéförslaget, ber jag i korthet få erinra om den tidigare behandlingen av Ostkustbanans lånefråga.

1913 års riksdag. Med anledning av en utav Ostkustbanans aktiebolag gjord ansökning om statslån för utförande av ifrågavarande järnvägsanläggning föreslog Kungl. Maj:t i en till 1913 års riksdag avlåten proposition, nr 114, riksdagen att under vissa närmare angivna villkor bevilja bolaget ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor. Denna Kungl. Maj:ts framställning blev också av riksdagen bifallen (skrivelse nr 127).

Såsom villkor för åtnjutande av ifrågavarande lån stadgades vid 1913 års riksdag bland annat, att bolaget skulle vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkändes, förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till utförande av järnvägsanläggningen, vilken vid denna tid beräknades kosta 26,000,000 kronor. Av sistnämnda belopp beräknades bolaget som eget kapital kunna anskaffa 10,000,000 kronor och som banklån erhålla 13,000,000 kronor.

1915 års riksdag. I en till 1915 års riksdag avlåten proposition (nr 58) framlade Kungl. Maj:t förslag om vissa ändringar i de för ifrågavarande lån stadgade villkoren. Banbyggnaden hade för det dåvarande icke kunnat påbörjas, huvudsakligen av den anledningen, att banbolaget på grund av det ekonomiska läget icke kunnat anskaffa det belopp, som tidigare beräknats skola erhållas som banklån. Kungl. Maj:ts förslag avsåg att öppna möjlighet att inom den närmaste tiden igångsätta banbyggnaden för att till motverkande av den då efter världskrigets utbrott inom vissa arbetsgrenar hotande arbetslösheten nya arbetstillfällen skulle beredas; och skulle enligt samma förslag bolaget, för att kunna erhålla statslånet, vara skyldigt styrka, att det förfogade över ett aktiekapital av minst 10,000,000 kronor, medan fordran på fullt tillräckligt byggnadskapital skulle eftergivas. Vissa ändringar ifrågasattes jämväl i avseende å förutsättningarna för statslånets utbetalande. Dessa nya bestämmelser gingo huvudsakligen ut på att tillförsäkra staten, att bandelen Sundsvall—Härnösand

under alla förhållanden skulle komma att färdigställas med bolagets medel och statslånet.

Riksdagen, som med hänsyn till arbetsmarknadens läge och särskilt arbetslösheten inom olika grenar av byggnadsverksamheten fann starka skäl tala för ostkustbanebyggets igångsättande snarast möjligt, ansåg sig emellertid icke kunna antaga Kungl. Maj:ts förslag oförändrat. Enligt riksdagens mening borde bolaget visserligen beredas tillfälle att påbörja järnvägsanläggningen redan innan den upplåning av enskilda, som erfordrades för byggnadskapitalets uppbringande till fullt belopp, blivit säkerställd, men däremot höll riksdagen före, att statslånet ej borde utbetalas, förr än avtal träffats med vederbörande enskilda långivare om nämnda kredit. Endast genom uppställande av ett dylikt villkor syntes största möjliga garanti kunna vinnas, att staten icke skulle komma i det läge, att den själv måste fullborda banbyggnaden, därest den ej kunde av bolaget färdigställas. Riksdagen, som med hänsyn till det sålunda ifrågasatta villkoret icke fann särskilda bestämmelser till tryggande av färdigställandet av bandelen Sundsvall—Härnösand medelst bolagets egna tillgångar och statslånet oeftergivligen nödvändiga, betonade emellertid lämpligheten av att arbetena å övriga delar av anläggningen allenast bedreves i viss mindre omfattning, till dess avtal om den erforderliga enskilda krediten träffats.

Fastställelse av plan för järnvägsanläggningen m. m.

Genom särskild resolution den 4 februari 1916 fastställde Kungl. Maj:t, med upphävande av tidigare fastställd plan för ifrågavarande järnvägsanläggning, ny plan för densamma i huvudsaklig överensstämmelse med ett utav verkställande direktören för Ostkustbanans aktiebolag, numera majoren i väg- och vattenbyggnadskåren K. A. Lagergren i februari 1915 upprättat förslag, dock med undantag för viss angiven bansträckning vid Sundsvall. Därjämte föreskrev Kungl. Maj:t som villkor för förenämnda statslån, bland annat, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas i mars månad 1916 samt därefter så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde upplåtas för allmän trafik senast den 1 oktober 1923, samt att — intill dess Ostkustbanans aktiebolag styrkt, att bolaget uppgjort avtal om enskild kredit till det belopp, som jämte bolagets egna tillgångar och beviljat statslån vore fullt tillräckligt för järnvägsanläggningens slutförande i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutligen granskad arbetsplan och av Kungl. Maj:t godkända kostnadsberäkningar — å bandelen söder om Sundsvall finge, förutom förarbeten och anordningar, som vore erforderliga för att möjliggöra igångsättande och bedrivande av arbetena å järnvägsanläggningen enligt fastställd arbetsplan, bedrivas endast vissa terrasserings- och grundläggningsarbeten m. m. samt sådana arbeten i övrigt, till vilkas utförande

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter framställning från bolaget i varje särskilt fall lämnade tillstånd.

Genom särskilda kungl. resolutioner hava sedermera mindre jämkningar i den fastställda planen ägt rum.

Vidare har Kungl. Maj:t genom resolution den 19 juni 1919 under vissa villkor fastställt sträckningen av ovannämnda bandel invid Sundsvall, dock med undantag för läget av en station därstädes.

1920 års riksdag.

Bolaget, som icke kunnat fullgöra det för statslånets lyftande stadgade villkor, att avtal om kredit dessförinnan skulle träffas med vederbörande enskilda långivare, ingick på hösten 1919 till Kungl. Maj:t med framställning om ett statslån — inbegripet förut beviljade 3,000,000 kronor — av 10,000,000 kronor, avsett för färdigställandet av hela banan från Gävle till Härnösand. Den i ämnet till 1920 års riksdag avlåtna propositionen (nr 426) gick ut på att ett statslån av sammanlagt 6,000,000 kronor, häri inräknat tidigare beviljat belopp av 3,000,000 kronor, skulle beviljas bolaget för färdigställandet av den nordligaste delen av banan eller sträckan Sundsvall—Härnösand. I propositionen hade kostnaderna för färdigställande av banan i dess helhet beräknats till 56,000,000 kronor.

I anledning av förevarande proposition framkommo inom riksdagen motionsvis vissa andra förslag, varav bland annat två likalydande motioner, väckta den ena inom riksdagens första kammare (nr 311) av herr S. H. Kvarnzelius m. fl. och den andra inom andra kammaren (nr 456) av herr A. Lindman m. fl., däri hemställdes, 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 vissa av motionärerna närmare angivna villkor.

I enlighet med vad statsutskottet i sitt utlåtande, nr 216, hemställt, fann emellertid riksdagen vid prövningen av de olika framkomna förslagen, att frågan tarvade närmare utredning såväl beträffande hela den allmänna planen för järnvägsanläggningen som ock särskilt i fråga om sättet för statens medverkande till denna plans genomförande.

I sin skrivelse i ämnet den 18 juni 1920 (nr 401) yttrade riksdagen:

»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 förbundit sig genom den gjorda aktieteckningen i bolaget, ger ock ett oförtydbart 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. Ehuruväl 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 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 preciserande 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 syntes, yttrade riksdagen vidare, kunna vinnas, därest bolaget nu berättigades att lyfta det bolaget redan beviljade statslånet å 3,000,000 kronor på i huvudsak de villkor, som föreslagits i statsrådsprotokollet till förevarande proposition, dock med vissa av riksdagen närmare angivna ändringar.

Under uttalande tillika, att riksdagen förutsatte, att merberörda utredning med det snaraste igångsattes och slutfördes så fort sig göra

läte, anmälde riksdagen i anslutning till vad sålunda anförts, 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 finge till bolaget utbetalas på sålunda 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.

Sedan Kungl. Maj:t därefter den 15 oktober 1920 förklarat bolaget berättigat att lyfta ifrågavarande statslån å 3,000,000 kronor å vissa tillika fastställda villkor, har bolaget sedermera i överensstämmelse med dessa villkor successivt uppburit tillhopa 1,146,000 kronor av lånebeloppet.

Ostkustbanekommittén.

Jag övergår härefter att lämna en redogörelse för de huvudsakliga resultaten av den av Ostkustbanekommittén verkställda utredningen ävensom det av kommittén i ämnet gjorda förslaget.

Byggnadsekonomisk utredning.

Såsom en huvuddel i den allmänna plan för utförandet av Ostkustbanan, vilken det tillkommit kommittén att utarbeta, har ingått en teknisk, tillika byggnadsekonomisk utredning. Denna har omfattat uppgörandet av nya kostnadsberäkningar med massberäkningar för hela banan samt härpå grundade alternativa kostnadsförslag jämte finansplaner. Genom anlitade experter har kommittén vidare ansett sig böra undersöka möjligheterna för en elektrifiering av banan, varvid emellertid befunnits, att någon dylik elektrifiering åtminstone till en början icke borde ifrågakomma, även om vissa naturliga förutsättningar förelåge härför.

Med utgångspunkt från de planer, som tidigare upprättats och enligt vilka arbetet å banan hittills bedrivits, har vid ifrågavarande byggnadsekonomiska utredning i första hand uppgjorts kostnadsförslag jämte finansplan för ett genomförande av hela den koncessionerade sträckan från Gävle till Härnösand, utförd i ett sammanhang (Alt. 1 a). Därjämte hava emellertid undersökts de ekonomiska konsekvenserna av arbetenas utförande etappvis norrifrån med avbrottspunkter vid Sundsvall och Ljusne, eller alltså i tre med avseende å utförandet från varandra skilda sektioner Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Ljusne och Ljusne—Gävle (Alt. 1 b).

Med hänsyn till tidigare gjorda uttalanden om önskvärdheten av att för undvikande av trafikavledning från statens järnvägar eventuellt begränsa utbyggandet av banan till en huvudsträcka, Söderhamn—Härnösand, har jämväl utredningen ansetts böra omfatta ett dylikt alternativ, därvid dock den redan så gott som säkerställda bandelen Ljusne—Stugsund medtagits (Alt. 2). Slutligen hava undersökts de ekonomiska förutsättningarna för ett utförande av allenast bandelen Sundsvall—Härnö-

Kostnadsammandrag (beräknat enligt fallande priser).

	Alt. 1.		Alt. 2.	Alt. 3.		
	Gävle—Härnösand		Ljusne—Härnösand (utan eget spår Stugsund—Söderhamn).	Sundsvall—Härnösand.	Iggesund—Hudiksvall.	Ljusne—Stugsund.
	a) banan bygges i ett sammanhang.	b) banan bygges bitvis med tidsavbrott.				
Bandelen från Sundsvall t. o. m. Härnösand	10,120,000	10,350,000	10,140,000	10,760,000	—	—
Bandelen från Hudiksvall till Sundsvall .	10,860,000	11,010,000	10,910,000	—	—	—
Bandelen från Iggesund till Hudiksvall .	1,360,000	1,370,000	1,360,000	—	1,450,000	—
Bandelen från Söderhamn till Iggesund .	4,920,000	5,050,000	4,980,000	—	—	—
Bandelen fr. o. m. Ljusne norra till Stugsund	2,210,000	2,210,000	2,210,000	—	—	2,310,000
Bandelen fr. o. m. Gävle till Ljusne norra	8,830,000	9,120,000	—	—	—	—
Hudiksvalls station, Alt. I	510,000	530,000	510,000	—	—	—
Hudiksvalls station enl. Ostkustbanekommitténs ritning av den 20 okt. 1921, Alt. II	—	—	—	—	160,000	—
Söderhamns och Stugsunds stationer, Alt. I	1,430,000	1,460,000	—	—	—	—
Söderhamns och Stugsunds stationer, Alt. III	—	—	1,780,000	—	—	—
Stugsunds station enligt järnvägsstyrelsens ritn. litt. D 3054	—	—	—	—	—	200,000
Rullande materiel	4,800,000	4,800,000	4,800,000	1,600,000	—	—
Reparationsverkstäder[1]	[1])	[1]) 370,000	720,000	370,000	—	—
Summa kronor	45,040,000	46,270,000	37,410,000	12,730,000	1,610,000	2,510,000
Räntor å banklån	1,960,000	4,200,000	840,000	—	—	—
Extra administrationskostnader	—	300,000	—	—	—	—
Summa summarum kronor	47,000,000	50,770,000	38,250,000	12,730,000	1,610,000	2,510,000

[1]) För alt. 1 a och 1 b ingå kostnaderna för reparationsverkstäder i kostnadssummorna för linjen Gävle—Ljusne, varjämte för alt. 1 b upptagits 370,000 kronor för provisoriska verkstäder i Härnösand.

Enär fördelningen mellan statens järnvägar o. Ostkustbanan av kostnaderna för anslutningen i Sundsvall är beroende av Kungl. Maj:ts prövning, har kostnad för Ostkustbanan för denna anslutning icke kunnat ovan upptagas. Den på statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt kommande kostnaden har emellertid beräknats enligt nedan:

Sundsvalls station, Alt. I	2,680,000	2,680,000	2,680,000	—	—	—
D:o » II	—	—	—	2,300,000	—	—

sand. Även i detta fall har dock sträckan Ljusne—Stugsund ävensom bandelen Iggesund—Hudiksvall, för vilken sistnämnda bandels utbyggande jämväl vissa särskilda ekonomiska garantier vunnits, ansetts kunna och böra samtidigt komma till utförande (Alt. 3).

De olika kostnadsförslagen hava ursprungligen uppgjorts under antagande av den prisnivå, som rådde i december 1920, då beräkningarna i huvudsak verkställdes. För att emellertid möjliggöra ett tillförlitligare bedömande av huru förhållandena i verkligheten komma att gestalta sig hava därjämte uppgjorts kostnadsberäkningar under antagande av vissa fallande priser olika för olika grupper arbeten. Arbetskostnaderna och kostnaden för rullande materiel hava därvid beräknats komma att nedgå med 20 %, kostnader för räler med tillbehör samt växlar med 35 % och övriga materialkostnader med 30 %. Vidkommande alt. 3 har dock räknats med en sänkning av arbetskostnaderna av endast 10 %, enär arbetena å däri ingående bandelar skulle komma till utförande redan under de närmaste åren. De framkomna resultaten av den sålunda verkställda utredningen framgår av det kostnadssammandrag, som finnes infört å sid. 7.

