

**Nr 58.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående  
ändring i villkoren för åtnjutande av det Ostkustbanans  
aktiebolag beviljade låneunderstöd; given Stockholms slott  
den 5 mars 1915.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 års riksdag under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må åtnjuta ifrågavarande understöd i huvudsaklig överensstämmelse med de ändrade villkor, som i statsrådsprotokollet angivas.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**GUSTAF.**

*Oscar von Sydow.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5  
mars 1915.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Redan tidigare hava åtskilliga åtgärder från statsmakternas sida vidtagits i syfte att minska olägenheterna av den nu rådande arbetslösheten. Det har dock dess värre befunnits, att denna därmed icke i önskvärd mån kunnat förebyggas. Vilka orsakerna därtill varit, har jag tidigare varit i tillfälle att inför Kungl. Maj:t framhålla.

Ostkustbane-  
byggets igång-  
sättande en  
åtgärd mot  
arbetslös-  
heten.

Givet är, att staten, i den mån så befinnes möjligt, bör vidtaga fortsatta åtgärder för motverkande av arbetslösheten. I sådant hänseende har jag redan tidigt undersökt möjligheterna för igångsättandet av ett större enskilt arbetsföretag, den s. k. ostkustbanan eller

den planerade järnvägen mellan Gävle och Härnösand. Jag gjorde sålunda efter krisens utbrott i augusti 1914 hos styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag, som numera är innehavare av koncessionen å nämnda järnväg, förfrågan, huruvida bolaget skulle kunna inom den närmaste tiden påbörja byggandet av järnvägen.

I skrivelse den 1 september 1914 meddelade bolagets styrelse till svar härå, att styrelsen för sin del vore beredd att vidtaga åtgärder för, att arbetena å banan så snart som möjligt skulle kunna påbörjas, men att, för att detta skulle kunna ske, vissa modifikationer måste medgivas i de villkor, som uppställts för åtnjutande av det bolaget utav 1913 års riksdag beviljade låneunderstöd. Styrelsen har också gjort framställning i denna riktning.

Innan jag närmare ingår på denna framställning, tillåter jag mig i korta drag erinra om behandlingen av frågan om låneunderstöd åt bolaget.

Vid 1909 års riksdag väcktes av motionärer i båda kamrarna förslag om att bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett statslån å 14,000,000 kronor för banans byggande mot erhållande av första in-teckning i den koncessionerade järnvägen, vars totala anläggningskostnad då beräknades till 19,818,000 kronor. Förslaget vann emellertid icke riksdagens bifall.

Sedermera gjorde bolagets styrelse i skrivelse till Kungl. Maj:ten den 23 oktober 1912 framställning om ett statslån å 3,000,000 kronor.

Styrelsen lämnade därvid till en början en redogörelse för ostkustbanans ekonomiska bärighet samt för behövligheten av banan. Vidare redogjorde styrelsen för *planen för banans finansiering* och anförde därutinnan, att på styrelsens uppdrag dåvarande byrådirektören, numera byråchefen i järnvägsstyrelsen A. d'Ailly reviderat de äldre trafikberäkningarna för banan och därvid kommit till en årlig nettointkomst av 1,070,780 kronor. Då styrelsen trott sig finna, att möjligheten av hjälp från statens sida för finansieringen av företaget vore beroende av storleken utav det lånebelopp, som måste sökas av staten, hade styrelsen sökt utvägar för att kunna nedbringa detta belopp så långt som möjligt. Styrelsen hade i sådant syfte inriktat sina bemödanden på dels att höja bolagets aktiekapital, dels att på privat väg erhålla ett större obligationslån.

Byggnadskostnaden för banan beräknades i det kostnadsförslag, som åtföljde framställningen till 24,260,000 kronor, därav för ränteförluster 900,000 kronor samt för administration och oförutsedda utgifter 1,838,142 kronor. Av vissa skäl hade emellertid styrelsen ansett sig böra för all säkerhets skull räkna med en anläggningskostnad av jämnt 26,000,000 kronor.

Ändring i villkoren för det bolaget beviljade låneunderstödet förutsättning härför.

Ostkustbanans aktiebolags ansökan om låneunderstöd.

Av omförmälda belopp.....	kronor 26,000,000: —
disponerade bolaget ett eget kapital, som vid tiden för arbetets påbör- jande beräknades uppgå till .....	kronor 10,000,000: —
Vidare hade ledande bankinstitut i landet ställt i säker utsikt för bolaget att erhålla ett obligations- lån å.....	» 13,000,000: —
Återstod.....	» 3,000,000: —
	» 26,000,000: —

För erhållande av nämnda återstod, 3,000,000 kronor, nödgades styrelsen vända sig till staten.

Styrelsen framhöll vidare, att någon ytterligare aktieteckning av betydelse från kommuner inom de län, som berördes av banan, måste anses alldeles utesluten. Kommunernas teckningar vore nämligen redan så stora, att en ytterligare höjning därav icke kunde anses möjlig att åstadkomma.

De tecknade och inbetalade beloppen hade genom därå under årens lopp upplupna räntor ökats med något mer än en fjärdedel av de ursprungliga beloppen.

De tillgångar, bolaget för det dåvarande hade att räkna med, uppginge till 9,475,000 kronor, men kunde beräknas komma att uppgå till minst 10,000,000 kronor innan arbetet å bananläggningen påbörjades.

En utväg att åstadkomma det erforderliga kapitalet i dess helhet på annat sätt än genom statslån vore att söka ett större enskilt lån än det förut omförmälda. Men dels syntes svårighet komma att möta att av enskilda penninginstitut erhålla större obligationslån, än som motsvarade 50 procent av den beräknade anläggningskostnaden, och dels skulle ett större lån betinga mindre förmånliga lånevillkor och därigenom ofördelaktigt inverka på företagens ekonomiska resultat. Styrelsen hade ock hyst den övertygelsen, att staten torde hava anledning med något belopp stödja detta banföretag likasom andra enskilda järnvägar i allmänhet, allrahelst för denna bana i statens eget intresse föreskrivits väsentligt strängare villkor såväl i avseende på statens rätt att inlösa banan som beträffande de tekniska bestämmelserna för densamma. Erinras borde, tillade styrelsen, att företaget icke kunde anses såsom en enskild affär utan såsom en allmän angelägenhet, närmast för de kommuner, som därav direkt berördes.

Beträffande *statens säkerhet för lånet* erinrade styrelsen, hurusom första in-teckningen i banan måste ställas såsom säkerhet för det blivande obligationslånet å 13,000,000 kronor. Styrelsen hade fördenskull kunnat erbjuda staten allenast den närmast därefter liggande in-teckningen såsom säkerhet för ett statslån. Enligt den allmänna regeln utlämnades, såsom känt, statslån för byggande av enskilda järnvägar intill 50 procent av den beräknade byggnadskostnaden och mot första in-teckning. Exempel saknades dock icke på statslån till högre belopp i förhål-lande till byggnadskostnaden. Då för ostkustbanans byggande erfordrades lån intill 16,000,000 kronor eller 61,5 procent av byggnadskostnaden, skulle statslånet komma att ligga inom 61,5 procent och säkerheten i en in-teckning med läge mellan 50 och 61,5 procent av kostnaden. Villkoren för statslånet syntes alltså kunna anses icke avsevärt avvika från de vanligen förekommande, allrahelst betingelserna för banans bärighet syntes vara förmånligare än i de flesta andra fall, då staten läm-nade lån till enskilda järnvägar. Den nettoinkomst, järnvägsstyrelsen beräknat

för banan, uppginge nämligen till 5,1 procent på en skuldsomma av 16,000,000 kronor och den av byråchefen d'Ailly beräknade nettointkomsten motsvarade 6,7 procent på samma summa.

Givet vore, anförde styrelsen vidare, att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ett över förberörda motioner vid 1909 års riksdag avgivet utlåtande anmärkt, byggnadskostnaderna kunde i avsevärd mån röna inverkan av det sätt, varpå arbetena utfördes. Styrelsen vore därför betänkt på och hade redan vidtagit åtgärder för, att arbetet skulle bli utfört på ett planmässigt sätt och under den mest sakkunniga kontroll, på det att icke utgifterna för något slag av arbete skulle överskrida den därför beräknade kostnaden. En detaljerad bokföring i dylikt kontrollsyfte måste anordnas. Hänsynen till bolaget och dess långivare krävde detta. Styrelsen vore naturligtvis villig att i detta avseende underkasta sig de föreskrifter, som kunde vara meddelade såsom villkor för statslånet. Men även för järnvägsdriftens sakkunniga handhavande vore styrelsen betänkt att vidtaga åtgärder. Endast åt personer med erkänd erfarenhet och skicklighet kunde ledningen av en sådan förvaltning anförtros. Om så skedde, finge staten otvivelaktigt anses erhålla full säkerhet för det av styrelsen begärda lånet.

Beträffande den tid, då statslånet vore för bolaget behöfligt, anförde styrelsen, att banans byggande krävde omkring fem år samt att, därest bolaget blott hade visshet om att lånet skulle utgå, det vore för bolaget tillräckligt, om lånet finge lyftas efter det aktiekapitalet och obligationslånet blivit förbrukade. Skulle det fördenskull befinnas ändamålsenligt, att beloppet eller viss årlig del därav utginge av det anslag, riksdagen beviljade till lån åt enskilda järnvägar, kunde utan olägenhet för bolaget så ske, även om därigenom lånet icke skulle i dess helhet komma bolaget tillhanda förrän efter 5 à 6 års förlopp. Om det begärda statslånet beviljades, kunde utan tvivel övriga frågor så ordnas, att arbetet kunde påbörjas inom några månader därefter.

Vid ansökningen hade styrelsen fogat följande:

*Tablå, utvisande Ostkustbanans aktiebolags ställning den 1 september 1912.*

1) Behållning enligt 1911 års bokslut i avrundat tal.....	8,625,000:—
2) Räkter från 1 januari—31 augusti 1912 omkring .....	200,000:—
3) Avtalad leverans av sliprar mot aktier i bolaget, omkring.....	100,000:—
4) Till bolaget gjorda utfästelser om ökad aktieteckning	550,000:—
	<hr/>
	Summa 9,475,000:—

På grund av ytterligare upplöpande räntor och ökad aktieteckning med mera ansågs bolaget vid den tid under år 1914, då banbyggnadsarbetet skulle påbörjas, kunna räkna med ett eget kapital av minst 10 miljoner kronor.

Dessutom hade bolaget att såsom tillgång upptaga den del av den av bolaget villkorligt inköpta Norra Hälsinglands järnväg, som fortfarande skulle för trafik användas och som beräknades hava ett värde av minst ..... 225,000:—

Järnvägs-  
styrelsens  
utlåtande den  
7 januari 1913.

Järnvägsstyrelsen avgav infortrat utlåtande i ärendet den 7 januari 1913.

Järnvägsstyrelsen ingick därvid till en början på granskning av de uppgjorda beräkningarna rörande järnvägens räntabilitet och kom därvid till en årlig nettoinkomst av 1.013,000 kronor.

Styrelsen anförde vidare.

Med hänsyn till en eventuell framtida inlösen för statens räkning av ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall vore det av vikt, att den för banans egen del tilltänkta stationen i Sundsvall från början planlades så, att densamma kunde framdeles utbildas till att tjäna även som slutstation för bandelen Ånge—Sundsvall. Den allmänna planordningen för denna station borde därför, innan fastställelse skedde, underställas järnvägsstyrelsen i avseende å områdesgränser ävensom placeringen av stationshus, lokomotivstall och övriga byggnader, varemot spår-systemets anordning med flera detaljer icke erfordrade sådan prövning.

Beträffande de uppgjorda förslagen till banans anslutande till statsbanestationerna vid Stugsund, Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall vore ett närmare utarbetande av desamma erforderligt, innan kostnaderna för anslutningarna kunde noggrant angivas. Med ledning av föreliggande förslagsskisser hade dock beräknats, att de för nämnda anslutningar i kostnadsförslaget upptagna posterna borde höjas med cirka 300,000 kronor.

Även med iakttagande av de utav styrelsen gjorda erinringarna och approximativt beräknade höjningar av vissa kostnadsposter syntes det av bolaget angivna kostnadsbeloppet, inklusive ränteförlust under första trafiktiden, 26,000,000 kronor, kunna godtagas.

