Nr 119.

Ankom till riksdagens kansli den 30 maj 1922 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 31 mars 1922 avlåten proposition (nr 244), vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang med förevarande proposition har utskottet till behandling förehaft tvenne likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 163) av herr *S. H. Kvarnzelius m. fl.* och den andra inom andra kammaren (nr 301) av herr *A. Lindman m. fl.*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen ville åt Ostkustbanans aktiebolag, utöver tidigare beviljade låneunderstöd å 3,000,000 kronor, i ytterligare statslån bevilja

ett belopp av 11,000,000 kronor, att utgå i poster och på villkor, som av den så kallade Ostkustbanekommittén föreslagits i dess ovanberörda betänkande av den 3 februari 1922.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sin framställning får utskottet hänvisa till motionerna.

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.

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.

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 i nedan omförmälda tabeller angiva 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 omstående kostnadssammandrag.

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	—	—

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

Dessutom har av Ostkustbanekommittén verkställts andra utredningar, avseende att belysa banans bärighet, trafikavledning från andra järnvägar, trafikområdets produktionsförmåga och utvecklingsmöjligheter m. m.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»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 låneunderstöd 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

[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.

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 riksgäldskontoret 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 ingripa 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 Ost-

kustbanebolaget 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 kostnaderna 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 bandelens 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 arbetslöshetskommission 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.

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.»

Utskottets yttrande.

Då utskottet nu går att taga ställning till förevarande fråga, vill utskottet erinra, hurusom redan vid beslutet om norra stambanans byggande i mitten på 1870-talet en kustbana genom de trakter, varom här är fråga, betraktades såsom en naturlig kommunikationsled vid sidan av och jämte norra stambanan, vars anläggande emellertid bland annat av strategiska skäl borde föregå ett beslut om en bana genom kustbygden. Då sedermera det i början av 1900-talet lyckades att ena de då föreliggande planerna å vissa lokala kustbanor kring förslaget om en genomgående bana, vann också detta förslag gillande av bland annat järn-

vägsstyrelsen, som uttalade, att banan hade så stora förutsättningar att få karaktären av statsbana, att ett statsinköp av densamma — jämte anslutande järnvägar i norr och söder — förr eller senare bleve oundgängligt. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag och i avsikt att anläggningen skulle bliva av statsbanetyp, gåvos vid koncessionens beviljande år 1903 de tekniska bestämmelserna en häremot svarande utformning, varjämte inlösningsbestämmelserna i viss mån skärptes utöver vad som eljest var brukligt. Nämnda synpunkter om den särställning, som banan i viss mån intoge i förhållande till privata järnvägar i allmänhet, hava också kommit till uttryck i de sedermera vid olika tillfällen föreliggande framställningarna om statens hjälp vid banbyggets finansiering, vilka framställningar alltid upptagits välvilligt av statsmakterna. I detta hänseende vill utskottet nu endast erinra om 1920 års riksdags i ämnet gjorda uttalanden, som 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.

Den sålunda begärda utredningen, vilken riksdagen förutsatte komma att slutföras så snart ske kunde, har verkställts genom en särskilt för ändamålet tillsatt kommitté, vilken numera i avgivet betänkande framlagt resultaten av sitt utredningsarbete. Nämnda kommitté har kommit till den uppfattningen att den enda rationella lösningen av Ostkustbanefrågan är, att de redan pågående arbetena utan avbrott fortsättas och att banan fullbordas i hela dess sträckning från Gävle till Härnösand. Företagna undersökningar rörande andra projekt, avseende banans utbyggande endast utmed vissa sträckor, har kommittén ansett giva vid handen, att ett förverkligande av dylika projekt skulle medföra förhållandevis så stora kostnader för staten och bliva så föga ekonomiskt bärkraftiga, att de måste förkastas.

I sitt yttrande över kommitténs betänkande har järnvägsstyrelsen, efter att hava riktat en kritik mot kommitténs enligt styrelsens förmenande för banan alltför gynnsamma räntabilitetsberäkningar, *dels* ifrågasatt ett uppskjutande av tidpunkten för avgörandena beträffande Ostkustbanans slutfinansiering i avvaktan såväl på att avtalet om inlösningsvillkor beträffande Uppsala—Gävle järnväg vunne laga kraft, som ock på de ekonomiska konjunkturernas utveckling såväl för landet i dess helhet som för statens järnvägar, *dels* under förutsättning av sådant uppskov, hemställt att till prövning upptoges utvägen att i första hand genom erforderliga statsåtgärder möjliggöra utbyggande inom den närmaste fram-

tiden av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne.

