

Nr 426.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag; given Stockholms slott den 7 maj 1920.

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

dels medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 och 1915 års riksdagar under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet angives, utöver ifrågavarande understöd åtnjuta ytterligare ett låneunderstöd av likaledes 3,000,000 kronor eller sålunda tillhoppa 6,000,000 kronor;

dels ock, vid bifall härtill, för ifrågavarande ändamål för år 1921 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom besluta, att de i förslaget till riksstat för år 1921 bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med sistnämnda belopp, 3,000,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

GUSTAF.

C. E. Svensson.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 maj 1920.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BRANTING,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena friherre PALMSTIERNA,
Statsråden THORSSON,
 OLSSON,
 SANDLER,
 NOTHIN,
 NILSSON,
 ERIKSSON,
 SVENSSON,
 HANSSON.

Departementschefen, statsrådet Svensson anförde:

Genom resolution den 12 augusti 1903 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Gävle över Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand (den s. k. Ostkustbanan). Efter det nämnda koncession sedermera övergått till Ostkustbanans aktiebolag, beviljades bolaget vid 1913 års riksdag under vissa villkor ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor för banföretagets utförande. Nämnda villkor hava sedermera vid 1915 års riksdag i vissa avseenden ändrats.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 15 juli 1919 dagtecknad skrift har bolaget nu anhållit om förhöjning av det bolaget beviljade låneunderstödet ävensom om vissa ändringar av de för ifrågavarande lån fastställda villkor.

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

I samband med föreliggande fråga har jämväl framkommit förslag om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg, och hava anbud i sådant hänseende inkommit från styrelsen för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag samt vissa aktieägare i samma bolag.

I anledning av dessa anbud har 1918 års järnvägskommitté avgivit infordrat utlåtande.

Innan jag närmare redogör för föreliggande framställningar i berörda ämnen, ber jag i korthet få erinra om den tidigare behandlingen av Ostkustbanans lånefråga.

Med anledning av en utav Ostkustbanans aktiebolag gjord ansökning om statslån för utförande av ifrågavarande järnvägsanläggning föreslog Kungl. Maj:t i en till 1913 års riksdag avlåten proposition, nr 114, riksdagen att under vissa närmare angivna villkor bevilja bolaget ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor. Denna Kungl. Maj:ts framställning blev också av riksdagen bifallen (skrivelse nr 127).

I det kostnadsförslag, som åtföljde denna bolagets ansökning om statslån, beräknades byggnadskostnaden för banan till 24,260,000 kronor. I den uppgjorda finansplanen ansåg man sig emellertid böra räkna med en anläggningskostnad av i runt tal 26,000,000 kronor.

Av omförmälda belopp	kronor 26,000,000
beräknades bolaget vid tiden för arbetets påbörjande disponera ett eget kapital om	kronor 10,000,000
Vidare hade ledande bankinstitut i landet ställt i utsikt för bolaget att erhålla ett obligationslån å	» 13,000,000
Återstoden av anläggningskostnaden beräknades kunna täckas av ovannämnda låneunderstöd å	» 3,000,000
	» 26,000,000

Förhöjt låneunderstöd för Ostkustbanan.

Historik.
1913 års riksdag.

Såsom villkor för åtnjutande av ifrågavarande lån stadgades vid 1913 års riksdag bland annat, att bolaget skulle vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkändes, förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan

och kostnadsförslag innehölle, att låneunderstödet finge lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämde, dock med iakttagande därav, att å statslånet ej något finge 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 finge erhållas, medan däremot återstående 1,500,000 kronor finge lyftas först sedan i vederbörlig ordning tillstånd meddelats till hela banans öppnande för allmän trafik; samt att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhoppa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att, i den mån avbetalning å sistnämnda inteckningar skedde, den för avbetalade beloppet gällande förmånsrätten skulle tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skulle av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar.

Enligt berörda villkor skulle alltså statens säkerhet för lånet utgöras av inteckningar med läge mellan 50 och 61,5 procent av kostnaden. Det må i detta sammanhang erinras, att, enligt de för lån ur allmänna järnvägslånefonden gällande villkor, dylika lån kunna meddelas till högst hälften av anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, därvid till säkerhet för lånet skall lämnas första inteckning i järnvägsanläggningen. Härjämte kräves, att vederbörande bolag styrker sig förfoga över kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till anläggningens utförande, varav minst så stor del, som motsvarar hälften av den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägsanläggningens utförande.

1915 års
riksdag.

I en till 1915 års riksdag avlåten proposition (nr 58) framlade Kungl. Maj:t förslag om vissa ändringar i de för ifrågavarande lån stadgade villkoren. Banbyggnaden hade för det dåvarande icke kunnat påbörjas, huvudsakligen av den anledningen, att banbolaget på grund av det då rådande ekonomiska läget icke kunnat anskaffa det belopp, som — utöver bolagets eget kapital och statslånet — erfordrades för fyllande av den i de ursprungliga villkoren för statslånets erhållande uppställda betingelsen, att bolaget skulle förfoga över tillräckligt kapital för anläggningens utförande. Kungl. Maj:ts förslag avsåg att öppna möjlighet att inom den närmaste tiden igångsätta banbyggnaden för att till motverkande av den då efter världskrigets utbrott inom vissa arbetsgrenar hotande arbetslösheten nya arbetstillfällen skulle beredas; och skulle

enligt samma förslag bolaget, för att kunna erhålla statslånet, vara skyldigt styrka, att det förfogade över ett aktiekapital av minst 10,000,000 kronor, medan fordran på fullt tillräckligt byggnadskapital skulle eftergivnas. Vissa ändringar ifrågasattes jämväl i avseende å förutsättningarna för statslånets utbetalande. Dessa nya bestämmelser gingo huvudsakligen ut på att tillförsäkra staten, att bandelen Härnösand—Sundsvall under alla förhållanden skulle komma att färdigställas med bolagets medel och statslånet.

Riksdagen, som med hänsyn till arbetsmarknadens läge och särskilt arbetslösheten inom olika grenar av byggnadsverksamheten fann starka skäl tala för ostkustbanebyggets igångsättande snarast möjligt, ansåg sig emellertid icke kunna antaga Kungl. Maj:ts förslag oförändrat. Enligt riksdagens mening borde bolaget visserligen beredas tillfälle att påbörja järnvägsanläggningen redan innan den upplåning av enskilda, som erfordrades för byggnadskapitalets uppbringande till fullt belopp, blivit säkerställd, men däremot höll riksdagen före, att statslånet ej borde utbetalas, förr än avtal träffats med vederbörande enskilda långivare om nämnda kredit. Endast genom uppställande av ett dylikt villkor syntes största möjliga garanti kunna vinnas, att staten icke skulle komma i det läge, att den själv måste fullborda banbyggnaden, därest den ej kunde av bolaget färdigställas. Riksdagen, som med hänsyn till det sålunda ifrågasatta villkoret icke fann särskilda bestämmelser till tryggande av färdigställandet av bandelen Härnösand—Sundsvall medelst bolagets egna tillgångar och statslånet oeftergivligen nödvändiga, betonade emellertid lämpligheten av att arbetena å övriga delar av anläggningen allenast bedreves i viss mindre omfattning, till dess avtal om den erforderliga enskilda krediten träffats.

Riksdagens beslut i ärendet innehålles i dess skrivelse av den 11 maj 1915 (nr 87), vari samtliga för lånets åtnjutande stadgade villkor angivits. Av dessa villkor må här återgivnas följande:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan, innehållande jämväl bestämmelser rörande vilka slag av arbeten, som förutom å bandelen Härnösand—Sundsvall finge igångsättas, innan statslånet utbetalades, skulle fastställas av Kungl. Maj:t, som ock skulle äga ej mindre utfärda föreskrifter angående skyldighet för bolaget att vid anställande av arbetare vid bananläggningen anlita biträde av den offentliga arbetsförmedlingen än även närmare bestämma de ställen, vilka järnvägen skulle beröra, varande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunde av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

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

3:o) att, innan statslånet utbetalades, bolaget skulle *dels* hava hos Kungl. Maj:t styrkt, att det genom upplåning, som av Kungl. Maj:t godkändes, förfogade över ett kapital, som jämte bolagets egna tillgångar och statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens slutförande, i enlighet med av vederbörande statsmyndighet slutligen granskad arbetsplan och kostnadsberäkning, däri jämväl inbegripet kostnaden i dess helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt därom träffade, bindande avtal, *dels ock* hava i banföretaget nedlagt minst 8,000,000 kronor kontant samt 2,000,000 kronor i prestanda;

4:o) att låneunderstödet finge lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t skulle bestämma, dock icke före den 1 januari 1918;

5:o) att med avseende å ifrågavarande försträckning skulle iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande skulle beräknas efter samma grunder, som vid tiden för understödets utbetalande gällde för lån från statens allmänna järnvägslånefond;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöpte 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 skulle vara färdig och öppnad för trafik, finge medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlades 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 vore att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skulle inbetalas till staten;

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

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, låntagaren skulle, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt, därå gälda ränta efter den räntefot, som vid lånets utbetalande fastställts att tillämpas i avseende å oguldet kapitalbelopp, jämte en halv procent därutöver;

6:o) att, sedan järnvägsanläggningen fullbordats, densamma skulle, med alla därtill hörande bygguader och materiel ävensom all bolagets

övriga egendom, utgöra säkerhet för ifrågavarande av staten lämnade försträckning och att staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande, så snart kunde ske, 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 skedde, den för avtalade beloppet gällande förmånsrätt skulle tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skulle av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar; och borde såsom villkor för statslånets tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att, så snart sådant lagligen låte sig göra, till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt som ovan sagt;

7:o) att Kungl. Maj:t skulle 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 arvide till sålunda utsedd direktör och revisor skulle bekostas av bolaget;

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

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

Sedan Ostkustbanans aktiebolag styrkt sig förfoga över ett eget kapital av minst ovan angivna belopp, 10,000,000 kronor, har Kungl. Maj:t genom resolution den 4 februari 1916, med godkännande av riksdagens nyssnämnda beslut, i vad detsamma skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, förklarad Ostkustbanans aktiebolag berättigad att, under av Kungl. Maj:t angivna villkor, lyfta det bolaget utav riksdagen beviljade låneunderstöd av 3,000,000 kronor. Någon del av detta belopp har emellertid hittills ej tagits i anspråk.

Fastställelse
av plan för
järnvägs-
anläggningen
m. m.

Genom särskild resolution den 4 februari 1916 har Kungl. Maj:t, med upphävande av tidigare fastställd plan för ifrågavarande järnvägsanläggning, fastställt ny plan för densamma i huvudsaklig överensstämmelse med ett utav verkställande direktören för Ostkustbanans aktiebolag, numera majoren i väg- och vattenbyggnadskåren K. A. Lagergren i februari 1915 upprättat förslag, dock med undantag för viss angiven bansträckning vid Sundsvall. Därjämte har Kungl. Maj:t före-

skrivit, bland annat, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas i mars månad 1916 samt därefter så bedrivs, att järnvägen i sin helhet kunde upplåtas för allmän trafik senast den 1 oktober 1923, samt att — intill dess Ostkustbanans aktiebolag styrkt, att bolaget uppgjort avtal om enskild kredit till det belopp, som jämte bolagets egna tillgångar och beviljat statslån vore fullt tillräckligt för järnvägsanläggningens slutförande i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutligen granskad arbetsplan och av Kungl. Maj:t godkända kostnadsberäkningar — å bandelen söder om Sundsvall finge, förutom förarbeten och anordningar, som vore erforderliga för att möjliggöra igångsättande och bedrivande av arbetena å järnvägsanläggningen enligt fastställd arbetsplan, bedrivs endast vissa terrasserings- och grundläggningsarbeten m. m. samt sådana arbeten i övrigt, till vilkas utförande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter framställning från bolaget i varje särskilt fall lämnade tillstånd.

Genom särskilda kungl. resolutioner hava sedermera mindre jämkningar i den fastställda planen ägt rum.

Vidare har Kungl. Maj:t genom resolution den 19 juni 1919 under vissa villkor fastställt sträckningen av ovannämnda bandel invid Sundsvall, dock med undantag för läget av en station därstädes.

