

Nr 84.

Ankom till riksdagens kansli den 13 april 1926 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition an-
gående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag.*

(4:e avd.)

I den till riksdagen den 7 januari 1926 avlätna propositionen nr 1 angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1926—1927 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag för budgetåret 1926—1927 beräkna ett reservationsanslag av 5,250,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 19 februari 1926 avlåten proposition nr 171, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen, att såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av kronor 5,216,000, varav 1,444,545 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel och återstoden av lånemedel samt med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av nämnda belopp, 5,216,000 kronor, i riksgäldskontoret lyfta högst 500,000 kronor före ingången av sagda budgetår.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i ämnet har 1923 års riksdag beslutat, att staten skulle enligt vissa angivna grunder och villkor till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, varav 15,000,000 kronor skulle utgå för teckning av aktier i Ostkustbanans aktiebolag och återstoden såsom statslån. Av berörda belopp, 28,000,000 kronor, hava hittills anvisats hela det för inbetalning av statens aktier i bolaget avsedda beloppet, 15,000,000 kronor, samt såsom låneunderstöd 11,500,000 kronor. Sistnämnda belopp har anvisats för budgetåret 1925—1926 med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av beloppet i riksgäldskontoret lyfta högst 5,000,000 kronor redan före ingången av nämnda budgetår.

Vidare har 1925 års riksdag medgivit, att för Ostkustbanans trafikerande erforderliga lokomotiv och godsvagnar finge överlätas av statens järnvägar till Ostkustbanan och av denna likvideras på sätt Kungl. Maj:t bestämde.

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 6 saml. 51 häft. (Nr 84—86.) 800 26 1

Genom brev den 11 september 1925 har Kungl. Maj:t godkänt ett den 1 och den 2 april 1925 mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag upprättat kontrakt rörande försäljning till nämnda bolag av statens järnvägar tillhörig, för Ostkustbanans trafikerande erforderlig rullande materiel ävensom förklarar sig framdeles vilja, på anmälan av järnvägsstyrelsen sedan ifrågavarande leverans fullgjorts, meddela bestämmelser angående sättet för leveransens likviderande.

Enligt i nästlidet års statsverksproposition framlagda kostnadsberäkningar skulle för Ostkustbanans färdigställande sammanlagt erfordras ett belopp av 49,000,000 kronor. I berörda kostnadssumma, 49,000,000 kronor, ingick bolagets andel i kostnaderna för Sundsvalls station med 1,250,000 kronor men däremot varken kostnaderna för den rullande materiel, som bolaget jämlikt ovan omförmälda avtal skall övertaga från statens järnvägar, eller för eventuell inlösen och ombyggnad av Norra Hälsinglands järnväg.

Beträffande frågan om inlösen m. m. av Norra Hälsinglands järnväg har departementschefen lämnat följande redogörelse:

»Vad angår förhållandet mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag må erinras, att Kungl. Maj:t den 1 juli 1918 i samband med fastställande av ändrad sträckning för Ostkustbanan längs efter Norra Hälsinglands järnväg föreskrev, att Ostkustbanans aktiebolag skulle vara pliktigt att, innan bolagets järnväg å den till sin sträckning ändrade bandelen öppnades för trafik, med Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse, av beskaffenhet att kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas, om ersättning för det intrång och den skada å sin rörelse, som sistnämnda bolag kunde komma att lida genom Ostkustbanans tillkomst, samt att, därest sådan överenskommelse icke skulle kunna bringas till stånd, båda ifrågavarande bolag skulle vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt utfärda.

Då sådan överenskommelse icke kunnat träffas, har jag jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 8 maj 1925 uppdragit åt landshövdingen S. E. J. Lübeck att efter verkställande av den utredning, som ytterligare kunde vara erforderlig, och efter förhandlingar med representanter för nämnda bolag avgiva förslag till lösning av berörda tvistefråga. Sedermera har jag, likaledes enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, den 31 juli 1925 anmodat verkställande direktören i Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag J. Nyström och byrådirektören S. Norrman att biträda vid berörda utredning.

Med skrivelse den 13 januari 1926 har landshövdingen Lübeck efter verkställda utredningar och förhandlingar mellan parterna överlämnat förslag till överenskommelse mellan Ostkustbanans järnvägsaktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag. Beträffande denna utredning och förslag torde få hänvisas till handlingarna i ärendet; här skall endast i korthet redogöras för avtalsförslagets huvudsakliga innehåll, därvid Ostkustbanans och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag benämnas O. K. B. respektive N. H. J.:

Inlösen och
ombyggnad
av Norra
Hälsing-
lands
järnväg.