För att överskådligt framställa de olika alternativens ekonomiska innebörd, har uppgjorts nedanstående sammanställning, som också utvisar antagen fördelning av eget kapital, statslån och banklån.

	Alternativ					
	1 a.	1 b.	2.	3.		
	Gävle—Härnösand		Ljusne—Härnösand.	Sundsvall—Härnösand.	Iggesund—Hudiksvall.	Ljusne—Stugsund.
	i ett sammanhang.	sektionsvis.				
Eget kapital	19,000,000	19,000,000	11,650,000	5,361,000	1,016,000	1,965,000
Statslån	14,000,000	15,870,000	15,300,000	7,369,000	594,000	545,000
Banklån	14,000,000	15,900,000	11,300,000	—	—	—
Summa kronor	47,000,000	50,770,000	38,250,000	12,730,000	1,610,000	2,510,000
Hela kostnaden för Sundsvalls station	2,680,000	2,680,000	2,680,000	2,300,000	—	—
Till ingen nytta redan utförda arbeten samt återstående sådana arbeten	—	—	[1] 1,500,000	[1] 4,700,000		
Ränta å statslånet, om ingen anståndsränta medgives	3,180,000	10,090,000	[2] 3,130,000	660,000	40,000	20,000
Ränteförlust å eget kapital	7,850,000	18,180,000	[2] 4,940,000	1,630,000	210,000	280,000

[1] Avser läget den 1 juni 1920. Den 1 januari 1922 uppgingo motsvarande siffror till 2,430,000 kronor för alt. 2 och 6,726,000 kronor för alt. 3.

[2] Den nämnda ränteförlusten för alternativ 2 i jämförelse med alternativ 1 a betingas dels av byggnadskapitalets minskning, dels därav, att man icke, enligt vad ovan angivits, beräknat, att linjen Ljusne—Härnösand kan lämna någon som helst nettoinkomst efter trafikens öppnande till täckande av räntor å byggnadskapitalet.

För att möjliggöra ett tillförlitligt bedömande av järnvägens framtida bärighet har kommittén vidare låtit verkställa en trafikekonomisk utredning, vilken omfattat dels en statistisk-ekonomisk undersökning, delvis grundad på ett från vederbörande kommuner insamlat uppgiftsmaterial och avsedd att belysa påräknelig trafikinkomst å banan, dels ock beräkningar rörande driftkostnader och övriga utgifter för densamma. *misk utredning.*

Huvudresultaten av den sålunda verkställda trafikekonomiska undersökningen framgår av följande:

Sammanställning av inkomster och utgifter (per år).

1) *Ostkustbanan, helt utbyggd.*

	1920 års nivå.	Index 200.
Inkomster	9,850,000: —	6,270,000: —
Utgifter (inberäknat räntor å upplånat kapital och avskrivningar)	8,491,000: —	5,263,000: —
Överskott kronor	1,359,000: —	1,007,000: —

2) *Söderhamn—Härnösand.*

Inkomster	5,960,000: —	3,770,000: —
Utgifter (inberäknat räntor å upplånat kapital och avskrivningar)	6,661,000: —	4,366,000: —
Underskott kronor	701,000: —	596,000: —

Beträffande resultaten av undersökningen anför kommittén vidare:

»Ifrågavarande trafikekonomiska undersökning har väsentligen avsett två huvudalternativ, nämligen dels Ostkustbanan, helt utbyggd till Gävle, dels ock en bana, avbruten vid Söderhamn. I sistnämnda fall har givetvis förutsatts ett färdigställande söderut av den omkring 13 kilometer långa sträckan Ljusne—Stugsund (Söderhamn). För denna sträcka har någon särskild trafikberäkning dock icke uppgjorts. Frågan om trafikeringen av denna bandel är nämligen redan ordnad genom kontrakt med statens järnvägar, som åtagit sig driftens ombesörjande, därvid på grund av bandelens ringa bärighet någon arrendeavgift ens till täckande av räntorna å byggnadskapitalet icke ansetts kunna lämnas Oskustbanans aktiebolag.

I enlighet med riksdagens direktiv har emellertid vidare undersökts storleken av påräknelig trafik å bandelen Sundsvall—Härnösand, utbyggd för sig. Resultatet härav har dock ställt sig så ogynnsamt, att någon närmare uppskattning av trafikkostnaderna å nämnda sträcka icke ansetts erforderlig.

Beräkningarna hava i första hand verkställts med utgångspunkt från de prislägen och taxeförhållanden, som voro rådande under år 1920, d. v. s. vid den tidpunkt, när utredningen igångsattes. Då dessa emellertid, efter vad som med

hänsyn till sedermera inträffat prisfall och övriga utjämningar i avseende å prisläget samt därav föranledda taxesänkningar framstår som fullt tydligt, icke kunna anses utgöra ett riktigt uttryck för det ekonomiska läge, som kan komma att råda vid tiden för Ostkustbanans eventuella öppnande för trafik, hava dessutom uppgjorts parallellberäkningar, utvisande hur driftresultatet å Ostkustbanan, respektive en bana Söderhamn—Härnösand, kan tänkas komma att ställa sig vid en prisnivå, som med 100 % överstiger 1913 års, eller alltså vid en kostnadsindex 200. Vid uppskattningen av trafikinkomsterna har därvid räknats med 1913 års trafikavgifter, förhöjda med 100 %.

Av dessa sistnämnda beräkningar, vilka kommittén ansett närmast böra vara vägledande vid bedömande av banans ekonomiska bärighet i de båda alternativfallen — Ostkustbanan, helt utbyggd, och en bana, avbruten vid Söderhamn — framgår, att för Ostkustbanan i dess helhet skulle vara att påräkna en trafikinkomst, som icke blott täckte räntor å statslån och banklån utan dessutom kunde väntas lämna en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet. Mot en bruttoinkomst av 6,270,000 kronor svarar nämligen en utgiftssumma av 5,263,000 kronor, häri inberäknat räntor å upplånade medel och avskrivningar. Nettobehållningen skulle alltså bliva 1,007,000 kronor.

Å en bana Söderhamn—Härnösand åter ställer sig driftresultatet mindre gynnsamt, i det att avkastningen, sedan vederbörliga avskrivningar verkställts, visserligen skulle komma att förslå till täckande av räntorna å banklånet men däremot endast i ringa mån till bestridande av räntekostnaderna för statslånet och ännu mindre kunde tänkas lämna någon avkastning å det egna kapitalet. Medan sammanlagda inkomsten i detta fall uppskattats till 3,770,000 kronor, skulle utgifterna komma att uppgå till 4,366,000 kronor, häri inbegripet 765,000 kronor i räntor å statslån. Då egentliga driftkostnader, avskrivningar och räntor å andra lån än statslånet sammanlagt uppgå till 3,601,000 kronor, återstår alltså endast ett belopp av 169,000 kronor till avbetalningar å räntorna å statslånet.

Kommittén vill framhålla, att även under antagande av en ytterligare nedgång i den allmänna prisnivån under den till grund för beräkningarna liggande kostnadsindex av 200 största sannolikhet dock synes föreligga för att inkomsten från banan, helt utbyggd, skall förslå till täckande av, förutom driftkostnader och avskrivningar, jämväl räntor såväl å banklån som statslån, och detta även med en utbyggnadskostnad av 47 miljoner kronor och med ett upplånat kapital av sammanlagt 28 miljoner kronor. Enligt vad verkställda överslagsberäkningar givit vid handen, torde sålunda även vid en prisnivå omkring 50 % högre än 1913 års nivå, eller alltså vid en kostnadsindex av 150, kunna påräknas ett driftöverskott från banan, tillräckligt till bestridande av vederbörliga avskrivningar å anläggningen samt till förräntning dessutom av åtminstone nyssnämnda lånebelopp, 28 miljoner kronor.»

Kommittén har gjort frågan om *Ostkustbanans inverkan på trafiken på angränsande järnvägar* till föremål för en särskild undersökning och anför i detta hänseende, bland annat, följande:

Av kommitténs genom särskild sakkunnig utförda beräkningar beträffande trafikavledningen från statens järnvägar under olika förutsättningar framginge bland annat, *dels* att, om banan byggdes till Gävle och de dubbla avgifterna i

statens järnvägars person- och godstrafik år 1913 ävensom taxekommitténs förslag till bestämmelser angående samtrafiksvägarna tillämpades samt Uppsala—Gävle järnväg, Ostkustbanan och Härnösand—Sollefteå järnväg ansåges tillhöra en trafikförvaltning, kunde en minskning i statens järnvägars bruttoinkomst å 2,950,000 kronor, därav 1,850,000 kronor i godstrafik och 1,100,000 kronor i persontrafik, beräknas uppkomma, *dels* att avledningen av trafik från statens järnvägar, om banan byggdes till Söderhamn och liknande avgifter lades till grund för utredningen, kunde beräknas medföra en minskad årlig bruttoinkomst för statens järnvägar av 1,070,000 kronor, därav 780,000 kronor i godstrafik och 290,000 kronor i persontrafik.

Om den vid taxekommitténs förslag fogade reservationen angående beräkning av 30 övergångskilometer för bestämmande av samtrafiksvägarna vid godstrafiken bleve gällande, skulle i förra alternativfallet, d. v. s. å en bana Gävle—Härnösand, bruttoförlusten för statens järnvägar genom avledd godstrafik nedgå till omkring 1,350,000 kronor, varvid alltså den totala bruttoförlusten skulle komma att uppgå till cirka 2,450,000 kronor. I det senare alternativfallet, d. v. s. å en vid Söderhamn avbruten bana, medförde ett godtagande av denna reservation däremot en förändring på endast c:a 60,000 kronor.

Från den bruttoförlust för statens järnvägar, som sålunda skulle uppstå genom Ostkustbanans tillkomst, måste man emellertid för att erhålla en uppfattning om den verkliga förlusten eller nettoförlusten avdraga *dels* den genom trafikavledningen uppkommande minskningen i statens järnvägars driftkostnader, *dels* den minskning i statens järnvägars kostnader för underhåll och förvaltning av blivande föreningsstationer vid Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall, vilken skulle uppkomma såväl därigenom att nämnda stationer förvandlas från slut- till genomgångsstationer, som därigenom att kostnaderna för stationerna i fråga till större delen övertoges av Ostkustbanan, *dels* den ersättning för förlorad trafik, som Ostkustbanan och andra enskilda järnvägar skulle få att erlägga till statens järnvägar enligt taxekommitténs förslag, enligt vilket trafikavledningen vore beräknad, *dels* slutligen de inkomster, som statens järnvägar kunde erhålla genom trafikutbyte med Ostkustbanan.

På grundval av verkställda beräkningar kunde nettoförlusten för statens järnvägar siffermässigt uttryckas sålunda, att om Ostkustbanan byggdes till Gävle, statens järnvägar under *första trafikåret* genom trafikavledningar skulle göra en förlust på 450,000 kronor antingen taxekommitténs förslag eller ovannämnda reservation bleve gällande, under det att, om banan stannar i Söderhamn, en vinst för statens järnvägar av c:a 150,000 kronor skulle uppkomma genom de förändrade trafikförhållandena.

Under förutsättning att indragning av ett nattågspar kunde ske, ifall banan byggdes till Gävle, skulle förstnämnda förlustsiffra minskas till 225,000 kronor.

Vid beräkning av nettoförlusten för *följande år* måste hänsyn tagas till att enligt taxekommitténs förslag den för trafikavledningar under första året utgående ersättningen skulle komma att minskas med 10 % för varje följande år, till dess den slutligen upphörde. Jämsides med denna sänkning av ersättningsbeloppet komme emellertid trafikutbytet banorna emellan att ökas.

Enligt kommitténs mening kunde inkomsten genom sagda trafikutbyte icke siffermässigt beräknas. Påtagligt torde dock vara, att trafikutbytet mellan statens hela järnvägsnät å ena sidan samt Oskustbanan med dess tätt befolkade och ut-

vecklingskraftiga område å den andra borde bliva av betydande omfattning, och det syntes kommittén icke alltför optimistiskt att förutsätta, att statens järnvägar genom detta trafikutbyte kunde så småningom tillföras en ny inkomst, tillräcklig att uppväga den genom trafikavledningen uppkomna nettoförlusten, i den mån denna icke bleve på ovan angivet sätt ersatt av Ostkustbanan och andra enskilda järnvägar.

Den förlust för statens järnvägar, som likväl kunde kvarstå, vore dock icke liktydig med en motsvarande statsekonomisk förlust, då statskassan kunde beräknas komma att tillföras ökade direkta och indirekta skatter genom den utveckling av storindustrien och näringslivet i allmänhet, som med säkerhet kunde förväntas bliva en följd av Ostkustbanans tillkomst.

Med stöd av den sålunda verkställda utredningen angående trafikavledningen från statens järnvägar har kommittén som sin mening uttalat, att nämnda avledning icke synes vara av den betydelse, att den för sig tagen borde få förhindra Ostkustbanans tillkomst eller öva något större inflytande vid valet mellan de båda jämförda alternativen.

Till belysande av *den allmänna järnvägsekonomiska betydelsen* av samtliga berörda järnvägars driftresultat i de båda alternativfallen, att Ostkustbanan bygges till Gävle eller till Söderhamn, i den mån resultatet ansetts kunna beräknas, har efterföljande tablå, avseende en prisnivå av 200 och 1913 års dubbla trafikavgifter, blivit uppställd. (Huvudsiffrorna avse taxekommitténs majoritets förslag angående 20 övergångskilometer. De inom parentes angivna siffrorna avse däremot reservationen angående 30 övergångskilometer.)

Vinst betecknas härvid med +, förlust med —.

	Ostkustbanan bygges till Gävle. Kronor.		Ostkustbanan avbrytes i Söderhamn. Kronor.	
Nettobehållning eller förlust å Ostkustbanan	+ 1,007,000 (+ 887,000	— —)	— 596,000 (— 620,000	— —)
Nettobehållning eller förlust å andra enskilda järnvägar, uppskattad efter samma procenttal å tillförd eller avledd trafik, som ovan antagits	+ 421,000 (+ 341,000	— —)	— 11,000 (— 11,000	— —)
Vinst eller förlust för statens järnvägar enligt förestående beräkningar, exclusive ersättningar från andra järnvägar och nettobehållning av uppkommen ny trafik och under antagande, att ingen indragning av nattåg kan ske	— 1,100,000 (— 900,000	— —)	— 100,000 (— 76,000	— —)
Summa kronor	+ 328,000 (+ 328,000	— —)	— 707,000 (— 707,000	— —)

Skillnaden, eller 1,035,000 kronor, till fördel för Oskustbanan, byggd till Gävle, kunde, säger kommittén, sägas vara ett uttryck för de båda alternativförslagens järnvägsekonomiska betydelse i förhållande till varandra. Kommittén anför i detta hänseende ytterligare följande:

»Detta resultat kommer naturligen att få betydelse för statens järnvägars ekonomi, om och när en statsinlösen av ifrågavarande enskilda järnvägar kan komma att äga rum.