Sedan överenskommelse träffats mellan järnvägsbolaget och en del andra bolag om insättande i förstnämnda bolag av visst belopp i form av icke uppsägbara, räntefria lån under villkor, bland andra, att bandelen Ljusne—Stugsund öppnades för allmän trafik senast den 1 januari 1922, har Kungl. Maj:t genom resolution den 22 augusti 1919 medgivit Ostkustbanans aktiebolag att, utan hinder av bestämmelserna i resolutionen den 4 februari 1916, i full utsträckning bedriva arbetena å sistnämnda bandel, under förutsättning att arbetena å bandelen Sundsvall—Härnösand ej därigenom eftersattes samt att bolaget för ändamålet erhöle ett särskilt räntefritt lån å 1,350,000 kronor.

Framställning om ökat statslån.

Ostkustbanans aktiebolag.

I sin föreliggande skrivelse den 15 juli 1919 anför banbolaget till en början, att banbyggnadsarbetet på grund av penningvärdets fall för sitt fullbordande komme att kräva avsevärt högre kapital än som upptagits i den tidigare för riksdagen framlagda finansplanen. Bolaget hade därför låtit uppgöra förslag till ny finansplan, i vilken upptagits såväl ökning av bolagets eget kapital som större bankkredit och ökat statslån. Enligt det till grund för denna plan liggande kostnadsförslaget, som utarbetats av majoren Lagergren, skulle anläggningsekostnaden för hela banbyggnaden uppgå till 51,000,000 kronor, häri inbegripna vid årsskiftet 1918—1919 i byggnaden redan nedlagda kostnader, i runt tal 6,000,000 kronor.

Vidare framhåller bolaget — efter att hava erinrat om de tidigare under åren 1900, 1906 och 1910 av numera byråchefen i järnvägsstyrelsen A. d'Ailly verkställda beräkningarna rörande Ostkustbanans ekonomiska bärighet — att någon ny räntabilitetskalkyl ej kunnat utarbetas, enär det från kristiden härflytande siffermaterialet icke kunde läggas till grund för en dylik kalkyl och det för närvarande vore omöjligt att göra några sannolika antaganden om blivande utgifters och taxors storlek. Bolaget ville emellertid göra gällande, att därest genom penningvärdets fall byggnadskostnaderna skulle ökas med 100 % och i överensstämmelse därmed såväl taxor som utgifter för banans drift m. m. i framtiden skulle bliva 100 % högre, därav skulle följa, att räntabiliteten rent matematiskt sett skulle bliva densamma, som tidigare beräknats.

Beträffande banarbetets fortgång samt nu föreliggande finansieringsplan anför bolaget i huvudsak följande:

Även om den allmänna meningen vid tiden efter världskrigets utbrott varit enig därom, att arbetsbrist, utöver den redan då rådande, vore att emotse, syntes däremot några farhågor icke hava förefunnits för, att sådana prisstegringar å arbete och materialier skulle inträffa, att icke ifrågavarande banföretag skulle kunna fullbordas för den då beräknade kostnaden, 26,000,000 kronor. Styrelsen för banbolaget hade för sin del så mycket mindre anledning att vänta sig en sådan situation, som bolagets utgifter under de närmaste åren beräknades komma att i huvudsak avse jordschaktnings- och bergsprängningsarbeten, för vilkas utförande i huvudsak erfordrades inhemsk arbetskraft. I anslutning till bolagsstyrelsens uppfattning i detta avseende beslöt ock bolagsstämman för sin del, sedan villkoren för statslånet år 1915 ändrats, att arbetena skulle igångsättas. I enlighet härmed påbörjades banarbetet å i resolutionen den 4 februari 1916 stadgade tid, eller under mars månad sagda år.

I juli månad 1919 hade ungefär 35 % av hela linjens jordarbeten, ungefär 55 % av alla bergarbeten och omkring 37 % av alla trumläggningar utförts. För bearbetning hade företrädesvis utvalts stora arbeten, var de än vore belägna, vilka toge lång tid i anspråk för sitt utförande, på det att vid krisens slut och då upplånade medel skulle börja tagas i anspråk, banbyggnaden skulle kunna fullbordas på så kort tid som möjligt. Förutom tidsvinsten vunnes härigenom även den fördelen, att ränteförlusterna under byggnadstiden nedbragtes till det minsta möjliga.

Som de största arbetena vore belägna på norra delen av banan, hade följden blivit, att arbetena huvudsakligen bedrivits i Västernorrlands län, det vill säga närmast söder om Sundsvall samt mellan Sundsvall och Härnösand.

Under den första byggnadstiden hade utgifterna för de arbeten, som utförts, kunnat hållas inom ramen av den kostnad, som för dem upptagits i kostnadsförslaget. Anledningen härtill hade varit, dels att någon nämnvärd stegring i arbetskostnaden ännu ej inträtt, dels att dyrbar arbetsredskap, såsom lokomotiv med vagnar, grävmaskiner m. m., kunnat på grund av gynnsamma kursförhållanden inköpas från utlandet till pris, som till och med understigit de före krigsutbrottet gällande. Först under år 1917 hade den tidpunkt inträffat, då kostnaderna ej vidare kunnat hållas inom de beräknade beloppen.

Arbetena hade emellertid under hela tiden utan avbrott fortgått. Men då arbets- och materialkostnaderna börjat stiga i oroväckande grad, och något slut på kriget icke kunnat skönjas, hade arbetena bedrivits i betydligt mindre omfattning, än som ursprungligen varit avsett.

Då det för bolagsstyrelsen blivit uppenbart, att företaget icke kunde genomföras utan nytt, avsevärt tillskott av kapital, hade genast tagits under övervägande, huruvida icke arbetet borde avbrytas och gynnsammare tider avvaktas. Ett avbrott i arbetet skulle emellertid medfört icke blott ett uppskov på obestämd tid med fullbordande av detta, för de orter banan berörde, så viktiga företag, utan även avsevärda förluster och andra olägenheter. Den organisation, som ordnats för arbetenas bedrivande, hade måst sönderbrytas, och den arbetarstäm, som antagits i bolagets tjänst och haft skäl att där vänta anställning under flera år, skulle under en svår och dyr tid blivit avskedad. För skyddandet av redan utförda arbeten och värden om den dyrbara arbetsmaterielen hade fordrats kostsamma åtgärder utan egentlig nytta för företaget. Vidare skulle genom ett avbrott i arbetet å det redan i banföretaget nedlagda kapitalet betydande ränteförluster uppkomma utan vederlag av påräknade trafikförbättringar för de orter, som gjort uppoffringar för företaget. Härtill komme den allmänna olägenheten av att avbryta ett så stort arbete med därav följande ovisshet, om och när det samma skulle ånyo kunna upptagas.

Med hänsyn till berörda omständigheter hade bolagsstyrelsen valt den utvägen att fortfarande bedriva arbetena, dock i minsta möjliga skala, så att arbetet skulle kunna med bolagets tillgängliga medel bedrivas utan avbrott till krisens slut, då ny plan för företagens fullbordande kunde framläggas för såväl bolagets intressenter som för statsmakterna och de banker, som förut velat stödja företaget.

Med den omfattning, i vilken arbetena nu bedreves, kunde de fortgå till hösten 1920, utan att bolaget behövde upplåna några medel därtill. Frågan om ökat statslån måste därför underställas 1920 års riksdag, om avbrott i arbetet skulle kunna undvikas.

Med anledning av de uppkomna svårigheterna för fullbordande av banan i dess helhet hade tidigare väckt förslag, att vissa sträckor av banan, exempelvis bandelen Sundsvall—Härnösand, skulle först byggas färdiga med användande av de medel, över vilka bolaget förfogade, åter framkommit. Järnvägsstyrelsen hade i detta hänseende i utlåtande den 8 september 1914 angående då föreliggande fråga om ändrade lånevillkor framhållit lämpligheten av, att arbetet icke påbörjades å större del av banan, än som kunde färdigbyggas för till bolagets förfogande stående kapital. Detta förslag hade dock icke upptagits i annan mån vare sig i Kungl. Maj:ts förenämnda proposition till 1915 års riksdag eller i riksdagens beslut i anledning av samma proposition, än att bland villkoren för statslånet skulle intagas föreskrift därom, att kostnadsförslag och arbetsplan, innehållande jämväl bestämmelser rörande vilka slag av arbeten, som förutom å banddelen Härnösand—Sundsvall finge igångsättas, innan statslånet utbetalades, skulle fastställas av Kungl. Maj:t, vilken föreskrift ock blivit fullgjord.

I förevarande avseende ville bolagsstyrelsen framhålla, att teckningen av aktier i bolaget gjorts av kommuner och enskilda affärsföretag efter hela linjen. Man kunde sålunda icke rimligen ifrågasätta, att hela aktiekapitalet skulle användas för färdigbyggandet av vare sig den norra eller den södra delen av banan,

i synnerhet som vid vissa aktieteckningar vore fästade villkor, som hindrade en dylik, vid bolagets bildande ej avsedd användning av bolagets kapital. Genom byggandet av vissa bandelar bleve visserligen det lokala behovet av förbättrade kommunikationer tillgodosett för en del av de orter, banan genomginge, men dess avhjälpande för andra orter undanskjutet till en oviss framtid, vartill komme att endast genom hela bansträckans färdigställande denna kommunikationsled erhöles sin verkliga och avsedda betydelse för de båda länen. Den tanken måste alltså anses utesluten, att det stora och med avsevärda uppoffringar från kommuner och enskilda sammanbragta aktiekapitalet skulle nedläggas på en del av banan för att tillfredsställa där varande lokala behov, under det att å andra orter kommunerna och de enskilda aktietecknarna skulle påläggas bördan att, sedan deras en gång insatta kapital blivit förbrukat för tillgodoseende av andra orters trafikbehov, tillskjuta nya medel för att själva erhålla förbättrade järnvägsförbindelser. Om bolaget likväl befunnits villigt nedlägga hela sitt kapital på bandelen Sundsvall—Härnösand, den enda som kunnat ifrågakomma, vore dock icke märka, det nämnda kapital icke varit tillräckligt för denna bandels fullbordande icke ens om byggnadsarbetet från början inriktats därpå. Under ovan angivna förhållanden hade också vid de underhandlingar om nya aktieteckningar, som under senare tiden förts å styrelsens vägnar med representanter för kommuner och enskilda utefter hela banlinjen, den uppfattningen allmänt gjort sig gällande, att båda länen måste enigt samverka i denna sak, samt att billighet och rättvisa krävde, att de tecknade kapitalen användes till gemensamt gagn för alla aktieägarna i enlighet med den ursprungliga av Kungl. Maj:t fastställda planen, till vilkens orubblighet alla förlitat sig vid sina teckningar.

Om det oaktat arbetena faktiskt bedrivits så, att de till övervägande del förekommit inom Västernorrlands län, berodde detta, såsom redan framhållits, på rent tekniska förhållanden. Terrängen därstädes vore nämligen av sådan beskaffenhet, att arbetenas utförande därstädes krävde lång tid och fördenskull av ekonomiska skäl måste påbörjas tidigare än på den övriga delen av banan. Om bandelen Sundsvall—Härnösand fördenskull kunde komma att färdigställas och öppnas för trafik något tidigare än den övriga delen av Ostkustbanan, måste det dock, enligt styrelsens bestämda mening, ske endast under den förutsättningen, att hela banföretagets genomförande dessförinnan vore ekonomiskt betryggt. Denna uppfattning torde ock, såvitt styrelsen kunnat utröna, med all sannolikhet kunna betecknas såsom den allmänt gällande hos alla intressenterna i banföretaget, vilka även torde vara ense om, att endast genom hela banföretagets utförande, ju förr desto hellre, den avsedda nyttan av banan kunde erhållas och avkastning av det i företaget nedlagda kapitalet förräntas. I detta senare avseende ville styrelsen framhålla, att, medan exempelvis de södra delarna av banan, om de öppnades för trafik var för sig, med säkerhet icke komme att bära sina egna driftkostnader och således måste förorsaka banföretaget såväl ränte- som driftförluster, så komme däremot dessa bandelar att bliva de bäst räntabla, sedan banan i dess helhet öppnats för trafik och bandelarna ifråga därigenom tillförts den beräknade stora övergångstrafiken.