N. H. J. överlåter till O. K. B. sin järnväg om 0,891 meters spårvidd mellan Hudiksvall och Bergsjö ävensom samtliga övriga tillgångar. O. K. B. övertager betalningsansvaret för N. H. J:s samtliga skulder och ingångna förbindelser samt utgiver därutöver *dels* ett belopp av 216,360 kronor, motsvarande hälften av N. H. J:s aktiekapital, att gäldas medelst räntefria skuldbevis, *dels* i utbyte för aktierna i N. H. J. motsvarande antal aktier i O. K. B., *dels* ock såsom bidrag till kostnaderna för överlåtelsen ett belopp av 5,000 kronor.

O. K. B. anlägger mellan platsen Strömma vid den övertagna järnvägen och Edsätters station vid Ostkustbanan en järnväg om 0,891 meters spårvidd men med terrassering och konstarbeten m. m. för samma spårvidd som Ostkustbanan eller 1,435 meter. Bansträckan mellan Hudiksvall och Strömma upprives.

Överlåtelsen av N. H. J:s järnväg skall äga rum vid den tidpunkt, då Ostkustbanan är färdigbyggd å bandelen Hudiksvall—Edsäter.

O. K. B. förbinder sig att framdeles ombygga linjen Edsäter—Bergsjö till bredspårig. För att främja denna ombyggnad skall ovan omnämnda belopp, 216,360 kronor, av O. K. B. tillsvidare förvaltas och förräntas såsom en särskild fond, benämnd »Bergsjö bredspårsfond». Då fonden vuxit till minst en tredjedel av engångskostnaden för sagda ombyggnad, må O. K. B. eller Bergsjö kommun föreslå ombyggnadens genomförande. Därest ombyggnaden kommer till stånd, äger O. K. B. för ändamålet fritt föfoga över fonden. I händelse av tvist underställes frågan om ombyggnad Kungl. Maj:ts avgörande. Då fonden vuxit till fyra sjundedelar av engångskostnaden för ombyggnaden, skall denna genomföras, såvida icke Kungl. Maj:t finner force majeure föreliggande. Har beslut rörande ombyggnaden icke fattats inom 20 år efter det järnvägen Strömma—Edsäter öppnats för allmän trafik, äro Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmiga beslut berättigade påfordra, att fonden likvideras genom att det ursprungliga kapitalbeloppet 216,360 kronor utbetalas till N. H. J:s förutvarande aktieägare eller deras rättsinnehavare. Till säkerhet för fonden och motsvarande skuldförbindelser skall O. K. B. i riksgäldskontoret deponera inteckningar å 400,000 kronor i bolagets egendom, liggande närmast efter de mot nuvarande och blivande statslån svarande inteckningarna.

Därjämte innehåller avtalsförslaget *dels* bestämmelser om uppehållande av trafiken mellan Hudiksvall och Bergsjö såväl under byggandet av anknytningslinjen Strömma—Edsäter som efter det nämnda linje öppnats för allmän trafik, *dels* taxebestämmelser och *dels* föreskrifter om övertagande av Norra Hälsinglands järnvägs personal samt dennas ställning i löne- och pensionshänseende.

Avtalet skall för att gälla godkännas av både O. K. B. och N. H. J. samt av Kungl. Maj:t, som jämväl förutsättes ställa till O. K. B:s förfogande erforderliga medel för bestridande av O. K. B:s ovan omnämnda kontanta utgifter enligt avtalet.

Det för sådant ändamål för Ostkustbanans aktiebolag erforderliga beloppet har av landshövdingen Lübeck beräknats sålunda:

Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolags skulder, vilka den 31 december 1924 utgjorde tillhoppa 258,742 kronor 89 öre, torde vid tiden för överlåtelsen hava nedgått till förslagsvis	250,000
Bergsjö bredspårsfond	216,360
Överlåtelsekostnader	5,000
Kostnader för smalspårig järnvägsanläggning Strömma—Edsäter jämte rullande materiel m. m. men med avdrag för säljbar materiel	300,000

Summa kronor 771,360»

Departementschefen har för egen del i ärendet anfört följande:

»Beträffande kostnaderna för Ostkustbanebyggnaden framhölls i nästlidet års statsverksproposition, att de då framlagda kostnadsberäkningarna, vilka slutade å ett 2,000,000 kronor högre belopp än de till grund för 1923 års riksdagsbeslut liggande eller å 49,000,000 kronor, borde tillmätas större grad av tillförlitlighet än tidigare uppskattningar men att det icke syntes nödigt att då såsom definitivt fastslå det uppskattade kostnadsbeloppet och därmed jämväl ökningen i statens samlade bidrag. Det uttalades vidare, att staten syntes bliva nödsakad att vidkännas det mot nyssnämnda kostnadsökning svarande beloppet, i den mån bolaget ej förmådde ställa egna medel till förfogande. I enlighet härmed förutsattes, att staten utöver det tidigare uppskattade beloppet 28,000,000 kronor enligt då föreliggande kostnadsberäkningar skulle bidra med ytterligare 1,400,000 kronor, medan bolaget utöver tidigare i utsikt ställda 19,000,000 kronor skulle tillskjuta 600,000 kronor.