Om en tillförlitlig beräkning av minskningen i transportarbete i de olika alternativfallen kunde utföras, skulle man erhålla en uppfattning om den nationalekonomiska besparing, som i detta avseende skulle uppstå genom trafikvägarnas förändring.

En beräkning angående transportarbetet är, såsom ovan angivits, redan utförd genom järnvägsstyrelsens försorg beträffande den trafik, som skulle avledas från statens järnvägar.

Även kommittén har låtit utföra dylika beräkningar, men enligt uttalande av kommitténs sakkunnige på området har minskningen i transportarbete för den stora nya trafik, som skulle uppstå vid Ostkustbanans byggande till Söderhamn och som skulle komma att framföras olika vägar i nämnda alternativfall, icke kunnat på ett nöjaktigt sätt uppskattas. Ehuru utredningen, om denna betydande trafik uteslutes, lämnar en skev bild av förhållandena, har kommittén dock beräknat den besparing i transportarbete, som skulle uppkomma för enbart den från nuvarande järnvägar avledda trafiken, och därvid funnit, att denna besparing skulle för varje miljon av byggnadskapitalet uppgå till omkring 336,000 person- och tonkilometer, om banan bygges till Gävle, och 217,000 person- och tonkilometer, om banan stannar i Söderhamn. (Enligt den trafikekonomiska utredningen inbesparas nämligen av den genom Ostkustbanans tillkomst från nuvarande järnvägar avledda trafiken 15,8 miljoner person- och tonkilometer i transportarbete, om banan bygges till Gävle, och 8,8 miljoner person- och tonkilometer, om banan avbrytes vid Söderhamn.)»

Avtal angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

I fortsättningen av sitt betänkande lämnar kommittén en redogörelse för vissa av kommittén förda underhandlingar med styrelsen för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och ett på grundval av dessa underhandlingar upprättat och av bolagsstyrelsen godkänt förslag till avtal om statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Efter att hava erinrat, hurusom kommittén till uppfyllande av vissa av 1920 års riksdag i ämnet givna direktiv under hösten 1920 genom för detta ändamål utsedda delegerade trätt i underhandlingar med representanter för nämnda järnvägs ägare, Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, anför kommittén vidare:

Under de sålunda förda överläggningarna konstaterades inledningsvis, att anledning icke för närvarande förelåge att söka åstadkomma en överenskommelse om statens direkta förvärvande av dispositionsrätten till banan genom ett inköp av antingen själva anläggningen i dess helhet eller ock viss större del av aktierna

i järnvägsaktiebolaget. Gentemot tanken på ett aktieförvärv framhölls också från kommittédelegerades sida, att näppeligen till skäligt pris så stort antal aktier skulle kunna uppbringas, att trygghet kunde beredas för att bestämmanderätten över banan i erforderlig grad komme att övergå på staten.

I fortsättningen gingo därför underhandlingarna ut på en undersökning av genomförbarheten av ett avtal mellan statsverket och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag av sådan beskaffenhet, att detsamma, utan att omedelbart binda staten för ett inköp av banan, dock under en avsevärd framtid skulle möjliggöra för staten att, om så befunnes böra ske, förvärva järnvägen till skäligt pris.

Med utgångspunkt från det erbjudande rörande framtida rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, som för främjande av Ostkustbanans färdigbyggande gjordes av bolaget i sammanhang med Ostkustbanefrågans behandling vid 1920 års riksdag, togs därvid i övervägande, huruvida icke genom en revision av dettas innehåll ett förslag till inlösningsbestämmelser skulle kunna åstadkommas, varom enighet kunde vinnas.

De i sådant syfte vidare förda underhandlingarna resulterade i ett avtalsförslag, som styrelsen för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag enligt skriftligt meddelande till kommittén den 16 februari 1921 förklarade sig i princip godtaga, under förbehåll dock att detsamma vunne även bolagsstämmans godkännande. Samtidigt förklarade sig bolagsstyrelsen vilja fastställa någon tid, inom vilken avtalet skulle vara ingånget för att vara för bolaget bindande, och syntes denna tid kunna bestämmas intill den 1 september 1922.

Å extra bolagsstämma den 29 mars 1921 godkände Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag ifrågavarande förslag till avtal mellan bolaget och staten, och å ordinarie bolagsstämma den 18 maj 1921 beslutade bolaget bifalla berörda, av extra bolagsstämman förut godkända förslag.

Rådhusrätten i Uppsala, hos vilken en representant för minoriteten bland de röstande efter stämning yrkat, att bolagsstämmans beslut skulle förklaras icke vara giltigt, hade emellertid i dom den 26 september 1921 utlåtit sig, att, då bolagsstämman icke kunde sägas hava genom omförmälda beslut förfogat över tillgångar för ändamål, som uppenbarligen varit för bolagets verksamhet främmande, och annan grund för klandrade beslutets undanröjande ej åberopats, bleve käromålet av rådhusrätten ogillat, varförutom käranden förpliktades att ersätta svarandebolagets kostnader å rättegången.

Mot rådhusrättens dom hade talan fullföljts.

På begäran av kommittén och i syfte att kommittéuppdragets fullgörande icke måtte onödigt fördröjas hade emellertid bolagsstyrelsen till kommittèn överlämnat ifrågavarande avtalsförslag i två exemplar, försedda med bolagsstyrelsens den 29 december 1921 å bolagets vägnar gjorda underskrifter.

Beträffande innehållet av det sålunda uppgjorda avtalet får jag hänvisa till kommitténs betänkande och de där av kommittén till avtalet fogade erinringarna, av vilka jag dock anser mig böra här nedan återgiva följande:

I motsats till de av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag år 1920 erbjudna inlösningsvillkoren förutsatte avtalet icke för sin giltighet ett fullbordande av Ostkustbanan, om ock huvudmotivet varit intresset för Ostkustbanans förverk-

ligande. Och även om således en statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg under annan förutsättning för närvarande knappast voro ifrågasatt, borde uppmärksammas, hurusom ifrågavarande nya avtalsförslag vore i formellt hänseende till sitt innehåll fullt fristående från spörsmålet om Ostkustbanans tillkomst.

Frånsett nyssnämnda sålunda vidtagna förändring låge den grundläggande skillnaden mellan det nya avtalsförslaget och bolagets tidigare anbud däri, att löseskillingen enligt det nu föreliggande förslaget skulle bestämmas allenast till järnvägens fulla värde, sådant begreppet fullt värde fattas i gällande expropriationslag. Detta måste givetvis ur statsverkets synpunkt anses innebära en högst väsentlig förbättring i förhållande till det tidigare anbudet, vari hade förutsatts, att löseskillingen skulle beräknas till en och en halv gång inlösningsföremålets värde, beräknat antingen efter värdering av gode män eller ock efter kapitalisering av nettoinkomsten.

För den blivande uppskattningen av anläggningens värde gällde, enligt sista stycket av 7:o av avtalsförslaget, den betydelsefulla inskränkningen, att hänsyn ej finge tagas till ökning i banans affärsvärde, som kunde uppkomma genom den trafik, som tillfördes järnvägen genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan.

I 7:o av avtalsförslaget hade järnvägsbolaget tillförsäkrats rätt att vid en eventuell inlösen av järnvägen på närmare angivet sätt erhålla ersättning för de aktier, som av bolaget tecknats i Ostkustbanebolaget ävensom vissa andra bolag, som kunde hava trätt i stället för nyssnämnda bolag. I stället skulle den rätt, som tillkomme bolaget på grund av dessa aktier, överlåtas på statsverket. Ett införande av denna bestämmelse, vilken hade sin motsvarighet i de tidigare av bolaget erbjudna villkoren, hade kommittérade icke velat motsätta sig. Om nämligen, såsom föreslagits, vid en blivande inlösen av Uppsala—Gävle järnväg hänsyn ej finge tagas till den värdestegring, som Ostkustbanan kunde hava medfört, samt bolaget sålunda ginge miste om de möjligheter till den indirekta vinst i form av ökad trafik å den egna järnvägsanläggningen, som bolaget räknat med, då ifrågavarande aktier tecknades, torde det icke utan fog kunna av bolaget göras gällande vissa anspråk på att staten i stället övertoge aktierna. Uppmärksammas måste ock, hurusom det finge anses såsom ett berättigat önskemål från bolagets sida att i sammanhang med avståendet av själva järnvägsanläggningen även kunna avveckla sitt intresseskap i Ostkustbanebolaget.

Ehuru avtalet formellt vore fristående från spörsmålet om Ostkustbanans tillkomst, hade detsamma dock icke ansetts böra givas längre giltighetstid än tjugu år eller den tid, som synts erforderlig för att tillräckligt rådrum skulle föreligga för staten att med hänsyn till Ostkustbanefrågans utveckling i ena eller andra riktningen avgöra, huruvida en inlösen av Uppsala—Gävle järnväg borde ifrågakomma.

Kommitténs slutliga yttrande

I sitt slutliga yttrande lämnar kommittén till en början en sammanfattande översikt om den ståndpunkt, som från statens och dess myndigheters sida intagits under det förberedande planläggandet av Ostkustbaneföretaget samt vid koncessionens beviljande ävensom i fortsättningen, då fråga varit om statens medverkan vid företagets finansiering. Kommittén yttrar i sådant hänseende:

»Det må till en början framhållas, att redan så tidigt som på 1860- och 1870-talen, då Norra stambanans sträckning bestämdes, dess framdragande såsom kustbana var allvarligt på tal, och när Norra stambanen sedermera av bland annat strategiska skäl erhöll sin nuvarande sträckning, ansågos i varje fall kraven på en kustbana så berättigade, att det endast betraktades som en tidsfråga, då en sådan bana borde komma till stånd som ett komplement till Norra stambanan.

Då i fortsättningen omkring år 1900 det efter omfattande förarbeten lyckades att ena de föreliggande detaljprojekten om anläggande av lokala banor utmed kusten från respektive städer kring förslaget om en enda genomgående bana, rönte denna plan stort gillande från vederbörande myndigheters sida. I sitt yttrande över koncessionsansökningen framhöll sålunda järnvägsstyrelsen, som tidigare i mitten på 1890-talet funnit sig böra avstyrka ett från lokalt håll framkommet förslag om anläggande av en statsbana Härnösand—Sundsvall, att Ostkustbanan borde byggas med tanke på, att den en gång skulle bliva en länk i en sammanhängande statsbana Uppsala—Gävle—Sundsvall—Härnösand—Sollefteå. Först om hela denna sträcka vore i statens hand kunde man förvänta, att en ökad trafik skulle i viss mån kunna lämna ersättning för den ogynnsamma inverkan på statsbanornas ekonomi, som Ostkustbanans tillkomst måste medföra. De transaktioner, som voro förknippade med ett så viktigt köp som förvärvet av Uppsala—Gävle och Härnösand—Sollefteå järnvägar, kunde emellertid, yttrade styrelsen vidare, ej tänkas på flera år bliva genomförda, och att under dessa år förhindra enskilda att anlägga och trafikera den föreslagna banan skulle vara att otillbörligt tillbakahålla lokala intressen, som enligt remisshandlingarna vore väsentligt förbundna med Ostkustbanans snara byggande. Och i själva verket vore det, fortsatte styrelsen, för vinnande av det viktiga målet, att den genaste vägen från Stockholm till mellersta och södra Norrland bleve en statsbana, ingalunda nödvändigt, att Ostkustbanan från början byggdes såsom sådan. Det vore tillräckligt, om staten inom rimlig tid inköpte den på rimliga villkor, för vilket ändamål järnvägsstyrelsen förutsatte, att i en blivande koncession vanliga villkor om inköpsrätt skulle intagas.

De sålunda av järnvägsstyrelsen framhållna synpunkterna kommo till ytterligare uttryck i den år 1903 beviljade koncessionen, däri de tekniska bestämmelserna rörande banans anläggande gåvos en strängare avfattning än i koncessionsansökningen förutsatts och däri inlösningsvillkoren väsentligt skärptes jämväl utöver järnvägsstyrelsens förslag, allt i tydligt syfte att underlätta banans framtida förvärvande till staten. Då koncessionshavarna sedermera år 1905 för att underlätta företagets fullföljande sökte vissa lättnader med avseende å de tekniska bestämmelserna, möttes detta förslag av betänkligheter från vederbörande myndigheters sida. De lindringar, som beviljades, blevo icke av större omfattning än att byggnadsplanen alltjämt kom att avse en järnväg av statsbanetyp.

Det synes kommittén otvivelaktigt, att den ståndpunkt, som sålunda från statens sida från början intagits gentemot företaget, varit ägnad att framkalla förhoppningar om intresse från statens sida i fortsättningen. Särskilt de osedvanligt stränga inlösningsbestämmelserna synas göra det förklarligt, att bolaget ansett sig böra vända sig till staten, då det gällt att erhålla hjälp med finansieringen av företaget. Det bör uppmärksammas, hurusom bolaget år 1911, under åberopande av svårigheterna att anskaffa enskilt kapital, hos Kungl. Maj:t sökte

lindring i dessa bestämmelser. Denna bolagets framställning, vilken tillstyrktes av myndigheterna, förblev emellertid beroende på Kungl. Maj:ts prövning, tills den år 1916 återkallades, sedan finansieringsfrågan kommit i annat läge, bland annat genom det år 1913 beviljade statslånet.

