

Nr 49.

Godkänd av första kammaren den 14 mars 1923.
Godkänd av andra kammaren den 14 mars 1923.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående finansiering av Ostkustbanan.

(Statsutskottets utlåtande nr 23.)

Till Konungen.

Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag (sid. 147), föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ärendet, som kunde komma att avlätas, för finansiering av Ostkustbanan för budgetåret 1923—1924 beräkna ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t i den 26 januari 1923 till riksdagen avlåten proposition, nr 33, under återopande av propositionen bifogat utdrag av protokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels besluta, att staten skall, enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder och villkor, till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, däri inbegripna de Ostkustbanans aktiebolag redan beviljade statslån å tillhoppa 6,000,000 kronor, av vilket förstnämnda belopp intill 15,000,000 kronor skola utgå för teckning av aktier i bolaget av serien C och återstoden såsom statslån;

dels bemyndiga Eders Kungl. Maj:t att under villkor, som likaledes angivas i statsrådsprotokollet, för statens räkning verkställa sådan aktieteckning intill nyssnämnda belopp 15,000,000 kronor;

dels ock såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Eders Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapital-

ökning: låneunderstöd, för budgetåret 1923—1924 av ovan omförmälda summa, 28,000,000 kronor, såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Då frågan om finansieringen av Ostkustbanan förevar vid senaste riksdag, framhölls från riksdagens sida, hurusom staten ej syntes 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 kunde bli tryggad. Genom de av Ostkustbanekommittén verkställda utredningarna av olika slag finge, uttalade riksdagen, anses ådagalagt, att endast på det sätt kunde vinnas en lösning, som motsvarade de anspråk i kommunikationshänseende, som kunde uppställas från ifrågavarande bygd, och de förväntningar, vilka staten framkallat genom sin tidigare ståndpunkt till företaget. Vad riksdagen sålunda och i övrigt då yttrade torde gentemot intressenterna i företaget och de landsdelar, som beröras av banan, få anses hava inneburit en utfästelse om statsmakternas medverkan till banföretagets realiserande av förbindande karaktär. Emellertid var denna utfästelse från riksdagens sida förknippad med vissa förutsättningar och villkor, om vilkas närmare utformning det ankommit på Eders Kungl. Maj:t att föranstalta.

Enligt den finansplan för företaget, som Eders Kungl. Maj:t efter förhandlingar med representanter för Ostkustbanans aktiebolag nu framlagt, skulle det erforderliga kapitalet — av Ostkustbanekommittén beräknat till 47,000,000 kronor — åstadkommas på sådant sätt, att de privata intressenterna uppbringade sin sammanlagda insats till minst 19,000,000 kronor, medan staten skulle träda in med vad som ytterligare erfordrades, varav 15,000,000 kronor i preferensaktier berättigade till 5 % utdelning, och återstoden, 13,000,000 kronor, i form av lån. Av sistnämnda belopp hava dock 6,000,000 kronor redan beviljats.

I sammanhang härmed har framlagts förslag till vissa erforderliga förändringar av bolagsordningen. Förutom stadganden för utövande av rösträtten vid bolagsstämman, innefattar detta förslag bl. a., att staten skulle äga rätt att i den av 11 eller framdeles, i den mån en minskning syntes möjlig, av 9 ledamöter bestående styrelsen invälja förutom ordföranden ytterligare 5, resp. 4 ledamöter, varvid en skulle utses av riksgäldsfullmäktige och de återstående av Eders Kungl. Maj:t med iakttagande dock att bland statsrepresentanterna skulle finnas åtminstone en med erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen.

I fråga om det kapital, som på privat väg skulle anskaffas, må erinras, att bolaget i sådant kapital för närvarande endast förfogar över

i runt tal 15,400,000 kronor, varav 1,350,000 kronor utgörande av vissa enskilda industriföretag tecknade lån. Vad särskilt angår sistnämnda lån vill riksdagen framhålla, att även om, såsom för riksdagens vederbörande utskott uppgivits, dessa lån lämnats på särskilt fördelaktiga villkor, i det desamma bl. a. äro ouppsägbara från långivarnas sida och löpa utan ränta, det dock måste förutsättas att desamma förvandlas i aktier. Det för statens deltagande vid realiserandet av företaget uppställda villkoret att från övriga intressenters sida verkligen åstadkommes ett kapital av minst 19,000,000 kronor, efter vilket belopp statens risk för dess insats först vidtager, bör nämligen bestämt uppehållas.

Men även i övrigt har riksdagen icke kunnat undgå att uppmärksamma, att den enskilda kapitalinsatsen icke ännu kunnat helt säkerställas. Enligt Eders Kungl. Maj:ts förslag skulle nämligen redan under budgetåret 1923—1924 och innan de erforderliga åtgärderna beträffande bolagsomorganisationen kunnat genomföras, ställas till bolagets förfogande ett ytterligare belopp av 5,000,000 kronor utöver redan tidigare beviljade 6,000,000 kronor. Otvivelaktigt måste det ingiva vissa betänkligheter att, innan det enskilda kapitalet sammanskjutits med fullt belopp, från statens sida bevilja så stora lånebidrag som här föreslagits. Emellertid torde det kunna påräknas, att värdet av de i företaget nedlagda arbetena vid varje tidpunkt skall vida överstiga statens insats och alltså för statens del utgöra en realsäkerhet. Vid en eventuell likvidation torde dessa arbeten nämligen kunna av staten övertagas och bli till nytta vid ett framtida fullföljande av banbyggnaden. I betraktande härav och med hänsyn också till den risk för banbyggets avbrytande med därav följande olägenheter av olika slag, som ett uppskov med beviljande av det nu äskade lånebeloppet skulle medföra, har riksdagen icke velat motsätta sig förslaget i denna del. Riksdagen anser sig dock böra framhålla vikten av att särskild uppmärksamhet ägnas utformningen av de villkor, som skulle gälla för detta lån, så att statens intressen under övergångstiden tryggas.