Då enligt vad nu upplysts bolaget icke lärer kunna uppbringa ytterligare medel, torde det bliva nödvändigt, att staten bidrager icke blott med vad som erfordras för färdigställande av själva Ostkustbanebyggnaden utan jämväl till täckande av de övriga utgifter, som bolaget på sätt nedan sägs måste ikläda sig i och för nämnda banbyggnad.

Beträffande då först återstående kostnader för själva järnvägsbygget erfordras på grund av ökade kostnader för Ostkustbanans anslutning till statens järnvägars stationer i Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall ytterligare ett belopp av omkring 100,000 kronor. Med hänsyn till vad bolaget anfört torde staten under nästkommande budgetår bära bidra med icke blott det i ovan angivna kapitaldisposition upptagna beloppet 2,900,000 kronor utan jämväl berörda kostnadsökning eller sålunda tillhoppa 3,000,000 kronor, att utgå såsom lån till bolaget. Mot bolagets hemställan att härav före ingången av nästa budgetår lyfta 500,000 kronor har jag intet att erinra, och torde härmed förfaras på sätt nästlidet år skedde med det då medgivna förskott å 5,000,000 kronor.

Vidkommande härefter den föreliggande tvistefrågan mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag framgår av den i ämnet verkställda utredningen, att det förslag till överenskommelse härutinnan, som nu framlagts, under rådande förhållanden torde erbjuda en ur allmänekonomiska synpunkter och med hänsyn till statens intresse lämplig lösning, samtidigt som därigenom ortens och trafikanternas intressen i möjligaste mån tillgodoses. Jag finner mig därför kunna förorda, att ett avtal mellan de båda bolagen i huvudsaklig överensstämmelse med det föreliggande förslaget vinner Kungl. Maj:ts godkännande. Berörda avtal medför emellertid betydande utgifter för Ostkustbanans aktiebolag om tillhoppa 771,360 kronor, och torde detta belopp, mot vars beräkning intet synes vara att erinra, med hänsyn till tidpunkten för dessa utgifter redan under nästkommande budgetår bära av staten ställas till bolagets förfogande såsom statslån. Kungl. Maj:t torde dock icke bära meddela beslut om lånets beviljande, förrän omförmälda avtal med de smärre jämkningar, som kunna befinnas erforderliga, godkänts av bägge parterna.

Vad slutligen angår likviderandet av ovan omförmälda leverans av rullande

materiel från statens järnvägar till Ostkustbanan, har visserligen, enligt vad jag inhämtat, efter det järnvägsstyrelsens ovanberörda skrivelse den 11 november 1925 avläts ytterligare materiel levererats, men torde det ännu dröja någon tid, innan leveransen i sin helhet är fullgjord. Då sålunda den slutliga ersättningen för leveransen icke kan fastslås, torde nu endast det av järnvägsstyrelsen begärda beloppet, 1,444,545 kronor, böra äskas att utgå såsom lån till Ostkustbanans aktiebolag, varjämte statens järnvägars kapitalkonto bör nedskrivnas med samma belopp. Bolaget synes böra till riksgäldskontoret avlämna med vederbörligt inteckningsmedgivande försedd skuldförbindelse å berörda belopp 1,444,545 kronor, och torde, i likhet med vad som plägar stadgas i fråga om statslån till enskilda järnvägsföretag, en viss tids räntefrihet få av bolaget åtnjutas, dock ej längre än till och med den 31 december 1928. Vid sådant förhållande anser jag mig icke kunna förorda, att bolaget ålägges gottgöra statens järnvägar ränta för tiden intill nedskrivningen av kapitalkontot. Beträffande återstående likvid för leveransen, vilken likvid nu uppskattas till omkring 800,000 kronor, ävensom motsvarande nedskrivning av statsbanekapitalet torde förslag få underställas en kommande riksdag.