De gjorda framställningarna om statslån hava alltid mötts med stor förståelse från statsmakternas sida, och de i ämnet fattade besluten hava inneburit ett erkännande av den särställning, som Ostkustbanan intoge i jämförelse med flertalet andra enskilda järnvägsföretag. Bolagets första ansökan om statsunderstöd gjordes på våren 1909. Denna ansökan, som aldrig kom att föranleda någon proposition, avsåg ett statslån av 14 miljoner kronor, med vilket belopp jämte det egna kapitalet, 7,700,000 kronor, företaget då ansågs kunna fullbordas. Statsutskottet, som på grund av väckta motioner hade att yttra sig i ämnet, fann sig visserligen för det dåvarande böra avstyrka framställningen, men ställde sig trots beloppets storlek och trots att det förutsattes, att all erforderlig kredit skulle lämnas av staten, dock icke helt avvisande till densamma, ehuru utskottet framhöll behovet av säkrare kostnadsberäkningar och bättre utredning i övrigt. Fordran på sådan utredning vore, erinrade utskottet, i detta fall så mycket mera påkallad, som här ifrågasattes ett låneunderstöd, vilket icke blott i och för sig vore synnerligen betydande utan även väsentligt överstege den statens andel i anläggningskostnaden, som eljest vore vanlig.

De betänkligheter, som sålunda vid detta tillfälle och senare framkommit mot vad som begärts i låneunderstöd, hade så gott som genomgående förorsakats icke av föreliggande tveksamhet om själva behovet av banan, vars tillkomst i stället ansetts önsklig såsom ett led i vårt stambaneväsens utveckling, utan av uppkomna önskemål om större klarhet rörande sättet för banbyggets bedrivande och de lämpliga formerna för dess finansiering. I detta hänseende ansåge sig kommittén särskilt böra erinra om 1920 års riksdags i ämnet gjorda uttalanden, vilka inneburo, att riksdagen funne Ostkustbanan i hög grad förtjänt av statens medverkan till företagets förverkligande men att frågan tarvade närmare utredning såväl beträffande den allmänna planen för järnvägsanläggningen som ock särskilt om sättet för nämnda medverkan.

Efter att sammanfattningsvis hava erinrat om de allmänna skäl med avseende å trafikområdets nuvarande gestaltning, befolknings- och kommunikationsförhållanden, som talade för banans snara färdigställande, framhåller kommittén, att den lösning, som därvidlag framför andra borde komma i fråga, vore ett utbyggande av hela banan utan avbrott. Företagna ingående undersökningar rörande andra projekt hade nämligen, på sätt i betänkandet närmare påvisas, givit vid handen, att dessa skulle medföra förhållandevis så stora kostnader för staten och bliva så föga ekonomiskt bärkraftiga, att de måste förkastas.

Beträffande det sålunda av kommittén förordade förslaget anför kommittén därefter följande:

»Det enda alternativ, som synts kommittén ekonomiskt genomförbart, utgör det i tekniska utredningen angivna alternativet 1 a eller banans utbyggande i hela dess längd under ett begränsat antal år under den närmaste tiden för en beräknad

totalkostnad av 47 miljoner kronor, att bestridas med 19 miljoner kronor eget kapital, 14 miljoner kronor banklån och 14 miljoner kronor statslån, av vilket sistnämnda belopp 3 miljoner kronor redan beviljats och enligt medgivande av 1920 års riksdag också till stor del lyftats. Såsom tidigare gällt beträffande Ostkustbanan, skulle statslånet med avseende å inteckningssäkerheten komma att bliva placerat efter banklånet. Under antagande av ett banklån till belopp av 14 miljoner kronor och ett statslån av likaledes 14 miljoner kronor (inberäknat redan beviljat belopp av 3 miljoner kronor) skulle alltså inteckningssäkerheten för statslånet komma att ligga mellan 30 och 60 % av byggnadskostnaden, 47 miljoner kronor. Till jämförelse må därvid nämnas, hurusom lån från allmänna järnvägslånefonden beviljas intill 50 % av byggnadskostnaderna, dock endast mot bästa förmånsrätt. För byggandet av vissa gränsbanor i västra Sverige finnes en särskild lånefond inrättad, från vilket lån likaledes mot botteninteckning beviljas intill 75 %.

Enligt den uppgjorda byggnadsplanen skulle bandelen Ljusne—Stugsund (Söderhamn) öppnas för trafik i december 1922, bandelen Iggesund—Hudiksvall i december 1923, bandelen Sundsvall—Härnösand i december 1924, bandelen Stugsund (Söderhamn)—Sundsvall i december 1926 och bandelen Gävle—Ljusne i december 1927.

Beträffande möjligheterna till detta byggnadskapitals förräntning får kommittén hänvisa till den trafikekonomiska utredningen. Denna har givetvis måst grundas på vissa antagna prisnivå- och konjunkturförutsättningar, vilka visserligen kunna undergå relativa förändringar, men dock synas utgöra ett tillfredsställande underlag för en räntabilitetsberäkning. Enligt dessa antaganden skulle redan några få år efter banans fullbordande — eller med tillämpning av den för alternativ 1 a uppgjorda byggnadsplanen omkring år 1930 — från banan kunna påräknas en trafikinkomst, som icke blott täckte driftkostnaderna och möjliggjorde avskrivningar utan även vore tillräcklig för bestridande av räntor å alla lån och dessutom kunde väntas lämna en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet. Kommitténs trafiksakkunniga ledamöter hava vid ingående granskning funnit beräkningarna över påräknelig trafik utmärka sig av en strävan att räkna lågt. Uppmärksammas må, att de föreliggande siffrorna över beräknad trafik hänföra sig till redan uppnådda befolkningssiffror och industriernas nuvarande produktion — med bortseende dock från de av nuvarande depression föranledda inskränkningarna i tillverkningen — och att man sålunda, i motsats till tidigare beräkningar av liknande slag, sökt undvika att bygga på framtidsmöjligheter, som kunna te sig mer eller mindre ovissa. Vad utgiftsberäkningarna beträffar, hava dessa till vinnande av möjligast tillförlitliga resultat uppgjorts detaljerat och fristående från inkomstberäkningarna och icke åstadkommits genom användande av en viss antagen driftkostnadsprocent. Enligt kommitténs förmenande synas därför goda utsikter föreligga för att det vid beräkningarna framkomna resultatet skall kunna uppnås inom angiven tid.

Under hänvisning till den trafikekonomiska utredningen får kommittén erinra, hurusom en av kommittén verkställd ingående jämförelse från järnvägsekonomiska synpunkter och med avseende å transportarbete och resetider m. m. mellan de båda alternativförslagen, Ostkustbanan, helt utbyggd, och banan, avbruten i Söderhamn, synts giva vid handen, att det förstnämnda alternativet är överlägset det senare i nu angivna hänseenden.

Även om kommittén anser, att vid bedömandet av ifrågavarande kommunikationsspörsmål rena statsbanesynpunkter icke synas böra inverka bestämmande på statsmakternas beslut i frågan, vill kommittén dock framhålla, att Ostkustbanans anläggande sedan gammalt ansetts ingå såsom ett led i ett framsynt och rationellt ordnande av norrländska järnvägsnätet. Kommittén vill därvid särskilt erinra, hurusom tack vare de för själva Ostkustbanan gällande inlösningsbestämmelserna det står staten fritt att om och när staten så finner lämpligt inlösa anläggningen på villkor, som måste sägas i särskild hög grad vara till statens förmån. Genom det av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag godkända, under vissa förutsättningar gällande förslaget till avtal om rätt till statsinlösen av samma järnväg har nu en eventuell möjlighet öppnats för ett förvärvande jämväl av denna bana utan alltför betungande utlägg från statens sida, varvid särskilt bör uppmärksammas kontraktets föreskrifter om att någon ersättning till denna järnvägs ägare icke må utgå för den värdeökning, som Ostkustbanans anläggande kan komma att medföra för järnvägen. Och vad den norra länken, Härnösand—Sollefteå järnväg, beträffar, synas de för denna bana föreliggande inlösningsbestämmelserna innebära tillfyllestgörande garantier för att densamma vid behov skall kunna förvärvas till staten utan överbetalning.

Beträffande därefter finansieringen av det av kommittén sålunda förordade förslaget om banans utbyggande i ett sammanhang förutsättes, att av hela det nu beräknade byggnadskapitalet, 47 miljoner kronor, ett belopp av 19 miljoner kronor, häri inbegripet icke uppsägbara räntefria lån, finnes tillgängligt i eget kapital. Enligt vad en företagen granskning av bolagets ekonomiska ställning givit vid handen, syntes knappast någon tvekan föreligga om att bolage skall mäkta åstadkomma sistnämnda belopp.

Vidkommande den enskilda krediten på intill 14 miljoner kronor må framhållas, att några mera ingående förhandlingar rörande möjligheterna att erhålla banklån visserligen icke återupptagits efter det avbrott, som vid världskrigets utbrott inträdde i desamma. Det synes emellertid kommittén, som om, därest från statens sida den av kommittén beräknade insatsen av intill 14 miljoner kronor garanterades, inga oöverstigliga svårigheter skola möta för erhållande av en enskild kredit å samma belopp, för vilket kan erbjudas bottenintecknigarna i banan. I varje fall har det synts kommittén böra ankomma på staten att fatta slutlig ståndpunkt till den finansieringsfråga, varom statsmakterna föranstaltat om utredning, innan vederbörande enskilda kreditgivare intaga sin definitiva ställning härtill. Givetvis bör, innan någon del av statslånet, utöver redan beviljade 3 miljoner kronor, utbetalas, bolagets finansieringsfråga i övrigt vara ordnad.»

Kommittén erinrar därefter, hurusom vid frågans avgörande icke bör förbises de konsekvenser, som ett uppskjutande av statens ställningstagande till densamma sannolikt skulle medföra, och anför i detta hänseende följande:

Det måste hållas för sannolikt att, därest icke från statens sida redan inom den allra närmaste tiden lämnas garantier för statens bistånd i ovan angiven utsträckning, bolaget icke kan anskaffa tillräckliga medel för arbetenas bedrivande i fortsättningen, i det återstående kapital måste reserveras för betalande av bolagets skulder och omkostnader vid en eventuell avveckling. Det omedelbara ned-

läggande av arbetena, som alltså bleve sannolikt, skulle medföra, att den nuvarande arbetsstyrkan, omkring 1,250 man, vars sysselsättande vid företaget för närvarande är möjligt till stor del tack vare verkställda inbetalningar av aktieteckningar från landsting och kommuner, bleve ställd utan arbete eller måste överflyttas till särskilt anordnade nödhjälpsarbeten. Genom att bolagets finanseringsfråga ordnades skulle däremot tillfälle yppas icke blott till fortsatt arbete för dessa utan ock för ytterligare en stor arbetsstyrka, därest så av statsmakterna befunnes lämpligt. Detta medförde dock viss framflyttning av tiderna för statslånets utbetalande.

I anslutning till vad kommittén härovan anfört, vill kommittén till sist framhålla, att enligt kommitténs förmenande en tvekan från statens sida att nu taga det avgörande steget, då det gäller att lämna sin medverkan för finansieringen av Ostkustbanan, synes kommittén komma att medföra, att detta företags fullbordande till stor skada för dessa trakter och för landet i övrigt uppskötes på obestämd framtid.

Enligt den av kommittén uppgjorda finansieringsplanen skulle i statslån erfordras, förutom tidigare i avvaktan på slutförandet av denna utredning beviljade 3,000,000 kronor, ytterligare intill 11,000,000 kronor, varav 3,000,000 kronor under år 1923, 4,570,000 kronor under år 1924 och 3,430,000 kronor under år 1925; i vart och ett av fallen syntes dock lånebeloppet erforderligt först under senare halvåret.

Ifråga om de bestämmelser, som borde gälla för åtnjutande av ifrågavarande lånebelopp, sammanlagt högst 14,000,000 kronor, borde enligt kommitténs mening beträffande först det redan beviljade statslånet, 3,000,000 kronor, de för åtnjutande av detta lån den 15 oktober 1920 meddelade villkoren tillsvidare böra bibehållas oförändrade. Först när framdeles fråga uppkommer om lyftande av vad som ytterligare kunde komma att beviljas i statslån, torde de nuvarande provisoriska bestämmelserna böra sättas ur kraft och i tillämpliga delar ersättas med de bestämmelser, som befunnes böra utfärdas för senare beslutade lånebelopp.

Med avseende därefter å de föreskrifter, som borde uppställas för åtnjutande av lånet å högst 11,000,000 kronor, har kommittén på grundval av de villkor, som tidigare, den 4 februari 1916 och den 15 oktober 1920, av Kungl. Maj:t meddelats för rätt för Ostkustbanans aktiebolag att lyfta lånet å 3,000,000 kronor, uppgjort förslag i sådant hänseende.

Därvid hava iakttagits de avvikelser, som påkallats dels av kommitténs förslag om beviljande av anståndsränta under hela byggnadstiden, dels ock av den i den tekniska utredningen förutsatta möjligheten av byggnadskostnadens nedgång under det beräknade totalbeloppet, 47,000,000 kronor, med därav följande sänkning av statslånet.

I sistnämnda hänseende skulle på Kungl. Maj:t ankomma att, när skäl därtill kunde anses föreligga, hos bolaget påfordra uppgörande av nytt kostnadsförslag för banan i och för slutligt fastställande av låne-

beloppet. Därest det därvid befunnes, att företaget kunde slutföras för en kostnad, understigande den senast beräknade, 47,000,000 kronor, skulle av vad som översköte 19,000,000 kronor, allenast hälften, dock minst, inberäknat tidigare beviljat belopp, 3,000,000 kronor, sammanlagt 10,000,000 kronor, utgå som statslån.

Såsom ytterligare villkor skulle komma, att bolaget, innan någon del av lånebeloppet utbetalades, kunde visa, att det av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag fattade bolagsstämmobeslutet om godkännande för bolagets del av förslaget om avtal om rätt till statsinlösen av denna järnväg genom laga kraftvunnen dom förklarats giltigt.

Därjämte borde föreskrivas, att bolaget skulle nedlägga i järnvägen det belopp, 19,000,000 kronor, varöver bolaget enligt finansieringsplanen skulle disponera, samt att innan någon del av ifrågavarande ytterligare statslån å högst 11,000,000 kronor utbetalades, bolaget skulle av eget kapital hava nedlagt i företaget, kontant eller i prestanda, sammanlagt minst 16,000,000 kronor, d. v. s. det belopp, varöver bolaget för sådant ändamål kunde tänkas förfoga, sedan kapital, erforderligt för arbetsredskap och rörelsens bedrivande i övrigt, reserverats.

Kommitténs hemställan är alltså, att Kungl. Maj:t *dels* ville godkänna och låta å statens vägnar underteckna ifrågavarande avtal om rätt till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg, *dels ock* måtte föreslå 1922 års riksdag att åt Ostkustbanans aktiebolag, utöver tidigare beviljade belopp av 3 miljoner kronor, i ytterligare statslån bevilja ett belopp av intill 11 miljoner kronor, att utgå i poster och på villkor, som härovan angivits.

