

N:o 45.

Af herr **Kvarnzelius m. fl.**, om statslån till Ostkustbanans aktiebolag.

Genom nådig resolution den 12 augusti 1903 meddelade Kungl. Maj:t vissa enskilda personer rätt att på angifna vilkor bygga en normal-spårig järnväg från Gäfle öfver Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand och å densamma mot afgift underhålla regelbunden trafik till personers och varors fortskaffande. På af koncessionshafvarne därom gjord underdånig framställning har Kungl. Maj:t sedermera genom nådig resolution den 2 februari 1906 beviljat vissa lindringar i koncessionen beträffande kurvor och lutningar å bandelen Gnarp—Hernösand.

Den 21 oktober 1905 bildades Ostkustbanans aktiebolag med ändamål att efter öfvertagande af ofvanberörda koncession bygga och trafikera förutnämnda järnväg; och har nämnda bolag dels den 16 juni 1906 fått sin bolagsordning af Kungl. Maj:t i nåder fastställd, dels den 29 november 1906 beviljats registrering, dels ock den 28 juni 1907 erhållit Kungl. Maj:ts nådiga godkännande af på bolaget gjord öfverlåtelse af koncessionen.

Hvilken stor betydelse ifrågavarande järnväg skulle få ej blott för de orter, som komme att af järnvägen beröras, utan äfven därjämte för stora delar af landet, torde framgå redan af de ofantliga vinster i transportväg, som genom banan skulle blifva en följd, och hvarigenom exem-

Bih. till Riksd. Prot. 1909. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 18 Häft. (N:o 12).

pelvis Söderhamn skulle komma 72 km., Hudiksvall 121 km., Sundsvall 169 km., Härnösand 289 km. samt Sollefteå och alla norr därom belägna orter 85 km. närmare i järnvägshänseende till landets hufvudstad och södra Sverige. Järnvägen innebär sålunda bland annat en afsevärd förkortning i transportvägen mellan större delen af Norrland samt hufvudstaden och södra Sverige.

De myndigheter, som före Kungl. Maj:ts meddelande af nådiga koncessionen å banan yttrat sig i frågan, hafva också vitsordat järnvägens nu nämnda stora betydelse, och har därvid kungl. järnvägsstyrelsen funnit järnvägen vara för landet af den vikt, att styrelsen ansett det böra ifrågasättas, om icke banan redan från början borde byggas såsom statsbana. Ehuru kungl. järnvägsstyrelsen i sitt berörda, den 8 januari 1903 dagtecknade utlåtande förmenat, att omständigheterna då icke voro sådana, att den borde tillråda järnvägens byggande såsom statsbana, har kungl. järnvägsstyrelsen dock framhållit, att den tid måste komma, då »statens oundgängliga inköp af hela järnvägslinien Upsala—Gäfle—Sundsvall—Härnösand—Sollefteå blefve en verklighet».

Intresset för Ostkustbanans tillkomst har också visat sig stort icke blott inom de två län, som af järnvägen beröras, utan äfven å andra platser i landet. Vid bolagets bildande hade sålunda däri tecknats aktier af Stockholms stad för 500,000 kronor, af Upsala—Margretehills järnvägsaktiebolag för 1,100,000 kronor, af Västernorrlands läns landsting för 700,000 kronor, af Gäfleborgs läns landsting för 300,000 kronor, af Gäfle stad för 550,000 kronor, af Söderhamns stad för 220,000 kronor, af Hudiksvalls stad för 110,000 kronor, af Sundsvalls stad för 500,000 kronor, af Härnösands stad för 370,000 kronor, af landskommuner inom Gäfleborgs län för 622,500 kronor; af dylika kommuner inom Västernorrlands län för 408,500 kronor samt af bolag och enskilde inom ifrågavarande två län och å andra orter i riket tillhoppa 1,770,400 kronor.

