

N:o 12.

Af herr **Rudebeck**, m. fl. om beviljande af ett statslån åt Ostkustbanans aktiebolag.

Genom nådig resolution den 12 augusti 1903 meddelade Kungl. Maj:t vissa enskilda personer rätt att på angifna vilkor bygga en normalspårig 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—Härnösand.

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 exempelvis Söderhamn skulle komma 72 km., Hudiksvall 121 km., Sundsvall

Bih. till Riksd. Prot. 1909. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 7 Häft. (N:o 12).

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 Uppsala—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 Uppsala—Margrethills 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 tillhopa 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 jämlikt särskildt upprättadt kostnadsförslag, som skall vederbörande utskott tillställas, 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, (se bil. 4) 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 beviljad 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, och hvaraf ett exemplar skall utskottet tillställas. 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 ränteafkastning 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, 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 21 januari 1909.

*G. Rudebeck.
Gustaf Knaust.
Tord Magnuson.
A. Asker.
Oscar Almgren.*

*C. D. Uppström.
E. A. Enhörning.
Johan Östberg.
Rob. Almström.
Lars Berg.*

*Hugo Fahlén.
E. Hägglund.
Alb. Anderson.
J. Gust. Richert.
Henning Wachtmeister.*

Bil. 1.

Utdrag af protokoll, hållet vid sammanträde med Ostkustbanans Aktiebolags Styrelse å Hotell Continental i Stockholm den 19 Januari 1909.

Närvarande: Herrar landshöfdingen G. Rudebeck, t. f. landshöfdingen C. M. Ström, majoren J. F. Cornell, dispachören P. E. Huss, disponenten J. E. Larsson, direktören O. W. Hägg, grosshandlaren S. Nordström, direktören M. Fick och direktören E. A. Enhörning.

§ 2.

Beslöt Styrelsen att till Kungl. Maj:t ingå med underdånig ansökan om att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års Riksdag aflämna nådig proposition om beviljandet åt Ostkustbanans aktiebolag af ett statslån om fjorton millioner kronor mot erhållande af första in-teckning i den för bolaget koncessionerade järnvägen mellan Gäfle och Härnösand; och bemyndigades landshöfding Rudebeck att å bolagets vägnar göra nu nämnda underdåniga ansökan.

Beslöt Styrelsen jämväl att hos riksdagsmän från de orter, som af järnvägen berördes, hemställa om väckande af motion i Riksdagens båda kamrar angående beviljande af nämnda statslån.

Ur det justerade protokollet rätt utdraget, betyga:

C. Rosenberg,
Gäfle.

H. Norelius,
Gäfle.

Bil. 2.

Att Kungl. Patent- och Registreringsverket den 29 november 1906 beviljat registrering för *Ostkustbanans aktiebolag*, att styrelsen, som har sitt säte i *Gäfle*, enligt en den 9 juli 1908 i aktiebolagsregistret intagen uppgift, utgöres af grosshandlaren Sten Nordström, direktören Magnus Fick och t. f. landshöfdingen Carl Mathias Ström, alla i Gäfle, landshöfdingen Gustaf Mauritz Ulrik Rudebeck och dispachören Per Emanuel Huss, båda i Härnösand, f. d. majoren Johan Fredrik Cornell i Sundsvall, disponenterna Erik August Enhörning vid Kubikenborg, Sköns socken af Västernorrlands län, och Johan Erik Larsson i Söderhamn samt bankdirektören Oskar Wilhelm Hägg i Hudiksvall, att firman tecknas af Rudebeck och Ström hvar för sig, samt att därefter intill denna dag någon ytterligare uppgift rörande bolagets styrelse icke i aktiebolagsregistret intagits, det varder härmed till bevis meddeladt.

Stockholm den 18 augusti 1908.

Ex officio:
Bernh. Wadström.
(Stämpel.)

Rätt aftryckt betyga:

C. Rosenberg,
Gäfle.

G. Olsson,
Gäfle.

Bil. 3.

Afskrift.

Kungl. Maj:ts nådiga resolution angående öfverlåtelse på Ostkustbanans aktiebolag af koncession å järnvägsanläggning från Gäfle till Härnösand; gifven Stockholms slott den 28 juni 1907.

I ärendet har förekommit hufvudsakligen följande:

Genom nådig resolution den 12 augusti 1903 har Kungl. Maj:t beviljat landshöfdingen grefve H. E. G. Hamilton med flera rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg af 1,435 meters spårvidd från Gäfle öfver Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand samt därvid stadgat bland annat, att koncessionen icke finge utan Kungl. Maj:ts samtycke på annan öfverlåtas.

Vidare har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 16 juni 1906 fastställt ordning för Ostkustbanans aktiebolag.

Uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift har nu nämnda bolag, under åberopande af en den 21 oktober 1905 dagtecknad handling, hvarigenom koncessionshafvarna, under förutsättning af Kungl. Maj:ts medgifvande, å Ostkustbanans aktiebolag öfverlätit omförmälda koncession, i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t måtte godkänna den sålunda skedda öfverlåtelsen.

Kungl. Maj:t har i nåder låtit detta ärende Sig föredragas och finner skäligt godkänna den å Ostkustbanans aktiebolag gjorda öfverlåtelsen af omförmälda koncession, med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterrättelse de i afseende å ifrågavarande järnväg meddelade föreskrifter. Hvilket vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

OSCAR.

Julius Juhlin.

Rätt afskrifvet; betyga

C. Rosenberg,
Gäfle.

G. Olsson,
Gäfle.

Bil. 4.

