

Nr 97.

Ankom till Riksdagens kansli den 29 april 1913 kl. 4 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till  
Riksdagen angående beviljande av låneunderstöd åt Ost-  
kustbanans aktiebolag. (4:e Avd.)*

I en till Riksdagen den 7 mars 1913 avlåten, till statsutskottets förberedande behandling överlämnad proposition, nr 114, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen besluta, att under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med hvad i statsrådsprotokollet angivits, bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

Ur det vid den Kungl. propositionen fogade statsrådsprotokollet får utskottet meddela följande.

På ansökan av landshövdingarna i Gävleborgs och Västernorrlands län beviljade Kungl. Maj:t den 12 augusti 1903 koncession å en järnväg av 1,435 meters spårvidd från Gävle över Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand. Denna koncession har sedermera överlåtits på Ostkustbanans aktiebolag.

Till grund för nu ifrågavarande framställning ligger ett av kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren K. A. Lagergren i mars 1911 afgivet förslag jämte kostnadsberäkningar angående järnvägens anläggande.

Detta förslag avser mellan Gävle och Sundsvall en järnväg av högsta klass inom landet samt mellan Sundsvall och Härnösand en järnväg enligt lindrigare koncessionsvillkor, tillämpade huvudsakligen med hänsyn till de svåra terrängförhållandena. Järnvägens längd uppgår till 299,007 kilometer. Den enligt förslaget beräknade kostnadssumman utgör 24,260,000 kronor. Det av kaptenen Lagergren uppgjorda förslaget har enligt uppgift av Ostkustbanans aktiebolag ytterligare gran-

skats av sakkunnig person, därvid själva förslaget lämnats utan anmärkning. Dock har den beräknade kostnadssumman ansetts böra höjas med 1,000,000 kronor till 25,260,000 kronor, på det att full visshet må vinnas angående beloppets tillräcklighet. Höjningen avser i huvudsak beräkningarna rörande räls och rullande materiel såsom föremål för prisfluktuationer. För säkerhets skull har emellertid bolaget ansett sig böra räkna med en anläggningskostnad av 26,000,000 kronor.

I avgivet utlåtande av den 7 januari 1913 har järnvägsstyrelsen beräknat kostnaderna för anslutningen till vissa statsbanestationer till cirka 300,000 kronor högre belopp, än av Lagergren antagits. Järnvägsstyrelsen anser dock, att den av bolaget beräknade slutsumman 26,000,000 kronor bör kunna godtagas.

Av oförmälda kostnadsbelopp kronor 26,000,000 disponerar bolaget ett eget kapital, som vid tiden för arbetets påbörjande beräknas uppgå till ..... kronor 10,000,000: —

Vidare hava ledande bankinstitut ställt i säker utsikt för bolaget att erhålla ett obligations-

lån å .....	»	13,000,000: —	
Återstår .....	»	3,000,000: —	26,000,000: —

För erhållande av nämnda återstod, 3,000,000 kronor, har styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag nödgats vända sig till staten samt förden skull i ansökning till Kungl. Maj:t av den 23 oktober 1912 anhållit om ett statslån å sistnämnda belopp.

Efter det styrelsen yttrat sig om banföretagets ekonomiska bärighet, om behovet av banan, om de yttranden som då avgivits av vissa myndigheter m. m., har styrelsen sammanfattat sin framställning sålunda.

»Äv det anförda framgår:

att banföretaget anses kräva en kostnad av 26,000,000 kronor, därav 10,000,000 kronor utgöres av eget kapital, 13,000,000 kronor av ett obligationslån och 3,000,000 kronor äskas i statslån;

att järnvägen är av den största betydelse för folkrika och utvecklingskraftiga samt i ekonomiskt hänseende för landet betydelsefulla orter;

att för dessa orter högst väsentlig vägförkortning, tidsvinst och minskade rese- och transportkostnader skulle uppstå genom järnvägens tillkomst; samt

att samtliga myndigheter tillstyrkt järnvägens byggande.

På grund härav har styrelsen anhållit, det Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

att, på så billiga villkor som möjligt, bevilja bolaget ett lån å 3,000,000 kronor för byggande av järnväg från Gävle till Härnösand ävensom medgiva, att lånet må mot säkerhet av inteckning i järnvägen näst efter ett lån å 13,000,000 kronor jämte ränta utlämnas till bolaget, sedan detta styrkt, dels att dess egna kapital uppgår till minst 10,000,000 kronor, dels ock att bolaget för järnvägens byggande erhållit ytterligare ett lån å minst 13,000,000 kronor.»

I anledning av denna framställning hava yttranden avgivits av generalstaben, järnvägsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret, statskontoret samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I övrigt får utskottet angående innehållet såväl i styrelsens omfördälda framställning som i de däröver avgivna yttrandena samt beträffande uppgjorda trafikberäkningar rörande banan, dess sträckning m. m. hänvisa till det åberopade statsrådsprotokollet med därvid fogad karta.