Det föreslagna statslånet skulle ligga inom 61,5 % av anläggningskapitalet och nettoinkomsten, enligt styrelsens beräkningar, uppgå till 6,3 % på en skuldsumma av 16,000,000 kronor.

Under antagande, att lån å 13,000,000 kronor mot säkerhet av främsta in-teckning skulle erhållas mot 5 % ränta, syntes det på grund av det anförda vara anledning förmoda, att nöjaktig säkerhet skulle erhållas genom den erbjudna andra in-teckningen.

I beaktande härav och då de av bolaget i ansökningsen närmare angivna särskilda synpunkter i frågan syntes vara av beskaffenhet att kunna i förevarande fall medgiva ett undantag från hittills tillämpade villkor och andra bestämmelser i fråga om statslån till enskilda järnvägar, funne sig styrelsen kunna tillstyrka bolagets ansökningsen om statslån på sätt bolaget föreslagit och under villkor, bland annat, att den allmänna planordningen för den för banan avsedda stationen vid Sundsvall underställdes järnvägsstyrelsen i avseende å områdesgränser samt placering av stationshus, lokomotivstall samt övriga husbyggnader.

Fullmäktiges  
i riksgälds-  
kontoret  
utlåtande den  
23 januari  
1913.

Sedan tillfälle lämnats fullmäktige i riksgäldskontoret att yttra sig över ansökningsen, avgåvo dessa den 23 januari 1913 utlåtande, däri bland annat anfördes följande.

Fullmäktige, som ansett sig böra uttala sig endast ur synpunkten av den säkerhet, som erbjödes för det sökta statslånet, samt med hänsyn till frågans

finansiella innebörd för det allmänna, framhöllo i sådant avseende till en början, att de villkor och förutsättningar i övrigt, under vilka i detta fall statslån enligt järnvägsbolagets framställning skulle utgå, innebure väsentliga avvikelser från de grunder, som eljest i regel ansetts böra tillämpas vid beviljande av lån för enskilda järnvägsanläggningar.

I sådant hänseende erinrade fullmäktige först om den för järnvägslånefonden gällande bestämmelsen, att järnvägsbolag för att kunna erhålla statslån skall visa sig i tecknat aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägsanläggningens utförande förfoga över ett belopp, som motsvarar minst hälften av den beräknade anläggningskostnaden. Denna fordran uppfylldes icke av Ostkustbanans aktiebolag. Enligt ansökningshandlingarna beräknades kostnaderna för banföretaget uppgå till ett belopp av 26 miljoner kronor, och för bestridande härav förfogade bolaget icke över större eget kapital än 10 miljoner kronor, under det att återstoden 16 miljoner kronor skulle auskaffas genom upplåning nämligen dels 13 miljoner kronor mot obligationer och dels 3 miljoner kronor såsom statslån.

För sin del kunde fullmäktige icke undgå att hysa betänkligheter mot ett eftergivande i detta fall av ovan omförmälda villkor för erhållande av statslån, ett villkor, som uppenbarligen hade till syfte och säkert även väsentligt bidroge att bereda ökad trygghet beträffande soliditeten hos de företag, som staten understödde med lån. Ifrågavarande bestämmelse hade ock i senare tider städe upprätthållits, där icke en modifikation av densamma betingats av den omständigheten, att staten av särskilda skäl funnit sig böra understödja vissa järnvägsföretag med lån till större belopp än halva anläggningskostnaden. Detta hade varit fallet beträffande fullbordandet av järnvägen Orsa—Sveg, och samma förhållande gällde med avseende å låneunderstöd för anläggning av bibanor i vissa delar av västra Sverige, för vilket ändamål en särskild lånefond med delvis ändrade bestämmelser blivit av riksdagen beviljad. De skäl, som i dessa fall gjort sig gällande, syntes emellertid icke kunna hava tillämpning med avseende å nu ifrågavarande järnvägsanläggning.

Fullmäktige anförde vidare, att en annan ej mindre betänkelig omständighet beträffande det av Ostkustbanans aktiebolag begärda statslånet vore den, att bolaget icke kunde, såsom eljest med avseende å statslån fordrades, lämna staten inteckning i järnvägen med första förmånsrätt. En första inteckning å 13 miljoner kronor med ränta måste nämligen av bolaget ställas såsom säkerhet för omförmälda obligationslån, och först därefter — således ovanom järnvägens halva värde enligt kostnadsberäkningen — erbjödes inteckning för statslånet. Huruvida härigenom full säkerhet bereddes staten för dess fordran, måste enligt fullmäktiges mening anses tvivelaktigt. Försiktigheten syntes nämligen bjuda, att man icke alltför mycket litade på uppgjorda beräkningar över järnvägens blivande räntabilitet, beräkningar, som till sin natur alltid vore synnerligen vanskliga och ofta visade sig ohållbara. Den erfarenhet, fullmäktige haft av med statslån understödda enskilda järnvägsanläggningar, gäve ock vid handen, att i många fall icke ens en första inteckning i järnvägen till belopp av halva den beräknade anläggningskostnaden innefattade tillräcklig säkerhet för ett lån å samma belopp. Fullmäktige hade därför med hänsyn till säkerheten för statslånet icke kunnat finna det tillrädligt, att staten för sin försträckning åtnöjdes med en inteckning, som till hela sitt belopp låge ovanför nämnda gräns.

På grund av vad sålunda i ärendet anförts hade fullmäktige ansett sig böra avstyrka bifall till den föreliggande framställningen.

Enligt bifogat protokollsutdrag hade herrar fullmäktige Kinander och Ekman anmält, att de ej ansåge sig kunna till fullo biträda det av fullmäktige beslutade yttrandet i frågan.

Statskontorets  
utlåtande den  
6 mars 1913.

Statskontoret anförde i infortrat utlåtande av den 6 mars 1913 följande.

Därest ifrågavarande järnvägsanläggning överhuvudtaget kunde anses vara av den betydelse för det allmänna, att densamma borde från statens sida på föreslaget sätt understödjas — en fråga, vilken statskontoret ansåge falla utom området för sitt bedömande —, funne statskontoret, om än de ifrågasatta avvikelserna från de för lån ur järnvägslånefonden gällande bestämmelser givetvis måste vara ägnade att framkalla vissa betänkligheter i avseende på säkerheten för lånet, för sin del icke något att erinra mot, att en framställning i det uti ansökningen angivna syfte till riksdagen gjordes.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrel-  
sens utlåtande  
den 6 mars  
1913.

I infortrat utlåtande av den 6 mars 1913 anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bland annat, följande.

I fråga om de framlagda kostnadsberäkningarna hade den korta tid, som stått styrelsen till buds, icke medgivit styrelsen att, på sätt numera föreskreves beträffande styrelsens granskning av förslag till enskilda järnvägsanläggningar, för vilka statslån i vanlig ordning ifrågasattes, genom undersökningar på marken utföra kontrollering över den framlagda arbetsplanen och därtill hörande kostnadsberäkningar. Styrelsen hade därför i detta fall varit hänvisad till den granskning, som utan sådan yttre kontrollering vore möjlig med stöd allenast av de framlagda ritningarna och förslagsberäkningarna.

Den granskning, som på sådan grund vore möjlig, hade emellertid icke givit styrelsen anledning förmoda, att icke den av bolaget angivna kostnadssumman, 26,000,000 kronor, skulle bli tillräcklig för företagens genomförande, under förutsättning att broar, bangårdar och anslutningar till andra järnvägar ävensom fyllningar i sjunkande bankar och övriga arbeten, vilkas omfattning för det dåvarande ej med någon större grad av visshet vore känd, icke medförde större kostnader än i förslaget upptagits, att hushållningen med de tillgängliga medlen för företaget i dess helhet noga genomfördes och att detta kontrollerades genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg i likhet med vad numera skedde beträffande de med statsmedel understödda enskilda järnvägsföretagen.

Beträffande den av bolaget framlagda ekonomiska planen, enligt vilken 10,000,000 kronor skulle vara aktiekapital, 13,000,000 kronor obligationslån samt 3,000,000 kronor beräknats såsom statslån och enligt vilken såsom säkerhet skulle lämnas, för obligationslånet första inteckning och för statslånet andra inteckning, visade denna plan två väsentliga avvikelser från dittills brukliga grunder för statslåns utgående till enskilda järnvägsanläggningar, nämligen dels i sådant avseende, att för statslånet erbjödes andra i stället för första inteckning, och dels att mer än halva kostnadssumman skulle utgöras av lån.

Den förstnämnda omständigheten ansåge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej i detta särskilda fall böra medföra större grad av osäkerhet för statslånets



förräntande och amortering. Den omständigheten att lånesumman vore större än halva kostnaden skulle däremot vara mer ägnad att väcka betänkligheter, därest ej genom föreliggande trafikberäkningar kunde visas, att sannolikhet föreläge för företagens bärighet i sådan grad, att ränta erhöles på åtminstone lånesumman.

Bolaget hade emellertid medelst bifogade s. k. trafikberäkningar sökt visa, att bruttoinkomsten av trafiken med undantag för de första åren skulle uppgå till 2,894,000 kronor, mot vilket belopp järnvägsstyrelsen ej haft något att erinra. Järnvägsstyrelsen hade ansett, att driftkostnaden borde sättas till 65 % härav, och skulle under sådana förhållanden nettoinkomsten bliva 1,013,000 kronor. Denna summa utgjorde 3.90 % på ett anläggningskapital av 26,000,000 kronor och 6.83 % på lånebeloppet 16,000,000 kronor.

Utan att ingå på någon prövning av dessa trafikberäkningar ansåge sig emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra framhålla, att erfarenheten ofta nog visat, att dylika beräkningar ej motsvarade verkligheten, särskilt under de första årtiondena av järnvägarnas tillvaro. Särskilt syntes antagandet, att driftkostnaden skulle uppgå till allenast 65 % av bruttoinkomsten, vara ovisst, enär 70 å 75 % ej vore under för handen varande omständigheter någon hög siffra.

På grund av järnvägens fördelaktiga belägenhet syntes dock sannolikt, att nettobehållningen åtminstone skulle uppgå till årligen i medeltal cirka 800,000 kronor eller 5 % av lånebeloppet även under de första årtiondena. Först därefter torde någon avkastning vara att påräkna för aktiekapitalet.

Då emellertid den indirekta nytta genom landets utveckling i odling och industri, som skulle erhållas för det allmänna, påtagligen bleve mycket stor, tvekade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej att oaktat det totala lånebeloppets storlek och ovissheten om aktiekapitalets förräntning tillstyrka det begärda statslånet.

För detta statsbidrag ansåge styrelsen de vanliga lånevillkoren även här böra stadgas och framhöll med stöd av vad som anförts i detta avseende särskilt nödvändigheten av den tekniska och ekonomiska kontroll genom styrelsen, som numera vore bruklig i fråga om järnvägar, som utfördes med statslån.

Styrelsen anmärkte vidare, att det torde ligga i sakens natur, att arbetet på en bana av ostkustbanans utsträckning ej komme att så bedrivas, att de 30 milen järnväg bleve färdiga att öppnas samtidigt och på en gång. Visserligen borde alltid de största arbetena såsom för broar och dylikt igångsättas i god tid över hela linjen, men i övrigt måste man förutsätta, att järnvägen komme att fullbordas och öppnas för trafik i olika avdelningar.

Detta vore också nödigt såväl för företagens förräntning som med hänsyn därtill, att ej alltför stor arbetsstyrka på en gång sammandroges och på en gång entledigades. Sålunda vore det enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening lämpligt att så anordna arbetet, att delen Härnösand—Sundsvall först öppnades, sedan och efter bolagets eget beprövande endera av sträckorna Sundsvall—Söderhamn eller Söderhamn—Gävle och slutligen den kvarvarande delen, Söderhamn—Gävle eller Sundsvall—Söderhamn.

Det syntes då även vara lämpligt, att någon del av statslånet ej utbetalades, förrän åtminstone två av de förenämnda tre sträckorna öppnats för trafik.