I övrigt torde för såväl ifrågavarande lånebelopp, 1,444,545 kronor, som de båda övriga nu förordade lånen, 3,000,000 kronor och 771,360 kronor böra föreskrivas de av fullmäktige i riksgäldskontoret i varje fall föreslagna villkor.

Såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag skulle alltså för budgetåret 1926—1927 äskas ett anslag av 5,215,905 kronor, vilket belopp torde böra avrundas till 5,216,000 kronor. På sätt i statsverkspropositionen redan föreslagits torde härav 1,444,545 kronor, vilket belopp skall avföras från statens järnvägars kapitalkonto, böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel samt motsvarande belopp uppföras å riksstatens inkomstsida såsom i anspråk tagen kapitaltillgång, uppkommen av lånemedel. Återstående belopp, 3,771,455 kronor, torde böra utgå av lånemedel.»

I de till grund för 1923 års riksdagsbeslut liggande beräkningarna uppskattades kostnaderna för Ostkustbanans byggnad till 47,000,000 kronor, varav 28,000,000 kronor av statsmedel. Enligt vad som vid 1925 års riksdag angavs skulle i verkligheten kostnaderna komma att uppgå till 49,000,000 kronor. På grund av en oförutsedd fördyring av Ostkustbanans anslutning till statens järnvägars stationer i Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall, vilken fördyring uppskattats till 100,000 kronor, har nu kostnadsökningen fixerats till 2,100,000 kronor, varav 1,500,000 kronor skulle falla på staten och 600,000 kronor anskaffas från lokalt håll. Därutöver erfordras dock, att från statens järnvägar överlåtes viss rullande materiel. Likaledes förutsattes, att staten helt täcker det kapitalbelopp av 771,360 kronor, som enligt föreliggande förslag till överenskommelse skulle utbetalas till Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag. Inberäknat ersättningen till statens järnvägar för viss rullande materiel, uppgående till ett uppskattat belopp av 1,444,545 kronor, skulle alltså den merinsats från statens sida, som nu påkallas, uppgå till icke mindre än 3,716,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Enligt vad i propositionen upplysts, lärer bolaget icke kunna åstadkomma ytterligare medel utöver vad som redan förskjutits eller ställts i utsikt, sammanlagt 19,600,000 kronor. Med hänsyn härtill och på de skäl departementschefen i övrigt anfört, har utskottet icke velat motsätta sig, att medel för banans färdigställande anvisas i den utsträckning, som i propositionen angives.

Den summa, som alltså sammanlagt skulle anvisas, uppgår till 5,216,000 kronor, innefattande, utöver ovannämnda belopp av 3,716,000 kronor, 1,500,000 kronor, som återstår enligt den ursprungliga planen för statens kapitaldisposition.

I avseende å det i propositionen framlagda förslaget till avtal mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag får utskottet anföra följande. Det vill synas utskottet som villkoren för Ostkustbanans övertagande av Norra Hälsinglands järnväg vore i alltför hög grad till fördel för sistnämnda järnväg och därvarande ortsintressen. Särskilt torde starkt kunna ifrågasättas, huruvida avsättning till en bredspårsfond bör äga rum. Att redan nu vidtaga åtgärder för en ombyggnad av linjen Edsäter—Bergsjö till bredspårig och därför bilda en särskild fond finner utskottet icke lämpligt. I den mån emellertid en dylik fond befinnes bära uppläggas, torde densamma bära förvaltas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Under erinran att staten skulle hava att tillskjuta de medel, som för ändamålet erfordras, vill utskottet uttala den förväntan, att Kungl. Maj:t tager under noggrant övervägande, om ej jämkning i avtalsvillkoren kan ske till förmån för Ostkustbanan.

Med förmälan att utskottet ej heller velat motsätta sig, att av anvisat anslag ett belopp av 500,000 kronor lyftes redan före ingången av budgetåret 1926—1927, får utskottet, som framdeles avgiver yttrande om beredande av täckning för anslaget, hemställa,

att riksdagen, med bifall till förevarande proposition, må såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 5,216,000 kronor, med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av nämnda belopp, 5,216,000 kronor, i riksgäldskontoret lyfta högst 500,000 kronor före ingången av sagda budgetår.

Stockholm den 13 april 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. G. Ekman*, *J. Nilsson* i Malmö, *E. J. G. Rosén*, *E. A. Hallin*, *J. G. Walles*, *J. Jeansson*, *A. R. Rooth* och *C. A. Carlsson* i Gävle;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *K. V. Rydén*, *A. Wiklund*, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *J. Jönsson* i Revinge, *O. Nilsson* i Örebro, *B. F:son Holmgren* och *E. G. E. Eriksson* i Stockholm.