För egen del har departementschefen till förberörda protokoll anført följande:

»Vid 1910 års slut ägde Gävleborgs län med en areal av 19,724 kvadratkilometer och en folkmängd av 253,792 personer 355 kilometer statsbanor och 420 kilometer enskilda järnvägar eller tillsammans 775 kilometer järnvägar, vilket utgör 3,93 kilometer på 100 kvadratkilometer och 30.53 kilometer på 10,000 invånare.

Vid samma tid ägde Västernorrlands län med en areal av 25,532 kvadratkilometer och en folkmängd av 250,512 personer 356 kilometer statsbanor och 106 kilometer enskilda banor eller tillhopa 462 kilometer järnvägar, vilket utgör 1,81 kilometer på 100 kvadratkilometer och 18,44 kilometer på 10,000 invånare.

Motsvarande relationstal för hela Sverige utgjorde samtidigt respektive 3,09 och 25,09 kilometer, vilka tal naturligtvis i hög grad äro påverkade av de svaga siffrorna för Västerbottens och Norrbottens län.

Genom tillkomsten av Ostkustbanan med en banlängd av i det närmaste 300 kilometer skulle länens tillgång på järnvägar med ett slag väsentligt förbättras. Beträffande denna järnväg råder också det förhållande, att den genomlöper i stort sett de mest befolkade, odlade och rika trakterna i ifrågavarande län. Under det att det eljest ofta under senare år gällt att bygga nya banor för att tillgodose i odlingsavseende vanlottade och efterblivna bygder, har förhållandet här blivit det motsatta, i det den norrländska längdbanan av särskilda orsaker måst söka sig väg tämligen långt in i landet, under det bebyggandet sedan gammalt varit mest utvecklat i kusttrakten. En blick på kartan

visar också, att Ostkustbanan förbinder ett par av de viktigaste centra för den norrländska trävaruindustrien.

Utom städerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand berör banan, bland andra, följande mera betydande industriella anläggningar, av vilka ingen för närvarande har järnvägsförbindelse, Axmar, Ljusne, Ala, Iggesund, Ströms bruk, Galtström, Essvik, Svartvik, Stockvik, Kubikenborg, Klampenborg, Skönvik, Vivstavarv, Tunadal, Johannedal, Östrand.

Följande tabell utgör en sammanställning av kvantiteter och värden å dessa industriella anläggningars tillverkningar ävensom av deras arbetarantal år 1911.

	Tillverknings- kvantiteter.	Tillverknings- värden.
Bergverksprodukter .....	30,656,954 kg.	3,683,117 kr.
Fabrikstillverkningar af järnverk .....	— —	346,170 »
Sågade och hyvlade trävaror .....	471,971 kbm.	13,340,754 »
Mera bearbetade trävaror .....	— —	622,680 »
Träkol och trädestillat (trädestillat in- går blott i värdebeloppet, ej i kvan- titeten) .....	909,063 hl.	667,142 »
Trämassa och papper .....	94,353,548 kg.	10,184,397 »
	Summa	28,844,260 kr.

Arbetarantal:

män .....	4,108
kvinnor .....	69
Summa	4,177

Från tillgängliga källor må jämväl följande folkmängdssiffror antecknas, avseende år 1910:

Gävle .....	35,203
Söderhamn .....	11,412
Hudiksvall .....	7,733
Sundsvall .....	16,855
Härnösand .....	9,423
Ljusne .....	2,794
Ala .....	1,778
Iggesund .....	1,616
Svartvik .....	1,551
Vivstavarv .....	1,181

Nedanstående statistiska uppgifter rörande de kommuner, som anses beröras av Ostkustbanan, med jämförelsetal för respektive län i sin helhet torde också äga något intresse.