Såsom av propositionen framgår, har departementschefen i huvudsak anslutit sig till järnvägsstyrelsens förslag om att statslån bör beviljas för banbyggets bedrivande allenast å nyssnämnda delsträckor. Med hänsyn till rådande arbetslöshet förutsättes emellertid, att arbetena icke helt nedläggas å övriga delar av banan — med undantag dock tillsvidare för sträckan Ljusne—Gävle — varvid utförandet av vissa arbeten tänkts kunna komma att ske genom arbetslöshetskommissionens bemedling.

Utskottet vill icke förneka, att skäl kunna anföras för departementschefens sålunda föreliggande tvekan att under för handen varande krisförhållanden och i ärendets nuvarande, i vissa av departementschefen anmärkta hänseenden icke fullt klargjorda läge fatta slutlig ståndpunkt till frågan om i vilken utsträckning och under vilka former staten skall medverka till Ostkustbanans tillkomst. Med hänsyn till det läge, vari förevarande fråga nu kommit, har det emellertid synts utskottet nödvändigt, att från statsmakternas sida tages en mera bestämd ställning till denna fråga än ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle innebära.

Vid sin omprövning av ärendet har utskottet kommit till den uppfattningen, att staten ej torde kunna undgå att lämna ifrågavarande företag sitt ekonomiska understöd på ett sådant sätt, att dess tillkomst i hela dess koncessionerade omfattning från Gävle till Härnösand redan inom den närmaste tiden kan bliva tryggad. Genom de av Ostkustbanekommittén verkställda utredningarna av olika slag, torde vara ådagalagt, att endast på detta sätt kan vinnas en lösning, som motsvarar de anspråk i kommunikationshänseende, som kunna uppställas från ifrågavarande bygd och de förväntningar, som staten framkallat genom sin tidigare ståndpunkt till företaget.

Även med erkännande härav har utskottet dock icke kunnat undgå att fästa stort avseende vid de betänkligheter, som från järnvägsstyrelsens sida framförts mot att staten på det sätt, varom här är fråga, utan särskilda garantier befrämjar tillkomsten av ett järnvägsföretag, som kan komma att ingå som ett led i ett med statens järnvägar konkurrerande järnvägssystem och som i varje fall skulle kunna komma att genom trafikavledning tillskynda statens järnvägar vissa förluster. Det har därför synts utskottet nödigt att söka finna en form för Ostkustbanans understödjande, varigenom trygghet kunde vinnas för att, samtidigt som befolkningens krav i kommunikationshänseende tillgodosåges, detta dock skedde på ett sådant sätt, att vådorna av konkurrensen med statens järnvägar i möjligaste mån minskades. Givetvis måste det emellertid därvid anses

önskligt, att företaget kan fullbordas i samförstånd med det nuvarande bolaget, varigenom ur byggnadskostnadssynpunkt bästa möjliga garantier synas kunna vinnas och tillika möjlighet öppnas till erhållande av ytterligare kapitalinsatser från vederbörande kommuners och andra av företaget intresserades sida.

Flera former för statens medverkan till företagets förverkligande kunna ur nu angivna synpunkter tänkas ifrågakomma. Bland sålunda övervägda förslag har utskottet ansett i främsta rummet böra tagas under omprövning ett som innebär, att det kapital, som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver bolagets eget i utsikt ställda kapital av 19,000,000 kronor, helt skulle bestridas av staten, dels i form av tecknade aktier, beträffande vilka staten i frågans nuvarande läge lärer kunna påfordra, att de med avseende å utdelning och andel i bolagets tillgångar komme att äga bättre rätt än ovannämnda av intressenterna anskaffade kapital å minst 19,000,000 kronor, dels ock i form av lån på de villkor i fråga om ränta och amortering samt säkerhet, som i allmänhet gälla för lån ur allmänna järnvägslånefonden. Proportionen mellan statens insats i aktier och i form av lån torde i huvudsak böra avvägas ur synpunkten av att åstadkomma ett skäligt förhållande mellan det av staten och övriga intressenter tecknade aktiekapitalet. Under alla förhållanden måste emellertid påfordras att den av intressenterna gjorda insatsen kommer att uppgå till minst 19,000,000 kronor.