Vad därefter i övrigt angår de vid senaste riksdag uppställda villkoren för statens deltagande i företaget är att märka, hurusom vid de förda underhandlingarna mellan representanter för Eders Kungl. Maj:t och Ostkustbanans aktiebolag utverkats betydelsefulla förtydliganden och förbättringar till statens förmån beträffande koncessionsbestämmelserna för statens rätt till inlösen av Ostkustbanan. Riksdagen vill i detta avseende särskilt framhålla, att i enlighet med de önskemål, som härutinnan uttalades vid 1922 års riksdag, i de föreslagna nya bestämmelserna föreskrivits beträffande rätten till ränta, att sådan ränta — efter 4 % —

skall utgå, icke såsom hittills från den tidpunkt, då visst kapitalbelopp nedlagts i banan, utan från den tidpunkt, då de olika bandelarna öppnats för allmän trafik.

Såsom av propositionen närmare framgår, hava de förda förhandlingarna också gått ut på att åstadkomma vissa ändringar i en mellan Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag tidigare träffad överenskommelse om gemensam trafikförvaltning, vilken överenskommelse i sin hittillsvarande omfattning och lydelse ansetts vara i hög grad ingripande i fråga om Ostkustbanans förvaltning och administration. Det viktigaste önskemålet från statens sida har därvid varit att åt statens representanter i Ostkustbanans styrelse förvärva vederbörligt inflytande å den gemensamma trafikförvaltningens skötsel. Detta har vunnits genom att dels till Ostkustbanestyrelsens prövning och beslut återföra vissa ärenden, som enligt överenskommelsen skulle ligga under det för båda banorna gemensamma trafikutskottets beslutanderätt, dels säkerställa, att statens representanter få plats i trafikutskottet och där erhålla makt att hindra beslut, som kunna lända staten till men, dels ock till trafikutskottets avgörande föra vissa ärenden, som enligt överenskommelsen avgöras av den likaledes gemensamma verkställande direktören. Vidare har den nu gällande bestämmelsen, att trafiköverenskommelsen skall gälla åtminstone 10 år från det Ostkustbanan öppnats för allmän trafik, ändrats därhän, att densamma kan uppsägas till upphörande redan två år efter banans öppnande.

Genom de sålunda vidtagna ändringarna synas nöjaktiga förbättringar i fråga om innebörden och omfattningen av nämnda trafiköverenskommelse hava vunnits. I avseende särskilt å frågan om inlösen av Norra Hälsinglands järnväg vill riksdagen endast erinra, att det nu uppskattade anläggningskapitalet för Ostkustbanan synes vara så högt räknat, att detsamma torde inrymma erforderlig lösesumma för nyssnämnda järnväg, och får riksdagen härutinnan i övrigt hänvisa till vad departementschefen därom anfört. Av propositionen inhämtas vidare beträffande andra Ostkustbanans överenskommelser, att en företagen granskning givit vid handen att de flesta löpa med kort uppsägningstid och att de kontrakt, som gälla för alltid eller för längre tid, icke äro av beskaffenhet att kunna medföra någon risk för staten. Det lär alltså numera kunna bestämt förutsättas, att staten inträder såsom delägare i ett fristående företag, som i stort sett icke i vidare mån än ovan angivits genom några avtal eller åtgärder ställts i beroende av andra företag.

Med avseende å möjligheterna till en inlösen av Uppsala—Gävle järnväg må uppmärksammas, att det i detta hänseende mellan staten

och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffade avtalet numera vunnit definitiv giltighet, sedan en tidigare av vissa aktieägare vid domstol anförd klandertalan återkallats. I motsats till vad som tidigare varit fallet, är nu staten alltså uttryckligen tillförsäkrad rätt att förvärva denna järnväg, varvid beträffande lösesumman bl. a. skall gälla, att vid dess bestämmande hänsyn ej må tagas till den ökning i banans affärsvärde, som kan uppkomma genom den trafik, som tillföres järnvägen genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan.

Såvitt riksdagen vid sin omprövning av förevarande ärende kunnat finna, synes den i propositionen framlagda planen för statens medverkan vid finansieringen av Ostkustbanan öppna möjlighet till ett realiserande av det syfte, som därmed varit avsett, nämligen att förläna åt staten ett inflytande i företaget, som utan att förtaga banan karaktären av privatföretag dock tryggar åt staten den bestämmanderätt över banan, vartill staten på grund av sin högst betydande insats bör kunna anses berättigad. Riksdagen har därför ansett sig böra bifalla propositionen.

Riksdagen anmäler alltså, att riksdagen

dels beslutat, att staten skall, enligt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 26 januari 1923 angivna grunder och villkor, till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, däri inbegripna de Ostkustbanans aktiebolag redan beviljade statslån å tillhoppa 6,000,000 kronor, av vilket förstnämnda belopp intill 15,000,000 kronor skola utgå för teckning av aktier i bolaget av serien C och återstoden såsom statslån;

dels bemyndigat Eders Kungl. Maj:t att under villkor, som likaledes angivas i statsrådsprotokollet, för statens räkning verkställa sådan aktie-teckning intill nyssnämnda belopp 15,000,000 kronor;

dels ock såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Eders Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd, för budgetåret 1923—1924 av ovan omförmälda summa, 28,000,000 kronor, såsom reservationsanslag anvisat ett belopp av 5,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 14 mars 1923.

Med undersåtlig vördnad.