**Folkmängd, fastighetsvärde samt taxerad inkomst inom vissa kommuner  
i Gävleborgs och Västernorrlands län.**

Socknar och städer.	Folk- mängd den 31 december 1911.	Taxeringsvärde år 1911, kronor.			För beviljning år 1911 uppskattad inkomst av kapital och arbete, kronor.	För inkomst- och förmögen- hetsskatt år 1911 taxerat belopp, kronor.
		Å beviljnings- skyldig jord- bruksfastighet.	Å beviljnings- skyldig annan fastighet.	Å beviljnings- fri fastighet.		
Gävleborgs län.						
Gävle .....	35,719	1,827,100	51,844,900	7,401,200	18,324,960	18,632,800
Hille .....	4,258	3,270,100	1,625,000	235,100	716,140	632,000
Hamrånge .....	4,794	2,286,200	2,326,700	547,700	1,362,600	836,700
Söderala .....	11,024	2,428,800	8,760,500	592,500	4,213,060	4,847,600
Söderhamn .....	11,439	429,500	10,091,000	1,816,700	5,216,125	4,919,500
Norråla .....	3,453	1,502,400	372,100	178,000	422,830	264,400
Trönö .....	1,786	884,300	89,600	112,000	146,180	140,600
Skog .....	3,806	2,459,900	374,700	160,000	545,160	639,500
Enånger .....	2,824	1,937,000	346,300	207,100	195,920	310,100
Njutånger .....	3,051	865,800	1,523,900	76,700	632,620	843,600
Nianfors .....	339	352,700	26,600	3,800	17,950	6,400
Hälsingtuna .....	2,278	2,057,400	498,700	103,400	216,075	308,460
Idenor .....	1,539	746,300	732,500	72,800	237,080	180,860
Forsa .....	4,247	2,721,500	1,947,000	323,700	660,640	588,000
Hudiksvall .....	7,847	321,800	9,921,000	1,420,990	3,627,113	3,328,600
Rogsta .....	2,204	1,584,900	221,700	334,500	237,105	212,340
Harmånger .....	2,956	1,527,700	1,719,700	198,200	729,980	956,800
Jättendal .....	1,334	1,162,100	208,900	90,000	98,920	142,600
Gnarp .....	3,663	1,993,700	375,500	205,900	215,270	166,100
Bergsjö .....	4,145	2,660,700	795,700	261,600	414,031	398,800
Summa	112,706	33,019,900	93,802,000	14,341,890	38,329,759	38,355,760
Hela länet.....	255,181	139,472,100	138,966,100	27,180,290	65,587,632	63,179,830

Socknar och städer.	Folk- mängd den 31 december 1911.	Taxeringsvärde år 1911, kronor.			För bevilning år 1911 uppskattad inkomst av kapital och arbete, kronor.	För inkomst- och förmögen- hetsskatt år 1911 taxerat belopp, kronor.
		Å bevilnings- skyldig jord- bruksfastighet.	Å bevilnings- skyldig annan fastighet.	Å bevilnings- fri fastighet.		
<b>Västernorrlands län.</b>						
Njurunda .....	9,113	2,545,400	6,266,600	568,900	2,968,435	1,788,300
Sundsvall .....	16,894	564,300	29,351,200	5,322,900	9,847,514	11,640,000
Skön .....	11,580	1,685,900	6,663,200	756,900	4,044,045	5,192,700
Alnö.....	7,016	1,684,600	2,558,900	319,400	2,020,635	2,176,600
Timrå .....	6,669	2,128,700	3,990,600	278,100	2,152,289	1,895,100
Indal .....	2,669	1,899,600	56,400	143,200	332,320	281,600
Ljustorp .....	2,559	2,077,500	50,600	254,700	223,850	184,400
Nässjö .....	4,019	1,594,700	1,515,300	153,500	666,190	574,700
Tynderö .....	1,390	874,200	41,200	87,900	119,480	146,300
Häggdånger .....	1,166	723,100	119,700	48,200	60,393	83,400
Stigsjö.....	2,113	1,291,100	35,500	79,000	113,161	125,000
Säbrå .....	5,466	2,488,500	1,346,800	323,600	977,223	809,000
Härnösand .....	9,785	830,700	12,693,100	3,754,500	5,021,060	4,626,200
Torp .....	8,725	6,627,700	1,399,600	408,700	1,366,480	1,725,700
Stöde .....	5,374	4,171,500	1,140,300	188,900	822,180	860,500
Tuna .....	3,678	2,204,300	1,747,000	83,600	763,430	869,700
Attmar .....	3,122	2,473,700	242,000	151,600	340,018	415,500
Selånger .....	2,866	2,144,100	342,200	162,000	379,960	397,400
Sättna .....	2,025	1,417,600	53,900	96,500	200,395	219,200
Summa	106,229	39,427,200	69,614,100	13,182,100	32,419,058	34,011,300
<i>Hela länet</i> .....	253,315	141,888,000	102,917,900	30,324,200	57,853,611	61,664,720

Dessa uppgifter torde bestyrka, att de ifrågavarande trakterna tillhöra de båda länens i ekonomiskt avseende mest bärkraftiga delar. Söderifrån måste en mängd konsumtionsartiklar komma att fraktas till denna bygd, och därvarande industriella anläggningar å sin sida alstra åtskilliga varor, som påkalla järnvägstransport för att nå avsättningsorterna. Särskilt torde frakterna av träkol kunna upparbetas till ganska betydande tal. Ehuru trafikberäkningar om en blivande bana aldrig kunna bli fullt exakta,