Utgående

1908					
December	31	An. Diverse Debitorer	429,125	—	
	»	» Löpande räkning i Bankaktiebolaget Stockholm— Öfre Norrland	398,019	67	
	»	» Löpande räkning i Gäfleborgs Enskilda Bank	355,195	50	
	»	» Löpande räkning i Helsinglands Enskilda Bank	351,767	48	
	»	» Löpande räkning i Aktiebolaget Sundsvalls Han- delsbank	351,735	49	
	»	» Löpande räkning i Härnösands Enskilda Bank (Bankaktiebolaget Norra Sverige)	352,045	49	
	»	» Löpande räkning i Sundsvalls Enskilda Bank	352,079	55	
	»	» Upp- & Afskrifningsräkning i Bankaktiebolaget Stockholm—Öfre Norrland	2,095	64	
	»	» Upp- & Afskrifningsräkning i Aktiebolaget Sunds- valls Handelsbank	46	04	
	»	» Upp- & Afskrifningsräkning i Sundsvalls Enskilda Bank	269	47	
	»	» Johannedals Trävaru-Aktiebolag, Sundsvall	24,839	41	
	»	» Alnö kommun	22,534	72	
	»	» Trävarubolaget Svartvik, Sundsvall	45,069	44	
	»	» G. M. Braathen, Sundsvall	7,682	29	
	»	» Västernorrlands läns Landsting	717,013	89	
	»	» Vifsta Varfs Aktiebolag, Vifstavarf	74,518	23	
	»	» Timrå kommun	56,336	81	
	»	» Hille kommun	58,385	42	
	»	» Njutångers kommun	56,336	81	
	»	» Enångers kommun	76,822	92	
	»	» Gäfle stad	563,368	06	
	»	» Norrvika Ångsågs Aktiebolag, Sundsvall	25,095	49	
	»	» Sundsvalls stad	537,152	78	
	»	» Njurunda kommun	56,336	81	
	»	» J. F. Cornell, Sundsvall	5,121	53	
	»	» Aktiebolaget Iggesunds Bruk, Iggesund	198,715	28	
	»	» Söderala kommun	51,215	28	
	»	» Bergvik & Ala Nya samt Sandarne Aktiebolag, Bergvik	142,839	41	
	»	» Sköns kommun	112,673	61	
		Transport Kronor	5,424,437	52	

balanser 1908.

1908				
December	31	Per Inbetalning å tecknade aktier	6,222,275	—
	›	› Resterande inbetalning å tecknade aktier	429,125	—
	›	› Inbetalning å tecknade preferenceaktier	500,000	—
	›	› Räntor.....	563,087	90
			Transport Kronor	7,714,487 90

1908			Transport Kronor	5,424,437	52
Dec.	31	An. Sundsvalls Cellulosa Aktiebolag, Sundsvall	25,095	49	
	»	» Gäfleborgs läns Landsting	307,291	67	
	»	» Uppsala—Margrethills Järnvägs-Aktiebolag, Gäfle	987,430	56	
	»	» Hamrånge kommun	50,703	13	
	»	» Helsingtuna kommun	28,168	40	
	»	» Ytterlännäs kommun	22,534	72	
	»	» Sunds Aktiebolag, Sundsvall	16,920	31	
	»	» Gnarps kommun	46,093	75	
	»	» Ströms Bruks Aktiebolag, Bergsjö	34,570	31	
	»	» Härnösands stad	170,546	88	
	»	» J. A. Enhörnings Trävaru Aktiebolag, Sundsvall	11,523	44	
	»	» Tunadals Aktiebolag, Sundsvall	23,046	88	
	»	» Gudmundrå kommun	20,281	25	
	»	» Norrala kommun	45,682	11	
	»	» Högsjö kommun	5,070	31	
	»	» Hässjö kommun	22,234	76	
	»	» Idenors kommun	10,243	05	
	»	» Undersökningen	110	—	
	»	» Diverse omkostnader	5,901	31	
	»	» Förrådet	602	05	
	»	» Jordlösen	36,000	—	
	»	» Ingången å Gäfle Central & Norra Station m. m.	320,000	—	
	»	» Ingången å Gäfle Södra station	100,000	—	
		Summa Kronor	7,714,487	90	

		Transport Kronor	7,714,487	90
		Summa Kronor	7,714,487	90

Rätt utdraget från Ostkustbanans aktiebolags hufvudbok för år 1908,
betyga:

C. Rosenberg,
Gäfle.

Gust. Liljedahl,
Gäfle.

Bil. 5.

Utdrag af protokoll, hållet vid konstituerande bolagsstämma med Ostkustbanans aktiebolag å Gäfle slott den 21 Oktober 1905.

§ 3.

Redogjorde herr ordföranden för den af stiftarne beräknade kostnaden för Ostkustbanans bringande till stånd, under förutsättning att Kungl. Maj:t i nåder beviljade den af stiftarne begärda lindringen i koncessionens bestämmelser angående lutningar och kurvor å de nordligaste 113 kilometerna, och framgick däraf, att själfva banbyggnaden, enligt löjtnant A. Aulins förslag och kostnadsberäkningar, skulle betinga en kostnad af 17,760,000 kronor, samt att den rullande materielen, beräknad efter 7,000 kronor för kilometer, skulle kosta i rundt tal 2,100,000 kronor, hvartill komme kapitalrabatt och ränteförlust under byggnadstiden, eller sammanlagt 21 å 21½ millioner.

Ur det justerade protokollet rätt afskrifvet, betyga:

C. Rosenberg,
Gäfle.

G. Olsson,
Gäfle.