Den första åtgärd, styrelsen haft att vidtaga för uppgörandet av en ny finansplan, sedan den gamla på grund av krisförhållandena visat sig icke kunna tillämpas, hade varit utarbetandet av ett nytt kostnadsförslag för bananläggningen. Detta hade dock icke kunnat ske före krigets slut, när arbets- och materialprisen dessförinnan förändrats så hastigt, att ett kostnadsförslag över vid en viss tid-

punkt återstående arbeten inom kort skulle hava visat sig otillförlitligt. Sedan stegringen i den allmänna prisnivån syntes hava upphört och till och med en sakta sänkning kunnat konstateras, hade emellertid styrelsen låtit utarbeta nytt kostnadsförslag, vilket borde kunna läggas till grund för företagets finansiering.

Förslaget hänförde sig till en banlinje, som i sin helhet blivit av Kungl. Maj:t fastställd. Härigenom hade arbetskvantiteterna kunnat på det mest tillförlitliga sätt beräknas. I förslaget hade dock måst intagas en utgiftspost, som kunde anses tämligen oviss, nämligen belagets bidrag till den blivande, för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamma stationen i Sundsvall. Vid de mellan järnvägsstyrelsen och bolaget bedrivna förhandlingarna om anläggandet av nämnda station hade nämligen enighet uppnåtts om stationens tekniska anordnande, men däremot icke om fördelningen av kostnaden för stationens utbyggande, vilken fråga för närvarande vore beroende på Kungl. Maj:ts prövning. I kostnadsförslaget hade därför bolagets bidrag till stationen upptagits med det belopp, som bolaget ansett skäligt, eller 840,000 kronor. Skulle denna summa komma att förhöjas, såge sig bolaget nödsakat hos Kungl. Maj:t anhålla om motsvarande ökning av det i den föreliggande finansplanen upptagna statslånet, enär aktieteckningarna enligt finansplanen redan voro uppressade till sin yttersta gräns och förhöjning av bankkrediten även syntes vara utesluten.

Om den i kostnadsförslaget upptagna totalsumman för hela banbyggnaden, 51,000,000 kronor, skulle, efter vederbörande myndigheters granskning av kostnadsförslaget, komma att förhöjas, inträdde en liknande situation, som angivits beträffande en eventuell ökning av det till Sundsvalls station beräknade bidraget.

Den för anskaffning av nämnda kapital 51,000,000 kronor av bolagsstyrelsen uppgjorda preliminära finansplanen är av följande innehåll:

Bolagets eget kapital den 1 i 1919,
 häri inbegripet värdet av redan utförda
 arbeten m. m., i runt tal 12,680,000: —

Nyteckningar från Västernorrlands län:

1) Från Västernorrlands läns landsting	700,000: —	
2) Från städer och landskommuner	1,300,000: —	
3) Från enskilda bolag ...	1,500,000: —	3,500,000: —

Nyteckningar från Gävleborgs län:

1) Från Gävleborgs läns landsting	300,000: —	
2) Från städer och landskommuner	760,000: —	
3) Från enskilda bolag ...	2,760,000: —	3,820,000: —
Summa eget kapital	20,000,000: —	20,000,000: —

Statslån	10,000,000: —
Bankkredit	21,000,000: —
	<hr/>
	Summa kr. 51,000,000: —

Bolaget yttrar vidare:

Efter det 1919 års finansplan blivit uppgjord, hade åtgärder från bolagsstyrelsens sida vidtagits för dess genomförande, och hade för sådant ändamål genom särskilda delegerade överläggningar hållits med de större aktieägarna i bolaget. Därvid hade preliminära utfästelser om betydande nya insatser i banföretaget lämnats.

De städer, som berördes av banan, hade sålunda definitivt eller preliminärt beslutat att utöver de äldre aktieteckningarna ytterligare teckna följande belopp, nämligen:

Gävle stad	300,000 kronor	
Söderhamns stad	100,000 »	
Hudiksvalls stad	70,000 »	
Sundsvalls stad	400,000 »	
Härnösands stad	400,000 »	1,270,000 kronor

Av enskilda bolag hade hittills preliminärt utlovats följande nya insatser i bolaget, nämligen:

inom Gävleborgs län	2,350,000 kronor
» Västernorrlands län	690,000 »

Om dessa utfästelser infriades, skulle alltså bolagets eget kapital komma att uppgå till omkring 17,000,000 kronor.

Samtliga förbindelser att teckna nya aktier vore avgivna under den förutsättningen, att bolagets kapital uppbragtes till minst 18,000,000 kronor och att utöver detta kapital genom statslån och banklån den summa kunde bliva disponibel, som enligt av myndigheterna granskat och godkänt kostnadsförslag erfordrades för hela företagens genomförande.

Skulle landstingen och landskommunerna med flera bifalla de framställningar om nya aktieteckningar, som hos dem blivit gjorda eller komme att göras, torde med sannolikhet aktiekapitalet kunna uppbringas till omkring 20,000,000 kronor.

Då, till följd av den rådande dyrtiden och penningvärdets fall, kostnaderna för järnvägens färdigställande ungefär fördubblats, hade bolagsstyrelsen ansett, att bolagets kapital, så vitt möjligt vore, även borde uppbringas efter samma proportion eller till omkring 20,000,000 kronor. Den offervillighet i detta avseende, styrelsen redan mött, syntes giva anledning till det antagandet, att så skulle kunna ske.

Om sålunda bolagets i förra finansplanen ingående kapital, 10,000,000 kronor, skulle kunna ungefärligen fördubblas, vore förhållandet dock icke detsamma beträffande banklånet. Detta inginge i den förra finansplanen med 13,000,000 kronor. Bolagsstyrelsen hade icke nu kunnat komma längre, än att ett banklån på

21,000,000 kronor ställts i utsikt, under förutsättning, dels att återstoden av den beräknade kostnadssumman kunde anskaffas genom aktieteckning och statslån, dels ock att banklånet i överensstämmelse med gällande villkor för det redan beviljade statslånet finge förmånsrätt framför statslånet och icke behövde tagas i anspråk, förr än såväl bolagets eget kapital som statslånet blivit nedlagda i banföretaget.

Under åberopande av vad sålunda anförts, har styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att bevilja bolaget ett lån å det belopp, av bolaget beräknat till 10,000,000 kronor, vilket utöver bolagets till 20,000,000 kronor uppbringade egna kapital jämte en bankkredit å 21,000,000 kronor enligt av Kungl. Maj:t godkänd kostnadsberäkning erfordrades för byggandet av järnväg från Gävle till Härnösand, på enahanda villkor, som angäves i riksdagens skrivelse den 11 maj 1915, nr 87, dock med följande ändringar, nämligen beträffande

punkt 1) att, sedan linjen numera blivit fastställd, föreskriften om framtida bestämmande av de ställen, järnvägen skulle beröra, utginge;

punkt 2) att bolaget skulle före statslånets lyftande styrka sig förfoga över ett eget kapital å minst 20,000,000 kronor, häri inberäknade icke uppsägbara, räntefria lån;

punkt 3) att före statslånets utbetalande bolaget skulle dels styrka sig genom lån utöver statslånet förfoga över minst 21,000,000 kronor samt dels hava i banföretaget eller i depositioner, föreskrivna av Kungl. Maj:t, eller i för banföretagets utförande anskaffade arbetsredskap och inventarier hava nedlagt minst 18,000,000 kronor;

punkt 4) att ingen del av statslånet finge lyftas före den 1 januari 1921;

punkt 5) att bestämmelsen om s. k. anståndsrenta med hänsyn till företagets storlek och den därav betingade långa byggnadstiden skulle gälla fem i stället för tre år;

punkt 6) att säkerheten för statslånet skulle bestå av in-teckning med förmånsrätt näst efter in-teckningar å högst 21,000,000 kronor; samt

punkt 10) att denna punkt skulle utgå.

Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen anför i sitt utlåtande den 17 november 1919 till en början i huvudsak följande:

Beträffande den av bolaget berörda frågan om *räntabilitetskalkyl* för banan ville järnvägsstyrelsen erinra, hurusom styrelsen i skrivelse den 7 januari 1913 beräknat bruttointkomsterna, om ej under trafiktidens början, så dock sedermera i mån av trafikens utveckling, till 2,894,000 kronor, driftkostnaderna till 1,881,000

kronor och alltså nettoinkomsten till 1,013,000 kronor, och skulle enligt denna beräkning erhållas en ränta å det då förutsatta lånebeloppet för banan, 16,000,000 kronor, av 6,3 procent och nöjaktig säkerhet således antagligen föreligga genom den staten erbjudna andra in-teckningen. Lika med bolaget funne styrelsen det nu icke vara möjligt att framlägga någon ny tillförlitlig räntabilitetskalkyl, enär givetvis de jämförelsetal, som från krisåren skulle kunna inhämtas, icke kunde läggas till grund för dylik beräkning och fullständig ovisshet allt fortfarande rådde om blivande utgifters och taxors storlek. Gent emot bolagets förmenande, att om genom penningvärdets fall byggnadskostnaderna ökades med 100 procent och i överensstämmelse därmed såväl taxor som utgifter för banans drift m. m. i framtiden bleve 100 procent högre, därav skulle följa, att räntabiliteten, rent matematiskt sett, skulle bliva densamma, som tidigare antagits, ville styrelsen framhålla, att ett sådant beräkningssätt innebure en allt för långt driven förenkling av det föreliggande problemet, vid vars lösande ett flertal faktorer komme att spela in, vilka för närvarande undandroge sig ett säkert bedömande. Styrelsen, som i sitt utlåtande närmare ingått på detta spörsmål, hyste den mening, att det icke kunde anses såsom visst, att även om Ostkustbanan bereddes rätt till tariffer, som svarade mot den senast beräknade abnormt höga anläggningskostnaden, man därför kunde påräkna samma räntabilitet hos företaget som då byggnadskostnaderna upptagits vida lägre, snarare vore motsatsen att vänta.

Beträffande den uppgjorda *finansplanen* ville styrelsen framhålla, att någon-ting av principiell innebörd icke inträffat, som kunde motivera en ändring i den av statsmakterna en gång fastslagna relationen mellan statslån och övriga kapital-insatser i järnvägsföretaget. Det syntes därför järnvägsstyrelsen, som om finansplanen, om så varit möjligt, ej bort upptaga statslånet till mera än 6,000,000 kronor, eller samtidigt med en ungefärlig fördubbling av hela kapitalbehovet det dubbla emot vad staten förut medgivit. I alla händelser syntes det styrelsen, att en ökad kapitalinsats från statens sida ej borde förutsättas, förrän genom en undersökning möjligen kunnat påvisas, att den ur allmän järnvägs- och national-ekonomisk synpunkt vore motiverad och riktig.

Järnvägsstyrelsen framhåller i detta sammanhang, att vid beviljande åren 1913 och 1915 av statslån åt bolaget uttryckligen betonats, att nöjaktig säkerhet för lånets förräntning borde förefinnas. Med den ifrågasatta betydande ökningen av statslånet och den redan antydda ovissheten rörande blivande driftkostnader och taxor torde emellertid tryggheten för dylik säkerhet med allt fog kunna ifrågasättas beträffande den fortfarande i andra hand efter banklånet liggande in-teckningen för det ökade statslånet.

Vidkommande de av Ostkustbanan i juli 1919 framlagda nya *kostnadsberäkningarna* för banans fullbordande mellan Gävle och Härnösand, vilka av styrelsen underkastats en granskning, framhåller styrelsen till en början, att styrelsen givetvis icke kunnat ingå på någon granskning av de beräknade massornas tillräcklighet eller i övrigt bedöma ändamålsenligheten av de anordningar, som beräknats komma till utförande, bland annat av det skäl, att styrelsen icke haft tillgång till för sådant ändamål erforderliga planer och ritningar. Styrelsen hade därför inskränkt sig till att efterse, huruvida de i Ostkustbanans kostnadsberäkningar använda enhetspriserna kunde anses vara lämpliga och tillräckliga för att det med så stor grad av säkerhet, som under nu rådande tidsförhållanden vore möjligt, kunde väntas, att arbetena skulle kunna utföras för de beräknade kostnaderna.