synes det mig dock sannolikt, att Ostkustbanan, efter det trafiken under några år varit i gång, skall komma att uppnå den i senaste trafikberäkningen antagna inkomst av 26 kronor 76 öre per dag och bankilometer. Om man i likhet med järnvägsstyrelsen beräknar bruttoinkomsten till 2,894,000 kronor och driftkostnaderna till 65 procent därav eller 1,881,000 kronor samt sålunda nettoinkomsten till 1,013,000 kronor, skulle man erhålla en ränta å hela det beräknade anläggningskapitalet, 26,000,000 kronor, av 3,89 procent och å de upplånade medlen, 16,000,000 kronor, av 6,3 procent. Även med denna avkastning blir företaget således, såsom räntebärande affär betraktat, icke lysande. Även om driftkostnaderna komma att ökas utöver ovan antagna procent, bör dock med stor sannolikhet antagas, att bolaget skall kunna förrenta 16,000,000 kronor i lån. Med hänsyn till de uppgifter angående taxering m. m. för de närmast intresserade kommunerna, som jag lämnat här ovan, torde man kunna påstå, att uppoffringen för att få denna järnväg till stånd icke överstiger bygdens ekonomiska bärkraft. Det synes mig, som om man här mer än ofta är fallet med norrländska banor kan åberopa, att den upplåning, som skulle bli erforderlig, sker för ett direkt produktivt företag. Läger jag så härtill, att denna järnväg såväl som övriga sådana, framdragna genom på kommunikationer vanlottade trakter, har ett stort kulturbefrämjande syfte, har jag för min del ej kunnat finna, att de finansiella betänkligheter, som riksgäldsfullmäktige framfört, hur beaktansvärda de i och för sig äro, utgöra ett tillräckligt skäl att avstyrka det statslån, varom här är fråga.

Utan att i någon mån underskatta betydelsen av att de vanliga villkoren för statslån åt enskilda järnvägar uppehållas, vill jag dock framhålla, dels att större sannolikhet för att ränta och amortering å statslånet skola kunna erläggas synes mig förefinnas i nu förevarande fall än beträffande åtskilliga andra enskilda järnvägsföretag, som uppfyllt nämnda formella fordringar, och dels att det nu begärda lånet allenast uppgår till omkring 12 procent av de beräknade anläggningskostnaderna mot 50 procent i vanliga fall. Vad särskilt beträffar den anmärkningen, att statslånet borde åtnjuta säkerhet i första inteckning, lär, enligt vad jag inhämtat, medgivande härtill under inga omständigheter kunna påräknas från de enskilda långivarna, vadan ett förbehåll i sådant syfte skulle vara liktydigt med att omöjliggöra företagets finansiering enligt den uppgjorda planen. Däremot torde, i enlighet med vad bolaget föreslagit, i den mån avbetalningar ske å första inteckningarna, den för avbetalda beloppet gällande förmånsrätten bära övergå å motsvarande belopp av statens fordran. Enligt 26 § inteckningsförordningen i dess

lydelse enligt lagen den 11 oktober 1912 torde härför fordras medgivande såväl av de enskilda långgivarna som av bolaget, och synes förbehåll härom böra inflyta i lånevillkoren.

Slutligen vill jag uttryckligen betona, att den avvikelse från vanliga regler för statslån till enskilda järnvägsföretag, som jag på grund av särskilda omständigheter anser kunna försvaras i förevarande fall, ej bör för framtiden få anses såsom prejudicierande, lika litet som det skett med de hittills förekommande undantagen i motsvarande avseende.

Den starkaste invändningen mot hela företaget härleder sig enligt min uppfattning från hänsynen till statsbanornas ekonomi. Då avkomstprocenten å statens järnvägar uppgick för år 1910 till 3,11 och för år 1911 till 3,36, måste man, hur önskvärd kommunikationernas utveckling än må vara, känna sig tveksam om det berättigade att ytterligare för sämra statsbanornas ekonomi. Det torde nämligen få anses ganska säkert, att den av järnvägsstyrelsen uppgivna förlusten, 825,000 kronor, vilken beräknats med ledning av för närvarande faktiskt fraktade godsmängder, kommer att inträffa, om än med tiden en ökning i inkomst för en del andra statsbanelinjer torde kunna genom Ostkustbanans tillkomst förväntas.

Emellertid synes den föreliggande frågan ej få bedömas uteslutande ur denna synpunkt. Har man kommit till den uppfattningen, att det här gäller att skaffa kommunikationer åt en redan nu rikt utrustad trakt med goda ytterligare utvecklingsmöjligheter, och har denna trakt genom egna ansträngningar åstadkommit mer än 88 procent av det för järnvägsanläggningen erforderliga kapitalet, så synes kravet på statsbanans ränteavkastning icke böra stå såsom ovillkorligt hinder för järnvägens tillkomst.