Statens arbetslöshetskommission.

Statens arbetslöshetskommission har i sitt yttrande framhållit, att ett utökande av arbetslösheten i av ifrågavarande järnvägsbygge berörda trakter, med de betungande kostnader för stat och kommun, som därav med säkerhet bleve följden, under nuvarande förhållanden måste anses synnerligen betänkligt. Kommissionen har därför på det livligaste tillstyrkt, att om sådant även ur andra mera avgörande synpunkter kunde finnas tillrådligt, av kommittén framförda förslag, i den mån desamma vore av betydelse vid bekämpandet av nu rådande arbetslöshet, måtte vinna Kungl. Maj:ts beaktande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har även tillstyrkt kommittéförslaget, då den verkställda utredningen ådagalagt nödvändigheten av byggande snarast möjligt av den alltför länge fördröjda Ostkustbanan samt därjämte genom järnvägsarbetet skulle beredas arbetstillfälle för en mängd arbetslösa.

Statskontoret.

Statskontoret har yttrat:

Av den trafikekonomiska utredning, som kommittén förebragt, finge anses framgå, att statsmakternas medverkan för Ostkustbanans fullbordande borde ifrågakomma allenast under förutsättning, att banan i ett sammanhang helt utbyggdes.

Statskontoret vore givetvis icke i tillfälle att bilda sig någon på egna undersökningar grundad uppfattning om tillförlitligheten av vare sig de uppgivna kostnaderna för banans utbyggande eller den trafikekonomiska beräkningen av den blivande järnvägsdriften, utan måste ämbetsverket vid bedömandet av frågan, huruvida den säkerhet, som erbjödes för det ifrågasatta statslånet, kunde anses betryggande, utgå från att de av kommitten framlagda beräkningarna vore tillförlitliga.

I utlåtanden den 6 mars 1913 och den 12 februari 1920 hade väl statskontoret med hänsyn till lånebeloppens storlek och beskaffenheten av erbjuden säkerhet uttalat betänkligheter mot då föreliggande framställningar om statslån; och liknande betänkligheter syntes kunna uppställas även beträffande det nu framställda förslaget om ytterligare statslån. Men hela frågan om Ostkustbanans fullbordande syntes genom den av kommittén verkställda, mera ingående utredningen angående återstående byggnadskostnader och banans trafikekonomiska ställning hava kommit i ett i viss mån förändrat läge, särskilt med hänsyn därtill att företaget, därest de av kommittén framlagda kostnadsberäkningarna m. m. visade sig tillförlitliga, torde få anses vara ekonomiskt bärkraftigt.

På grund härav och då banans färdigbyggande under den närmaste framtiden ur flera synpunkter måste anses vara av ett betydande allmänt intresse, funne sig statskontoret, om än den erbjudna säkerheten knappast kunde anses innebära samma grad av trygghet, som förut i liknande fall plägat krävas för beviljande av statslån, och ehuru den föreslagna bananläggningen svårligen kunde undgå att medföra en direkt minskning i trafikinkomsterna från vissa delar av statsbanenätet, icke böra avstyrka, att för utbyggande i sin helhet av Ostkustbanan beviljades ett ytterligare statslån av högst 11,000,000 kronor, att utgå på sätt och under villkor, som kommittén föreslagit.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava förklarat sig ej kunna tillstyrka kommittéförslaget.

Fullmäktige hava till en början siffermässigt belyst den under senaste åren inträffade ökningen i statens fonderade skuld och erinrat om de stora belopp, som för den närmaste framtiden ytterligare behövde upplånas, och hava fullmäktige redan ur dessa synpunkter uttalat sina betänkligheter mot förslaget. Dessa betänkligheter skärptes ytterligare av två omständigheter, varå fullmäktige i sina tidigare yttranden i ämnet fäst uppmärksamheten, nämligen dels bolagets förhållandevis ringa egna kapital, dels ock den otillfredsställande inteckningssäkerhet, som erbjödes. Den för låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden uppställda förutsättningen om skyldighet att disponera ett eget kapital, uppgående till minst halva anläggningskostnaden, hade till syfte och även väsentligen bidragit till att bereda ökad trygghet beträffande soliditeten hos vederbörande företag, och tillräcklig anledning att eftergiva detta krav syntes ej föreligga. Proportionen mellan statslån och på annat sätt anskaffat kapital hade även enligt den föreliggande finansieringsplanen ytterligare försämrats gent emot vad enligt tidigare förslag

varit fallet. I händelse det nu ifrågasatta statslånet skulle komma att beviljas, ansåge fullmäktige för övrigt den möjligheten ej vare utesluten, att anspråk på än ytterligare understöd från statens sida kunde komma att framställas. Enligt fullmäktiges mening kunde det nämligen särskilt under nuvarande ekonomiska förhållanden ingalunda anses säkert, att bolaget skulle bliva i stånd att anskaffa den för företagets slutförande erforderliga enskilda krediten. Skulle detta ej alls eller endast till en del lyckas och, såsom sannolikt syntes vara, bolagets eget kapital ej kunde ytterligare ökas, återstode för bolaget uppenbarligen ej annat än att hos statsmakterna göra framställning om ytterligare understöd, för att företaget skulle kunna i avsedd utsträckning fullföljas. I sådant fall vore visserligen statsmakterna formellt oförhindrade att avslå framställningen, men i realiteten torde ett bifall till den nu föreliggande framställningen vara att betrakta nära nog som en utfästelse från statens sida att tillse, att företaget bringades till fullbordan. Beträffande den erhållna säkerheten för lånet kunde fullmäktige i betraktande av den ovisshet i fråga om järnvägsföretagets framtida bärighet, som oaktat de av kommittén förebragta gynnsamma trafikberäkningarna enligt fullmäktiges mening måste anses föreligga, ej annat än betrakta säkerheten såsom för staten föga tillfredsställande.

Om Ostkustbanan komme till utförande i hela sin sträckning, hade man att räkna med sannolikheten av en framtida statsinlösen av såväl denna bana som Uppsala—Gävle järnväg och även Härnösand—Sollefteå järnväg. Ett statsinköp av ifrågavarande järnvägar medförde dock en högst betydande ökning av statens skuldbörda och vore till följd därav ägnat att väcka betänkligheter. Enligt det upprättade förslaget till avtal med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, skulle det åligga staten att vid inlösen av bolagets järnväg med det inbetalda beloppet jämte ränta ersätta bolaget för intill tiden för inlösningsanspråkets framställande tecknade och inbetalade aktier i Ostkustbanans aktiebolag eller de bolag, vari detta kunde hava fördelats eller uppgått. Då Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag hittills tecknat och likviderat aktier i Ostkustbanans järnvägsaktiebolag till belopp betydligt överstigande 1 miljon kronor, skulle alltså en eventuell inlösen av järnvägen Uppsala—Gävle medföra en betydande utgift för staten utöver inlösningsbeloppet för banan. Även om, såsom kommittén framhållit, risken för att Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag med tanke på statens inlösningsskyldighet komme att i mera betydande omfattning öka sin ifrågavarande aktieteckning, för närvarande ej syntes stor, måste dock alltid ovanberörda bestämmelse anses innebära en möjlighet för ökade ekonomiska förpliktelser för staten.

Sammanfattade man i sin helhet de villkor, på vilka enligt kommitténs förslag statslånet å 11 miljoner kronor skulle beviljas, och tillika inberäknade det redan beviljade lånet å 3 miljoner kronor, så funne man, att anspråken på staten i själva verket vore vida större än dessa belopp gåve vid handen. Kommittén hade räknat med 5 % räntefot å statslånen. För de belopp, som redan utbetalats å det äldre lånet, hade statens egen upplåningsränta överstigit 6 %; och för återstoden därav ävensom för lånet å 11 miljoner kronor måste man i varje fall vid statens egen upplåning räkna med en högre effektiv ränta än 5 %. Härav följde redan nu en betydande årlig förlust för staten. Då vidare räntefrihet begärdes under hela byggnadstiden, och den därunder upplupna räntan först skulle erläggas, sedan respektive lån slutamorterats, komme hela den s. k. anståndsräntan praktiskt taget att medföra en lika stor förlust för staten. Kommittén hade

själv beräknat denna ränteförlust till 3,180,000 kronor. Härtill komme statens andel i kostnaden för ombyggande av järnvägsstationen i Sundsvall, sannolikt omkring 1½ miljon kronor, och slutligen eventuellt de direkta kostnader, betydligt överstigande 1 miljon kronor, som förorsakades av det med inköpet av Uppsala—Gävle järnväg förbundna villkoret om ersättning för detta bolags aktieteckning i Östkustbanan. Sammanlades alla dessa poster, komme man till en summa av i det närmaste 20 miljoner kronor eller inemot 50 % högre än de båda statslånens belopp. Häri hade ej inberäknats kostnaden för inlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Oaktat fullmäktige för sin del ingalunda underskattade vare sig de av kommittén framhållna olägenheterna av ett eventuellt nedläggande av arbetena å Ostkustbanan eller de mycket starka intressen för banans fullbordande, som förefunnes inom av företaget berörda delar av Norrland, ansåge sig fullmäktige dock av statsfinansiella skäl ej kunna tillstyrka kommitténs förevarande framställning om ytterligare statslån för järnvägsföretagets fullföljande, och detta så mycket mindre som, på sätt fullmäktige framhållit, järnvägsbolagets förhållandevis ringa egna kapital och statslånets placerande efter det erforderliga banklånet enligt fullmäktiges uppfattning gjorde utsikterna för statslånets förräntande och amorterande synnerligen ovissa.

I detta sammanhang ansåge sig fullmäktige beträffande den personal, som enligt kommitténs uttalande skulle bliva arbetslös, i händelse det ifrågasatta statslånet ej beviljades, böra framhålla, att de uppoffringar, staten på nu ifrågasatt sätt skulle få vidkännas för beredande av arbete åt sagda personal, syntes i förhållande till ändamålet bliva oproportionerligt stora.

Fullmäktige hava slutligen, för den händelse lånet skulle komma att beviljas, framställt vissa erinringar mot de föreslagna lånevillkoren, särskilt beträffande beräkningen av den s. k. anståndsräntan.

Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen framhåller till en början, att de utredningar, som genom kommitténs förslag utarbetats, fyllde ett länge känt behov och möjliggjorde en säkrare uppskattning än tidigare av såväl Ostkustbanans betydelse för nedre Norrlands kustbygd som av de ekonomiska konsekvenser, vilka järnvägens byggande på det ena eller andra sättet kunde medföra. Styrelsen hade emellertid vid företagen granskning av kommitténs utredningar funnit, att kommittén eller dess utredningsmän i vissa viktiga punkter utgått från antaganden och förutsättningar, som enligt styrelsens uppfattning näppeligen kunde vara hållbara. Det syntes därför styrelsen, att de ekonomiska slutresultat, vartill kommittén kommit, borde undergå vissa justeringar, och har styrelsen i sitt utlåtande sökt genomföra dessa.

Beträffande järnvägsstyrelsens i nu berörda hänseende framlagda utredning torde få hänvisas till styrelsens utlåtande, vilket finnes tillgängligt i tryck, och kommer jag i det följande att allenast lämna en kort sammanfattning därav.

Järnvägsstyrelsen har till en början till granskning upptagit de av kommittén framlagda inkomst- och utgiftsberäkningarna för Ostkustbanan, utbyggd enligt kommitténs alternativ 1, d. v. s. linjen Gävle—Härnösand. Ekonomiska beräkningar för alt. 1. Ostkustbanan i sin helhet.

Efter en ingående utredning härutinnan, vari ett flertal erinringar framställts mot kommitténs beräkningar, har styrelsen på följande sätt sammanställt de av kommittén för hela järnvägen gjorda ekonomiska slutberäkningarna med de resultat, vartill styrelsens reviderade beräkning kommit:

	Ostkustbane-kommiténs beräkning.	Järnvägs-styrelsens reviderade beräkning	Ökning (+) eller minskning (—) enligt järnvägs-styrelsens beräkning
	Kronor		
Bruttoinkomst, prisnivå 200	6,270,000	5,660,000	— 610,000
Driftkostnader	3,700,000	4,920,000	+ 1,220,000
Driftöverskott	2,570,000	740,000	— 1,830,000
Räntor	1,562,000	1,562,000	—
Överskott (+) eller brist (—)	+ 1,008,000	— 822,000	— 1,830,000

I detta sammanhang uttalar styrelsen, att om Ostkustbanan skulle byggas och trafikeras som stambana i sammanslutning med Uppsala—Gävle och Härnösand—Sollefteå järnvägar, berörda stora förvaltning väl lämpligen ej borde med hänsyn till önskvärdheten av enhetlighet i landets järnvägstaxeväsen få förutsättas erhålla rätt till högre taxa och tariffer än vad framdeles kunde vid varje tid ordinärt gälla för statens järnvägar.

Styrelsen berör härefter frågan om ändrade inlösningsvillkor för Ostkustbanan och motiverar närmare den uppfattningen, att en ändring av dessa villkor till statens förmån syntes påkallad. Styrelsen framhåller, att vid tillämpande av det första inlösningsvillkoret, innebärande i korthet att inlösningsvärdet skall motsvara vad banan kostat koncessionshavaren, med tillägg av 4 % ränta och med avdrag för värdeminskning och erhållen nettoinkomst å banan, en för staten synnerligen ogynnsam regel för ränteberäkningen kunde befaras bliva fastslagen. Styrelsen anser också den omständigheten värd beaktande, att den trakt, Ostkustbanan genomginge, undsluppe den kostnad för jordlösen, upptagen till 2,140,000 kronor, som den skulle ha fått erlägga, därest banan byggts av staten. Styrelsen, som icke hunnit utforma förslag till nya inlösningsbestämmelser, anser, att staten för fortsatt medverkan till Ostkustbanans finansiering bör kräva,

att nuvarande inlösningsvillkor ersättas av nya och för staten mera användbara och överkomliga än de ursprungliga.

Styrelsen har vidare framlagt en närmare beräkning rörande trafikavledning från statens järnvägar vid Ostkustbanans utbyggande enligt föreliggande alternativ och kommer därvid till det resultat, att tillkomsten av nämnda bana skulle medföra en större minskning av årsöverskotten än vad kommitténs beräkningar giva vid handen.