Styrelsen hade vid denna granskning ansett sig böra för sin del utgå ifrån att — då det väl nu gällde att definitivt ordna Ostkustbanans ekonomi — kostnaderna borde beräknas så, att man vore övertygad om att statsverket icke ännu en gång skulle behöva träda emellan och göra uppoffringar för banans fullbordande. Med den ovisshet, som för närvarande vore rådande på arbetsmarknaden, vore det emellertid icke möjligt att förutse, i vilken mån arbets- och materialpriser komme att under byggnadstiden förändras uppåt eller nedåt. De av Ostkustbanan upprättade kostnadsförslagen av juli 1919 förutsatte emellertid i allmänhet, att prisen skulle nedgå under de närmaste åren, varvid räknats med i stort sett, att prissänkningen skulle uppgå till 20 procent för de delar av bananläggningen, som skulle utföras under år 1922 eller senare. Huruvida sådan prissänkning komme att inträda eller ej, saknade järnvägsstyrelsen, liksom varje annan, givetvis möjlighet att bedöma. Då styrelsen vid den verkställda granskningen av Ostkustbanans senaste kostnadsberäkningar likväl ansett sig böra i vissa fall icke påyrka höjning av de sålunda reducerade prisen för arbeten, som skulle utföras senare än år 1921, hade detta därför skett endast, då visst särskilt fog syntes styrelsen föreligga för antagandet, att arbetena skulle kunna av bolaget utföras för av detsamma beräknade priserna, och därför att det icke skulle kunna sägas, att styrelsen velat beräkna kostnaderna för banans fullbordande högre än som förhållandena möjligen kunde betinga. Styrelsen ville dock härvidlag uttryckligen framhålla, att man därigenom infört i kalkylen ett visst osäkerhetsmoment, som kunde medföra, att icke ens de nu beräknade kostnaderna för banans fullbordande komme att visa sig tillräckliga även med den ökning av detsamma, som styrelsen av vissa redan anförda skäl ansett sig böra påyrka.

Den av styrelsen beräknade kostnadsökningen för bananläggningen — exklusive rullande materiel — uppginge till 3,600,000 kronor, vadan bananläggningen enligt styrelsens förmenande alltså borde beräknas till 49,600,000 kronor i stället för av Ostkustbanan i juli 1919 beräknade 46,000,000 kronor — ävenledes exklusive rullande materiel. Därest bananläggningen nu skulle kostnadsberäknas utan att på något håll räknats med någon nedgång i prisen och således med användande av i närvarande stund gällande arbets- och materialpriser, skulle kostnaderna för densamma uppgå till 52,200,000 kronor, fortfarande exklusive rullande materiel.

Efter att något mera ingående hava redogjort för orsakerna till den av styrelsen beräknade kostnadsökningen anmärker styrelsen i detta sammanhang, att kostnaderna för anslutningen av Ostkustbanan till statens järnvägar i Sundsvall endast räknats till 840,000 kronor eller det belopp, med vilket Ostkustbanan förklarar sig villig bidra vid denna station. Skulle emellertid denna fråga komma att avgöras i enlighet med de grunder, järnvägsstyrelsen tidigare påyrkat, skulle Ostkustbanans anslutningskostnader här komma att ökas till omkring 1,500,000 kronor eller med omkring 660,000 kronor utöver av Ostkustbanan beräknad kostnad.

Beträffande kostnaderna för rullande materiel, som av banbolaget upptagits till 5,000,000 kronor, framhåller styrelsen, att bolaget i sina kalkyler torde hava räknat med att det för sådan materiel år 1915 beräknade beloppet av 3,000,000 kronor på grund av sedermera inträffade prisstegringar borde ökas till 6,000,000 kronor, men att bolaget samtidigt förutsatt, att genom en med Uppsala—Margrethills järnvägsaktiebolag träffad överenskommelse angående tillhandahållande av rullande materiel så mycket mindre rullande materiel skulle behöva nyanskaffas, att kostnaderna för sådan materiel skulle för Ostkustbanan kunna minska med 1,000,000 kronor.

Efter verkställd utredning hade järnvägsstyrelsen emellertid för sin del kommit till det resultatet, att 6,000,000 kronor vore det minsta belopp, som borde beräknas för anskaffande av ny rullande materiel för Ostkustbanan, oavsett de avtal, som kunnat träffas med nyssnämnda bana angående gemensamt begagnande i viss utsträckning av rullande materiel.

På grund av vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört rörande ovissheten i fråga om banans räntabilitet, de från principiell synpunkt gjorda erinringarna mot den uppställda finansplanen, de av styrelsen verkställda beräkningarna rörande ej oväsentliga ökningar i kostnadsförslaget, vilka i enlighet med bolagets hemställan skulle komma att i väsentlig mån än ytterligare öka statslånet, samt slutligen inom styrelsen gjorda kalkyler rörande ytterligare på grund av penningvärdets fall och de ökade taxorna uppkommande inkomstförlust för statens järnvägar genom Ostkustbanans tillkomst, ville styrelsen för sin del uttala, att vidare direkt tillskott från statens sida i den omfattning bolagets framställning avsåge ej borde lämnas. Skulle statsmakterna emellertid pröva lämpligt att stödja banföretaget med statslån till av bolaget begärt belopp och som en sannolik konsekvens därav även med framdeles ytterligare erforderligt större sådant, så borde dock, enligt styrelsens mening, därför uppställas som ett villkor, att Ostkustbanans aktiebolag kunde förete bindande erbjudande från ägarna av Uppsala—Gävle järnväg om rätt för staten att, när så påfordrades, inlösa sistnämnda järnväg till godtagbart inlösningspris eller enligt vanliga koncessionsvillkor, därvid dock affärsvärdets ökning genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan icke under några förhållanden finge tagas i beaktande. Det syntes nämligen styrelsen icke rimligt, att staten med egna direkta och indirekta ekonomiska uppoffringar för Ostkustbanan — det högst betydande ytterligare lånetillskottet med dess tydliga risker beträffande förräntningen och den betydande trafikavledningen med därav följande förluster å egna järnvägslinjer — skulle å ena sidan därigenom verka till höjande av trafikrörelsen och avkastningen å berörda med Ostkustbanan sammanslutande enskilda järnväg och å andra sidan vålla sig själv större kostnader för denna senare banas eventuella inlösen i samband med uppevarande tankar på statliga åtgärder för järnvägsväsendets rationella enhetliggörande i vårt land.

Järnvägsstyrelsen har härefter ingått på frågan om en eventuell förkortning av banan för vinnande av kapitalbesparing samt anför härutinnan bland annat följande:

I betraktande särskilt av det betydande kapitalutlägg för landet, som fullbordandet av Ostkustbanan under nuvarande förhållanden skulle medföra, hade styrelsen vid förevarande ärendes behandling för sig uppställt den frågan, huruvida det icke vore möjligt att på ett tillfredsställande sätt kunna tillgodose de olika av banan berörda orternas trafikbehov utan att behöva nedlägga hela det nya stora anläggningskapitalet, som banans byggande i hela dess sträckning skulle betinga i dessa dyra tider. Denna bana kunde knappast anses hava varit föremål för en rationellt lagd undersökning, huruvida dess allmänt järnvägs-ekonomiska och nationalekonomiska berättigande vore för handen eller i fall icke något i vissa stycken därvidlag kunde brista så som den nu vore till utförande planlagd. Det vore väl sålunda måhända ovisst, om banan bort komma till stånd i hela sin nu planerade sträckning, i fall den skulle hava ingått i ett enhetligt järnvägs-komplex, dit förutom berörda delar av statsbanan också hört Uppsala—Gävle—Ockelbo järnvägar. Det syntes alltså kunna dragas i tvivels-

mål, särskilt huruvida det överhuvudtaget kunde vara nationalekonomiskt riktigt att inom en närmare framtid bygga hela den nu nästan parallellt med redan befintliga järnvägar löpande linjen Söderhamn—Gävle med undantag av linjen Stugsund—Ljusne, där särskilda Ortsbehov framträdde. Med endast en relativt ringa vägförlängning — 114 kilometer Gävle—Ockelbo—Kilafors—Söderhamn emot 84 kilometer Gävle—Ljusne—Söderhamn — kunde trafiken ledas till Gävle så, att goda handelsförbindelser för staden skapades uppåt de trakter, Ostkustbanan genomlöpte norr om Söderhamn, utan att den 69 kilometer långa linjen Gävle—Ljusne tillsvidare byggdes. Härmed vore Gävle stads intressen tillgodosedda. Intresset för Uppsala—Gävle järnväg att få Ostkustbanan dragen direkt till Gävle vore väsentligen ett järnvägskonkurrensintresse och bleve nationalekonomiskt riktigt, endast för så vitt en fördelning av trafiken vore erforderlig för avlastning av andra linjer, något som emellertid åtminstone för närvarande icke vore erforderligt.

Utgående från dessa antaganden har styrelsen låtit verkställa en preliminär utredning rörande *dels* vid sådan förkortning av banan beräknade kapitalutlägg, som skulle besparas, *dels* de olika trakternas trafikbehov, *dels* den mindre omfattning, i vilken trafik vid banans avkortning skulle avledas från statens järnvägar.

Rörande besparingen i avseende å *kapitalutlägg* hava beräkningarna härutinnan sammanförts i två vid styrelsens skrivelse fogade tablåer, i vilka angivits Ostkustbanans byggnadskostnader — exklusive rullande materiel — under vissa i styrelsens skrivelse närmare angivna förutsättningar beträffande byggnadsplanen, bland andra, att banan Stugsund—Ljusne skulle byggas av staten efter avtal med Ortsintressenter och att Ostkustbanan skulle erhålla ersättning av statsverket för de arbeten, som redan utförts å nämnda bandel och som bleve till nytta för en av staten byggd bana Stugsund—Ljusne. De redan utförda arbetena äro i Ostkustbanans kostnadsberäkningar upptagna till ett belopp den 1 januari 1919 av 399,245 kronor 86 öre.

Enär det icke vore möjligt att nu avgöra, i vad mån överenskommelse kunde träffas med de enskilda järnvägarna i Gävle om dels ersättning till Ostkustbanan för sådana å stationerna i Gävle redan utförda arbeten, som under alla förhållanden komme dessa järnvägar till nytta, dels eventuell annullering av Ostkustbanans skyldighet att där fullborda vissa avtalade utvidgningsarbeten, hava beräkningarna, vilka dels grunda sig på banbolagets kostnadsberäkningar i juli 1919 och dels på järnvägsstyrelsens beräkningar, upprättats i två alternativ, nämligen:

Alternativ A, enligt vilket Ostkustbanan icke skulle behöva fullborda och bekosta de återstående utvidgningsarbetena vid stationerna i Gävle, samt

Alternativ B, enligt vilket Ostkustbanan skulle fullborda och bekosta återstående utvidgningsarbeten vid stationerna i Gävle.

Av ifrågavarande utredning samt vissa sedermera inkomna kompletterande uppgifter framgår, att med användande av järnvägsstyrelsens priser skulle uppkomma enligt alternativ A en minskad anläggningskostnad av omkring 13,000,000 kronor och enligt alternativ B en minskning av omkring 10,500,000 kronor.

Vidkommande *trafikbehovet* för de av ifrågavarande bana berörda trakter anser styrelsen det visserligen fastslaget, att ett mycket starkt behov föreligger av en kustbana genom nedre Norrland, men finner detta behov vara av väsentligt

skiljaktig storlek för olika trakter. Till belysande av den allmänna betydelse, som olika i Ostkustbanan ingående bandelar kunde anses äga, hava följande två tabellöversikter upprättats.

Järnvägssavstånd i km. mellan nedre Norrlands städer, dels över statsbanan, dels över Ostkustbanan.

	Sundsvall via		Hudiksvall via		Söderhamn via		Gävle via		
	Statens järnvägar.	Ostkust- banan.	Statens järnvägar	Ostkust- banan.	Statens järnvägar.	Ostkust- banan.	Statens järnvägar.	Ostkustbanan byggd till	
								Gävle.	Söder- hamn.
Härnösand	373	67	444	155	495	217	543	301	331
Sundsvall	—	—	261	88	312	150	360	234	264
Hudiksvall	—	—	—	—	175	62	223	146	176
Söderhamn	—	—	—	—	—	—	114	84	114

Till Ostkustbanans trafikområde hänförlig areal och folkmängd.