Därjämte vill jag framhålla även en annan synpunkt. Förutsatt att den föreliggande låneansökningen icke bifölles och att bolagets egna krafter ej räckte till att skaffa det felande kapitalet, och således det stora ostkustbaneprojektet icke kunde förverkligas, skulle sannolikt inträffa, att på åtskilliga orter, där man vore ekonomiskt starkast och behovet av järnväg vore störst, anlades banor till närmast lämpliga anknytningspunkt. Följden härav bleve uppkomsten av svagt byggda och svagt trafikerade, men såväl till anläggning som drift relativt dyra lokalbanor. Visade sig sedermera önskvärt, såsom jag i likhet med järnvägsstyrelsen håller för sannolikt, att en längdbana genom kustlandet komme till stånd, skulle troligen dessa lokalbanor antingen alls icke eller endast efter dyrbara ombyggnader kunna ingå såsom led i en förstklassig sådan bana. I stället har staten just med hänsyn till de starka allmänna intressen, som äro knutna vid denna bana, vid



koncessionens beviljande uppställt mycket stora tekniska fordringar på järnvägsanläggningen, vilka i hög grad skola stegra dess anläggningskostnader, men för en så beskaffad bana kan staten också träda emellan med låneunderstöd.

Några strategiska skäl, som tala mot banans tillkomst, föreligga icke; tvärtom anser chefen för generalstaben banan icke sakna betydelse för landets försvar.

Då jag således anser, att de ifrågavarande kusttrakterna hava behov av en första klassens längdbana, att anläggningen därav, enligt de gjorda beräkningarna, icke överstiger bygdens ekonomiska bärkraft, utan tvärtom kommer att utgöra en mäktig hävstång till dess vidare utveckling, samt att det är av vikt, att banan från början anlägges med sådana fordringar, att den i en framtid kan ingå såsom led i statsbanenätet, anser jag mig böra tillstyrka bifall till låneansökningen. Då den vanliga järnvägslånefonden är synnerligen starkt anlitad och i regel erfordras för mindre järnvägsföretags understödjande, torde det knappast vara lämpligt att avse densamma för ifrågavarande betydande lån. Om lånevillkoren ordnas så, som jag här nedan föreslår, kommer emellertid anslag för ändamålet ej att erfordras förr än efter år 1916.

Med avseende å de villkor, som böra stadgas för ifrågavarande lån, anser jag, att av statslånet, 3,000,000 kronor, ett belopp av intill 1,500,000 kronor må få lyftas, sedan antingen bandelen Härnösand—Söderhamn eller bandelarna Härnösand—Sundsvall och Söderhamn—Gävle öppnats för allmän trafik, samt att återstoden, 1,500,000 kronor, må utfås, först sedan järnvägen i sin helhet blivit avsynad och godkänd.

Med hänsyn till ifrågavarande järnvägsbyggnads betydande omfattning och då stora allmänna arbeten för närvarande pågå (Trollhätte kanal, Porjus, Älvkarleby kraftstation m. fl.), synes mig önskvärt, att arbetet i sin helhet icke genast igångsättes och forceras. Såsom villkor för statslånet synes mig därför böra föreskrivas, att andra arbeten än brobyggnadsarbeten och arbeten av förberedande slag icke må företagas å järnvägen förrän efter ingången av år 1915, då de största nu pågående anläggningarna för statens räkning redan äro eller inom kort bliva fullbordade.

För att erhålla säkerhet att bolaget förfogar över medel, som, jämte statslånet, äro fullt tillräckliga till järnvägsanläggningens fullbordande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, synes böra föreskrivas, att bindande uppgörelse skall vara träffad rörande järnvägens anslutning till samtliga föreningsstationer med andra järnvägar samt kostnaden härför helt inräknad i byggnadssumman.

Vidare torde Kungl. Maj:t böra förbehålla sig att pröva lånevillkoren för obligationslånet; uppenbart är nämligen att, om för detta alltför hårda villkor ifrågasätts, risken för det efterliggande statslånet blir större.

På grund av vad sålunda anförts samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits torde därjämte såsom villkor för det ifrågasatta statslånet böra stadgas,

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas av Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, vilka järnvägen skall beröra, varande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att bolaget, för att kunna erhålla statslån, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla; härjämväl inbegripet kostnaden i sin helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal;

3:o) att låneunderstöd må lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande därav, att å statslånet ej något må lyftas, förr än antingen bandelen Härnösand—Söderhamn eller bandelarna Härnösand—Sundsvall och Söderhamn—Gävle öppnats för allmän trafik, för vilket fall intill 1,500,000 kronor må erhållas, medan däremot återstående 1,500,000 kronor först må lyftas, sedan besiktning av järnvägsanläggningen blivit i överensstämmelse med § 2 mom. 2 av kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till hela banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med avseende å ifrågavarande försträckning skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivnas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, be-

nämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan renta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års renta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skolande i sammanhang härmed likvid ske av all därförinnan upplupen, obetald renta, som icke är att hänföra till anståndsrenta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent renta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skall utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhopa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att i den mån avbetalning å sistnämnda inteckningar sker, den för avbetalade beloppet gällande förmånsrätt skall tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skall av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar; börande ej mindre såsom villkor för statslånets erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt som ovan sagts, än ock hälften av det beviljade statslånet inestå, till dess inteckning med nämnda förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista hälvt ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp blivit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