Med stöd av vad sålunda anförts och i övrigt i ärendet förekommit hemstälde styrelsen i fråga om bolagets ansökan om ett statslån på tre miljoner kronor om bifall därtill på samtliga de villkor, som för statslån till enskilda järnvägar numera brukade meddelas med undantag av de båda villkor, som före-

skreve, att statslånet skulle hava säkerhet av första inteckning och att lånebeloppet ej finge vara större än halva beräknade kostnaden, men med det tillägg, att statslånet ej finge utbetalas förr än efter utgången av år 1916 och sedan antingen bandelen Härnösand—Söderhamn eller delarna Härnösand—Sundsvall och Söderhamn—Gävle öppnats för allmän trafik.

Departements-  
chefens yt-  
rande den  
7 mars 1913.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 7 mars 1913 anförde föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet bland annat följande:

»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, lärer, 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 företagens 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 förmänsrätten böra övergå å motsvarande belopp av statens fordran. Enligt 26 § inteckningsförordningen i dess lydelse enligt lagen den 11 oktober 1912 torde här för fordras medgivande såväl av de enskilda långivarna 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.

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 arbets-

plan 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 bliver 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, häri jämväl inbegripet kostnaden i dess 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 återgäldande 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, benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års ränta, 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 ränta, 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 ränta, 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 statslånet 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 innestå, till dess inteckning med nämnda förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista hälft 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 i 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 prövas lämpliga och nödiga; samt

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

dels erhålla upplåtelse av den för järnvägsanläggningen erforderliga, 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 ovan nämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller läghets 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.»

I enlighet med departementschefens jämlikt ovanberörda grunder gjorda hemställan föreslog Kungl. Maj:t (proposition nr 114) 1913 års riksdag besluta att under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet angivits bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

I sitt i anledning av Kungl. Maj:ts proposition avgivna utlåtande (nr 97) anförde statsutskottet, bland annat, följande.

1913 Års  
statsutskott.

Då såväl järnvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett den för banans anläggande beräknade kostnadssumman, 26 miljoner kronor, tillräcklig för företagets genomförande, då Kungl. Maj:t torde komma att såsom villkor för lånet föreskriva ytterligare undersökningar och andra åtgärder för kostnadsberäkningens säkerställande ävensom kontroll över byggnadsarbetets utförande, och då, på grund av företagets stora omfattning och de kreditgivande bankernas intresse däri, det kunde antagas, att arbetet komme att planeras och utföras under fullt sakkunnig ledning, ansåge sig utskottet kunna utgå ifrån, att den nu beräknade kostnadssumman skulle bli tillräcklig för banans byggande samt att fördenskull ur sådan synpunkt dånera icke, såsom år 1909 ansetts vara fallet, hinder funnes för frågans upptagande till saklig prövning av riksdagen.

De betänkligheter, riksgäldsfullmäktige uttalat i fråga om det begärda statslånet och säkerheten därför, ansåge utskottet ej heller böra tillmätas avgörande betydelse vid riksdagens prövning av denna fråga. Sedan 1909 års statsutskott i sitt yttrande framhållit, att det då ifrågasatta låneunderstödet, 14,000,000 kronor, vore i och för sig synnerligen betydande, hade 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 ansåge utskottet det nu åskade lånebeloppet icke vara större, än att detsamma borde beviljas, även om risk därmed skulle vara förbunden. Dock borde därvid beaktas, att aktiekapitalet eller 10,000,000 kronor av den till 26,000,000 kronor beräknade kostnaden först skulle nedläggas i banföretaget och gå förlorat, innan risken för statslånet vidtog, samt att inkomstberäkningarna visade sannolikhet för, att statslånet skulle kunna förräntas. Det ville ock synas, som om vissa fördelar skulle vara förenade därmed, att staten redan från början bleve pekuniärt intresserad i detta stora företag, vilket av myndigheterna ansetts böra i framtiden övergå i statens ägo.

I enlighet med statsutskottets hemställda beslut riksdagen (skrivelse nr 127) att, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i ovanberörda statsrådsprotokoll angivits, bevilja bolaget ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

1913 Års  
riksdags  
beslut.

Genom nådigt brev den 30 juni 1913 meddelades bestämmelser i enlighet med riksdagens beslut rörande villkoren för statslånet och anbefalldes Kungl. Maj:ts befallningshavande i Gävleborgs län att underätta bolaget om vad sålunda förekommit med anmodan att, därest bolaget ville komma i åtnjutande av det ifrågasatta lånet på de angivna villkoren, vidtaga de åtgärder, som för sådant ändamål på bolaget ankomme.

Åtgärd i an-  
ledning av  
riksdagens  
beslut.

Såsom jag i början av mitt anförande antydde, har önskvärldheten av att minska nu rådande arbetslöshet närmast givit anledning till den tanken,

huruvida man icke genom ett tidigare igångsättande av ostkustbanebygget, än som hittills avsetts, skulle inom en nära liggande tid kunna skapa arbetstillfällen i betydande utsträckning.

Styrelsens för  
Ostkust-  
banans aktie-  
bolag fram-  
ställning om  
ändrade  
villkor för  
statslånet.

På sätt ovan anförts, inkom styrelsen för bolaget, i anledning av en utav mig till styrelsen avlåten skrivelse i ämnet, med en underdånig framställning av den 1 september 1914.

Styrelsen erinrar däri till en början om de i departementschefens ovan återgivna yttrande av den 7 mars 1913 under 2:o), 3:o) och 5:o) omförmälda villkoren för det beviljade låneunderstödet samt vidare om den i resolution den 12 augusti 1903, varigenom koncession beviljats å ifrågavarande järnvägsanläggning, meddelade föreskriften, att koncessionshavarna icke ägde begagna den dem tillerkända rätt att inlösa den för anläggningen erforderliga jord eller att å sådan mark börja järnvägsarbetets utförande förr än, på därom gjord framställning och sedan koncessionshavarna visat skälig anledning till antagandet, att de vore i stånd att utföra järnvägsanläggningen, Kungl. Maj:t uti ifrågavarande hänseende lämnat särskilt tillstånd.

Styrelsen meddelar därefter, att styrelsen för anskaffande av det belopp av 13,000,000 kronor, som utöver bolagets eget kapital och det beviljade statslånet erfordrades för företagets bringande till stånd, fört underhandlingar med ett konsortium av landets största enskilda banker, samt att dessa underhandlingar i slutet av juli månad 1914 hade framskridit så långt, att enighet uppnåtts om låneavtalets innehåll och formulering. För lånefrågans slutliga ordnande återstod då endast bestämmandet av den andel av lånet, var och en bank skulle övertaga, samt lånekontraktets undertecknande. Innan detta hade skett, utbröto emellertid krigs- oroligheterna, och på grund härav hade bankkonsortiet ansett sig icke för det dåvarande kunna träffa bindande avtal med bolaget angående den ifrågasatta krediten. Underhandlingarna om lånets beviljande måste därför vila i avvaktan på lugnare förhållanden inom affärsvärlden.

Av det sagda framginge enligt bolagsstyrelsens mening, att bolaget icke ägde möjlighet att för närvarande uppfylla den ovan angivna, för statslånets erhållande uppställda förutsättningen, att bolaget skulle på ett bindande sätt styrka, att bolaget genom aktieteckning eller upplåning förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande.

Med hänsyn till önskvärdheten av, att banföretaget så fort som möjligt bringades till utförande, var bolagets styrelse emellertid för sin del beredd att vidtaga åtgärder, för att arbetena skulle kunna påbör-

jas. För att detta skulle kunna ske, ifrågasatte dock styrelsen, att villkoren för statslånets erhållande på det sätt modifierades, att omförmälda förutsättning beträffande hela det erforderliga kapitalets anskaffande före statslånets erhållande uteslötes, samt att statslånet ställdes till bolagets förfogande tidigare än enligt nu gällande bestämmelser skulle ske. För sin del ansåg styrelsen, att lånet utan minskad säkerhet för statsverket kunde lämnas, sedan av bolagets eget kapital 10,000,000 kronor, därav minst 8,000,000 kronor i kontanta medel och resten i prestanda, upptagna till värden, som i kostnadsförslaget inginge till motsvarande belopp eller eljest av vederbörande myndighet prövades skäligen, blivit i banföretaget nedlagda. Genom det kapital, tillhoppa 13,000,000 kronor, bolaget sålunda finge tillgängligt, skulle arbetenas ändamålsenliga bedrivande vara säkerställt för tre å fyra år framåt, och syntes det enligt styrelsens mening med full tillförsikt kunna motses, att under denna tid penningmarknaden skulle hava återgått till normala förhållanden och att banklånet å 13,000,000 kronor, motsvarande banans halva anläggningskostnad, då skulle kunna erhållas.

Med en sådan ändring i villkoren för statslånet vore det enligt styrelsens uppfattning möjligt, att de till säkerhet för lånet betingade inteckningarna av rent formella skäl icke kunde lämnas vid lånets lyftande. Med anledning därav ifrågasatte styrelsen, att såsom ytterligare villkor för lånets utbetalande, i likhet med vad som redan skett beträffande utbetalandet av första hälften av lånet, bestämdes, att stadgande skulle i bolagets ordning intagas om skyldighet för bolaget att så fort ske kunde ställa den utfästa inteckningssäkerheten.

Beträffande den inverkan å penningtillgången i landet, som statslånets utbetalande på ovan föreslagna tid samt ett uttagande ur bankerna redan under närmaste tiden av för byggnaden erforderliga medel skulle hava till följd, framhöll styrelsen, att under första byggnadsåret, d. v. s. under loppet av år 1915, endast omkring 3,000,000 kronor av bolagets kapital enligt beräkning skulle komma att tagas i anspråk, samt att statslånet icke skulle behöva till någon del anlitas förrän tre å fyra år efter arbetets påbörjande.

Under uttalande av den uppfattningen, att ett påbörjande inom närmaste tiden av arbetet å ostkustbanan i väsentlig grad skulle bidra till minskande av arbetslösheten i landet, samt att styrelsen gärna i sin mån ville medverka till lindrande av rådande ekonomiska svårigheter, förklarade sig slutligen styrelsen beredd att för en blivande bolagsstämma föreslå, att arbetet å ostkustbanan igångsattes omedelbart,

sedan ovan angivna förutsättningar vore för handen. För att möjliggöra ett beslut av bolagsstämman i denna riktning anhöll styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte *dels* föreslå riksdagen medgiva sådan ändring i villkoren för åtnjutande av det bolaget beviljade statslånet, *att* det ovan angivna villkoret beträffande bolagets skyldighet att styrka, att det förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore tillräckligt för utförande av järnvägsanläggningen, utginge, *att* lånet finge till bolaget utlämnas sedan av bolagets kapital minst 10,000,000 kronor, därav minst 8,000,000 kronor i kontanta medel och resten i prestanda, blivit i banföretaget nedlagda, mot säkerhet av inteckning i järnvägsanläggningen med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhopa högst 13,000,000 kronor, ävensom under förbehåll att i bolagsordningen intoges stadgande om bolagets skyldighet att avlämna förstberörda inteckning, så snart sådan kunde erhållas; samt *att* arbetena å bananläggningen finge omedelbart påbörjas; *dels* ock lämna bolaget det i koncessionen för banan omnämnda särskilda tillståndet att inlösa för anläggningen erforderlig jord samt att å sådan mark börja järnvägsarbetet.

Statskontoret.

Till följd av remiss har Statskontoret den 4 september 1914 avgivit utlåtande över bolagets förevarande framställning och därvid anført följande:

»Redan då statskontoret den 6 mars 1913 avgav utlåtande i anledning av ansöknings om beviljande av det ifrågasatta statslånet anförde statskontoret, att de då ifrågasatta avvikelserna från de för lån ur järnvägslånefonden gällande bestämmelser måste vara ägnade att framkalla vissa betänkligheter i avseende på säkerheten för lånet. Givet är att de nu begärda, ganska långt gående eftergifterna i bestämmelser, som redan i och för sig innebära svagare säkerhet än i allmänhet för lån av detta slag plägar fordras, måste vara ägnade att framkalla en större betänklighet, och statskontoret skulle under vanliga förhållanden funnit sig förhindrat tillstyrka bifall till den underdåniga framställningen. Med avseende på det särskilda ändamål, för vilket eftergifterna begäras, och då i allt fall genom Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut att på lindrigare villkor, än i allmänhet pläga fastställas, bevilja det omförmälda lånet måste anses fastslaget, att genom det ifrågasatta järnvägsföretagets utförande ett statsintresse av vikt komme att varda tillgodosett, finner sig statskontoret likväl icke böra motsätta sig bifall till den underdåniga framställningen.»