	Areal land.		Folkmängd år 1918.		
	Hela.	Per bankm.	Hela antalet invånare.	Härav inom trakter, som sakna närbelägen järnväg.	
				Invånare.	Invånare per bankm.
	Hektar.				
<i>Städerna:</i>					
Gävle	5,928	—	36,682	—	—
Söderhamn	4,168	—	11,412	—	—
Hudiksvall	2,135	—	7,260	—	—
Sundsvall	2,211	—	16,575	—	—
Härnösand	3,983	—	10,097	—	—
Summa städer	18,425	—	82,026	—	—
<i>Landsbygden:</i>					
Gävle—Ijusne	59,970	869	10,891	2,600	38
Ijusne—Söderhamn	12,175	807	9,700	9,700	647
Söderhamn—Hudiksvall	76,394	1,232	12,776	11,274	182
Hudiksvall—Sundsvall	144,846	1,646	24,733	14,680	241
Sundsvall—Härnösand	169,267	2,526	45,396	39,835	595
Summa landsbygd	462,652	1,537	103,496	78,089	285
Summa trafikområde	481,077	1,598	185,522	78,089	285

I anslutning härtill anför styrelsen vidare:

Av den första översikten framginge, att den vägförkortning, som genom Ostkustbanan vunnes, i allmänhet vore mycket betydande, men att det ur vägförkortningssynpunkt icke hade större betydelse, om bandelen Gävle—Söderhamn byggdes eller ej. Vägen Gävle—Ockelbo—Kilafors—Söderhamn uppginge till 114 km. Mot denna väglängd stod en sådan av 84 km. över Ostkustbanan. Vägförkortningen vore alltså i detta fall 30 km., och denna vägförkortning vore oförändrad densamma beträffande samtliga Ostkustbanans stationer norr om Söderhamn i deras förbindelse med Gävle. För det synnerligen behövliga underlättandet av förbindelserna mellan nedre Norrlands kuststäder kunde det följaktligen icke anses vara av något större behov att med stora kapitalutlägg bygga bandelen mellan Gävle och Söderhamn.

Av den andra översikten framginge, att samtliga bandelar norr om Söderhamn berörde relativt tätt bebyggda landsbygdsområden, som saknade närmare belägen järnvägsstation. Mellan Söderhamn och Gävle träffades endast två större befolkningscentra, det ena strax söder om Söderhamn vid Ljusne, det andra mellan Ljusne och Gävle vid Hamrånge; Ljusne saknade järnväg, varemot Hamrånge genomlöptes av Dala—Ockelbo—Norrundets järnväg. Mellan Ljusne och Gävle skulle Ostkustbanan därför beröra ett relativt litet fåtal invånare, som vore i avsaknad av närmare belägen station. Ej heller ur det lokala trafikbehovets synpunkt kunde det alltså anses nödvändigt att under den närmaste framtiden bygga järnväg mellan Gävle och Ljusne.

Ostkustbanan hade erhållit koncession, och statslån till banans byggande hade beviljats i trots av att banan medförde ett väsentligt försvagande av norra stambanans ekonomiska läge. Detta försvagande uppkomme till mycket stor del därigenom, att huvudstadens trafik med städerna i nedre Norrland redan i Uppsala komme att frånhändas statsbanan och övergå till Uppsala—Gävle järnväg, vilken avsåge att samarbeta med Ostkustbanan. Byggdes åter Ostkustbanan endast till Söderhamn, komme huvudstadens trafik att fortfarande ledas å norra stambanan till Kilafors och Söderhamn för att först där lämna statsbanan. En sådan förändring av Ostkustbanan medförde följaktligen, att den *statens järnvägars förlust*, som Ostkustbanans byggande skulle komma att medföra, i hög grad reducerades.

Skulle, som väl kunde tänkas, även Härnösand—Sollefteå järnväg komma att ingå i ett norrländskt kustbaneförbund, måste det befaras, att jämväl huvudstadens trafik med hela övre Norrland (norr om Långsele) komme att mellan Uppsala och Sollefteå framföras å enskilda banor, om kustbanan byggdes till Gävle, varemot en sådan förändring av trafikvägarna vore utesluten, om kustbanan slutade i Söderhamn.

Järnvägsstyrelsen har i detta sammanhang lämnat en utredning angående den trafikminskning å statens järnvägar, som kunde beräknas under förutsättning att Ostkustbanan byggdes till Gävle, alternativt till Söderhamn, samt angående storleken av den trafik, som under nämnda förutsättningar komme att överflyttas till de enskilda järnvägarna, ävensom angående den av nationalekonomisk vikt varande minskning i transportarbete, som kunde beräknas genom väglängdens förkortning.

Vid bestämmande av trafikvägarna har styrelsen härvid utgått från taxekommitténs förslag till biljettpriser och samtrafikvägar för gods. Det har förut-

satts, att Ostkustbanan skulle komma att tillämpa statens järnvägars tariffer samt att Ostkustbanan och Uppsala—Gävle resp. Ostkustbanan, Uppsala—Gävle och Hjärtås—Sollefteå komma att utgöra en förvaltning. I fråga om persontrafiken har antagits, att kustbanan komme att insätta tåg med samma hastighet som statens järnvägars tåg. I fråga om godstrafiken hava verkställts två beräkningar, utgående den ena från taxekommitténs förslag till trafikvägarnas bestämmande (20 övergångskm. för varje föreningsstation), den andra från en i taxekommittén framlagd reservation (med övergångskm. bestämda till 30 km.).

	Milj. personkilometer			Milj. tonkilometer		
	Bortfallande å S. J.	Överförda till enskilda banor.	Helt bortfallande.	Bortfallande å S. J.	Överförda till enskilda banor.	Helt bortfallande.
Alt. 1. O. K. B. bygges till Gävle:						
a. O. K. B. och U. G. en förvaltning.						
1. Övergångskm. 20.....	20.2	13.3	6.9	16.8	10.9	5.9
2. " 30.....	20.2	13.3	6.9	16.4	10.5	5.9
b. O. K. B., U. G. och Hd. S. en förvaltning.						
1. Övergångskm. 20.....	20.3	13.3	7.0	27.1	20.5	6.6
2. " 30.....	20.3	13.3	7.0	17.5	11.6	5.9
Alt. 2. O. K. B. bygges till Söderhamn.						
1. Övergångskm. 20.....	12.6	7.5	5.1	11.4	7.1	4.3
2. " 30.....	12.6	7.5	5.1	10.9	6.7	4.2

Förestående beräkningar visa, enligt järnvägsstyrelsens mening, hurasom Ostkustbanans byggande till Söderhamn i stället för till Gävle i endast mindre väsentlig grad medför en minskning av den nationalekonomiska besparing i transportarbete, som man genom banans byggande önskar ernå, medan å andra sidan statsbanans förlust genom bortfallande trafik i mycket avsevärd grad reduceras. Betydelsen av detta förhållande har i följande tabeller påvisats genom trafiksiffrornas överflyttande till motsvarande penningvärden. Därvid har räknats med dels ordinarie biljettpris och fraktavgifter, varvid en person- resp. tonkm. anses likvärdig med 2.2 resp. 3.0 öre, dels med för år 1920 beräkningsbara biljettpris och fraktavgifter, då en person- resp. tonkm. anses likvärdig med 6 resp. 11 öre.

Under anförda förutsättningar skulle följande inkomständringar inträda:

	Bortfallande inkomst å S. J.			H ä r a v					
				tillförd enskilda banor			trafikanternas vinst ¹⁾		
	person- trafik.	gods- trafik.	Summa	person- trafik.	gods- trafik.	Summa.	person- trafik.	gods- trafik.	Summa.
K r o n o r i t u s e n t a l .									
<i>Ordinarie biljettpris och frakt- avgifter:</i>									
Alternativ 1. O. K. B. bygges till Gävle									
a. O. K. B. och U. G. en för- valtning									
1. Övergångskm. 20	444	504	948	293	327	620	151	177	328
2. " 30	444	492	936	293	315	608	151	177	328
b. O. K. B., U. G. och Hd. S. en förvaltning									
1. Övergångskm. 20	447	813	1,260	293	615	908	154	198	352
2. " 30	447	525	972	293	348	641	154	177	331
Alternativ 2. O. K. B. bygges till Söderhamn									
1. Övergångskm. 20	277	342	619	165	213	378	112	129	241
2. " 30	277	327	604	165	201	366	112	126	238
<i>Beräknade tariffer år 1920:</i>									
Alternativ 1. O. K. B. bygges till Gävle									
a. O. K. B. och U. G. en för- valtning									
1. Övergångskm. 20	1,212	1,848	3,060	798	1,199	1,997	414	649	1,063
2. " 30	1,212	1,804	3,016	798	1,155	1,953	414	649	1,063
b. O. K. B., U. G. och Hd. S. en förvaltning									
1. Övergångskm. 20	1,218	2,981	4,199	798	2,255	3,053	420	726	1,146
2. " 30	1,218	1,925	3,143	798	1,276	2,074	420	649	1,069
Alternativ 2. O. K. B. bygges till Söderhamn									
1. Övergångskm. 20	756	1,254	2,010	450	781	1,231	306	473	779
2. " 30	756	1,199	1,955	450	737	1,187	306	462	768

¹⁾ Vid beräkningen av trafikanternas vinst är hänsyn ej tagen till de höjningar av tarifferna, som uppstå i samtrafik genom tariffgränser i personsamtrafik och beräkning av övergångskm. (nu banavgifter) i godssamtrafik. Trafikanternas vinst är alltså ej oväsentligt för högt beräknad, vilket dock icke inverkar på jämförelsens riktighet.

En jämförelse mellan dessa inkomständeringar skulle visa, i vilken grad förläggningen av Ostkustbanans södra ändpunkt till Söderhamn i stället för till Gävle vore ägnad att minska statsbanornas genom Ostkustbanans tillkomst uppstående förlust, utan att trafikanternas intressen bleve i högre grad lidande.

Antages, att samtrafiksvägarna för gods komma att enligt majoritetens i taxekommittén förslag regleras genom beräkning av 20 kilometers vägförlängning för varje övergångsstation, skulle jämförelsen utfalla på sätt följande sammanfattning av det föregående angiver:

	Ostkustbanan bygges till Gävle. O. K. B. och U. G. en förvaltning.	Ostkustbanan bygges till Söderhamn.	Skillnad.
K r o n o r.			
Bortfallande inkomst å S. J.:			
Ordinarie tariffer	948,000	619,000	— 329,000
1920 års tariffer	3,060,000	2,010,000	— 1,050,000
Trafikanternas vinst genom vägförkortning:			
Ordinarie tariffer	328,000	241,000	— 87,000
1920 års tariffer	1,063,000	779,000	— 284,000
	O. K. B., U. G. och Hd. S. en förvaltning.		
Bortfallande inkomst å S. J.:			
Ordinarie tariffer	1,260,000	619,000	— 641,000
1920 års tariffer	4,199,000	2,010,000	— 2,189,000
Trafikanternas vinst genom vägförkortning:			
Ordinarie tariffer	352,000	241,000	— 111,000
1920 års tariffer	1,146,000	779,000	— 367,000

Järnvägsstyrelsen har vidare i följande tablå, enligt förenämnda två olika alternativ A och B och olika antagna proportionstal, sammanfört beloppen av statslån, banklån och aktiekapital såväl för hela linjen Gävle—Härnösand som för den föreslagna avkortade linjen Härnösand—Söderhamn, allt efter Ostkustbanans kostnadsförslag, men med av järnvägsstyrelsen i vissa fall ändrade priser, därvid beträffande den rullande materielen jämförelsen verkstälts efter förut berörda kostnad av 6,000,000 kronor:

	Miljoner kronor.		
	Hel linje.	Avkortad linje.	
		Alt. A.	Alt. B.
1. Samma proportion som vid ursprungliga statslånet (3 : 13 : 10)			
Statslån	6.4	4.7	5.0
Banklån	27.8	20.2	21.5
Aktiekapital	21.4	15.6	16.5
	55.6	40.5	43.0
2. Proportion enligt bolagets framställning (14.6 : 21 : 20)			
Statslån	14.6	10.6	11.3
Banklån	21.0	15.8	16.2
Aktiekapital	20.0	14.6	15.5
	55.6	40.5	43.0

I anslutning härtill anför järnvägsstyrelsen vidare:

»Av ovanstående tablå framgår, att för den avkortade linjen statslånet skulle utgöras vid samma proportion som för ursprungliga lånet enligt alternativ A eller gynnsammaste fall 4.7 miljoner kronor och enligt alternativ B 5 miljoner kronor samt vid proportion efter bolagets framställning enligt alternativ A 10.6 miljoner kronor och enligt alternativ B 11.3 miljoner kronor.