6:o) att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för bolaget och utse en revisor att deltaga uti granskningen av bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas av bolaget;

7:o) att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t provas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att bolaget må, då Kungl. Maj:t så prövar lämpligt,

dels erhålla upplåtelse av den för järnvägsanläggningen ertorderliga, kronan tillhöriga jord, sålunda: att jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning; att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan gottgörelse än ersättning till vederbörande innehavare för intrång i nyttjanderätten; att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, vilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden ävensom för skada och intrång; samt att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än vad ovan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själva marken som för skada och intrång; skolande ersättningen i ovannämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov den 14 april 1866 stadgar;

dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunna vara disponibla.

---

Godkännas dessa villkor, kunna de av järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framställda tekniska anmärkningarna av Kungl. Maj:t iakttagas vid fastställande av plan för företaget.»

---

Utskottets  
yttrande.

Det är icke första gången denna fråga förelegat till statsutskottets behandling. Vid 1909 års Riksdag väcktes nämligen av motionärer i båda kamrarna förslag om att bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett statslån om 14,000,000 kronor för banans byggande. I sitt i anledning av berörda motioner avgivna betänkande åberopade utskottet ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 5 mars samma år i denna fråga avgivet yttrande, däri styrelsen anmärkt, att de föreliggande kostnadsberäkningarna vore i vissa avseenden ofullständiga och anförde utskottet vidare följande:

»Redan detta förhållande synes utskottet innefatta ett avgörande skäl mot beviljande av det föreslagna statslånet, då man icke har säkerhet för att järnvägsanläggningen kan bli fullbordad med detta låneunderstöd i förening med de i övrigt för ändamålet tillgängliga medlen. Härtill kommer, att utredningen ej heller i övrigt är så full-

ständig, som erfordras för ett allsidigt bedömande av frågan. Om det ock får anses vara påvisat, att den föreslagna Ostkustbanan skulle bliva av stor betydelse ej blott för de trakter, den komme att genomlöpa, utan även för andra delar av landet, i det att genom densamma skulle beredas en järnvägsförbindelse väsentligt kortare än den nuvarande vägen över norra stambauan med dess tvärbanor, bör man å andra sidan icke lämna obeaktat, att dessa fördelar i ej ringa mån komme att vinnas på bekostnad av vissa statsbanestreckor, som till den nya banan finge avstå en mer eller mindre stor del av sin person- och godstrafik. En närmare utredning om den inverkan, Ostkustbanan, i detta hänseende komme att utöva på statsjärnvägarna, bör givetvis föreligga, innan beslut fattas att genom statsunderstöd möjliggöra tillkomsten av den ifrågasatta nya förbindelseleden. Denna fordran måste i förevarande fall anses vara så mycket mera påkallad, som här ifrågasättes ett låneunderstöd, vilket ej blott i och för sig är synnerligen betydande, utan även väsentligt överstiger den andel av anläggningskostnaden, nämligen hälften, vartill Riksdagen ansett sådant understöd i regel böra begränsas.»

På grund av det anförda hemställde utskottet, att ifrågavarande motioner icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Motionerna blevo också av Riksdagen avslagna.

Sedan detta yttrande avgavs, har en sakkunnig revision av de då förefintliga beräkningarna och förslagen för Ostkustbanans byggande ägt rum.

Till den kostnadssumma, varå det nu föreliggande förslaget slutar, eller 24,260,000 kronor och vari inberäknats för ränteförluster 900,000 kronor samt för administration och oförutsedda utgifter 1,838,142 kronor, har för säkerhets skull lagts ytterligare 1,740,000 kronor. Beträffande den härigenom uppkomna slutsumman, 26,000,000 kronor har järnvägsstyrelsen, såsom redan nämnts, yttrat, att styrelsen anser densamma böra kunna godtagas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta avseende anført, att den granskning av förslaget, som av styrelsen kunnat verkställas, icke givit styrelsen anledning förmoda, att icke den angivna kostnadssumman, 26,000,000 kronor, skall bliva tillräcklig för företagets genomförande, under förutsättning att broar, bangårdar och anslutningar till andra järnvägar ävensom fyllningar i sjunkande bankar och övriga arbeten, vilkas omfattning för närvarande ej med någon större grad av visshet är känd, icke medföra större kostnader än i förslaget upptagits, och att hushållningen med de tillgängliga medlen för företaget i dess helhet noga genomföres och att detta kontrolleras genom väg- och vatten-

byggnadsstyrelsens försorg i likhet med vad numera sker beträffande de med statsmedel understödda enskilda järnvägsföretagen.