Fullmäktige i  
riksgäldskon-  
toret.

I utlåtande av den 7 september 1914 har riksgäldskontoret yttrat sig sålunda:

»Såsom villkor för erhållande av ifrågasatta statslån har riksdagen, på förslag av Kungl. Maj:t, föreskrivit, bland annat, att bolaget skall hos Kungl. Maj:t styrka, att bolaget genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl.



Maj:tt godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt för järnvägsanläggningens utförande i enlighet med arbetsplan och kostnadsförslag. Då bolaget disponerar ett eget kapital på 10,000,000 kronor, erfordras enligt nämnda förslag utöver statslånet för företagets fullbordande ett belopp av 13,000,000 kronor. Med förmålan att möjlighet för närvarande icke förefinnes att upplåna detta belopp hemställer bolaget, att villkoret därom måtte få utgå; och förklarar bolaget, att enligt dess förmenande med full tillförsikt kan motses, att penningmarknaden om tre till fyra år skall hava återgått till normala förhållanden och att det tilltänkta banklånet å 13,000,000 kronor då skall kunna erhållas. Fullmäktige anse emellertid, att den tillförsikt, som bolaget uttalat angående möjligheten att inom ovannämnda tid anskaffa ett sådant lån, på grund av nu rådande förhållanden icke kan anses berättigad, utan hålla före, att i sådant avseende inga tillförlitliga beräkningar låta sig göras. Vid sådant förhållande synes det fullmäktige icke kunna från statens synpunkt försvaras att uppgeva det här ovan angivna villkoret för statslånets åtnjutande. Det vore ingalunda uteslutet, att en sådan eftergift skulle leda till, att staten nödgades träda emellan, antingen genom att bevilja bolaget ytterligare lån på 13,000,000 kronor eller ock genom att övertaga och själv fullborda järnvägen.

Bolagets ifrågavarande framställning har tillkommit med anledning av en av herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet till bolaget gjord förfrågan, däri framhållits betydelsen och önskvärheten av att byggandet av järnvägen Gävle—Härnösand kunde påbörjas till minskande i sin mån av den för närmaste tiden befarade arbetslösheten i landet. Under livligt behjärtande av det betydelsefulla i, att kraftiga åtgärder i sådant syfte av staten vidtagas, måste fullmäktige dock starkt ifrågasätta lämpligheten av att under nuvarande kritiska tider igångsätta ett så stort företag som det, varom nu är fråga. Härtill kommer, att arbetet, enligt vad bolaget själft påpekat, icke kan igångsättas förr än tidigast efter ett par månaders förlopp och därefter knappast kan i avsevärd omfattning bedrivas förrän nästkommande vår. Därest det gällt att söka bereda möjlighet att fullfölja ett redan påbörjat företag, hade förhållandet varit ett annat. I sådant fall skulle det föreligga större anledning för staten att träda hjälpsamt emellan för att förhindra avskedande av arbetare och andra med nedläggande av ett företag förbundna olägenheter.

På grund av vad sålunda blivit anfört få fullmäktige avstyrka bifall till den av bolaget gjorda framställningen.»

Därefter har järnvägsstyrelsen inkommit med infordrat utlåtande av den 8 september 1914, däruti styrelsen anfört följande:

Järnvägsstyrelsen.

»Igångsättandet snarast möjligt av arbetet å ostkustbanan vore, enligt järnvägsstyrelsens förmenande, till följd av nu inträdda och ytterligare befarad arbetsbrist samt då vid banbyggnaden skulle kunna beredas arbete åt ett stort antal personer, synnerligen önskvärt. Med hänsyn härtill och på grund av de omständigheter, som av bolaget i dess underdåniga framställning åberopats, anser järnvägsstyrelsen ock, att eftergifter böra göras i de villkor, som av riksdagen år 1913 i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag uppställdes för det bolaget beviljade låneunderstödet.

Beträffande dessa villkor vill järnvägsstyrelsen särskilt erinra om följande tvänne, nämligen:

*Bihang till riksdagens protokoll 1915. 1 saml. 50 häft. (Nr 58.)*

3

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; samt

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; häri jämväl inbegripet kostnaden i sin helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal.

De statens järnvägars stationer, till vilka ostkustbanan enligt planen skall ansluta och beträffande vilka bindande avtal om anslutning sålunda fordras för statslånets erhållande, äro Söderhamn med Stugsund, Hudiksvall och Sundsvall.

Efter föregående underhandlingar hava förslagskontrakt angående anslutningarna vid Söderhamn med Stugsund samt Hudiksvall tillsänts järnvägsbolaget, och synes av bolagets underdåniga framställning framgå, att dessa förslagskontrakt av bolaget godkännas. Vad åter angår ostkustbanans anslutning till statens järnvägar i Sundsvall är, som ock i bolagets underdåniga framställning antydes, frågan härom icke bragt till lösning.»

Efter en närmare redogörelse för sistberörda fråga, utvisande att tre alternativa förslag för frågans lösning framlagts, av vilka järnvägsstyrelsen anser det såsom alternativ III betecknade vara det fördelaktigaste, anför styrelsen vidare:

»Givetvis varken kan eller bör en fråga av så stor vikt och omfattning som Sundsvalls bangårdsfråga lösas i hast, utan bör härför tillmätas tillräcklig tid för grundlig utredning och underhandlingar, och anser järnvägsstyrelsen förty och på grund av nu anförda omständigheter, att, om byggnadsarbetet å banan inom kort skall påbörjas, fastställelse icke bör lämnas å sträckan genom och närmast utanför Sundsvall, så att lösningen av Sundsvalls bangårdsfråga icke föregripes.

För bolaget synes det icke innebära olägenhet att, såsom järnvägsstyrelsen sålunda ifrågasätter, påbörja arbetet å banbyggnaden, innan linjesträckningen genom och närmast utanför Sundsvall fastställts och uppgörelse träffats om anslutningen till statens järnvägar därstädes, då nämligen det slutliga avgörandet beträffande linjesträckningen och anslutningsvillkoren, liksom nu är fallet, skulle tillkomma Kungl. Maj:t.

Med hänsyn till anförda förhållanden förmenar järnvägsstyrelsen, att den omständigheten att definitiv plan för ostkustbanans sträckning genom och närmast Sundsvall samt bindande avtal om anslutning till statens järnvägar därstädes till äventyrs ej kunna underställas Kungl. Maj:ts prövning samtidigt med arbetsplan och kostnadsförslag för övriga linjen, icke bör utgöra hinder för fastställelse av dylik arbetsplan och sådant kostnadsförslag, liksom ej heller för att bolaget skall komma i åtnjutande av det bolaget beviljade statslånet. Att snarast erhålla besked i berörda hänseende vore av betydelse, särskilt för bolaget, var-

för järnvägsstyrelsen anser sig böra föreslå Kungl. Maj:t att nu avgiva förklaring därom.

Beträffande i övrigt den eftergift i fråga om säkerhet för statslånet, som bifall till bolagets framställning skulle innebära, har järnvägsstyrelsen för sin del med hänsyn till den förut framhållna önskvärdheten av, att under för handen varande omständigheter beredas ökade arbetstillfällen, intet att erinra, och kan sålunda tillstyrka de av bolaget föreslagna ändringarna av villkoren för statslånets erhållande. Dock anser järnvägsstyrelsen det böra uttryckligen stadgas, att de ifrågasatta eftergifterna lämnas endast under förutsättning, att arbetet snarast påbörjas, förslagsvis före den 1 januari 1915, och att arbetet bedrives i den omfattning, Kungl. Maj:t prövar skäligt med hänsyn till de förhållanden, vilka för- anlett avsteg från de en gång fastställda villkoren för statslånet.

Slutligen vill järnvägsstyrelsen i detta sammanhang framhålla lämpligheten av att arbetet icke påbörjas å större del av järnvägslinjen, än som kan färdig- byggas med det till förfogande stående kapitalet. Här om kan vid arbetsplanens fastställande närmare bestämmas, men vore det för bolaget av betydelse att snarast erhålla vetskap om det beslut, Kungl. Maj:t kan finna för gott att fatta i nu ifrågavarande avseende, varför järnvägsstyrelsen anser en förklaring jämväl därutinnan nu böra lämnas.

På grund av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen tillstyrka bifall till bolagets underdåniga framställning mot villkor, att arbetet å dess järnväg påbörjas före den 1 januari 1915 och bedrives i den omfattning, Kungl. Maj:t prövar skäligt med hänsyn till de förhållanden, vilka för- anlett eftergift i de för statslånet åt bolaget förut bestämda villkoren, och tillika föreslå, att Kungl. Maj:t ville förklara, *dels* att den omständigheten, att arbetsplan och kostnadsförslag för sträckningen genom och närmast Sundsvall samt bindande avtal om anslutning till statens järnvägar därstädes till äventyrs ej kunna underställas Kungl. Maj:ts prövning samtidigt med arbetsplan och kostnadsförslag för övriga linjen, icke skall utgöra hinder för fastställelse av dylik arbetsplan och sådant kostnadsförslag, liksom ej heller för, att bolaget skall komma i åtnjutande av det bolaget beviljade statslånet, *dels ock* att arbetet icke må påbörjas å större del av banan, än som kan färdigbyggas för till bolagets förfogande stående kapital.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har den 10 september 1914 efter nådig remiss avgivit utlåtande i ärendet.

Efter att hava erinrat om sitt ovan återgivna utlåtande av den 6 mars 1913 yttrar styrelsen följande:

»Sedan detta utlåtande avgavs, läser bolaget hava utfört väsentliga om- stakningar och förändringar, särskilt beträffande linjens sträckning invid städer och vid anslutningar till statsbanorna och andra järnvägar. Med dessa ändringar i den vid statslånets anvisande föreliggande planen följer också motsvarande för- ändringar i det för anläggningens utförande erforderliga kapitalet och banans ekonomiska förhållanden.

Dessa ändringsförslag hava emellertid ännu ej underställts väg- och vatten- byggnadsstyrelsens prövning, och är det redan av denna anledning för styrelsen utslutet att närmare bedöma storleken av det kapital, som skulle erfordras för banans slutliga fullbordande. Härtill kommer, att hela planen för ostkustbanan

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrelsen.

ännu ej varit underställd sådan styrelsens prövning genom på styrelsens försorg föranställd detaljerad undersökning å marken i tekniskt-ekonomiskt avseende, som enligt Kungl. Maj:ts och riksdagens bestämmelser alltsedan år 1910 utförts beträffande samtliga de övriga enskilda järnvägsföretag, vilka tilldelats statsbidrag och varförutan ett tillförlitligt bedömande av kostnadsberäkningarna icke läser kunna åvägbringas.

I detta särskilda fall läser dessutom kostnaderna för, bland annat, förenämnda anslutningar till andra järnvägar och utförandet av åtskilliga dyrbarare konstbyggnader komma att utöva ett icke oväsenligt inflytande på slutliga kostnadssummans storlek, och saknar styrelsen under ovan omförmälda omständigheter möjlighet att för närvarande i dessa avseenden utföra någon som helst granskning.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke för närvarande kan uttala sig om, huruvida uppgivna kostnadsbeloppet 26,000,000 kronor kommer att befinnas tillräckligt för företagets utförande.

Bolagsstyrelsen uppgiver vidare i sin nu föreliggande ansökan, att bolaget för bestridande av anläggningskostnaderna disponerar eget kapital av 10,000,000 kronor, därav 8,000,000 kronor kontanta medel, varför skulle utöver det till 3,000,000 kronor uppgående statslånet erfordras ett belopp av 13,000,000 kronor, för vars anskaffande bolaget bedriver underhandlingar med ett konsortium av landets enskilda banker, vilka underhandlingar emellertid måste vila i avvaktan på lugnare förhållanden inom affärsvärlden.