Under antagande av en byggnadskostnad av 47,000,000 kronor skulle alltså staten hava att räkna med en sammanlagd kapitalinsats av 28,000,000 kronor. Nämnda av Ostkustbanekommittén angivna byggnadskostnad måste emellertid, såsom kommittén själv antytt, anses högt räknad och bör enligt utskottets mening kunna icke oväsentligt nedbringas, i vilket fall statens insats i motsvarande mån bör komma att reduceras.

Otvivelaktigt innebure i varje fall ett godtagande av nu antydda plan betydande kapitalutlägg från statens sida. Emellertid bör det ihågkommas, att med dessa utlägg avses att möjliggöra förverkligandet av ett stort banföretag, genomlöpande en bygd som är rikt befolkad och utmärkes av en i förhållande till landet i övrigt synnerligen stor produktionsförmåga, men som hittills i kommunikationshänseende icke varit så tillgodosedd, som dess utvecklingsmöjligheter bort föranleda. Genom att det ifrågasatta beloppet komme att fördelas på ett flertal år eller, enligt den uppgjorda byggnadsplanen, under tiden fram till och med år 1927, torde detta icke alltför hårt komma att belasta budgeten.

Förbises må ej heller, hurusom ett ordnande av Ostkustbanans finansieringsfråga efter ovan angivna riktlinjer öppnar möjlighet till fort-

satt arbete för en betydande arbetsstyrka, medan åter ett uppskov därmed, troligen, på sätt bolaget gjort sannolikt, komme att medföra banbyggets inställande tillsvidare, vilket torde komma att föranleda stora utgifter för staten i form av arbetslöshetshjälp.

På detta sätt kunde bolaget också undgå de svårigheter, som måhända bleve förbundna med anskaffandet av ett banklån. I detta hänseende bör beaktas, att enligt kommitténs finansplan statslånet med avseende å inteckningssäkerheten skulle bliva placerat efter banklånet. I sista hand bleve det alltså alltid staten, som, därest en realisation av panten komme ifråga, hade att taga risken för det i banklån beviljade beloppet, för så vitt icke hela säkerheten för statslånet skulle gå om intet. Givetvis måste också lånevillkoren för en bankkredit komma att ställa sig ogynnsammare än om staten själv upplånade motsvarande belopp och insatte detta i företaget. Också ur synpunkten av att kunna åstadkomma ett företag, som med avseende å räntabilitetsutsikterna bleve så stark som möjligt, ligger det alltså i statens intresse att undvika att banklån behöver ifrågakomma.

Huvudskälet för ordnandet av Ostkustbanans finansieringsfråga efter ovan angivna riktlinjer är emellertid, att staten på detta sätt skäligen skulle kunna tillförsäkra sig ett medinflytande över banans förvaltning, som tryggade staten mot de alltför stora olägenheter, som banans karaktär av konkurentbana eljest kunde medföra, och varigenom staten, utan att företagets karaktär av ett från statens järnvägar fristående företag äventyrades, dock kunde erhålla säkerhet för att driften av banan komme att ske i samförstånd med statens järnvägar. Särskilt torde därvid böra tillses, att åt staten tillförsäkras övervägande inflytande i bolagets styrelse, på det att de intressen av olika slag, som det kan ankomma på staten att i detta fall tillvarataga, må bliva behörigen beaktade.

Givetvis hade det varit önskvärt, att ovannämnda riktlinjer redan vid innevarande riksdag kunnat vinna en sådan utformning, att Ostkustbanefrågan vid densamma vunnit sin definitiva lösning. Emellertid synes en sådan detaljbehandling icke kunna medhinnas, utan torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att, efter förhandling med banbolagets styrelse, låta utarbeta förslag i enlighet med de riktlinjer, utskottet här ovan angivit, och förutsätter utskottet, att detta så skyndsamt verkställes, att definitivt förslag i ärendet innefattande de villkor och bestämmelser, som från statens sida böra uppställas för dess medverkan, kan framläggas redan i början av nästkommande års riksdag. I sammanhang därmed torde tagas under övervägande, huruvida icke vissa ändringar i avseende å de för Ostkustbanan för närvarande gällande i

koncessionen intagna inlösningsbestämmelserna kunna anses påkallade, varvid utskottet särskilt åsyftar att, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit som önskvärt, åt det så kallade a-villkoret icke må kunna givas den tolkning, att ränta må räknas å nedlagt kapital under själva byggnadstiden.