Med hänsyn härtill och då Kungl. Maj:t, enligt innehållet i det till ifrågavarande proposition hörande statsrådsprotokollet, lär komma att såsom villkor för lånet föreskriva ytterligare undersökningar och andra åtgärder för kostnadsberäkningens säkerställande ävensom kontroll över byggnadsarbetets utförande, samt på grund av företagets stora omfattning och de kreditgivande bankernas intresse däri kan antagas, att arbetet kommer att planeras och utföras under fullt sakkunnig ledning, anser sig utskottet kunna utgå ifrån, att den nu beräknade kostnadssumman skall bli tillräcklig för banans byggande samt att fördenskull ur sådan synpunkt numera intet hinder finnes för frågans upptagande till saklig prövning av Riksdagen.

Den uppfattning, utskottet i sitt förut avgivna, härovan intagna betänkande uttalat beträffande den föreslagna Ostkustbanans stora betydelse ej blott för de trakter, den kommer att genomlöpa, utan även för andra delar av landet, i det att genom densamma skulle beredas en järnvägsförbindelse väsentligt kortare än den nuvarande vägen över norra stambanan med dess tvärbanor, har utskottet ej anledning att frångå. Tvärtom har den fullständiga utredning i detta avseende, som nu förebragts, varit ägnad att ytterligare bekräfta riktigheten av denna uppfattning. De vägförkortningar och den tidsvinst, som enligt statsrådsprotokollet skulle uppkomma för resor mellan de orter, som beröras av banan, samt mellan dessa orter och huvudstaden, äro högst avsevärda och ådagalägga, att de nuvarande järnvägsförbindelserna i dessa trakter icke kunna anses tillfredsställande. Tager man därjämte hänsyn till, att de trakter, banan skulle genomlöpa, tillhöra de tätast befolkade och utvecklingskraftigaste delarna av Norrland, måste man i likhet med departementschefen finna, att de ifrågavarande kusttrakterna hava behov av närmare förbindelse med landets södra och centralare delar.

Den utredning, 1909 års statsutskott enligt förut omförmälda betänkande i denna fråga ansett böra verkställas beträffande Ostkustbanans inverkan på statsjärnvägarnas person- och godstrafik, föreligger nu. År 1909 beräknade järnvägsstyrelsen den årliga inkomstminskningen för statens järnvägar genom Ostkustbanans tillkomst till 750,000 kronor, hvilket belopp styrelsen, enligt sitt innevarande år avgivna yttrande, anser böra, med hänsyn till senaste årens trafikresultat, i någon mån höjas, och beräknar styrelsen denna höjning approximativt till 10 procent och anger således inkomstminskningen till i runt tal 825,000 kronor. Å

andra sidan anser dock järnvägsstyrelsen, att genom denna bana även inkomster torde komma att tillföras statsbanan, om ock beloppet därav ej kan nu beräknas. Att den nya trafik, som genom Ostkustbanan kommer att skapas inom de orter, där den framgår, även skall tillföra statsjärnvägarna ökad trafik, synes ock utskottet vara att förvänta. Den beräknade inkomstminskningen för statens järnvägar är utan gensägelse avsevärd. Men med hänsyn till ifrågavarande trafikleds stora betydelse för det allmänna och för utvecklingen av de orter, den kommer att genomlöpa, kan utskottet ej anse, att berörda inkomstminskning bör få ställa sig hindrande i vägen för banföretagets utförande. Då den nuvarande längdbanan genom Norrland erhållit en sådan utsträckning, att den ej kan på ett tillfredsställande sätt tillgodose behovet av järnvägsförbindelser inom nu ifrågavarande områden, särskilt inom Västernorrlands och norra delen av Gästeborgs län, torde ock billigheten kräva, att särskild hänsyn toges till befolkningens strävan att avhjälpa den brist i trafikhänseende, som otvivelaktigt förefinnes. Av ett av järnvägsstyrelsen den 8 januari 1903 afgivet utlåtande framgår, att enligt styrelsens mening ifrågavarande kustbana i förening med de i norr och söder tillstötande enskilda järnvägarna bildar en för landet i dess helhet så betydelsefull förbindelseled, att densamma förr eller senare bör indragas i statsbananätet. I det förhållandet att järnvägsstyrelsen nu trots att den verkställda utredningen utvisar, att avledning av trafik från statens järnvägar skulle ske i synnerligen avsevärd omfattning, vidhåller sin mening om, att företaget, till gagn för det allmänna, bör komma till utförande, synes utskottet ligga ett stöd för den uppfattning, att bolaget bör genom statens mellankomst förhjälpas att bringa banan till stånd. Det torde väl ock få anses själfallet, att denna bana på ett eller annat sätt förr eller senare kommer till stånd och att statsjärnvägarna fördenskull icke kunna i längden undgå konkurrensen med densamma.

