

N:o 92.

Ank. till Riksd. kansli den 16 April 1909, kl. 6 e. m.

Utlåtande i anledning af väckta motioner om beviljande af statslån för anläggning af den så kallade Ostkustbanan.

(R. A.)

I särskilda, lika lydande motioner nämligen n:o 12 i Första Kammaren, väckt af herr *G. Rudebeck m. fl.*, och n:o 45 i Andra Kammaren, väckt af herr *S. H. Kvarnzelius m. fl.*, har föreslagits, att Riksdagen måtte besluta att bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett statslån om fjorton miljoner kronor mot erhållande af första in-teckning i den för bolaget koncessionerade järnvägen mellan Gäfle och Härnösand.

Till stöd för detta förslag har i motionerna anförts följande:

»Genom nådig resolution den 12 augusti 1903 meddelade Kungl. Maj:t vissa enskilda personer rätt att på angifna villkor 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 169 km., Härnösand 289 km. samt Sollefteå och alla norr därom belägna orter 85 km. närmare i järnväghänseende 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 koncession 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—Margretehills järnvägsaktiebolag för 1,100,000 kronor, af Väster-norrlands 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, 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 in-teckningen 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 mil-kontor A. d'Ailly, och hvaraf ett exemplar skall utskottet tillställas. Af denna utredning, som torde vara särdeles fullständig och nog-grann, 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 högst betydligt ökas och banan sålunda i ekonomiskt hänseende visa sig blifva än fördelaktigare, än hvad ofvannämnda resultat utvisar.»

Enligt hvad utskottet inhämtat, är frågan om beredande af statslån för anläggning af omförmälda järnväg mellan Gäfle och Härnösand nu jämväl föremål för Kungl. Maj:ts pröfning genom en af Ostkustbanans aktiebolag gjord ansökning i detta syfte. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som den 5 sistlidne mars till Kungl. Maj:t afgifvit infordradt utlåtande i ärendet och därvid ställt sig synnerligen tillmötesgående beträffande den gjorda ansökningen, har emellertid påpekat, att de föreliggande kostnadsberäkningarna för banan i vissa hänseenden äro ofullständiga och att i följd däraf ovisshet förefinnes om det belopp, hvartill den slutliga anläggningskostnaden kan komma att uppgå. Redan detta förhållande synes utskottet innefatta ett afgörande skäl mot beviljande af det föreslagna statslånet, då man icke har säkerhet för att järnvägsanläggningen kan blifva fullbordad med detta låneunderstöd i förening med de i öfrigt för ändamålet tillgängliga medlen. Härtill kommer att utredningen ej heller i öfrigt är så fullständig, som erfordras för ett allsidigt bedömande af frågan. Om det ock får anses vara påvisadt, att den föreslagna Ostkustbanan skulle blifva af stor betydelse ej blott för de trakter, den komme att genomlöpa, utan äfven för andra delar af landet, i det att genom densamma skulle beredas en järnvägsförbindelse väsentligt kortare än den nuvarande vägen öfver norra stambanan med dess tvärbanor, bör man å andra sidan icke lämna obeaktadt, att dessa fördelar i ej ringa mån komme att vinnas på bekostnad af vissa statsbanesträckor, som till den nya banan finge afstå en mer eller mindre stor del af sin person- och godstrafik. En närmare utredning, om den inverkan Ostkust-

banan i detta hänseende komme att utöfva på statsjärnvägarna, bör gifvetvis föreligga, innan beslut fattas att genom statsunderstöd möjliggöra tillkomsten af den ifrågasatta nya förbindelseleden. Denna fordran måste i förevarande fall anses vara så mycket mera påkallad, som här ifrågasättes ett låneunderstöd, hvilket ej blott i och för sig är synnerligen betydande utan äfven väsentligt öfverstiger den andel af anläggningskostnaden, nämligen hälften, hvar till Riksdagen ansett sådant understöd i regel böra begränsas.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

att ifrågavarande, af herr Rudebeck m. fl. och af herr Kvarnzelius m. fl. väckta motioner icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 16 april 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Herrar *C. Persson*, *D. Persson* och *F. Berg* hafva begärt få antecknad, att de icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