Ekonomiska beräkningar för alt. 2. Lokalbana Härnösand—Söderhamn (Ljusne).

Vidare har järnvägsstyrelsen verkställt en granskning av de ekonomiska beräkningarna för en mera såsom lokalbana trafikerad järnväg mellan Härnösand och Söderhamn (Ljusne), d. v. s. kommitténs alternativ 2. Resultatet av denna granskning framgår av följande sammanställning:

	Ostkustbanekommitténs beräkning	Järnvägsstyrelsens reviderade beräkning	Ökning (+) eller minskning (—) enligt järnvägsstyrelsens beräkning
	Kronor		
Bruttoinkomst, prisnivå »200»	3,770,000	3,710,000	— 60,000
Driftkostnader » »	2,891,000	3,193,000	+ 302,000
Driftöverskott	879,000	517,000	— 362,000
Räntor	1,475,000	1,475,000	—
Överskott (+) eller brist (—)	— 596,000	— 958,000	— 362,000

Jämförelse mellan de beräknade ekonomiska resultaten för alt. 1 och alt. 2.

Nedanstående av järnvägsstyrelsen lämnade sammanställning avser att översiktligt belysa, huru driftresultaten ur statens synpunkt ställa sig enligt kommitténs och järnvägsstyrelsens beräkningar för dels en stambana till Gävle, dels en lokalbana till Söderhamn. (Se tab. s. 27.)

Av denna jämförelse framgår, att medan enligt kommitténs beräkningar byggandet av en stambana till Gävle framstår som gynnsammare än byggandet av en lokalbana till Söderhamn, så är förhållandet omkastat enligt järnvägsstyrelsens beräkningsgrunder, i det att den årliga drift- och ränteförlusten (ränta beräknad å hela kapitalet) skulle — vid tillämpning av taxa »200» — utgöra 1,772,000 kronor för en stambana till Gävle mot 1,541,000 kronor för en lokalbana till Söderhamn, vartill kommer, att endast en stambana skulle föranleda förlust för statens järnvägar.

	Enligt kommitténs beräkningar		Enligt järnvägsstyrelsens reviderade beräkningar	
	Stambana till Gävle	Lokalbana till Söderhamn	Stambana till Gävle	Lokalbana till Söderhamn
	Kronor			
Driftöverskott	2,570,000	879,000	740,000	517,000
Räntor å lån	1,562,000	1,475,000	1,562,000	1,475,000
Beräknad ränta å 5 % å eget kapital	950,000	583,000	950,000	583,000
Vinst eller förlust: å eget kapital	+ 1,008,000	– 596,000	– 822,000	– 958,000
utöver 5 % avkastning även å eget kapital	+ 58,000	– 1,179,000	– 1,772,000	– 1,541,000
Vinst eller förlust för statens järnvägar genom trafikavledning m. m.	– 775 000	+ 315,000	– 1,015,000	—

Järnvägens byggnadskostnad enligt alt. 1 och 2.

I fråga om de av kommittén beräknade byggnadskostnaderna har järnvägsstyrelsen begränsat sitt yttrande till vad av kommittén anförts rörande kostnaderna för Sundsvalls station. Härutinnan anför styrelsen:

Enär fördelningen mellan statens järnvägar och Ostkustbanan av kostnaderna för nämnda station, sammanlagt 2,680,000 kronor, ännu icke vore bestämd, utan vore beroende av Kungl. Maj:ts prövning, hade kommittén, för att emellertid det oaktat komma till någon slutsiffra å kostnadan för Ostkustbanans anläggning, ansett, att man som en tänkbar lösning skulle kunna räkna med, att Sundsvalls station byggdes helt för statsmedel genom järnvägsstyrelsens försorg, samt att Ostkustbanan därefter till statens järnvägar betalade en årlig avgäld, utgörande den med hänsyn till trafikens uppdelning mellan statens järnvägar och Ostkustbanan på denna senare belöpande andel i ränta å anläggningskapitalet samt avsättning till förnyelsefonden. Styrelsen ansåge emellertid, att en dylik beräkning för kostnadernas gäldande icke kunde godtagas, utan vidhölle sin tidigare i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 mars 1918 angivna ståndpunkt rörande fördelningen av kostnaderna för de gemensamma anläggningarna i Sundsvall, därvid enligt då verkställda beräkningar bolagets andel i kostnaderna för nämnda anläggningar skulle belöpa sig till ungefär 60 procent. Banans anläggningskostnad borde därför vid alternativen 1 och 2 ökas med 1,600,000 kronor och bank- och statslånen alltså sannolikt med 800,000 kronor vardera.

Alt. 3. Utbyggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne.

Beträffande slutligen den tredje av kommittén ifrågasatta lösningen, att tills vidare endast bevilja statligt understöd till färdigbyggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne, har styrelsen — under hänvisning till vad kommittén i denna

del anfört — framhållit, att man vid detta alternativ kunde tänka sig, att trafiken vid Sundsvalls station skulle kunna tillsvidare ombesörjas genom en mindre utvidgning av stationen på dess nuvarande plats, vilken utvidgning icke behövde draga stora kostnader. Det syntes därför ej motiverat att, på sätt i kommitténs tablå över byggnadskostnaderna blivit gjort, belasta en lokalbana mellan Sundsvall och Härnösand med en kostnad av 2,300,000 kronor för ombyggnad av Sundsvalls station. Den av kommittén upptagna kostnaden för rullande materiel och reparationsverkstad borde jämväl utgå, därest statens järnvägar, på sätt i det följande av styrelsen förordades, övertoge bandelarnas trafikering. Med bibehållande i övrigt av kommitténs beräkningsgrunder, enligt vilka inga banklån skulle finnas, skulle bandelarnas finansieringsfråga enligt ifrågavarande alternativ då ställa sig på följande sätt:

	Härnösand—Sundsvall	Hudiksvall—Iggesund	Stugsund—Ljusne	Summa
	Kronor			
Byggnadskostnad	10,760,000	1,610,000	2,510,000	14,880,000
Härav anskaffat:				
som eget kapital	5,361,000	1,016,000	1,965,000	8,342,000
genom statslån	5,399,000	594,000	545,000	6,538,000

Frågan om arrendering av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Söderhamn—Ljusne.

Järnvägsstyrelsen har härefter till behandling upptagit den av 1920 års riksdag väckta frågan angående huruvida och på vilka villkor staten lämpligen skulle kunna till en början övertaga trafiken å bandelen Härnösand—Sundsvall och bolaget genom arrendeavgift erhålla gottgörelse för räntekostnaderna för det i bandelen nedlagda lånekapitalet.

Gentemot av kommittén i denna del uttalad uppfattning, att ifrågavarande bandel, trafikerad som lokalbana, på grund av godstrafikens ringhet icke kunde beräknas lämna något nämnvärt överskott till förräntande av dess byggnadskapital, framhåller styrelsen, att av styrelsen verkställd utredning gjorde sannolikt, att bandelen, trafikerad genom statens järnvägars försorg som en fortsättning på linjen Ange—Sundsvall, men i övrigt som självständig lokalbana och under vanliga därvid av statsbaneförvaltningen använda enkla former, borde kunna lämna överskott. Styrelsens beräkningar utginge då från, att någon rullande materiel ej anskaffades av banans ägare, utan att nödig sådan tillhandahölles av statens järnvägar, och att åtminstone den stationära personalen, så länge banan vore en liten avskild lokalbana, avlönades enligt de för enskilda järnvägar gällande bestämmelserna i bangrupp II eller möjligen III.

Styrelsen hade vid sina kalkyler härvidlag också kunnat taga hänsyn till den icke oväsentliga inkomstökning, som torde komma att tillföras statens järnvägar från den nya bandelen och icke minst ur allmän statsekonomisk synpunkt till den mycket betydliga ränteförlust, som statsverket skulle lida, därest kommitténs förslag om anståndsränteberäkningens utsträckning för berörda del av statslånet ända till Ostkustbanans hela planmässiga byggnadstid skulle vinna tillämpning.

Efter övervägande av samtliga inverkande faktorer hade styrelsen kommit till den uppfattningen, att en statens järnvägars arrendering av bandelen på av riksdagen ifrågasatta villkor vore den ur statens samlade synpunkt bästa lösningen, och ville styrelsen alltså förklara sig beredd att övertaga berörda arrende.

Beträffande de övriga smärre bandelarna Söderhamn—Ljusne och Hudiksvall—Iggesund, vilka enligt visst alternativ ifrågasatts att färdigbyggas, även om Ostkustbanebygget i sin helhet fördröjdes, erinrade styrelsen, att arrendekontrakt beträffande den förra bandelen redan förelåge, och ville styrelsen därjämte anföra, att styrelsen redan nu kunde förklara sig beredd att framdeles övertaga arrendering av bandelen Hudiksvall—Iggesund på i huvudsak liknande villkor, som nu ifrågasatts beträffande bandelen Härnösand—Sundsvall.

Beträffande sin ståndpunkt till de olika i det föregående berörda alternativen har järnvägsstyrelsen huvudsakligen framhållit följande:

Jämförelse mellan de olika alternativen.

Beträffande det av kommittén förordade alternativet, nämligen att banan i sin helhet utbyggdes under ett begränsat antal år, ville styrelsen främst erinra, att styrelsen ej kunnat vitsorda de av kommittén verkställda ekonomiska beräkningarnas hållfasthet. Styrelsens reviderade beräkning av driftresultaten slutade sålunda på en stor årlig förlust i stället för vinst för Ostkustbanan, vartill ur statens synpunkt finge läggas den högst betydande nettoförlust, som årligen skulle tillskyndas statens järnvägar genom trafikavledning. Banans utbyggande under dyrtid komme, även om inlösningsvillkoren modifierades i av styrelsen ifrågasatt riktning, att medföra, att inlösningssumman för banan, när den en gång, som alltid förutsatts, skulle införlivas med statens järnvägar, måste bliva hög. Även Uppsala—Gävle järnväg, som det bleve angeläget att förvärva, endast om Ostkustbanan komme till stånd, torde komma att betinga ett inlösningspris, väsentligt över dess nuvarande bokförda värde. Att Ostkustbanan skulle kunna betala sina årliga annuiteter till staten syntes av styrelsens reviderade beräkning att döma tvivelaktigt, och ovisst torde väl under sådana förhållanden och med hänsyn till penningmarknadens läge vara, om banklån till ifrågasatt belopp skulle kunna under godtagbara villkor uppbringas. Ytterligare vore att märka, att något bindande erbjudande från Uppsala—Gävle järnvägs sida om statsinlösen av denna järnväg till godtagbara villkor icke förelåge och på grund av rättstvist ej heller kunde väntas komma att under riksdagssejouren föreligga. Detta måste betraktas innebära en sådan risk, att statsmakterna icke syntes böra besluta sig för vidare långivning åt Ostkustbanan — åtminstone i dess helhet — förrän berörda erbjudande fått laga kraft. Styrelsen funne, att de ekonomiska konsekvenser och risker, som ett godkännande av kommitténs förslag syntes innebära, måste betraktas vara av synnerligen allvarlig natur, och ville styrelsen därför för sin del strängt ifrågasätta, huruvida tidpunkten verkligen nu kunde vara inne att binda staten

vid ytterligare utfästelser för Ostkustbanans finansering, och om ej erfarenheter borde avvaktas under erforderlig tid beträffande landets allmänna ekonomiska utveckling och statsbaneaffärens framtida motståndskraft mot nya åderlåtningar. Det syntes styrelsen lika allvarligt böra upptagas till prövning, om icke i första hand mindre mått och steg, som vore bättre anpassade efter tidsförhållandenas krav på sparsamhet i landets hushållning, borde vidtagas.

Med hänsyn till det nu anförda funne styrelsen, att redan kommitténs andra alternativ eller banbyggnadens avbrytande vid Söderhamn och järnvägens trafikerande som lokalbana i nära anslutning till statens järnvägars stambanenät innebure en förenkling och erbjöde en för statsverket fördelaktigare lösning, vilken därjämte skulle på ett i det hela nöjaktigt sätt tillgodose kommunikationsbehovet i nedre Norrlands kustbygd. Under nu rådande ekonomiska förhållanden i landet och med hänsyn till de dåliga driftresultat, som även en lokalbana till Söderhamn syntes skola lämna, vore styrelsen dock icke heller beredd att förorda åtgärder för banföretagets utförande i detta omfång och tillstyrka beslut på en gång om de stora statslån, som även banföretagets förverkligande i inskränkt måttstock vid än så länge motsebara höga prisnivå syntes kräva.

Ur statlig ekonomisk synpunkt funne järnvägsstyrelsen den fördelaktigaste lösningen av Ostkustbanefrågan vara, att i avvaktan på konjunkturernas förbättring m. m. endast bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne tills vidare utbyggdes och utarrenderades. Av de för detta alternativ enligt järnvägsstyrelsens beräkning erforderliga statslånen, sammanlagt 6,538,000 kronor, hade redan 3,000,000 kronor beviljats och utbetalats för arbeten å bandelen Härnösand—Sundsvall. Därest ifrågavarande bandelar komme att trafikeras av statens järnvägar på av styrelsen angivna villkor, skulle statslånens förräntning i stort sett tryggas. Kommittén hade emellertid erinrat, att av det kapital, cirka 13,500,000 kronor, för vilket bolaget den 1 januari 1922 varit engagerat i banbyggnaden, över 6,500,000 kronor belöpte sig på andra än här avsedda sträckor och att ränteförlusterna å detta kapital skulle bliva högst betydande, därest byggnaden avbrötes tillsvidare. Jämväl skulle redan anförda arbeten därigenom delvis förfalla. Styrelsen underskattade icke vikten av dessa erinringar och beklagade, att dessa medel överhuvud kommit att nedläggas, innan banans finansiering varit säkerställd. I själva verket vore dock det nedlagda beloppet ej så stort, att det kunde i och för sig motivera ett ytterligare engagement på flera gånger så stort belopp, och i stort sett torde det väl också vara för koncessionshavarna bättre, att åtminstone några bandelar skyndsamt färdigbyggdes än att byggnadsarbetet helt måste nedläggas. Styrelsen ville dock uttala, att styrelsen ansåge Ostkustbanans byggnad framdeles böra genom statens medverkan fullföljas i mån som det ekonomiska läget så medgåve. Dock torde härvid lämpligen böra förfaras så, att byggnadsarbetet lokaliserades på viss bandel, för vars färdigbyggande erforderliga medel funnes säkrade. Ett annat beklagligt förhållande vore ju, att nuvarande arbetslöshet kunde i någon mån påverkas av ett inskränkande av banbyggnadsarbetena. Styrelsen ville emellertid därvidlag hava uttalat, att utgifter för arbetslöshetens bekämpande borde vara engångskostnader och att de alltså ej borde få hänföra sig till skapandet av objekt eller företag, som kunde medföra framtida ekonomiska olägenheter eller bestående utgifter. Det torde väl i detta fall också vara så, att man ej finge förutsätta behovet av Ostkustbanearbetenas bedrivande för förebyggande av ar-

betslöshet under mera än en kortare nu innevarande period av banans byggnadstid, och i varje fall skulle ju även vid den inskränkta arbetsomfattning, som närmast tilltalade styrelsen, icke oväsentlig tillgång på arbetstillfällen kvarstå.