Då för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke framlagts några närmare redogörelser för bolagets ekonomiska ställning, saknar styrelsen möjlighet att bedöma densamma och särskilt, huruvida bolaget kan anses äga full frihet att använda de tillgängliga medlen under väsentligt andra förhållanden än dem, som påräknats vid den av kommuner och enskilda utförda aktieteckningen.

Under dessa omständigheter är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej heller i tillfälle bedöma, huruvida, även med bifall till bolagets nu gjorda framställning, det skulle bliva för bolaget möjligt att enligt sitt anförande säkerställa arbetenas igångsättande och ändamålsenliga bedrivande för tre à fyra år framåt med ett belopp av omkring 3,000,000 kronor av bolagets kapital för år 1915 och statslånets användande först efter förloppet av tre à fyra år efter arbetets påbörjande.

Ännu större ovisshet synes föreligga, om vid utgången av denna tid sådana förändrade förhållanden skola hava inträtt, att bolaget då skulle bliva i tillfälle att på enskild väg uppbringa de av bolaget nu uppgivna omkring 13,000,000 kronor, som skulle erfordras till företagets fullbordande.

Skulle detta icke lyckas, synes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sannolikt, att såväl för bolaget som för staten och den av anläggningen beroende allmänheten med företaget icke skulle beredas åsyftat gagn, utan att detsamma i viss mån skulle kunna bliva för staten och det allmänna betungande.

Om det emellertid skulle prövas lämpligt att under de nu rådande förhållandena företaget skulle igångsättas med de av bolaget ifrågasatta villkoren, synes dock en oavvislig varsamhet fordra, att detta sker allenast i sådan ordning, att med de under sådana förhållanden såsom tillgängliga beräknade 13,000,000 kronor utföras vissa sammanhängande bansträckor, vilka kunde för trafik upplåtas i anslutning till nu befintliga järnvägar, och torde därvid i första hand böra förekomma bandelarna Härnösand—Sundsvall och Gävle—Söderhamn, varvid planen

för vidkommande delar av anläggningen torde böra, innan arbetet må igångsättas, av Kungl. Maj:t godkännas.

Såsom huvudsakligt skäl för bifall till det framlagda förslaget har bolagsstyrelsen anført, att ett påbörjande inom närmaste tiden av ostkustbanans anläggning skulle i väsentlig grad bidraga till minskande av arbetslösheten i landet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har visserligen icke varit i tillfälle utröna, huruvida bland den arbetsklass, som skulle kunna beredas arbete vid dessa slags anläggningar, uppstått större behov av ökade arbetstillfällen under den igångsatta landsstormsmobiliseringen, utan synes i vissa fall hava uppstått snarare brist än överflöd på arbetskrafter, men då det icke lärer vara uteslutet, att i närliggande framtid arbetslöshet i viss utsträckning kan vara att befara även för dessa slags arbetare, finner styrelsen det vara synnerligen behjärtansvärt att till förmildrande av de svårigheter, som härav skulle framkallas, igångsätta och bedriva allmänna arbeten inom landet i den utsträckning, som utan större framtida olägenheter kan ske.

Härvid lärer dock synnerlig uppmärksamhet böra fästas därå, att för varje arbete, som sålunda skulle påbörjas, utredning föreligger därom, att hinder från det allmänna sida icke möter för de ifrågasatta företagens genomförande, samt att betryggande teknisk och ekonomisk undersökning verkställes därom, att för anläggningens fullbordande tillräckliga medel disponeras. Däremot synes icke ens under nu rådande förhållanden sådana arbeten böra igångsättas, som icke äro i nämnda avseenden säkerställda och som skulle kunna komma att medföra framtida olägenheter och för det allmänna betungande förhållanden.

Beträffande då särskilt här ifrågasatta järnvägsanläggning skulle med iakttagande av dessa synpunkter arbetet icke kunna igångsättas, förrän anskaffandet av det för hela anläggningen erforderliga kapitalet vore säkerställt och således, enligt bolagets upplysningar, icke inom en närliggande framtid.

För att emellertid i enlighet med framförda önskemål kunna bereda utväg att vid inträffad arbetsbrist hava möjlighet att taga i användning de för ostkustbanans utförande redan insamlade medlen jämte det härför avsedda statsbidraget, vilka medel tillsammans uppgå till ett så betydande belopp, att en större arbetsstyrka därmed skulle kunna beredas arbetsförtjänst, synes därför endast den utvägen stå öppen, att medgivande erhålles, att dessa medel må användas på sådant sätt, att vissa av Kungl. Maj:t närmare bestämda bandelar med de tillgängliga medlen helt fullbordas, så att de kunna öppnas för allmän trafik, under det att först därefter de återstående bandelarna påbörjas med användande av de medel, som därefter kunna komma att stå till företagets förfogande. Såsom vid statslånets anvisande redan bestämts, skulle då bansträckorna Härnösand—Sundsvall och Gävle—Söderhamn först ifrågakomma till utförande och detta i här nämnd ordning. Under tiden skulle den av riksdagen ifrågasatta utredningen beträffande sträckan Sundsvall—Hudiksvall kunna utföras och åtgärder vidtagas för anskaffande av medel till återstående bansträckors fullbordande, vilket i sådant fall kunde bliva för en längre tid uppskjutet, såvida ej statsverket finner sig då böra medverka i en ännu större grad än hittills bestämts.

Under förutsättning således att bolagets nu tillgängliga kapital får med bolagets medgivande användas på nämnda sätt, skulle nu kunna ifrågasättas, att bifall lämnades till bolagsstyrelsens ifrågavarande ansökan om ändring i de för anvisade statsbidragets erhållande av Kungl. Maj:t och riksdagen fastställda villkoren.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser då, att bland villkoren för bifall till den föreliggande ansökningen om tillstånd till arbetenas påbörjande och rätt

till förvärvande av mark samt statsbidragets erhållande redan innan företaget i dess helhet kan anses ekonomiskt säkerställt bör, bland annat, följande stadgas:

1) bolaget skall inom tid och på sätt, som av Kungl. Maj:t framdeles kommer att bestämmas, först igångsätta och fullborda arbetena å bansträckan Härnösand—Sundsvall och Gävle—Söderhamn i enlighet med av Kungl. Maj:t för vardera bandelen fastställda plan- och profilritningar, varande bolaget skyldigt att bestrida de särskilda, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända omkostnaderna för den från statens sida över arbetet utförda kontroll och övervakande uppsikt;

2) bolaget skall för att utbekomma statslånet och för att erhålla rättighet att förvärva den för ifrågavarande bandelens anläggning erforderliga mark och därå igångsätta arbetena vara skyldigt att hos Kungl. Maj:t styrka, att det först förfogar över ett kapital, som jämte ifrågakommande del av statsbidraget är tillräckligt till den ifrågasatta bandelens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla. häri jämväl inbegripet kostnaden i sin helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal;

3) att, sedan av bolagets kapital minst 10,000,000 kronor, därav minst 8,000,000 kronor i kontanta medel och resten i prestanda, blivit på av Kungl. Maj:t godkänt sätt i banföretaget nedlagda, låneunderstödet 3,000,000 kronor må lyftas på sätt och tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande därav, att å statslånet icke något må lyftas, förr än endera av bandelarna Härnösand—Sundsvall eller Gävle—Hudiksvall öppnats för allmän trafik;

4) att såsom säkerhet för det emottagna statsbidraget skola läggas inteckningar i de utförda bandelarna med förmånsrätt näst efter inteckningen å tillhoppa högst 13,000,000 kronor;

5) att berörda inteckningar skola avlämnas så snart sådana kunna erhållas; samt

6) att arbetena å den ifrågakommande bandelen snarast möjligt igångsättas i av Kungl. Maj:t godkänd utsträckning.»

Promemoria  
av bolagets  
verkställande  
direktör.

I anledning av de sålunda avgivna utlåtandena har verkställande direktören i bolaget, kaptenen K. A. Lagergren den 15 september 1914 inkommit med en promemoria i ärendet.

Häri erinras till en början därom, att påbörjandet av arbetena för banans anläggande, innan bolaget disponerar hela det för banföretagets utförande behöfliga kapitalet, alltid innebär någon risk beträffande arbetets fullbordande på beräknad tid. Med hänsyn dels till önskvärdheten av företagets bringande till stånd så skyndsamt som möjligt, dels ock till det särskilda statsintresse — beredande av arbetstillfälle för arbetslösa —, som skulle i avsevärd omfattning komma att tillgodoses genom banarbetets påbörjande, har styrelsen för bolaget likväl ansett sig kunna tillstyrka bolagsstämman att omedelbart igångsätta arbetena, dock allenast under den förutsättning, att berörda statsintresse anses vara av den vikt, att statsverket fördenskull ville genom bifall till den föreslagna ändringen i villkoren för statslånet för sin del bidraga till undanröjande av nämnda risk.

I anledning av statskontorets i ärendet avgivna utlåtande anför direktör Lagergren i nämnda promemoria, att de av statskontoret uttalade betänkligheter rörande säkerheten för statslånet genom särskild föreskrift beträffande lånevillkoren torde bliva i huvudsak undanröjda.

Direktör Lagergren uttalar sig därefter jämväl beträffande övriga myndigheters utlåtanden och anför i anledning av riksgäldsfullmäktiges yttrande bland annat följande.

»Beträffande lämpligheten av att under nuvarande ekonomiska och politiska förhållanden påbörja större arbetsföretag kunna naturligen meningarna vara mycket delade, beroende på den synpunkt, var och en därvid anser som den viktigaste. Påtagligt bör emellertid vara, att det är fördelaktigare, om en viss summa utgår som arbetsförtjänst i stället för i form av understöd, i synnerhet om det kapital, som anlitas, finnes disponibelt utan upplåning. Om därför understöd på grund av arbetslöshet behöver utgå inom närmaste tiden, och detta understöd kan avsevärt minskas genom ostkustbanans påbörjande, så synes det, särskilt för staten såsom understödsgivare, vara fördelaktigt, om bananläggningen i fråga kan inom närmaste tiden komma i gång, utan att staten därför behöver lämna något särskilt bidrag eller avstå från de säkerheter, staten fordrat för sitt framtida lån till banföretaget.»

I anledning av järnvägsstyrelsens utlåtande gör direktör Lagergren följande uttalande:

»Järnvägsstyrelsen uttalar som sin mening, att bolaget icke skulle röna någon olägenhet av, att arbetet å bananläggningen påbörjas, innan linjesträckningen genom och närmast utanför Sundsvall blivit fastställd och uppgörelse träffats om anslutningen till statens järnvägar därstädes. Det torde emellertid vara tydligt, att den osäkerhet med avseende på banföretagets finansiering, som genom arbetets påbörjande, innan avtal träffats angående banklånet å 13,000,000 kronor, skulle bliva rådande, kommer att i hög grad ökas, om dessutom varje möjlighet att ens tillnärmelsevis beräkna kostnaderna för byggandet av en utav banans dyrbaraste sträckor bliver utesluten. Det vore därför synnerligen önskvärt, att denna ytterligare osäkerhet i finansplanen om möjligt kunde undvikas, ej minst till undanröjande i sin mån av en blivande bolagsstämmas betänkligheter beträffande arbetets igångsättande under de betingelser, styrelsen för ostkustbanan angivit i sin underdåniga framställning till Kungl. Maj:t.

Om järnvägsstyrelsen icke anser sig kunna inom närmaste tiden lämna bolaget svar på dess anhållan, att järnvägsstyrelsen ville angiva det sätt och de villkor, varpå styrelsen kan medgiva ostkustbanans anslutning till västra stationen i Sundsvall m. m., så torde det i varje fall kunna träffas en sådan överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget, att ettdera av de tre av järnvägsstyrelsen angivna alternativa förslagen skall komma till utförande men att, om järnvägsstyrelsen av hänsyn till statens järnvägars intressen icke kan biträda det av Sundsvalls stadsfullmäktige och bolaget ävensom tidigare av järnvägsstyrelsens egna, särskilt utsedda kommitterade godtagna förslag, alternativ

I, så skall i varje fall bolaget icke behöva vidkännas större kostnader för anläggning av bansträckningen genom och närmast Sundsvall, inklusive stationer, samt anslutning till statsbanan därstädes, än som utförandet av sagda anläggningar enligt alt. I skulle betingat.