En ytterligare förutsättning för statens understödjande av Ostkustbanan är givetvis, att den rättstvist, som öppnats rörande giltigheten av det av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag lämnade godkännandet av det mellan Ostkustbanekommittén och detta bolag uppgjorda avtalet om inlösen av sistnämnda järnväg, bliver slutligen avgjord och deras talan, som yrkat på avtalets hävande, ogillad. Underrättens och Svea hovrätts dom hava redan gått i sådan riktning. Talan har fullföljts hos Kungl. Maj:t, men hava, enligt vad som uppgivits för utskottet, klagandena förklarat sig beredda att nedlägga sin talan för att icke förhindra Ostkustbanans fullbordande, för den händelse detta i övrigt kunde nöjaktig tryggas.

För att emellertid det nuvarande bolaget skall kunna äga trygghet för arbetenas bedrivande under den närmaste tiden, torde det vara nödvändigt, att bolaget redan nu tillförsäkras ett ytterligare lån å 3,000,000 kronor. Beträffande villkoren för detta lån får utskottet hänvisa till de bestämmelser, som äro fastställda för bolaget, redan tidigare provisoriskt beviljade statslån å 3,000,000 kronor, vilka bestämmelser, torde kunna tjäna till förebild jämväl för utbetalandet av det nu ifrågasatta ytterligare lånebeloppet. Dock torde ingen begränsning i fråga om den sträcka av banan, där det nya lånebeloppet må användas, behöva ifrågakomma, i vidare mån än att någon del av lånebeloppet icke må nedläggas å bandelen Ljusne—Gävle, förr än avtalet om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg vunnit definitiv giltighet. När så skett, torde högst en tredjedel av beloppet få nedläggas å nämnda bandel. Härav bör dock följa, att hela banan och icke allenast viss del av densamma skall utgöra realsäkerhet för det nya lånet. Då beloppet redan inom närmaste tiden bör stå till disposition, torde medel för ändamålet — att utgå av lånemedel — böra anvisas å tillägsstaten för innevarande år, och bör lånet, i den mån så för arbetenas bedrivande erfordras, få lyftas, så snart bolagsstämma beslutat vidtaga åtgärder för uppfyllande av de villkor beträffande säkerheten m. m., som i övrigt enligt ovanstående skall gälla för lånet.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört och med förmälan därjämte att utskottet i likhet med Kungl. Maj:t funnit det i statsrådsprotokollet omförmälda förslaget till avtal angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg vara av beskaffenhet att kunna från statens sida godtagas, får utskottet hemställa,

I) att riksdagen i anledning av förevarande proposition, må

a) såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd, å tilläggsstat för år 1922 såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t godkänna det i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 31 mars 1922 omförmälda förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg;

II) att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl, Maj:t måtte föranstalta om upprättande av förslag rörande statens medverkan till en finansiering av Ostkustbanan i enlighet med ovan angivna riktlinjer;

III) att herr Kvarnzelius m. fl. och herr Lindmans m. fl. i ämnet väckta motioner må anses besvarade genom vad utskottet sålunda anfört och hemställt.

Stockholm den 30 maj 1922.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, C. J. G. Swartz, J. Nilsson* i Skottlandshus, *H. F. Lamm, C. G. Ekman, J. Nilsson* i Malmö, *O. Bergqvist, C. I. Asplund, K. E. Andersson, A. R. Rooth* och *C. Johansson;*

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *K. V. Rydén, O. H:son Waldén, O. Olsson* i Kullenbergstorp, *C. R. Jansson* i Falun, *L. J. Carlsson-Forsterud, S. E. J. Lübeck, J. Olofsson* i Digernäs, *J. D. Norman, B. F:son Holmgren* och *F. T. Hamrin.*

Reservation:

av herrar *K. V. Rydén, O. H:son Waldén, C. R. Jansson* i Falun och *J. Olofsson* i Digernäs.

Stockholm 1922. Kungl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner
221636