Enligt styrelsens mening kan på förut anförda grunder endast ifrågakomma berörda tillskott enligt förstnämnda proportion eller 4.7 resp. 5 miljoner kronor. Att medgiva tillskott enligt bolagets framställning eller för hela linjen 14.6 miljoner kronor och för den förkortade linjen 10.6 resp. 11.3 miljoner kronor synes med hänsyn till den risk, som staten såsom andra inteckningshavare kan löpa, icke vara tillrädligt så mycket mindre som under nuvarande tider vid bankkreditens lämnande är att förvänta dryga ränte- och andra villkor. För den förkortade linjen skulle enligt styrelsens först här gjorda beräkning bankkrediten 20.2 resp. 21.5 miljoner kronor ungefär i medeltal motsvara den nu för hela linjen i utsikt ställda bankkrediten, 21 miljoner kronor.

Enligt samma beräkning skulle aktiekapitalet för den avkortade linjen utgöra 15.6 resp. 16.5 miljoner kronor. Då det ställts i utsikt ett aktiekapital för hela linjen av 20,000,000 kronor, är för avkortningen att beakta de aktieteckningar, redan gjorda eller i utsikt ställda, som därvid kunna tänkas icke vidare få tagas i anspråk. Styrelsen har sökt härom inhämta kännedom, men saknar möjlighet att av förefintligt material beräkna de teckningar, som härvid skulle bortfalla. Dock vill det synas som skulle de — ifall de från och med Söderhamn och norrut berörda intressenterna, som väl rimligt är, vidbliva sina teckningar — icke kunna på långt när uppgå till det kapitalbelopp, som vid den avkortade byggnaden inbesparas. Därest det av styrelsen nu framförda uppslaget om banans förkortning kommer att upptagas till någon vidare behandling, torde emellertid vid dithörande undersökningar angående den nya järnvägsaffärens nationalekonomiska och järnvägsekonomiska berättigande samt möjligheterna för dess finansiering böra verkställas även en närmare utredning i berörda hänseende.»

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen avstyrkt bolagets hemställan om ökat statslån, beräknat av bolaget till 10,000,000 kronor och, enligt styrelsens kalkyler, uppgående till minst 14,600,000 kronor. Skulle emellertid i anledning av bolagets framställning ökat tillskott från statens sida för utförande av hela linjen Härnösand—Gävle prövas av statsmakterna, böra bolaget beviljas, har styrelsen påyrkat, att härvid åtminstone fästes det av styrelsen föreslagna villkor om inlösningsrätt för staten av Uppsala—Gävle järnväg på för staten antagbara villkor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omnämner i sitt utlåtande den 16 januari 1920 till en början, att majoren Lagergren i två till styrelsen avlämnade promemorior av den 29 november 1919 lämnat en utredning angående banföretagets finansiering dels under förutsättning att banföretaget avbrytes vid Söderhamn och dels under förutsättning att tillsvärdare allenast bandelen Sundsvall—Härnösand skulle byggas. Beträffande innehållet av denna utredning meddelar styrelsen följande:

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Av den ena promemorian, avseende förstnämnda alternativ, framginge, att statens bidrag vid byggnad endast av delen Härnösand—Söderhamn skulle behöva utökas till ej mindre än 15 miljoner kronor mot för hela linjen erforderliga 10 miljoner kronor, beroende därpå, att en mängd värdefulla aktieteckningar, såsom från Gävle stad, Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag med flera, skulle bortfalla. Bandelen Härnösand—Söderhamn hade beräknats draga en kostnad av 39,600,000 kronor. Emellertid vore intill den 1 oktober 1919 dessutom redan utbetalda 1,709,000 kronor för utförda arbeten å sträckan Gävle—Söderhamn. Det banklån, som i detta fall skulle erfordras, skulle utgöra 15,5 miljoner kronor.

Den andra promemorian, som åskädliggjorde motsvarande förhållanden för den händelse endast bandelen Härnösand—Sundsvall skulle byggas, visade, att i så fall ett statslån av 10,700,000 kronor skulle bliva erforderligt. Byggnadskostnaden för denna bandel vore nämlingen beräknad till 12,600,000 kronor, var till komme, att vid järnvägsbyggnadens övriga sträcka Sundsvall—Gävle vore nedlagt ett kapital av 5,218,000 kronor, som ej i så fall komme företaget till nytta. I detta fall hade ej något banklån kunnat påräknas.

För egen del har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak anförut följande:

Frågan om Ostkustbanans behövlighet, stora gagn och betydelse för staten och det allmänna samt därav berörda landsändar, samhällen, industriella företag samt enskilda, i hela dess utsträckning från Härnösand ända ned till Gävle hade prövats och erkänts redan vid planens fastställande och statsbidragets anvisande.

I de förhållanden, som då legat till grund för fastställandet av Ostkustbanans plan på hela sträckan från Härnösand till Gävle, hade därefter icke skett

annan ändring än att det för företagens fullbordande tillgängliga kapitalet blivit otillräckligt, i följd huvudsakligast av den allmänna nedgången i penningvärdet, som under krisåren uppstått även i vårt land.

Om, på sätt av Ostkustbanebolaget nu ifrågasatts, en mot penningvärdets minskning svarande ökning av byggnadskapitalet genom statens och enskildas samverkan kunde åstadkommas, borde därför icke någon ändring av den för företaget fastställda planen i byggnads- eller trafiktekniskt avseende böra ifrågakomma.

Att enbart till följd av nu rådande dyrtid helt nedlägga eller ock till en mer eller mindre avlägsen framtid uppskjuta eller till inlösen och fullbordande genom statsmaktens egen försorg överlämna företaget, skulle medföra betydande olägenheter och förluster icke blott för bolaget och dess arbetarpersonal och intressenter utan även för staten och det allmänna.

Vid arbetets övertagande av staten torde såväl byggnads- som driftkostnader med all sannolikhet komma att ställa sig högre, än då det utfördes såsom enskilt företag. Närmaste följden bleve också antagligen, att även anslutande järnvägen Gävle—Uppsala skulle få av statsverket inlösas för ett belopp, som bleve så mycket mer betydande, som staten i koncessionen ej förbehållit sig inlösenrätt. Därest banan utfördes som enskilt företag, vore åter inlösen av Uppsala—Gävle järnväg icke behöfelig, i synnerhet som förhållandet de olika enskilda järnvägarna emellan kunde ordnas genom särskilda uppgörelser eller genom av Kungl. Maj:t fastställda samtrafik- och taxebestämmelser. För järnvägens trafikanter skulle statens övertagande medföra förlust av de fördelar, som i detta fall liksom alltid bereddades genom konkurrensen mellan två tävlande företag, varjämte ortsbefolkningen skulle erhålla ett mindre inflytande på tågantal och tågtider, trafikkostnader m. m.

Ett uppgivande av hela företaget med denna kustbana skulle medföra, att för Norrlandsfrakternas nöjaktiga besörjande i så fall, särskilt vid stationerna, ofrånkomliga utvidgningsarbeten måste utföras å befintliga statsbanan på sträckan Sundsvall—Ånge—Uppsala och å den övriga mot Ostkustbanan svarande sträckan, som redan nu i vissa fall visat sig otillräcklig för besörjande av nämnda trafik.

Om kostnaden för dessa då behöfliga utvidgningsarbeten i stället nedlades på en järnväg genom landets östliga kusttrakter, syntes långt större nationalekonomisk nytta hava ernåtts än den, som erhöles genom utvidgning av befintliga stambanan, som eljest och enbart för tillhörande orters behov och utan större tillskott i transitotrafiken torde få anses i det stora hela för lång tid framåt tillräcklig.

Det syntes under ovannämnda omständigheter kunna förväntas, att ett nedläggande eller avbrytande av hela Ostkustbaneföretaget icke nu skulle inträffa.

Att som järnvägsstyrelsen ifrågasatt företaga sådan ändring, att Ostkustbanan skulle begränsas till allenast delen Härnösand—Söderhamn, skulle bland annat medföra *dels*, såsom av bolaget utretts, att stora delar av nu erhållna aktiekapitalet måste återbetalas och statsbidraget i stället avsevärt ökas, *dels* att såväl den från Ostkustbanan härflytande trafiken som hela statsbanetrafiken skulle vid Kilafors komma att sammanföras å enkelspåriga statsbanedelen Kilafors—Uppsala. I sådant fall torde icke svåra trafikstockningar och blockeringar kunna undvikas med mindre än förberörda betydande utvidgningar, möjligen rent av vissa dubbelspårsbyggnader, å den 234 kilometer långa bandelen Kilafors—Uppsala företoges.

Helt annorlunda ställde sig trafikmöjligheterna, om den endast 84 kilometer långa bandelen Söderhamn—Gävle utfördes såsom nu planerats. I detta fall inträffade nämligen sammanslutningen mellan Ostkustbanans och statsbanans trafik först i Uppsala, där dubbelspår mötte, och således trafikstockning ej behöfde befaras.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att det vore önskvärt, att varken nedläggande, statens övertagande, avbrytande eller någon större teknisk ändring av Ostkustbaneföretaget förekomme. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funne därför det vara synnerligen angeläget, att genom erforderlig kapitalökning möjlighet bereddtes för bolaget att i överensstämmelse med den av Kungl. Maj:t och riksdagen fastställda tekniska planen fullborda företaget.

Beträffande storleken av det för arbetenas slutförande erforderliga kapitalet, så hade statens kontrollant vid järnvägsbyggnaden, distriktschefen i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstelöjtnanten W. Prinzenrentz i ett den 17 augusti 1919 avgivet yttrande förklarat sig anse, att den av banbolaget beräknade kostnadssumman borde höjas med 2 miljoner kronor till 53 miljoner kronor.

Styrelsen, som givetvis funne det förenat med viss svårighet att under nu rådande osäkra förhållanden göra en fullt tillförlitlig kostnadsberäkning, ansåge emellertid för sin del det icke vara uteslutet, att, därest under arbetets gång inträffade fluktuationer i konjunkturerna utnyttjades genom arbetets forcering eller avsakande å lämpliga tider, totalkostnaden skulle kunna begränsas till det av bolaget beräknade beloppet 51 miljoner kronor. Även om denna beräkning ej skulle visa sig hållbar, syntes dock statslånets storlek till en början böra bestämmas till beräknade 10 miljoner kronor mot säkerhet närmast de till högst 21 miljoner kronor beräknade banklånen.

För att emellertid bereda lättnad för att på enskild väg genom aktieteckning och lån erhålla övriga 41 miljoner kronor, ansåge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskvärt, att Kungl. Maj:t och riksdagen redan nu ville besluta, att till arbetenas slutliga fullbordande och till trafikens igångsättande en reserv tillhandahölles företaget till ett belopp av ytterligare 2 miljoner kronor mot enahanda säkerhet som för statslånet i övrigt. Detta senare lånebelopp skulle dock utgå först sedan bolagets övriga byggnadskapital och upptagna lånemedel visat sig vara under iakttagande av vederbörlig kontroll och bästa möjliga hushållning otillräckliga och förbrukade vid företagens fullbordande.

Styrelsen ansåge vidare, att för beredande av ökad trygghet i berörda avseende bolaget skulle som villkor för erhållande av det till 10 miljoner kronor ökade statsbidraget vara skyldigt att underkasta sig och bekosta förutom redan nu anordnad teknisk-ekonomisk kontroll å linjearbetena jämväl sådan tillökning i kontroll över rätt hushållning med de för företaget tillgängliga medlen, som Kungl. Maj:t kunde finna på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens härom avgivna särskilda förslag böra föranstaltas genom förordnande av härför inom själva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ordnad huvudkontroll över bolagets teknisk-ekonomiska skötsel i dess helhet.

För beredande av utsikter till erhållande från staten och enskilda av sålunda ifrågasatta ökning av byggnadskapitalet torde vidare vara önskvärt, att företagens *räntabilitet* under de nya förhållandena så långt möjligt utreddes. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåge sig under rådande osäkra förhållanden ej kunna framlägga några tillförlitliga kalkyler häröver.

Det torde emellertid kunna förväntas, att en högre taxeberäkning än den nu vanliga skulle kunna påräknas jämväl för denna enskilda järnväg. Med iakttagande av den vid enskild bana i regel billigare driftkostnaden borde därigenom kunna erhållas en nettobehållning, som vore tillräcklig att redan från början bereda trygghet åtminstone för samtliga erhållna lånemedlens skäliga förräntning, i synnerhet om, såsom av bolaget ifrågasatts, det vid statslånets beviljande medgivna anståndet med de första årens ränta utsträcktes att gälla för 5 år i stället för 3 år.