Om bandelen Sundsvall—Härnösand skulle komma att först utföras, är en snar uppgörelse beträffande anslutningen mellan statsbanan och ostkustbanan i Sundsvall ännu mera nödvändig.»

I anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande anför direktör Lagergren bland annat följande:

»Aktiekapitalet är tecknat under en mångfald olika villkor och förbehåll, vilkas uppfyllande svårligen kan ske annat än samtidigt med hela banans byggande, varför disponerandet av bolagets hela kapital på byggandet av vissa delar av banan, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, redan av denna anledning måste anses uteslutet.

Med avseende på de olika sträckor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslår skola först utbyggas, kan nämnas, att de största aktietecknarna hava sina intressen förknippade med byggandet av den södra delen av banan. Dessa aktietecknare vilja därför med säkerhet icke tillåta, att deras pengar nedläggas på byggandet ensamt av bandelen Sundsvall—Härnösand. Bandelen Gävle—Söderhamn kan ej heller byggas först, enär dess trafikerande som särskild bandel skulle komma att medföra avsevärda årliga förluster för bolaget, varigenom utsikterna för de återstående bandelarnas tillkomst skulle försämrast. I allmänhet kan sägas, att användandet av bolagets kapital till färdigbyggandet av särskilda bansträckor, med uteslutande av andra, skulle komma att överflytta ansvaret för hela banans tillkomst på de aktietecknare, vilkas intressen icke redan tillgodosetts genom tillkomsten av de färdiga bandelarna.

Byggandet av de särskilda bandelarna på olika tider förlänger byggnadstiden och ökar därmed ränteförlusterna under densamma, i synnerhet som banan icke kan tänkas kunna förränta det nedlagda kapitalet, förrän hela banan är färdig och därmed transitotrafiken mellan olika bandelar kommit igång.»

»Disponerandet för banbyggnaden av bolagets eget kapital, innan frågan om linjens sträckning mellan Sundsvall och Hudiksvall blivit avgjord, skulle kunna leda till den orimligheten, att de nuvarande aktietecknarnas längs Njurundalinjen bidrag till banföretaget bleve förbrukade, utan att denna linje någonsin komme till stånd.

På grund av det anförda läser bolaget icke kunna binda sig vid de villkor, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt. Den allmänna uppfattningen inom de kommuner, som tecknat aktier i företaget, torde vara, att arbetena skola fortgå samtidigt efter hela linjen, i den mån tekniska och ekonomiska hänsyn ej betinga ett avvikande tillvägagångssätt. Härigenom motverkas ock bäst arbetslösheten på skilda platser.

Lämpligast är ur alla synpunkter, att den föreslagna ändringen i villkoren för statslånet sker i enlighet med styrelsens underdåniga framställning. Skulle emellertid med hänsyn till statens säkerhet för lånet anses oundgängligen nödvändigt, att någon viss del av banan bygges färdig med de medel, inklusive statslånet, som nu stå till förfogande, torde endast bandelen Härnösand—Sundsvall



kunna ifrågakomma. Ingen annan del av banan kan nämligen utan förlust trafikerar sig. Kostnaderna för bandelen Härnösand—Sundsvall utan rullande materiel utgöra enligt kostnadsberäkningarna omkring 6,000,000 kronor. För arbetet å banan i övrigt skulle då av tillgängliga medel, statslånet inräknat, återstå 7,000,000 kronor. Arbetet synes ock utan större olägenhet kunna ordnas så, att bandelen Härnösand—Sundsvall bygges färdig innan annat lån än statslånet behöves anlitas, och torde fördenskull bolaget kunna godtaga ett sådant villkor beträffande statslånet utöver vad styrelsen förut föreslagit, att lånet skall användas för anläggandet av bandelen Härnösand—Sundsvall och att i denna bandel skall före lånets utbetalande vara nedlagt ett kapital, som jämte statslånet är tillräckligt för bandelens färdigbyggande, d. v. s. omkring 3,000,000 kronor. Staten erhåller i sådant fall den säkerheten, då statslånet lämnats och använts, att bolaget med staten såsom enda fordringsägare äger en fullbordad bana med goda trafikmöjligheter till värde motsvarande dubbla statslånet. Så snart enskilt lån erhållits och hela banan blivit utförd, inträda samma förhållanden som vid tillämpning av nu gällande lånevillkor.

Beträffande tillräckligheten av den beräknade totalkostnaden för banan, 26,000,000 kronor, kan anföras, att de överenskommelser, som numera träffats med kommuner och enskilda om banans framdragande genom städer med flera platser och dess anslutning med enskilda järnvägar, tillkommit på så förmånliga villkor för bolaget, att möjligheten för bolaget att slutföra arbetet blivit härigenom ytterligare säkerställd.»

Efter fortsatta förhandlingar mellan mig och bolaget i syfte att få lånevillkoren så avfattade, att de kunde göra det möjligt för bolaget att omedelbart påbörja arbetet utan att statens säkerhet för lånet till bolaget försämrades, avlämnade bolagets verkställande direktör på min anmodan den 16 september 1914 en ny promemoria angående ändring i lånevillkoren.

Häri förklaras, att bolaget torde kunna godtaga bestämmelser om, »dels att, innan statslånet utbetalas, skall bolaget *antingen* hava avlämnat som säkerhet för lånet första in-teckning i hela bananläggningen å 3,000,000 kronor, vilken in-teckning skall utbytas mot in-teckning å samma belopp med förmånsrätt näst efter 13,000,000 kronor, då bolaget avslutat kontrakt med enskilda långivare om lån på sist-nämnda summa, samt hava nedlagt i banförtaget i sin helhet minst 8,000,000 kronor kontant samt 2,000,000 kronor i prestanda, därav i bandelen Sundsvall—Härnösand minst så stort belopp, att densamma enligt kostnadsförslaget kan medels statslånet färdigbyggas, så att den kan öppnas för allmän trafik, *eller ock*, om in-teckningar vid den tidpunkt, då övriga villkor för statslånets utbetalande blivit uppfyllda, av formella skäl icke kunna erhållas, hava ej mindre färdigbyggt bandelen Sundsvall—Härnösand, så att den kan öppnas för allmän trafik, än även styrkt, att bolaget icke upptagit lån till högre belopp, än att densamma kunna gäldas med statslånet;

*dels* att statslånet under alla omständigheter icke utbetalas tidigare än den 1 oktober 1917.»

Arbetsplan  
och kostnads-  
förslag för  
bananlägg-  
ningen.

Sedermera har bolagets styrelse den 17 februari 1915 till Kungl. Maj:t inkommit med arbetsplan, ritningar och kostnadsförslag rörande bananläggningen, och har styrelsen anhållit om nådig fastställelse härå. Beträffande banans framdragande genom Sundsvall har i arbetsplanen i första hand upptagits ovannämnda alternativ I och subsidiärt, därest detta icke kan godkännas, alternativ III. Styrelsens ifrågavarande ansökan har remitterats till vederbörande myndigheter för avgivande av utlåtanden i ärendet.

I det till ansökningen hörande betänkandet anföres beträffande de nya kostnadsberäkningarna följande:

»Beräkningen av kostnaderna för jordlösen m. m. grundar sig till avsevärd del på redan träffade avtal om avstående av mark för bananläggningens behov. I synnerhet gäller detta mark, som tillhör städer eller bolag, vilka i de flesta fall förbundit sig att lämna marken mot likvid i banbolagets aktier eller t. o. m. utan ersättning.

För terrasseringsarbetenas beräkningar äro grävningar eller borrar efter berg företagna i stor utsträckning. Härvid har utrönts, att förekomsten av berg i skärningar är betydligt mindre än vid föregående kostnadsberäkningar antagits.

Förberedande förslag till större broar, viadukter, kulvertar och järnvägsposter äro, i den mån de skola utföras av Ostkustbanans aktiebolag, upprättade av på området speciellt sakkunniga. Förslag till de viadukter och broar, som skola utföras av statens järnvägar, äro uppgjorda genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg.»

För samtliga stationer och hållplatser äro plan- och sektionsritningar upprättade.

För de flesta husbyggnader äro förslagsskisser med tillhörande beskrivningar och kostnadsförslag utarbetade av sakkunnig person.

Kostnadsberäkningarna för anslutning till främmande järnvägar grunda sig alla, utom beträffande anslutning till statsbanan i Sundsvall, på ingångna avtal med vederbörande stadsmyndigheter och järnvägsförvaltningar. Kostnaden för utvidgningsarbetena vid Stugsund, Söderhamn och Hudiksvall ävensom för anläggningen av den dubbelspåriga viadukten i Söderhamn äro beräknade av kungl. järnvägsstyrelsen med tillämpning av statsbanornas jämförelsevis höga enhetspris för olika arbeten.

Förslagen till signalsäkerhetsanläggningar äro uppgjorda dels av Södertälje verkstäder och dels beträffande statsbanans stationer av kungl. järnvägsstyrelsen.

Med anledning av de uttalanden, som gjordes vid granskningen av 1911 års kostnadsförslag från myndigheters eller de intresserade bankernas sida, ävensom på grund av banans förändrade sträckning norr om Sundsvall samt förändrade konjunkturen hava följande poster i 1911 års kostnadsförslag blivit förhöjda, nämligen kostnaden för

räls med omkring .....	210,000: —	kronor,
rullande materiel .....	300,000: —	»
signal- och säkerhetsanordningar .....	60,000: —	»
bananläggningen norr om Sundsvall .....	710,000: —	»
ersättning (i aktier) för inträde å Gävle södra och Härnösands stationer .....	125,000: —	»
samt oförutsedda utgifter .....	170,000: —	»
	<hr/>	
	Summa 1,575,000: —	kronor.

Till följd av dessa och några mindre, andra förhöjningar i kostnadsposterna slutar kostnadsförslaget för den s. k. renstakade linjen på en totalsumma av 26,000,000 kronor.

Beträffande bolagets nuvarande ställning, säkerheten för statslånet efter den ifrågasatta förändringen av lånevillkoren m. m. har bolagets verkställande direktör den 1 innevarande mars till mig avlämnat en ny promemoria av följande innehåll:

»Bolagets tillgångar den 31 december 1914 utgjorde enligt verkställt, men ännu ej reviderat bokslut:

I banker innestående medel .....	kronor 4,669,653: 95
Mot reverser utlämnade lån .....	» 4,165,611: 12
Upplupna, obetalda räntor .....	» 99,772: 33
Anslutning till främmande bangårdar .....	» 420,000: —
Diverse tillgångar .....	» 97,949: 83
	<hr/>
	Summa kronor 9,452,987: 23

Bolaget har inga andra skulder än till aktietecknare och egna fonder.

Sedan bolagets ursprungliga aktiekapital numera blivit till fullo inbetalt, har bolaget beslutat utsläppa nya aktieteckningslistor för att bereda tillfälle till teckning av de aktier till avsevärda belopp, som

kommuner och enskilda, i de flesta fall skriftligen, utfäst sig att teckna med rätt att lämna likvid i mark eller andra prestanda. Inberäknat dessa nya, utlovade aktieteckningar uppgår bolagets eget kapital för närvarande till mer än 10,000,000 kronor.

De uttalanden, som gjorts i en tidigare promemoria av den 16 september 1914 angående vissa modifikationerna och tillägg i de av bolagets styrelse ifrågasatta villkoren för statslånet, hava numera gillats av nämnda styrelse.

Styrelsen har därvid haft den uppfattningen, att det i sagda promemoria först upptagna alternativet beträffande säkerheten för statslånet, nämligen att första inteckning å 3,000,000 kronor i hela banan skulle avlämnas, innan lånet får lyftas, borde betraktas som huvudförslag, och att det andra alternativet, nämligen att banan mellan Sundsvall och Härnösand skulle byggas färdig, innan lånet utbetalas, borde anses vara endast en nödfallsutväg, vars anlåtande skulle förtaga bolaget varje fördel av den ifrågasatta förändringen i lånevillkoren.