De betänkligheter, riksgäldsfullmäktige uttalat i fråga om det begärda statslånet och säkerheten därför, anser utskottet ej heller böra tillmätas avgörande betydelse vid Riksdagens prövning av denna fråga. Sedan utskottet enligt sitt förra yttrande framhållit, att det då ifrågasatta låneunderstödet, 14,000,000 kronor, vore i och för sig synnerligen betydande, har bolaget synbarligen bemödat sig att bringa banans finansiering i sådant läge, att endast en mindre del av anläggningskostnaden för banan skulle behöva såsom lån begäras av Riksdagen, och anser utskottet det nu äskade lånebeloppet icke vara större, än att densamma bör beviljas, även om risk därmed skulle vara förbunden. Dock

bör härvid beaktas, att aktiekapitalet eller 10,000,000 kronor av den till 26,000,000 kronor beräknade kostnaden först skall nedläggas i banföretaget och gå förlorat, innan risken för statslånet vidtager, samt att inkomstberäkningarna visa sannolikhet för att statslånet skall kunna förräntas. Det vill ock synas, som om vissa fördelar skulle vara förenade därmed, att staten redan från början är pekuniärt intresserad i detta stora företag, vilket av myndigheterna ansetts böra i framtiden övergå i statens ägo. Utskottet har ock i förevarande hänseende uppmärksammat den betydelse, ifrågavarande orter äga för landets ekonomiska förhållande till utlandet. Enligt uppgifter från kommerskollegi avdelning för näringsstatistik uppgår nämligen värdet av de trävaror, pappersmassa inräknad, som år 1911 exporterades från vederbörande tullkammar-distrikt inom banans trafikområde, till icke mindre än 127,246,832 kronor. Ehuru väl stor del av råmaterialet till detta virke hämtas från orter belägna utanför detta trafikområde, härstammar dock en avsevärd del därifrån, vartill kommer värdet av det arbete, som nedlagts på råvarans förädling och som väsentligt ökar varans värde, varför statens mellankomst komme att ske till förmån för orter, vilkas industri, såsom av departementschefen anförts, i hög grad bidrager till upphjälpande av vår finansiella ställning till utlandet.

Slutligen har utskottet ansett sig böra fästa avseende vid de stora ansträngningar, som av kommuner och enskilda gjorts för att få banan till stånd. Ett avsevärt kapital är för ändamålet insamlat och redan till stor del kontant inbetalt. Om halva kostnadssumman ej kunnat och ej heller framdeles kan hopbringas, torde anledningen därtill huvudsakligen böra sökas i företagets stora omfattning och därav betingade kostnad. Det synes därför utskottet önskvärt, att staten nu träder hjälpande emellan, på det att företaget må komma till stånd.

Till utskottets kännedom har kommit, att Bergsjö och Hassela socknar i Hälsingland samt Attmars och Tuna socknar i Medelpad hos styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag anhållit om sådan ändring av banlinjen mellan Hudiksvall och Sundsvall, att den skulle följa samma riktning som Norra Hälsinglands järnväg från Hudiksvall till Bergsjö samt därifrån genom Hassela, Attnar och Tuna socknar till Sundsvall, allt i överensstämmelse med en till Kungl. Maj:t ingiven framställning av enahanda innebörd, och skulle en av kaptenen K. A. Lagergren företagen undersökning giva vid handen, att den sålunda föreslagna alternativlinjen, som visserligen skulle bliva omkring 20 kilometer längre än den redan utstakade linjen, dock ställer sig omkring 249,000 kronor billigare än denna. Då den sålunda ifrågasatta alternativa linjen lär



erbjuda vissa fördelar för de orter den skulle genomgå, föreställer sig utskottet, att Kungl. Maj:t tillser, att en allsidig utredning verkställs i fråga om de båda linjernas betingelser och företräden, en utredning, som icke lär behöva fördröja banbyggnadens utförande inom beräknad tid.

På grund av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må besluta, att, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet över civilärenden för den 7 mars 1913 angivits, bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

Stockholm den 29 april 1913.

På statsutskottets vägnar.

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, *A. N. Hahn*, greve *P. O. L. Klingspor*, friherre *C. H. Falkenberg*, *H. F. Lamm*, friherre *J. G. Beck-Früs*, *A. C. Lindblad*, *O. M. Strömberg*, *C. G. Ekman*, *G. M. H. Ekelund* samt

från Andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *A. Wiklund*, *P. Olsson*, *K. Starbäck*, *J. A. Sjö*, *N. E. Lindberg*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *C. J. Öberg* och *L. J. Carlsson* i Frosterud.

### Reservation

av herr *A. C. Lindblad*, som yrkat, att Kungl. Maj:ts proposition måtte av utskottet avstyrkas.