Beträffande villkoren för statens medverkan till finansiering av Ostkustbanan anför järnvägsstyrelsen i huvudsak följande: Villkor för statslån.

Beträffande till en början Ostkustbanan i dess helhet borde, i enlighet med vad styrelsen förut anfört angående kostnaden för Sundsvalls station, det av kommittén beräknade statslånet vid detta alternativ ökas med 800,000 kronor. I fråga om tidpunkten för fattande av beslut om det sålunda såsom erforderligt beräknade statslånet ville styrelsen såsom sin mening framhålla, att det i övrigt bodtagbara avtalet angående Uppsala—Gävle järnvägs inlösensvillkor nödvändigt gorde hava bindande kraft, innan statsmakterna gåve villkorligt löfte om fortsatt understöd. I övrigt ansåge sig styrelsen böra ifrågasätta riktigheten av att, på sätt av kommittén föreslagits, tillämpa annan grund för statslånets ränteberäkning under byggnadstiden än den vid beviljande av lån till enskilda järnvägar i allmänhet stipulerade. Då de gällande inlösningsvillkoren för Ostkustbanan numera genom förhållandenas utveckling syntes otillfredsställande och i behov av tidsenlig modifiering, borde som villkor för åtnjutande av ökat statsunderstöd fordras, att Ostkustbanans aktiebolag godkände de nya inlösningsbestämmelser, som i samband med lånevillkoren kunde komma att från statens sida uppställas. Vidare ansåge styrelsen betryggande garantier böra skapas för att Ostkustbanans förvaltning komme att ledas icke enbart efter privatekonomiskt betonade utan även efter ur statens och allmänhetens synpunkter tillfredsställande grundsatser. Sådana garantier syntes lämpligen kunna vinnas på tre vägar, nämligen dels genom förstärkande av statens representation i bolagets direktion med ytterligare ett ombud med uppgift att bland annat särskilt bevaka, att vederbörlig hänsyn toges till statens järnvägars intressen, dels genom att Kungl. Maj:t förbehölle sig prövningsrätt och avgörande i vissa grupper av viktigare ärenden, t. ex. angående vissa möjliga nedsättningar från den givna taxan av betydelse för trafiken även å statens järnvägar, angående Ostkustbanans ordinarie tågplan och angående träffade överenskommelser av större ekonomisk innebörd, exempelvis med annat järnvägsbolag om samförvaltning, och dels slutligen genom att bolaget i vidsträcktare grad än i allmänhet vore fallet förpliktades underkasta sig de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kunde finna gott för bolaget fastställa.

Beträffande övriga alternativ syntes de villkor, som borde uppställas för statens medverkan till banbyggnaden, icke böra göras fullt så stränga som de, vilka ifrågasatts för Ostkustbanan i dess helhet. Styrelsen funne dock, att även för dessa alternativ ifrågasatta statsunderstöd en skärpning av tidigare villkor kunde vara motiverad. Inlösningsvillkoren syntes sålunda i betraktande av anläggningskostnadens storlek och banornas små utsikter till förräntning vara i behov av modifiering. Skulle banorna byggas och alltjämt ägas av Ostkustbanebolaget, ehuru de bleve trafikerade genom statens järnvägar, torde jämväl de av järnvägsstyrelsen för Ostkustbanan i dess helhet föreslagna villkoren beträffande det statliga övervakandet böra i det hela principiellt uppställas, ehuru desamma, så länge banorna trafikerades som särskilda bandelar, icke behövde sättas i funktion.

Styrelsens slutsatser.

Under hänvisning till vad sålunda anförts har styrelsen alltså

dels uttalat, att styrelsen under förhandenvarande förhållanden ej hade någon erinran emot kommitténs hemställan, att Kungl. Maj:t ville godkänna och låta å statens vägnar underteckna avtalet om rätt till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg;

dels ifrågasatt ett uppskjutande av tidpunkten för avgörandena beträffande Ostkustbanans slutfinansiering i avvaktan dels på att avtalet om inlösningsvillkor beträffande Uppsala—Gävle järnväg vunne lage kraft, dels ock på de ekonomiska konjunkturernas utveckling såväl för landet i dess helhet som för statens järnvägar;

dels hemställt, att, under förutsättning av sådant uppskov, till prövning upptoges utvägen att i första hand genom erforderliga statsåtgärder möjliggöra utbyggande inom den närmaste framtiden av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne;

dels slutligen uttalat, att, för det fall att statsmakterna skulle vilja omedelbart öka sin långivning till Ostkustbanan, härmed måtte förbindas de av styrelsen närmare angivna villkor.

Ostkustbanekommittén d. 23/3 1922.

I en den 23 mars 1922 dagtecknad promemoria har Ostkustbanekommittén utförligt bemött den kritik, som av järnvägsstyrelsen riktats mot kommitténs utredning, och har kommittén därvid, med stöd av den i promemorian framlagda ytterligare utredningen, förklarat sig till alla delar kunna vidhålla de resultat, vartill kommittén i sitt betänkande kommit. Då nämnda promemoria föreligger i tryck, torde en närmare redogörelse för dess innehåll icke behöva här lämnas.

Framställningar från kommuner m. fl.

I särskilda till Kungl. Maj:t ingivna skrifter hava stadsfullmäktige i Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand, under betonande av betydelsen såväl för ifrågavarande samhällen som ock för det allmänna av att Ostkustbanan komme till utförande i hela sin utsträckning, hemställt, att statslån för banbyggnaden måtte beviljas i den av kommittén föreslagna omfattningen. Framställningar i sådan riktning hava jämväl inkommit från ett flertal av banbyggnadsföretaget intresserade landskommuner m. fl., varjämte länshjälpkommittéerna i Gävleborgs och Västernorrlands län i skrivelser i ämnet särskilt framhållit angelägenheten av Ostkustbaneprojektets omedelbara förverkligande med hänsyn till den inom respektive län rådande arbetslösheten.

Departementschefen. Ytterligare låneunderstöd.

Enligt vad den föreliggande utredningen visar, synes situationen beträffande Ostkustbanebygget för närvarande vara sådan, att, därest icke inom den närmaste tiden staten utfäster sig att lämna ytterligare låneunder-

stöd till banbyggnaden, densamma måste i sin helhet avbrytas. Utan statens ytterligare medverkan torde nämligen bolaget sakna möjlighet att anskaffa erforderliga medel för arbetenas fortsatta bedrivande, varför det ännu oförbrukade kapitalet måste reserveras för betalande av bolagets skulder och omkostnaderna vid en eventuell avveckling. Härigenom skulle de redan utförda banarbetena tillsvidare bliva utan nytta — det i banan nedlagda kapitalet uppgick den 1 januari 1922 till i runt tal 12,800,000 kronor. Vidare komme den nuvarande arbetsstyrkan, omkring 1,000 man, att ställas utan arbete. På grund av nu berörda förhållanden torde det vara nödvändigt, att frågan om beviljande av ytterligare understöd till företaget underställes innevarande års riksdag, fastän detta, med hänsyn till den tidpunkt, då Ostkustbanekommitténs utredning avslutats, ej kunnat ske inom den för avlåtande av propositioner i allmänhet stadgade tid.

Statsmakterna hava genom de åtgärder från deras sida, som under de senare åren vidtagits för stödjande av arbetet på Ostkustbanan, iklätt sig ett visst ansvar för arbetets fortsatta bedrivande, därest de för beviljande av understöd förutsatta villkor uppfyllas. I samband med behandlingen av propositionen nr 426 uttalade 1920 års riksdag därtill, att det för riksdagen framstått som tydligt, att banan vore i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande. Den av kommittén nu framlagda utredningen belyser ingående banans stora betydelse för därav berörda landsdelar och angelägenheten av att densamma i sin helhet kommer till stånd.

Då jag haft att taga ståndpunkt till det föreliggande problemet, har jag i främsta rummet letts av hänsyn till statsmakternas nyssberörda principiella anslutning till tanken att på vissa villkor ekonomiskt stödja företaget ifråga.

Av de utav kommittén undersökta alternativen för Ostkustbanans fortsatta utbyggande skulle allenast det av kommittén förordade huvudalternativet, vilket avser banans utbyggande i dess helhet i ett sammanhang, komma att säkerställa realiserandet inom beräknelig tid av önskemålen om Ostkustbanans tillkomst. Jag bortser därvid från det jämväl undersökta alternativet att utföra banan sektionsvis med vissa avbrott, vilket i ekonomiskt avseende skulle ställa sig särdeles ofördelaktigt. Enligt övriga alternativ skulle banbyggnaden tills vidare begränsas till vissa bansträckor, varigenom färdigställandet av återstående bandelar skulle komma att uppskjutas på obestämd tid. Vid sådant förhållande torde i första hand böra till prövning upptagas, huruvida nämnda huvudalternativ kan vara från statens sida godtagbart. För den händelse statens medverkan till banföretaget i den omfattning, sistnämnda

alternativ förutsätter, av statsfinansiella eller andra skäl icke anses kunna komma i fråga, böra givetvis andra möjligheter till stödjande av företaget undersökas, och kan det i så fall bliva nödvändigt att gå fram på något av de utav kommittén undersökta mindre alternativen. Innan något av dessa lägges till grund för ett statsmakternas slutgiltiga beslut, bör dock definitivt vara fastslaget, att den lösning av frågan, som av kommittén förordats, icke lämpligen låter sig genomföra.

Den totala kostnaden för genomförande av huvudalternativet har kommittén uppskattat till 47,000,000 kronor, därvid dock ej medräknats någon andel i kostnaden för Sundsvalls station samt tillika förutsatts, att anståndsränta å statslånet skulle åtnjutas under hela byggnadstiden. Enligt kommitténs förslag skulle finansieringen av företaget i nu angivna fall ske på det sätt, att 19,000,000 kronor anskaffades genom aktieteckning och lån från enskilda, 14,000,000 kronor som banklån och återstoden, 14,000,000 kronor, genom statslån, av vilket sistnämnda belopp 3,000,000 kronor redan beviljats och till en del lyftats.

Detta alternativ skulle sålunda komma att för staten medföra avsevärda kapitalutlägg under den närmaste tiden, i det att under åren 1923—1925, enligt kommitténs förslag, såsom statslån skulle utbetalas ytterligare sammanlagt 11,000,000 kronor. Därest en uppdelning av kostnaderna för Sundsvalls station komme att ske i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, torde sistnämnda summa komma att ökas med 800,000 kronor. Om vidare, enligt vad fullmäktige i riksgäldskontoret påyrkat, anståndsränta å statslånet skulle åtnjutas endast efter vanliga bestämmelser, skulle lånebehovet ökas med ytterligare 750,000 kronor.

Därest Ostkustbanan i sin helhet utbygges, kan vidare inlösen av såväl denna som vissa andra enskilda banor, framför allt Uppsala—Gävle järnväg, snart nog bliva påkallad. Härigenom skulle alltså, utöver det direkta låneunderstödet till Ostkustbanan, ytterligare betydande kapitalutlägg åsamkas statsverket.

Vad särskilt angår frågan om utsikterna till förräntning av det ifrågasatta statslånet, har kommittén för sin del efter ingående undersökningar kommit till ett gynnsamt resultat, enligt vilket man vid en prisnivå, som med 100 % överstiger 1913 års prisläge, skulle kunna räkna med en årlig nettobehållning av järnvägens drift å 1,007,000 kronor. Vid Ostkustbanans utbyggnad i sin helhet skulle man alltså, därest dessa beräkningar visade sig riktiga, kunna påräkna en trafikinkomst, som icke blott täckte ränta å statslån och banklån, utan jämväl lämnade en icke obetydlig avkastning å det insatta kapitalet. Mot dessa beräkningar hava dock vissa erinringar framställts. Sålunda hava fullmäktige i riksgälds-

kontoret framhållit sin tvekan om utsikterna för statslånets förräntande, varjämte järnvägsstyrelsen verkställt en ingående kritik av de förutsättningar, på vilka kommitténs beräkningar vila. Järnvägsstyrelsen har för sin del kommit till den uppfattningen, att Ostkustbanan, utbyggd i sin helhet vid den prisnivå, varmed kommittén räknat, skulle, i stället för att såsom kommittén antagit lämna betydande överskott, gå med en avsevärd förlust. Kommittén har å sin sida sedermera bemött de sålunda mot kommitténs beräkningar framkomna erinringarna.

Att under nuvarande förhållanden med anspråk på tillförlitlighet bedöma utsikterna för ett ekonomiskt sett tillfredsställande resultat av Ostkustbanan låter sig uppenbarligen icke göra. Med hänsyn till vad som anförts från olika håll under ärendets förberedande behandling finner jag emellertid ingalunda ställt utom tvivel, att banan skall förmå till fullo förränta ett över banklånet placerat statslån av ifrågasatt storlek. Riksdagens tidigare uttalanden och beslut rörande Ostkustbanan kunna emellertid måhända tolkas så, att riksdagen ansett en sådan risk böra tagas på grund av banans nytta för det allmänna.

Givetvis måste det vara ägnat att väcka betänkligheter att under det nu rådande, särdeles tryckta ekonomiska läget binda staten vid så avsevärda kapitalutlägg, som det här är fråga om, helst om hänsyn även tages till den mindre gynnsamma inverkan på statens järnvägars ekonomi, som utbyggnad av hela Ostkustbanan kan medföra. Men härtill komma ytterligare omständigheter, som tala för ett visst uppskov med det slutliga ståndpunktstagandet till frågan om utbyggnad av hela banan.