Beträffande de av bolaget ifrågasatta ändringarna i de för statslåns erhållande föreskrivna villkor, som angivits i riksdagens skrivelse den 11 maj 1915, nr 87, ansågo styrelsen, att bestämmelserna i villkoret under punkt 1:o), rörande Kungl. Maj:ts rätt att närmare bestämma de ställen, vilka järnvägen skulle beröra, borde kvarstå, enär det icke borde vara uteslutet, att, i händelse ändringar under byggnadstiden skulle av bolaget ifrågasättas och visa sig lämpliga, det stode öppet att verkställa sådana, i den mån Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt.

Med stöd av vad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt, att Kungl. Maj:t måtte avlåta proposition till riksdagen om statslån till Ostkustbanans aktiebolag av till en början 10,000,000 kronor, däri inbegripna de 3,000,000 kronor, som enligt riksdagens beslut av den 11 maj 1915 anvisats till bolaget, samt, sedan detta och övriga för järnvägsföretaget tillgängliga medel eventuellt förbrukats, på sätt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänts, av ett tilläggslån av ytterligare 2,000,000 kronor, och skulle för respektive lån gälla de villkor, som genom riksdagens förenämnda beslut vore fastställda för det redan beviljade lånet, med de ändringar dock av villkoren under 2:o), 3:o), 4:o), 5:o) och 10:o), som av bolaget föreslagits, ävensom att järnvägsaktiebolaget skulle vara skyldigt utföra arbetena enligt de övriga bestämmelser om de tider och den ordning samt den kontroll i fråga om rätta användandet och hushållningen med de för bolaget tillgängliga medel, större leverans- och affärsuppgörelser, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt på framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare stadga.

Ostkustbanans
aktiebolag
den 6/2 1920.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift av den 6 februari 1920 har Ostkustbanans aktiebolag ingått i bemötande av järnvägsstyrelsens samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtanden i föreliggande fråga.

Bolaget har därvid till en början, med anledning av järnvägsstyrelsens uttalanden rörande banföretagets räntabilitet, framhållit, att Ostkustbanan, beträffande möjligheterna att nedbringa driftsutgifterna, ägde en fördel framför enskilda banor i södra Sverige såtillvida, som Ostkustbanan ginge genom en trakt med riklig tillgång på vattenkraft, som inom en nära framtid borde kunna komma till användning vid banan för elektrisk drift, vilket vid höga kolpriser avsevärt minskade

driftkostnaderna. Bolaget uttalar vidare som sin uppfattning, att, under förutsättning att taxorna vid såväl Ostkustbanan som landets järnvägar i allmänhet komme att sättas i beroende av penningvärdets storlek och ökade driftkostnader samt att penningvärdet komme att kvarstå på en jämförelsevis låg nivå under en längre följd av år, banans räntabilitet under denna tid borde kunna anses vara lika god som tidigare beräknats. Skulle penningvärdet i en framtid återgå till ungefär samma höjd som före världskriget, komme den räntabilitet, som påräknats enligt äldre kalkyler, visserligen att något minskas, men vid denna tid borde bolagets ställning likväl vara tryggad såväl till följd av trafikökningen som därigenom, att bolagets skuldsumma då kunde antagas till viss del hava amorterats, varigenom det kapital, som måste förräntas, bleve mindre. Förräntandet av de upplånade medlen borde därför vara säkerställt. Om däremot aktieägarne icke skulle erhålla ränta på sitt i företaget insatta kapital, innebure detta emellertid, enligt bolagets mening, icke, att aktiekapitalet, nationalekonomiskt sett, bleve oförräntat. Man skulle tvärtom kunna påstå, att över huvud taget varje aktieägare erhöle full avkastning på sitt insatta kapital genom de ekonomiska eller andra fördelar, som vunnos genom banans tillkomst.

Beträffande järnvägsstyrelsens uttalanden angående den önskvärda proportionen mellan statslån och övriga kapitalinsatser i banföretaget framhålles, att någon av statsmakterna fastslagen relation mellan statslån och övriga kapitalinsatser i järnvägsföretaget icke torde kunna anses förefinnas, då nuvarande statslånet storlek grundats på bolagets egen ansökan, som i sin ordning dikterats av möjligheten att anskaffa aktiekapital och banklån, samt någon som helst utredning om den riktiga relationen mellan finansplanens olika poster icke, såvitt bolaget hade sig bekant, någonsin verkstälts. I verkligheten föreläge det förhållandet, att inga som helst utsikter för banföretagets finansiering kunde skönjas, om ej staten bidroge med ett lån, som täckte byggnadskostnaderna utöver det belopp på 41 miljoner kronor, vars anskaffande genom banklån och aktieteckningar ställts i utsikt. Därest ett dylikt bidrag icke kunde erhållas från statens sida, måste följden bliva ett avbrytande av de halvfärdiga arbeten, till vilkas påbörjande staten själv medverkat. Något kompromissalternativ föreläge icke, efter vad bolaget kunde se.

Bolaget anför vidare, att ett av skälen för järnvägsstyrelsens avstyrkande av bolagets ifrågavarande framställning utgjorde den enligt järnvägsstyrelsens mening minskade säkerheten för lånets förräntning. I järnvägsstyrelsens utlåtande den 7 januari 1913 hade emellertid uttalats den meningen, att nöjaktig säkerhet i berörda hänseende då förelegat. Om i enlighet med bolagets åsikt räntabiliteten kunde anses oförändrad, borde även statens säkerhet för det nu ifrågasatta lånet vara nöjaktig. Denna bolagets mening delades även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Beträffande de beräknade kostnaderna för bananläggningen har bolaget förklarat sig icke hava något att invända emot, att järnvägsstyrelsens kostnadsberäkningar lades till grund för bedömandet av storleken av det statslån, som enligt bolagets ställning den 15 juli 1919 erfordrades för byggandet av Ostkustbanan.

Bolaget framhåller vidare i fråga om det av järnvägsstyrelsen ifrågasatta villkoret angående inlösen av Uppsala—Gävle järnväg, att de skäl, som anförts för detta villkor, förelegat redan då koncessionen och då statslånet å 3,000,000 kronor beviljades, utan att detta skäl, trots vidlyftiga utredningar, ansetts uppväga de starka

skäl, som talade för statens understödjande av företaget. Bolaget hade därför ansett frågan om statens intresse av Ostkustbanans tillkomst principiellt och definitivt avgjord genom Kungl. Maj:ts och riksdagens tidigare och upprepade beslut angående förhållanden, som berörde banföretaget.

Bolaget har härefter underkastat järnvägsstyrelsens utredning om Ostkustbanans avkortande vid Söderhamn och därmed sammanhängande frågor en kritisk granskning samt framhåller därvid, att ett av de skäl för Ostkustbanans avbrytande vid Söderhamn, som av järnvägsstyrelsen angivits, nämligen trafikens avledande i stor utsträckning från statens järnvägar och överflyttande till dels Ostkustbanan dels Uppsala—Gävle järnväg, redan tidigare i samband med utredning av frågan om koncessionens och statslånets beviljande varit föremål för stor uppmärksamhet från såväl järnvägsstyrelsens och andra myndigheters som statsutskottets och riksdagens sida. Enda skälet till den nuvarande järnvägsstyrelsens återupptagande av frågan syntes därför ligga i de av järnvägsstyrelsen uttalade tvivlen, huruvida det med hänsyn till nuvarande förhållanden kunde anses ur järnvägssekonomisk och nationalekonomisk synpunkt berättigat att anlägga banan i hela dess utsträckning.

Beträffande styrelsens beräkningar av den nationalekonomiska besparing, som skulle uppkomma genom Ostkustbanans avbrytande vid Söderhamn, framställer bolaget vissa anmärkningar, avseende bland annat uppskattningen av bolagets anläggningskostnader.

Med tillämpning av de av bolaget angivna beräkningsprinciperna skulle den nationalekonomiska besparingen genom banans avbrytande vid Söderhamn komma att minskas till omkring 6,2 miljoner kronor.

Vid bedömandet av behovet av bandelen Gävle—Söderhamn har järnvägsstyrelsen enligt bolagets mening bortsett från, *dels* att exempelvis den tätt befolkade sträckan Ljusne—Stugsund hade mera behov av att få förbindelse rakt söderut medelst en stor huvudbana än norrut medelst en lokalbana till Söderhamn, *dels* att den rika trakten kring Hamrånge skulle genom en bana av Ostkustbanans natur få sina trafikbehov betydligt bättre tillgodosedda än för närvarande, *dels* att trafikanter från hela norrländska kusten upp emot Ångermanälvens dalgång skulle erhålla avsevärt billigare frakter samt vinna tid och trevnad genom förkortade resor, färre tågombyten m. m., om trafiken exempelvis till Stockholm kunde och finge ledas över Ostkustbanan via Gävle i stället för den långa krokvägen över Kilafors och Krylbo, motsvarande en vägförlängning av 69 kilometer, *dels* slutligen att vägförkortningar vunnas icke endast för den inbördes trafiken mellan nedre Norrlands städer, vilka järnvägsstyrelsen uteslutande angivit, utan även för trafiken med andra delar av landet.

I fråga om den av järnvägsstyrelsen verkställda utredning, som avser den nationalekonomiska besparingen i transportarbete, som skulle uppkomma såväl genom byggandet av Ostkustbanan i dess helhet som speciellt genom byggandet av bandelen Gävle—Söderhamn, så anmärkes, att om Ostkustbanan avkortas vid Söderhamn, minskas besparingen i transportarbete med 27 %, men att enligt bolagets beräkning byggnadskapitalet genom en avkortning av Ostkustbanan vid Söderhamn skulle minskas med endast omkring 6,2 miljoner kronor, motsvarande omkring 12 % av hela byggnadskapitalet.

Vidare anmärkes, att järnvägsstyrelsens beräkningar avse allenast den trafik, som skulle komma att avledas från statens järnvägar och sålunda omfattas allenast den nuvarande trafiken å statens järnvägar, varemot hänsyn icke tagits till den stora nya trafik å Ostkustbanan, för vilken denna egentligen avsetts. Om hänsyn togs till även den nya trafiken, komme enligt bolagets mening besparingen i transportarbete genom byggandet av bandelen Gävle—Söderhamn att bli långt större än ovan angivits.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och under framhållande, att ett avkortande av Ostkustbanan vid Söderhamn skulle nödvändiggöra utvidgade anläggningar vid statens järnvägar för upptagande av den ökade trafiken å linjen Kilafors—Krylbo, vilka anläggningar komme att överstiga kostnaden för byggandet av linjen Ljusne—Gävle, har bolaget uttalat såsom sin mening, att det från nationalekonomisk synpunkt ej kunde anses riktigt att avkorta Ostkustbanan vid Söderhamn.

Bolaget anför vidare i detta sammanhang, att en vid Söderhamn avkortad Ostkustbana skulle bli ännu svårare att finansiera än den av statsmakterna redan fastställda linjen, som omfattades av sympatier längs hela bansträckan. För att något klargöra ställningen hade bolaget uppgjort ett utkast till plan för finansieringen av banföretaget under förutsättning att detsamma komme att omfatta endast delen Söderhamn—Härnösand. Vid utarbetandet av detta utkast hade bolaget dock måst göra så sangviniska och osannolika antaganden som att *dels* alla aktieägare, som berördes av banan norr om Söderhamn, skulle icke endast låta sina gamla aktieteckningar kvarstå i bolaget utan även infria alla de löften om nya aktieteckningar, som hittills gjorts under förutsättning att banan neddroges ända till Gävle, *dels* att bankerna lämnade ett lån till storleken 15 1/2 miljoner kronor, motsvarande ungefär samma procent av byggnadskapitalet, som ifrågasatts för hela banans byggande, *dels* slutligen att staten lämnade ett lån på 15 miljoner kronor. Av dessa antaganden måste det, som rörde bankkrediten, anses vara omöjligt att genomföra, då bankerna redan ställt sig tveksamma till den ifrågasatta krediten och efter avkortningen otvivelaktigt skulle finna säkerheten så försämrad genom banans minskade bärighet, att de icke vågade inlåta sig på en låntransaktion. Om till det av bolaget beräknade statslånet på 15,000,000 kronor lades *dels* den ökning, som kunde anses erforderlig med anledning av järnvägsstyrelsens högre kostnadsberäkningar, och *dels* kostnaden för bandelen Ljusne—Stugsund, som skulle byggas av staten, så torde statens bidrag till järnvägsbyggnaderna ifråga komma att uppgå till nära 20 miljoner kronor.