Även har bolagets styrelse ansett, att, om bandelen Sundsvall—Härnösand skall byggas färdig före den övriga bansträckan, bör dess trafikerande, intill dess hela banan öppnats för trafik, ombesörjas av endera av de anslutande järnvägarna med dess rullande materiel, dels emedan rullande materiel, avsedd för hela ostkustbanan, ej fullt lämpar sig för trafikering av en kortare del av densamma, dels emedan anordnandet av en provisorisk trafikförvaltning för nämnda bandel alltid medför extra kostnader för bolaget.

Om det första alternativet tillämpas vid lånets utlämnande, torde statens säkerhet icke bliva mindre än enligt nu gällande lånevillkor.

Enligt nu gällande villkor skulle staten för sin försträckning å 3,000,000 kronor erhålla inteckning i hela banan med förmånsrätt mellan 50 och 61,5 % av anläggningskostnaden. Om staten skulle nödgas indriva sin fordran genom anlåtande av säkerheten, måste staten engagera sig i banföretaget med icke mindre än 16,000,000 kronor.

Om lånevillkoren ändras till överensstämmelse med dem, som angivits i förenämnda promemoria av den 16 september 1914, skulle staten, förutom säkerhet i hela banföretaget, erhålla bästa förmånsrätt för sin fordran å 3,000,000 kronor i bansträckan Sundsvall—Härnösand, vars anläggningskostnad utan rullande materiel beräknas uppgå till 5,600,000 kronor, om banan framdrages genom Sundsvall enligt alternativ I, och till 6,084,000 kronor, om banan framdrages enligt alternativ III, samt kungl. järnvägsstyrelsen godtager i princip det förslag till uppgörelse med bolaget, som antytts i den tidigare prome-

morian av den 15 september 1914. Säkerheten skulle således komma att ligga mellan 0 och respektive 53,5 och 49,3 % av anläggningskostnaden för nämnda bandel, vilken staten, om bolaget icke skulle mäktat fortsätta banföretaget, äger rätt övertaga för täckande av sin fordran, utan att staten för en sådan transaktion behöver engagera sig i företaget till högre belopp än lånesumman.

Överlämnandet till staten av in-teckning i hela banan har föreslagits, emedan en del av en järnväg icke kan enligt gällande författning in-tecknas särskilt och bolaget av vissa skäl icke önskar få banan uppdelad i två eller flera åtskilda järnvägar. In-teckningens större omfattning kan emellertid helt naturligt icke minska statens säkerhet.

Den av fullmäktige i riksgäldskontoret uttalade farhågan för, att staten genom lånevillkorens ändring, på sätt bolagets styrelse ifrågasatt, skulle eventuellt »nödgas träda emellan, antingen genom att bevilja bolaget ytterligare lån på 13,000,000 kronor eller ock genom att övertaga och själv fullborda järnvägen», torde således icke äga fog för sig, om de i promemorian av den 16 september 1914 angivna modifikationerna i ändringsförslaget vidtagas, i vilket fall, såsom nämnts, staten kan, om bolaget ej mäktar fortsätta banarbetet, gottgöra sig för sin fordran genom att övertaga bandelen Sundsvall—Härnösand.

Ehuru vid beviljandet av statslån till enskilda järnvägar lånebeloppet vanligen bestämmes skola motsvara halva anläggningskostnaden oberoende av respektive järnvägars beräknade bärighet, har naturligen frågan om statens säkerhet för dylika lån ett nära samband med bärighetsutsikterna. Av denna anledning har byråchefen i kungl. järnvägsstyrelsen A. d'Ailly, som förut utfört alla trafikberäkningar beträffande ostkustbanan, på anmodan verkställt en särskild trafikberäkning för bandelen Sundsvall—Härnösand och därvid kommit till det resultat, att bandelen bör lämna en nettoinkomst av 214,700 kronor och således efter fem procents räntefot förränta ett kapital å 4,294,000 kronor.

Beträffande det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna villkoret för statslånets utbetalande, att arbetena å bansträckorna Sundsvall—Härnösand och Gävle—Söderhamn skola först igångsättas och fullbordas, bör, till vad som redan framhållits i promemorian av den 15 september 1914, anföras, att färdigbyggandet av flera olika bandelar på skilda tider kräver längre byggnadstid och därmed ökade ränteförluster och administrationskostnader under byggnadstiden. Ett sådant byggnadssätt medför därför högre anläggningskostnad än som för närvarande beräknats. Då bolaget icke kan anskaffa ett ökat an-

läggningskapital och naturligen ännu mindre kan påbörja arbetet, innan sagda kapital kan anses säkerställt, måste ett lånevillkor av antytt innehåll få betraktas som ett hinder för arbetets omedelbara påbörjande.

Ett annat dylikt hinder kan eventuellt uppstå därigenom, att banans sträckning genom Sundsvall icke kan fastställas till följd därav, att de sedan lång tid tillbaka pågående underhandlingarna med kungl. järnvägsstyrelsen om ostkustbanans anslutning till statsbanan i Sundsvall icke hinna i vederbörlig tid avslutas.

Staten fordrar enligt nu gällande lånevillkor, att överenskommelser angående anslutning till samtliga nu befintliga järnvägar skola vara träffade, innan statslånet utbetalas. Den säkerhet för banföretagets finansiering, som ligger i denna bestämmelse, anser bolaget även för sin del nödvändig.

Om nämligen arbetena igångsättas, innan Sundsvallsfrågorna blivit lösta, och linjen genom Sundsvall samt anslutningen till statsbanan därstädes sedermera fastställes på sådant sätt, att ostkustbanans kontanta utgifter bliva högre, än som för närvarande beräknas, kan bolaget råka i ekonomiskt trångmål, som är svårare att övervinna, sedan bolaget nedlagt större delen av sitt nu räntebärande kapital i bananläggningen — —.»

Departements-  
chefen.

Vid prövning av bolagets ifrågavarande framställning gäller det i första hand att utröna, huruvida och i så fall i vad mån statens säkerhet för det redan beviljade lånet kan komma att genom den ifrågasatta förändringen av lånevillkoren försämras.

Om den för banföretaget av bolaget uppgjorda finansplanen kan följas, bliver statens säkerhet efter banans fullbordande densamma, antingen de nu gällande eller de föreslagna lånevillkoren tillämpas. I båda fallen skulle nämligen staten som säkerhet för sin försträckning erhålla inteckning i den färdiga banan med förmånsrätt mellan 50 och 61,5 procent av den beräknade anläggningkostnaden.

Det är således egentligen under banans byggnadstid, som olikhet beträffande statens säkerhet skulle förekomma.

Enligt nu gällande lånevillkor inträder statens risk först sedan antingen bandelen Härnösand—Söderhamn eller bandelarna Härnösand—Sundsvall och Söderhamn—Gävle öppnats för allmän trafik. När så skett, skall nämligen halva statslånet utbetalas, och då torde såväl bolagets eget kapital som det beräknade banklånet å 13,000,000 kronor hava blivit i företaget nedlagda. Om, sedan nämnda del av statslånet blivit förbrukad, bolaget likväl på grund av felaktiga beräkningar av

något slag eller andra orsaker icke skulle kunna slutföra banföretaget, löper staten alltid den risken att antingen få lämna ytterligare lån utöver det bestämda beloppet eller ock att jämte andra fordringsägare hos bolaget indriva sin fordran, för vilken staten då ännu icke erhållit någon inteckningssäkerhet, och i samband därmed eventuellt övertaga den ej fullt färdiga banan för dåvarande skuldsumman, uppgående enligt finansplanen till omkring 14,500,000 kronor.

Om staten efterger det nu fastställda lånevillkoret, att bolaget för lyftande av statslånet skall vara skyldigt att hos Kungl. Maj:t styrka, att bolaget genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande i dess helhet enligt arbetsplan och kostnadsförslag, kan den situationen, att bolaget icke längre mäktar fullfölja banföretaget, inträda vid ett tidigare stadium av byggnadstiden än vid tillämpning av nu gällande lånevillkor.

Angående möjligheten för, att en sådan situation över huvud taget skall inträda, hava fullmäktige i riksgäldskontoret, såsom ovan nämnts, uttalat farhågor, att bolaget framdeles icke skall kunna få till stånd det planerade banklånet å 13 millioner kronor, vilket erfordras för företagets genomförande, och att detta förhållande kan föranleda därtill, att staten nödgas antingen bistå bolaget med ett nytt lån å resterande beloppet eller ock själv övertaga banbyggets fullbordande. Det är emellertid känt, att bolaget förhandlat med ett konsortium av tre bland landets största banker om erhållande av ett dylikt banklån och att dessa förhandlingar i juli 1914 i huvudsak slutförts, då världskrigets utbrott föranledde, att frågan om lånet tillsvidare förföll. Därest statslånet först får uppbäras i den ordning, här ovan föreslagits, skulle, enligt bolagets uppgift, ifrågakomna banklån icke bliva erforderligt förr än efter 3 å 4 års förlopp. Givetvis är det vanskligt, särskilt under nu rådande exceptionella förhållanden, att med visshet förutsäga något angående den ekonomiska situationen så långt fram i tiden. Även om man således icke, på sätt bolagets styrelse uttalat, med full tillförsikt torde kunna motse, att penningmarknaden till dess skall hava återgått till normala förhållanden, lär det i allt fall vara sannolikt, att den av världskriget föranledda krisen då skall vara överstånden, och på den grund kunna antagas, att uppåtgående konjunkturer med bättre ekonomiska förhållanden då skola föreligga. I så fall torde väl alltid, om ett så betydande belopp som 13 millioner kronor då är nedlagt i företaget och detta är till hälften fullbordat, så starka intressen vara knutna vid detsamma, att goda utsikter då böra förefinnas att på till-

fredsställande sätt ordna frågan om erforderlig bankkredit. De upplysningar, jag i sådant hänseende sökt inhämta, hava stärkt mig i detta antagande.

Även om denna fråga emellertid framdeles ej läte sig ordna och någon upplåning utöver statslånet således ej kommer till stånd, synes detta ej med nödvändighet behöva leda till den befarade påföljden, att staten skulle behöva träda emellan för företagets fullbordande.

Enligt de i förenämnda promemoria av den 16 september 1914 angivna lånevillkoren skulle nämligen vid statslånets utbetalande antingen staten omedelbart erhålla första in-teckning i en järnväg, vari ingår den till ungefär hälften fullbordade banan Sundsvall—Härnösand, som kan färdigbyggas för en summa motsvarande statslånets storlek, eller ock skulle staten bliva ende fordringsägare hos ett bolag, som förutom andra tillgångar ägde nämnda bana, färdig att öppnas för allmän trafik. Givetvis bör i lånevillkoren uttryckligen utsägas, att statslånet skall användas i förra fallet till färdigbyggande av banan Sundsvall—Härnösand och i senare fallet i första hand till gäldande av eventuellt förefintliga skulder. I intetdera av dessa fall synes något nöd tvång föreligga för staten att ytterligare träda hjäl-pande emellan. Staten synes till och med hava mera fria händer i detta avseende än vid tillämpning av nu gällande lånevillkor. Staten har sin säkerhet i bandelen Sundsvall—Härnösand, och det bliver bolagets egen sak att anskaffa eventuellt felande medel för banföretagets fullbordande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava vidare framfört betänkligheter mot att under nuvarande kristid igångsätta ett så stort företag som ifrå-gavarande banbygge. I och för sig finner jag dessa betänkligheter i hög grad beaktansvärda. Särskilt skulle detta varit förhållandet, om det gällt att äska medel till något stort, nytt statens arbetsföretag, som ej vore för det allmänna nödvändigt att nu utföra. Jag har också *av statsfinansiella skäl* funnit mig icke kunna förorda igångsättandet från statens sida av särskilda större arbetsföretag enbart i syfte att därigenom motverka arbetslösheten. Men i förevarande fall äro förhållandena helt annorlunda. Här gäller det blott att medgiva vissa lindringar i villkoren för ett förut beviljat statslån för ett enskilt företag, till vars utförande ett mycket betydande kapital redan finnes reserverat. Något kapitalutlägg från statens sida skulle icke ifrågakomma förr än tidigast under år 1917.

Frågan om ändringen av villkoren för statslånet för möjliggörande av arbetenas å ostkustbanan påbörjande skulle emellertid icke hava blivit väckt, om ej ett särskilt statsintresse — arbetslöshetens mot-



verkande genom beredande av nya arbetstillfällen — motiverat denna åtgärd.