Till en början syftar jag härvid på frågan, huruvida det banklån, som utöver bolagets eget kapital och statslånet skulle erfordras för banans färdigställande i hela dess utsträckning, kan av bolaget uppbringas. Såsom av kommitténs betänkande framgår, hava några mera ingående undersökningar icke från kommitténs sida verkställts beträffande möjligheten för bolaget att uppbringa sådant banklån. Under nu rådande ekonomiska svårigheter torde det emellertid kunna anses ovisst, huruvida kredit i erforderlig omfattning och på godtagbara villkor nu skall kunna erhållas. Kommittén har visserligen som ett villkor för *utbetalande* av statslånet ansett böra uppställas, att avtal träffats om den erforderliga bankkrediten. Detta villkor kan emellertid enligt min uppfattning ej anses för staten tillräckligt betryggande. Om nämligen hela det av kommittén ifrågasatta statslånet komme att nu beviljas och arbetena å anläggningen med tillgängliga medel fortsattes, utan att säkerhet funnes för finansiering av hela banföretaget, synes en avsevärd risk föreligga för statsverket att nödgas antingen in-

gripa med ytterligare försträckning eller ock för betydande kostnader inlösa hela företaget och fullborda detsamma för egen räkning. Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, torde nämligen ett beslut av statsmakterna om låneunderstöd till hela banföretaget i realiteten vara att betrakta nära nog som en utfästelse från statens sida att tillse, att företaget bringas till fullbordan. För lån från statens järnvägslånefonder gäller ju som en undantagslös regel, mot vars riktighet erinran näppeligen synes kunna göras, att vid statslånets beviljande finansieringen i övrigt av vederbörande företag skall vara tillfullo säkerställd. I fråga om det Ostkustbanebolaget tidigare beviljade statslånet å 3,000,000 kronor har visserligen, dock endast under vissa bestämt angivna förutsättningar i fråga om arbetenas bedrivande med mera, ett undantag medgivits från nämnda i allmänhet gällande villkor. När det nu är fråga om att till flerdubbelt större belopp engagera staten i företaget i dess helhet, anser jag det ej ekonomiskt riktigt att frångå ett villkor, som eljest anses självklart. Innan beslut fattas om beviljande av lån till fullbordande av Ostkustbanan i dess helhet, måste därför enligt min mening företagets finansiering i övrigt vara fullt säkerställd. Härtill finnes desto större anledning, som villkoren för lånet skulle i flera hänseenden vara för bolaget förmånligare än vad som gäller vid järnvägslån i allmänhet.

Härtill kommer emellertid en annan omständighet av icke mindre vikt än den nyss anförda. Som jag redan antytt, kan, därest Ostkustbanan i sin helhet utbygges, inlösen av Uppsala—Gävle järnväg snart nog bliva påkallad. Ett anbud om statsinlösen av järnvägen föreligger jämväl, men detta anbud är från järnvägens sida icke slutgiltigt bindande utan beroende på ännu oavgjord rättstvist. I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag allvarliga invändningar kunna göras mot att, innan denna fråga blivit slutligen avgjord, staten medverkar till banans färdigställande i dess helhet och engagerar sig i företaget med ett så betydande belopp, som kommittén förordat. Vad kommittén föreslagit därom, att statslånet ej skulle få lyftas, innan avtalet genom laga kraftvunnet domstolsbeslut vunnit giltighet, finner jag lika litet betryggande som motsvarande bestämmelse beträffande banklånet. Jag stöder denna min uppfattning på samma skäl, som jag på tal därom åberopat.

Slutligen är att märka, att man icke torde kunna underlåta att taga under övervägande, huruvida en jämkning av de för Ostkustbanan gällande inlösningsvillkoren bör äga rum, innan staten definitivt binder sig för att i den utsträckning, kommittén ifrågasatt, stödja banans fullbordande. Härutinnan synes ytterligare utredning vara påkallad. Beträffande fördelningen mellan statens järnvägar och Ostkustbanebolaget av kost-

naderna för Sundsvalls station pågår vidare genom förordnad sakkunnig särskild utredning, vars resultat kan komma att inverka på frågan om statslånets storlek.

Vid övervägande av föreliggande spörsmål har jag på grund av det nu anförda kommit till den uppfattningen, att det icke är lämpligt, att staten nu binder sig för det låneunderstöd till Ostkustbanan, som ett godtagande av kommitténs huvudalternativ förutsätter. Innan närmare klarhet vunnits om möjligheterna att uppbringa det nödiga banklånet och intill dess domstolssaken angående avtalet om statens rätt att inlösa Uppsala—Gävle järnväg blivit avgjord, bör enligt min mening spörsmålet om statens stödjande av företaget icke göras till föremål för slutligt avgörande. Framhållas må för övrigt, att även om hela det av kommittén ifrågasatta statslånet nu beviljades, finansieringen av företaget med hänsyn till ovan åberopade omständigheter alltjämt skulle vara lika oviss, intill dess villkoren för statslånet uppfyllts, vadan någon garanti för arbetenas planmässiga bedrivande å hela banbyggnaden nu ej erhölles.

Av skäl, som jag i det föregående framhållit, torde bolaget nödgas nedlägga allt nu pågående arbete å banan, därest ej någon utväg kan finnas att bereda stöd i lämplig form från statens sida till dess fortsatta bedrivande i viss omfattning. Ett avbrott skulle, ej minst på grund av de rådande förhållandena å arbetsmarknaden, komma att medföra avsevärda olägenheter och, med hänsyn till därav föranledda ökade byggnadskostnader, ökade svårigheter att framdeles finansiera företaget. Det torde därför vara nödvändigt, att staten i den mindre omfattning, som kan finnas oundgängligen påkallad, träder emellan utan att avvakta det slutliga avgörandet i föreliggande fråga. Därvid synes man kunna fortgå på den väg, som av 1920 års riksdag anvisats. Jag anser mig i anslutning härtill böra förorda, att Ostkustbanans aktiebolag nu beviljas ett ytterligare statslån till jämförelsevis litet belopp på i huvudsak samma villkor, som gälla för det redan beviljade lånet å 3,000,000 kronor.

Beträffande sistnämnda lån har Kungl. Maj:t i anledning av riksdagens beslut genom brev den 15 oktober 1920 fastställt bland annat följande villkor:

»1:o) Ifrågavarande statslån må användas allenast för arbeten å bandelen från Sundsvall till Härnösand.

2:o) Nu gällande arbetsplan för anläggning av nämnda bandel skall i tillämpliga delar följas, dock med skyldighet för bolaget att, därest Kungl. Maj:t skulle finna skäl ändra arbetsplanen eller fastställa ny plan för arbetet å bande-

lens anläggning, ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som av Kungl. Maj:t i sådant avseende meddelas.

3:o) Beträffande ifrågavarande försträckning skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödets återgäldande beräknas till fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att anstånd med betalningen av den ränta, som upplöper å lyftade lånebelopp under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då bandelen mellan Sundsvall och Härnösand enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, medgives på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att så snart ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med det datum, som motsvarar det för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då bandelen Sundsvall—Härnösand enligt Kungl. Maj:ts bestämmande skall vara färdig och öppnad för trafik, dock senast den 31 december 1925; och skall, sedan dagen för första kapitalavbetalningen blivit bestämd, annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, intill dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo guldna;

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, bolaget skall, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt, därå gälda ränta efter fem och en halv procent för år.

4:o) Till säkerhet för ovannämnda försträckningsbelopp jämte ränta därå skall staten i enlighet med de bestämmelser, som av Kungl. Maj:t framdeles meddelas, erhålla inteckning antingen i järnvägen Gävle—Härnösand i dess helhet eller ock, därest uppdelning av denna järnväg kommer att ske, i bandelen Sundsvall—Härnösand; och äger Kungl. Maj:t i sistnämnda fall förordna, att nämnda bandel skall utgöra en särskild järnväg.

Den inteckning, som staten erhåller, må, försåvitt och i den mån Kungl. Maj:t det medgiver, förklaras gälla med förmånsrätt närmast efter inteckningar, beviljade i järnvägen Gävle—Härnösand eller bandelen Sundsvall—Härnösand till säkerhet för banklån, vilka av bolaget upptagas för fullbordandet av nämnda järnväg eller bandel.

Det åligger bolaget att, sedan Kungl. Maj:t meddelat beslut rörande inteckningssäkerheten för statslånet, vidtaga alla på bolaget beroende åtgärder, som enligt lag erfordras, för att samma beslut må, så snart ske kan, bringas till verkställighet; och skall stadgande om bolagets skyldighet härutinnan intagas i bolagsordningen.

Härjämte skall bolaget till riksgäldskontoret avgiva skriftlig förbindelse att, intill dess slutligt beslut angående säkerheten för statslånet fattats, icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd låta inteckna järnvägen Gävle—Härnösand eller någon del därav.»

I dessa villkor torde dock, med hänsyn till nu föreliggande förhållanden, vissa ändringar vara påkallade. Sålunda synes bland annat lämpligt, att såväl det nya statslånet som ock, i fall av behov, de delar av det redan beviljade lånet, vilka ej redan av bolaget lyftats, må få användas ej allenast å bandelen Sundsvall—Härnösand utan jämväl å de bandelar i övrigt, vilka enligt den av kommittén framlagda planen äro avsedda att i första hand färdigställas, och om vilkas utbyggande full enighet varit rådande, nämligen bandelarna Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund. Sistnämnda två bandelar äro avsedda att fullbordas under december 1922 respektive december 1923. I anslutning härtill skulle vissa jämkningar erfordras i nu gällande lånevillkor beträffande formuleringen av bestämmelserna angående inteckningssäkerheten med mera, vilka jämkningar det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga.

Det nya statslånet synes kunna bestämmas till 3,000,000 kronor. Jag utgår från att bolaget, därest det nu ifrågasatta lånet erhålles, skall å nämnda tre bandelar nedlägga jämväl eget kapital i den ungefärliga utsträckning kommittén förutsatt, varutinnan närmare bestämmelser i fall av behov kunna meddelas i samband med Kungl. Maj:ts beslut om lånets utanordning. Vid sådant förhållande skulle enligt mitt förslag dessa bandelar åtminstone till huvudsaklig del kunna färdigbyggas. Härvid har jag dock icke tagit hänsyn till kostnaderna för Sundsvalls station eller, beträffande bandelen Sundsvall—Härnösand, till av kommittén upptagen kostnad för rullande materiel och för verkstad i Härnösand. Å andra sidan har jag ansett mig kunna räkna med ett något kraftigare prisfall än som förutsättes i kommitténs kalkyler. I den mån ifrågavarande tre bandelar bliva färdiga var för sig utan anslutning till övriga delar av Ostkustbanan, torde trafikeringen av dem kunna provisoriskt övertagas av statens järnvägar på i huvudsak de villkor, som järnvägsstyrelsen i detta avseende framlagt.

Bifalles vad jag sålunda föreslagit, torde tillräckliga medel stå till förfogande för arbetenas bedrivande för så lång tid framåt, att frågan om ytterligare åtgärder från statens sida icke skulle behöva upptagas till prövning förrän vid 1924 års riksdag, därest så långt uppskov härmed skulle befinnas lämpligt. Mitt förslag förutsätter, att arbetena till övervägande del skulle bedrivas på de förenämnda trenne bandelarna. Å andra sidan är det med hänsyn till den rådande arbetslösheten önskvärt, att nu pågående arbeten å övriga bandelar icke alldeles nedläggas. Skulle bolaget icke kunna med egna medel bedriva dessa arbeten i den omfattning, som från nämnda synpunkt kan vara påkallad, torde utförandet av vissa arbeten kunna ske genom förmedling av statens arbetslöshets-

kommission och på villkor, varom överenskommelse kan träffas med densamma. Jag ber härvid få erinra, att Kungl. Maj:t i proposition nr 362 till 1921 års riksdag framlade förslag om bedrivande av nödhjälpsarbeten å Ostkustbanan, för vilka arbeten likvid skulle av bolaget erläggas medelst räntebärande reverser, som skulle betalas, när banans ekonomi sådant medgåve; och förklarade sig riksdagen icke vilja motsätta sig detta förslag. En medverkan från statens sida i denna eller annan form för arbetenas bedrivande bör dock ej ifrågakomma beträffande sträckningen Gävle—Ljusne, förrän slutgiltigt bindande anbud föreligger om rätt till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Enligt vad jag kunnat inhämta, torde arbetena å Ostkustbanan, med anlitande av bolagets eget kapital samt återstoden av det redan beviljade statslånet, kunna hållas i gång så lång tid framåt, att med anvisandet av medel till det nya lånet skulle kunna anstå till nästkommande års riksdag.

Ang. inlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Det Kungl. Maj:ts prövning underställda förslaget till avtal mellan staten och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg är från bolagets sida bindande under förutsättning — förutom att bolagsstämmans beslut i ämnet vinner laga kraft — att förslaget blivit av staten godkänt före den 1 september 1922. Med hänsyn härtill och då avtalets giltighet icke gjorts beroende av Ostkustbanans tillkomst, torde nämnda förslag böra prövas utan avvaktan på Ostkustbanefrågans slutliga lösning.

Avtalet synes vara av beskaffenhet att böra av staten godtagas. Att märka är, att ett sådant godkännande icke medför förpliktelse för staten till inlösen av ifrågavarande järnväg utan allenast en rätt i detta hänseende. Först under den förutsättningen, att Ostkustbanan i sin helhet kommer till stånd, torde emellertid förverkligandet av den möjlighet, avtalet öppnar, bliva aktuellt. Den enda bestämmelse i avtalet, som omedelbart skulle träda i tillämpning, avser rätt för järnvägen att i sin trafik uppbära samma avgifter, som vid varje särskild tid under det avtalet gäller, eller alltså till den 1 januari 1942, utgå för trafik vid statens järnvägar. Med hänsyn till vad kommittén härom anfört, och då järnvägsstyrelsen ej haft någon erinran mot förslaget i denna del, har jag ej heller ansett betänkligheter böra möta att tillerkänna bolaget en dylik rätt. Enär statens ställning till Ostkustbanefrågan på det närmaste är beroende av möjligheten till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg, torde det föreliggande förslaget i detta sammanhang böra underställas riksdagens prövning.

Under åberopande av vad sålunda anförts och av 54 § i riksdagsordningen hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag må, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet angivits, utöver tidigare av riksdagen beviljat låneunderstöd av 3,000,000 kronor, åtnjuta ytterligare ett sådant understöd av likaledes 3,000,000 kronor eller sålunda tillhopa 6,000,000 kronor;

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t godkänna det i statsrådsprotokollet omförmälda förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

August Wrede.