Det aktiekapital, som i bolaget tecknats, uppgår sålunda för närvarande till 7,151,400 kronor, hvarjämte räntorna å inbetalda medel vid 1908 års slut uppgingo till 563,087 kronor 90 öre.

Kostnaden för banans byggande enligt nu gällande koncessionsvillkor är af löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren A. Aulin beräknad till 17,760,000 kronor, hvartill kommer kostnaden för rullande materiel samt kapitalrabatt och ränteförlust under byggnadstiden, hvilket allt jämte förutnämnda byggnadskostnad af bolaget vid dess bildande beräknats till sammanlagdt 21 å 21 $\frac{1}{2}$ millioner.

Då bolaget till betäckande af denna kostnad för närvarande förfogar öfver ett belopp af något mera än 7,700,000 kronor, skulle sålunda bolaget för att kunna realisera järnvägsföretaget behöfva ytterligare 13 å 14 millioner kronor. Detta belopp har bolaget ansett sig böra söka anskaffa genom lån.

De ovanligt svåra penningekonjunkturen, som nästan ända sedan bolagets bildande varit rådande inom landet, hafva dock icke gjort det möjligt för bolaget att inom landet upplåna sistnämnda belopp. Bolaget har visserligen inom utlandet förhört sig angående möjligheten att där få låna beloppet, men har därvid erhållit svar, som göra det för bolaget sannolikt, att ett eventuellt lån från utlandet skulle för bolaget medföra alltför betungande villkor.

Bolaget har därför kommit till den åsikt, att det behöfliga lånet skulle för bolaget blifva fördelaktigast, om det blefve beviljadt af svenska staten.

Då ifrågavarande järnväg, enligt hvad ofvan anförts, dels skulle för landet blifva af stor betydelse, dels ock framdeles torde komma att af staten inlösas, synes det bolaget, som om det för staten skulle finnas skäl att understödja järnvägsföretaget genom beviljandet af det ifrågasatta lånet mot erhållande af första inteckningen i banan.

Att statens risk vid beviljandet af ett dylikt lån icke skulle blifva stor, torde med tydlighet framgå af den utredning angående Ostkustbanans ekonomiska bärkraft, som bolaget låtit verkställa genom dåvarande föreståndaren för kungl. järnvägsstyrelsens milkontor A. d'Ailly. Af denna utredning, som torde vara särdeles fullständig och noggrann, framgår, att, äfven om byggnadskostnaden hade uppgått ända till 22,848,000 kronor, järnvägen, med hänsyn till i utredningen beräknade trafikinkomster, borde lämna en ränteaufkastning af 5 procent, men att »med säkerhet kunde antagas, att den motsedda trafik, hvilken lagts till grund för beräkningarna i utredningen, skulle högt betydligt ökas, och banan sålunda i ekonomiskt hänseende visa sig blifva än fördelaktigare, än hvad ofvannämnda resultat utvisar».

På grund af hvad sålunda anförts och med hänvisning i öfrigt till de bilagor, som fogats till en i samma ämne i Första Kammaren denna dag väckt motion, få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte besluta att bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett statslån om fjorton millioner

- ✓ kronor mot erhållande af första inteckning i den för bolaget koncessionerade järnvägen mellan Gäfle och Härnösand.

Om remiss till behörigt utskott anhålles.

Stockholm den 25 januari 1909.

S. H. Kvarnzelius.

*C. G. Thor.
Gust. Sandström.
J. Lindgren.
Z. Åslund.
Ad. Wiklund.
J. Rehn.
Hjalmar Wijk.*

*P. Olsson i Fläsbro.
Ol. Olsson i See.
Sixten J. Mogren.
A. J. Hagström.
Bernt Wilson.
C. J. Öberg.
Fr. Berglund.*

*M. Sundström.
Rob. Karlsson.
P. E. Hedström.
J. Hellgren.
P. Zimdahl.
E. A. Leksell.
Karl Starbäck.*