För utrönande i vad mån arbetslöshet inom ifrågavarande arbetsbransch är rådande har jag från socialstyrelsen infordrat uppgifter angående den arbetstillgång, som under den närmaste tiden kan antagas komma att förefinnas inom järnvägsbyggnadsarbetarfacket. Det har därvid av socialstyrelsen framhållits, att väg- och vattenbyggnadsarbetet i vårt land, i synnerhet i dess mera nordligt belägna trakter, till följd av klimatiska förhållanden är ett utpräglat säsongyrke, att därför arbetarna inom detta fack bliva i betydande utsträckning arbetslösa under vintern och att denna företeelse gjort sig i alldeles särskild grad gällande innevarande år. Enligt uppgifter, som genom socialstyrelsen införskaffats från Sveriges väg- och vattenbyggnadsarbetarförbund, beräknades sålunda antalet arbetslösa inom facket vid nyåret 1915 hava uppgått till minst 25 % av arbetarstocken. Fram på våren bruka i regel alla ofullbordade arbeten återupptagas, varvid vanligen de flesta säsongarbetslösa återfå sina gamla anställningar. I detta avseende torde visserligen vederbörande myndigheter låta sig angeläget vara att i samverkan med statens arbetslöshetskommission sörja för, att jämväl under instundande vår så bliver fallet beträffande alla offentliga arbeten. Men detta oaktat lär arbetslöshet i betydande omfattning otvivelaktigt vara att befara på den svenska arbetsmarknaden även efter vårsäsongens början och detta jämväl inom väg- och vattenbyggnadsfacket. På grund av den rådande krisens förlamande inverkan, särskilt på husbyggnadsindustrien i städerna, kommer med all sannolikhet företagsamheten även inom denna viktiga yrkesgren att reduceras till ett minimum med ty åtföljande fortsatt arbetslöshet för de talrika lönearbetargrupper, som hava sin utkomst i denna hantering. Bland dessa byggnadsarbetare finnas många grovarbetare och därmed jämnställda, till stor del bosatta på landsbygden, för vilka arbete och förtjänst skulle kunna beredas genom anordnandet av offentliga arbeten inom väg- och vattenbyggnadsbranschen. Det ligger därför särskilt stor vikt uppå, att det allmänna vid vårens inbrott skulle kunna avsevärt öka arbetstillfällena på detta område.

Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra, att arbetena vid Porjus redan slutförts och att kraftstationen vid Älvkarleby inom de närmaste månaderna bliver fullbordad. Dessa omständigheter bidraga i ej obetydlig mån att öka antalet arbetslediga inom nu ifrågavarande fack.

Sett från nu angivna synpunkt, måste det ifrågasatta påbörjandet av ostkustbanans byggande anses synnerligen önskvärt. Härigenom skulle obestriddigen arbetsmarknaden tillföras talrika arbetstillfällen —

enligt bolagets uppgift skulle under första arbetsåret ända till 3,000 man kunna sysselsättas vid banbygget — och ett trängande behov sålunda fyllas. Att så verkligen är förhållandet, framgår bäst därav, att, enligt uppgift av bolaget, tillströmningen av arbetssökande vid ostkustbanans byrå i Gävle varit synnerligen stor. Jag vill också i detta sammanhang anmäla, att Västernorrlands läns arbetslöshets- och hjälpkommitté i underdånig skrivelse den 20 februari 1915 meddelat, att arbetslösheten inom länet och särskilt Medelpad redan nått en vidsträckt omfattning samt hotar att än mera gripa omkring sig; och har kommittén hemställt, att för hämmande av arbetslösheten sådana åtgärder från statens sida måtte vidtagas, att byggandet av ostkustbanan omedelbart skulle kunna påbörjas.

En liknande framställning har även gjorts av Gävleborgs läns hjälpkommitté genom underdånig skrivelse av den 9 februari 1915.

I samma mån som utkomstmöjligheter sålunda genom banbygget beredas eljest arbetslösa arbetare, minskas ock statens bidrag till dessas understöd, varigenom således en direkt besparing av utgifter för statsverket skulle uppkomma. Statens medverkan till igångsättandet av detta företag skulle för övrigt stå i fullaste överensstämmelse med de från Kungl. Maj:ts sida gjorda, av 1914 års senare riksdag vid beviljande av anslag till understödjande av arbetslösa ytterligare understrukna uttalanden. Riksdagen anförde nämligen i skrivelsen till Kungl. Maj:t i ämnet, att riksdagen ville med styrka framhålla, att ansträngningarna borde vara i första hand inriktade på förebyggande av arbetslösheten genom beredande av tillgång till arbete och att sålunda utdelande av understöd borde vara ett medel, som tillgrepes såsom en sista nödfallsutväg, först sedan det visat sig omöjligt att bereda arbetstillfällen åt de utan förskyllan arbetslösa. För övrigt uttalade även 1912 års riksdag, med anledning av inom riksdagen i ämnet väckta motioner, i skrivelse den 29 maj 1912, att, då vid krisperioder utomordentliga åtgärder måste vidtagas på grund av stor arbetslöshet, det syntes riksdagen vara ur alla synpunkter vida fördelaktigare att på förhand så planera arbetena inom de områden, där staten kunde göra sitt inflytande gällande, att arbetslösheten därigenom kunde bliva delvis förebyggd.

Varda de föreslagna eftergifterna i lånevillkoren medgivna, och kommer banbygget på den grund inom snar framtid till stånd, torde arbetet redan under första arbetstiden kunna igångsättas i jämförelsevis stor omfattning och, såsom redan antytts, ett avsevärt antal arbetare kunna sysselsättas vid banbygget.

Med hänsyn till det nu anförda kan jag ej finna, att de betänkligheter, som framkommit mot realiserandet av planen att igångsätta arbetena, huru beaktansvärda de i och för sig än må vara, innefatta tillräckliga skäl att avstyrka de ifrågasatta eftergifterna i villkoren för statslånet. Frånsett det särskilda ändamål man därmed vill vinna, arbetslöshetens minskande, bör ock tagas i betraktande, att det är ett i hög grad allmännyttigt, kulturfrämjande företag, vars snara igångsättande genom dessa eftergifter skulle möjliggöras. De omfattande utredningar, som föregått koncessionens meddelande och statslånets beviljande, torde nog samt visa, vilken stor betydelse denna järnväg får för ifrågavarande landsända, vilken innefattar Norrlands äldsta kulturbygder, där odling och industri nått en högre utveckling och större omfattning än annorstädes i norra Sverige. Med hänsyn till den norrländska trävaruindustrien torde den av banan berörda delen av Norrland vara en av de i ekonomiskt avseende viktigaste för vårt land. Vilken mäktig hävstång för kuststädernas samt industriens och övriga näringars vidare utveckling denna direkta förbindelseled med det sydligare Sverige kommer att utgöra, ligger i öppen dag.

Det torde här knappast behöva framhållas, att bifall till den föreliggande framställningen icke i något avseende får anses prejudicierande för framtiden. Då här föreligger ett alldeles speciellt undantagsfall, bör det ej medföra några som helst konsekvenser för framtida fall av likartad beskaffenhet.

I anslutning till vad ovan anförts torde såsom villkor för statslånet, med ändring av motsvarande under mom. 2:o), 3:o) och 5:o) i statsrådsprotokollet för den 7 mars 1913 upptagna villkor, böra bestämmas följande:

1) att bolaget, omedelbart efter det Kungl. Maj:t fastställt arbetsplan och kostnadsförslag samt meddelat bestämmelser rörande de villkor för statslånet, som riksdagen må besluta, skall i så stor utsträckning, som lämpligen kan ske, påbörja arbetet med bananläggningen;

2) att bolaget, för att kunna erhålla statslån, skall vara skyldigt att hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett eget kapital av minst 10,000,000 kronor;

3) att, innan statslånet utbetalas, bolaget skall *antingen* hava avlämnat som säkerhet för lånet första in-teckning i hela bananläggningen å 3,000,000 kronor, vilken in-teckning skall utbytas mot in-teckning å samma belopp med förmånsrätt näst efter in-teckning å 13,000,000 kronor, då bolaget avslutat kontrakt med enskilda långivare om lån på sistnämnda summa, samt hava nedlagt i banföretaget i sin helhet minst 8,000,000 kronor

kontant samt 2,000,000 kronor i prestanda, därav i bandelen Sundsvall—Härnösand minst så stort belopp, att densamma enligt kostnadsförslaget kan medelst statslånet färdigbyggas, så att den kan öppnas för allmän trafik, i vilket fall statslånet skall användas till färdigbyggande av bandelen Sundsvall—Härnösand, *eller ock*, om in-teckning vid den tidpunkt, då övriga villkor för statslånets utbetalande blivit uppfyllda, av formella skäl icke kan erhållas, hava ej mindre färdigbyggt bandelen Sundsvall—Härnösand, så att densamma kan öppnas för allmän trafik, än även styrkt, att bolaget icke upptagit lån till högre belopp, än att desamma kunna gäldas med statslånet, för vilket fall med statslånet skola betalas de skulder, vari bolaget till äventyrs kan häfta, varjämte in-teckning, på sätt förut nämnts, skall avlämnas, så snart de formella hindren därför undanröjts;

4) att låneunderstödet må lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock icke före den 1 oktober 1917; samt

5) att, sedan järnvägsanläggningen fullbordats, densamma skall med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom utgöra säkerhet för ifrågavarande av staten lämnade försträckning och att staten skall till säkerhet för sin fordrans utbekommande, så snart kan ske, erhålla in-teckning med förmånsrätt näst efter in-teckningar å tillhopa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att, i den mån avbetalning å sistnämnda in-teckningar sker, den för avtalade be-  
loppet gällande förmånsrätt skall tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skall av bolaget träffas med inne-havarna av nämnda in-teckningar; börande såsom villkor för statslånets tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyl-dighet att, så snart sådant lagligen låter sig göra, till säkerhet för statens fordran in-teckna bolagets järnväg med förmånsrätt som ovan sagts.

De under mom. 1:o, 4:o samt 6:o—8:o i ovannämnda statsråds-protokoll upptagna villkor torde i oförändrad lydelse fortfarande bära gälla.

Beträffande frågan om banans framdragande genom Sundsvall och dess sammanknytande därstädes med statens järnvägar har jag inhämtat, att underhandlingar därom ännu pågå mellan järnvägsstyrelsen, Sundsvalls stad och bolagets styrelse. Det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget har ännu ej underställts Kungl. Maj:ts prövning. Av vad jag inhämtat rörande detta förslags innebörd vill det dock förefalla, som om det skulle icke blott innefatta fördelar för statens järnvägar utan även vara att föredraga med hänsyn till stadens allmänna trafikintressen. Något definitivt resultat av underhandlingarna torde emellertid icke vara

att förvänta inom närmaste framtiden. Dessförinnan kan jag givetvis icke taga ställning till frågan. Jag vill endast omnämna, att genomförandet av järnvägsstyrelsens förslag förutsätter även från statens sida ett visst kapitalutlägg, vars belopp icke kan bestämmas förr än underhandlingarna avslutats. Denna omständighet anser jag emellertid icke böra inverka vid prövning av nu förevarande fråga, då avtal angående anordningarna i Sundsvall — låt vara villkorligt med hänsyn till statsmakternas ännu oavgjorda ställning till järnvägsstyrelsens förslag — torde kunna träffas mellan järnvägsstyrelsen och bolaget av sådant innehåll, att bolaget mycket väl synes kunna därå grunda sin finansplan. Detta antagande har så mycket större skäl för sig, som den ekonomiska innebörden för bolagets vidkommande av järnvägsstyrelsens förslag — enligt vad jag haft tillfälle inhämta — ingalunda har sådan räckvidd, att den gärna kan tillmätas avgörande betydelse.

Det av bolaget begärda särskilda tillståndet att inlösa för anläggningen erforderlig mark m. m. tillkommer det Kungl. Maj:t att bevilja och behöver således icke vidare här beröras.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 års riksdag under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må åtnjuta ifrågavarande understöd i huvudsaklig överensstämmelse med de ändrade villkor, som i detta statsrådsprotokoll angivas.

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till riksdagen avlåtas.

Ur protokollet:

*Carl Stålhammar.*