Vad angår väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande, så har bolaget i föreliggande skrivelse på anförda skäl uttalat sig emot av styrelsen ifrågasatt utvidgning av statens kontrollapparat vid banbygget.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i avgivet yttrande den 5 februari 1920 anført, bland annat, följande:

Fullmäktige i
riksgälds-
kontoret.

Då frågan om statslån för Ostkustbanans byggande förra gången hänskjutits till fullmäktige för avgivande av yttrande, hade fullmäktige avstyrkt bifall till den då gjorda framställningen, vilken avsett beviljandet av ett lån å 3,000,000 kronor. Såsom skäl för denna sin mening hade fullmäktige åberopat bland annat, att bolaget icke, på sätt vid utlåning från allmänna järnvägslånefonden vore stadgat, styrkt sig förfoga över ett eget kapital, som motsvarade minst hälften av

den beräknade anläggningskostnaden för järnvägsföretaget. Vidare hade fullmäktige erinrat om en annan ej mindre betänklig omständighet beträffande det då begärda statslånet, nämligen den, att bolaget icke kunde, såsom eljest med avseende å statslån fordrades, lämna staten in-teckning i järnvägen med första för-månsrätt.

De förhållanden, som fullmäktige sålunda förut åberopat till stöd för sitt avstyrkande, föreläge alltjämt och innebure enligt fullmäktiges mening fortfarande giltiga skäl mot att staten understödde ifrågasatt företag, detta så mycket mera, som det nu ifrågasatta statslånets belopp proportionsvis vore betydligt större än det bidrag, som från statens sida erfordrades enligt den år 1913 framlagda finansplanen. Enligt den tidigare finansplanen hade staten att bidraga med endast en niondel av hela den beräknade anläggningskostnaden, under det att däremot nu nära en femtedel skulle anskaffas genom statslån. Därtill komme även, att, därest kostnaderna för järnvägsföretaget, såsom antagligt syntes vara, ej komme att stanna vid den av bolaget beräknade summan, 51 miljoner kronor, det ej torde kunna undvikas, att staten nödgades ytterligare tillskjuta avsevärda belopp för att bringa företaget till fullbordan.

I sitt år 1913 avgivna yttrande angående statslån till Ostkustbanan hade fullmäktige även berört frågan om ökningen av statens upplåning och därvid uttalat, att det enligt fullmäktiges mening vore synnerligen angeläget, att för framtiden större varsamhet iakttoges vid beslutande av statsutgifter, för vilka upplåning måste anlitas. Denna synpunkt ansåge fullmäktige för närvarande böra tillerkännas ej mindre vikt än år 1913; och ville fullmäktige tillika framhålla, att det under nuvarande ekonomiska förhållanden syntes ytterst betänkligt att ur den allmänna rörelsen draga så stort kapital, som för ifrågasatt järnvägsanläggning satts i fråga.

På grund av vad nu blivit anfört ansåge fullmäktige sig ej kunna tillstyrka bifall till förevarande framställning.

Skulle emellertid en höjning av statslånet komma i fråga, torde i varje fall den av bolaget begärda utsträckningen från tre till fem år av tiden för anstånds-räntans beräkning ej böra medgivas. Då denna ränta förfölle till betalning först, sedan all övrig skuld blivit återbetald, vore dess kapitalvärde för staten i gynnsammaste fall reducerat till mindre än en niondel; och innebure sålunda denna förmån praktiskt taget för bolaget räntefrihet för statslånet under anståndstiden.

Statskontoret.

Statskontoret har den 12 februari 1920 avgivit infor-drat utlåtande i ärendet och därvid, under erinran att statskontoret redan tidigare uttalat betänkligheter i avseende på säkerheten för det till ostkustbanan beviljade lånet, anfört, att det nu ifrågasatta statslånets belopp proportionsvis vore anse-nligt större än det bidrag från statens sida, som begärts efter den år 1913 framlagda finansplanen för järnvägsföretaget, och att alltså säkerhetsfrågan måste anses hava kommit i sämre läge än förut. Med hänsyn härtill och då, såvitt av handlingarna framginge, kostnaderna för järnvägsföretaget knappast torde kunna begränsas till de av bolaget nu beräknade, samt det till följd därav kunde förväntas, att ytterligare krav komme att ställas på statsverket, och utsikten att åstadkomma

vad för järnvägsföretaget i statslån utgaves därför syntes bliva än osäkrare, funne sig statskontoret ur ovan angivna synpunkt icke kunna tillstyrka, att ett statslån utlämnades till det belopp och mot den säkerhet, bolaget nu ifrågasatt.

I särskilda till Kungl. Maj:t ingivna skrifter hava stadsfullmäktige i Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle framhållit, att ifrågavarande städer underkastat sig avsevärda ekonomiska uppoffringar för att Ostkustbanan skulle komma till utförande. Med hänsyn härtill och under betonande av den planerade banans stora betydelse för ifrågavarande trakter, hava stadsfullmäktige i nämnda städer uttalat önskemål om statens medverkan för möjliggörande av Ostkustbanans snara fullbordande.

Framställningar av stadsfullmäktige i Gävle m. fl. städer.

Som tidigare blivit omnämnt, yttrade järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande i fråga om ökat statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att, därest dylikt statslån mot styrelsens mening komme att beviljas med äskat belopp, därför borde uppställas som ett villkor, att bolaget företedde bindande erbjudande från ägarna av Uppsala—Gävle järnväg om rätt för staten, att, när så påfordrades, inlösa järnvägen till godtagbart inlösningspris eller enligt vanliga koncessionsvillkor, därvid dock affärsvärdets ökning genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan icke under några förhållanden finge tagas i beaktande.

Angående inköp av Uppsala—Gävle järnväg m. m.

Sedan i anledning härav Ostkustbanans aktiebolag till Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag riktat en förfrågan, om detta bolag vore villigt avgiva ett sådant bindande erbjudande, har styrelsen för sistnämnda bolag i en till Kungl. Maj:t ingiven, den 11 februari 1920 dagtecknad skrift erbjudit följande inlösningsvillkor:

Anbud om inlösen.

- 1:o) Statsverket berättigas inlösa järnvägen mot en löseskillning, som antingen skall utgöra ett belopp, som efter fem procent giver en ränta, motsvarande en och en halv gång beloppet av den nettoinkomst, banan, enligt vad dess ägare kunna tillförlitligen ådagalägga, årligen i medeltal under de 10 nästföregående åren lämnat, eller — därest ägaren ej vill eller kan tillförlitligen styrka beloppet av den nettoinkomst, var-efter löseskillningen bör beräknas — bestämmas på det sätt, att, sedan egendomen blivit värderad av fem gode män, utav vilka Kungl. Maj:t utser två och järnbanans ägare två samt de fyra sålunda valde tillkalla den femte, det av dessa gode män fastställda värdet förhöjes med femtio procent.

- 2:o) Föremålet för inlösen är dels järnvägen med dess fasta och lösa tillhörigheter, dels sådan järnvägsaktiebolagets egendom, som blivit anskaffad för trafikens tillgodoseende eller järnvägsdriftens behov. Härifrån undantagas dock i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar.
- 3:o) Järnvägsbolagets fonder med det undantag, som nedan i mom. 6 omförmäles, ingå icke i inlösningssumman eller tillfalla eljest statsverket.
- 4:o) Järnvägsbolagets aktier i Ostkustbanans aktiebolag skola samtidigt med inlösen av Uppsala—Gävle järnväg övertagas av svenska statsverket mot erläggande av aktiernas nominella värde jämte fyra procent ränta därå för tiden från aktiernas inbetalning, dock med avdrag av de utdelningar å aktierna, som kunna hava ifrågakommit.
- 5:o) Statsverket skall utan särskild ersättning från järnvägsbolaget vid övertagandet av järnvägen jämväl övertaga järnvägsbolagets förbindelser gent emot Ostkustbanan, Gävle—Ockelbo järnväg, andra järnvägsföretag och trafikanter ävensom andra för järnvägen eller dess drift ingångna förbindelser.
- 6:o) Statsverket skall övertaga alla hos järnvägsbolaget anställda befattningshavare och svara för uppfyllandet av bolagets skyldigheter mot dessa. Likaledes skall statsverket övertaga järnvägsbolagets ansvar för utgående eller tillförsäkrade pensioner, understöd och andra förmåner, av vad slag det vara må, med rätt för statsverket att få å lösesumman avräkna ett belopp, som motsvarar bolagets vid inlösningstiden i behåll varande pensionsfond.
- 7:o) Skulle vid järnvägens inlösen finnas i järnvägen intecknad gäld, skall avdrag ske å lösesumman med det skuldbelopp, som av sådan anledning måste av statsverket övertagas. I övrigt skall järnvägen med vad därtill hörer avlämnas skuldfri.
- 8:o) De närmare bestämmelser i fråga om järnvägens inlösen, som kunna finnas erforderliga, fastställas genom avtal mellan Kungl. Maj:t och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag.
- 9:o) Förutsättningen för inlösningens rätten i det sammanhang, som densamma här påyrkats, är Ostkustbanans fullbordande med hjälp av låneunderstöd från staten. Det erbjudande, som Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag i denna handling lämnat, sker sålunda under det uttryckliga förbehåll, att Ostkustbanan bliver till hela sin koncessionerade längd från Gävle till Härnösand i ett sammanhang färdigbyggd, och att ingen särskild del därav uteslutes eller fördröjes, ävensom att Ostkustbanans aktiebolag beviljas och får lyfta det statslån, varom aktiebolaget i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 juli 1919 gjort framställning.

I en till Kungl. Maj:t ingiven, den 19 februari 1920 dagtecknad skrift hava därefter vissa aktieägare i Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag genom ordföranden i bolagets styrelse, greve H. Wachtmeister, under hänvisning till bolagsstyrelsens ovanberörda skrivelse den 11 februari 1920, anfört följande:

Då de syften, som staten skulle ernå genom ett förvärv av järnvägen, även skulle kunna vinnas genom ett förvärv av så stor del av aktierna i järnvägsbolaget, att staten därmed vunne ett bestämmande inflytande uti bolaget, hade aktieägare, som tillsammans representerade 42,000 aktier av bolagets samtliga 50,000 aktier, av samma anledning, som framkallat ovanberörda anbud från järnvägsaktiebolaget, förenat sig om att erbjuda statsverket att övertaga dessa aktier efter ett pris av tvåhundra sextio (260) kronor för varje aktie och på i övrigt följande villkor:

- 1:o) Av de vinstmedel, som detta år komme att stå till ordinarie bolagsstämmans förfogande, skulle å aktierna utdelas sex procent, som skulle tillfalla de gamla aktieägarna, även om aktierna skulle av statsverket inköpas före bolagsstämman.
- 2:o) Statsverket skulle vara skyldigt att inlösa samtliga övriga aktier efter det pris, som bestämts för här ifrågavarande aktier, därest och i den mån hembud av dessa aktier skedde före 1920 års utgång.
- 3:o) Bolagets samtliga nuvarande och förutvarande funktionärer skulle bibehållas vid minst samma löner, pensioner, understöd eller andra förmåner av vad slag de vara må, som de hittills åtnjutit.
- 4:o) Anbudet skulle gälla till och med utgången av juni månad innevarande år.

Sedermera har greve Wachtmeister i särskilda till Kungl. Maj:ts ingivna skrifter *dels* den 23 mars 1920 anmält, att aktieägare i Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, representerande inalles 47,500 aktier, skriftligen förbundit sig att ställa sina aktier till statens förfogande på samma villkor och under samma tid, som angivits i skrivelsen den 19 februari 1920, *dels ock* den 15 april 1920 såsom representant för ägare till 36,000 aktier i bolaget erbjudit statsverket att övertaga nämnda aktier till ett pris av 220 kronor för varje aktie med anbudstiden utsträckt till utgången av juli månad och i övrigt oförändrade villkor.

Till följd av remiss har 1918 års järnvägskommitté den 1 maj 1920 inkommit med utlåtande i anledning av de sålunda gjorda erbjudandena.

1918 års
järnvägs-
kommitté.

Kommittén erinrar därvid till en början, att vid meddelande den 12 januari 1872 av koncession å Uppsala—Gävle järnväg någon bestämmelse ej förekommit om rätt för staten att inlösa järnvägen. Beträffande vissa smärre sidobanor till järnvägen, till vilkas anläggning tillstånd under senare år meddelats, hade däremot sådan inlösningsrätt stadgats i huvudsaklig enlighet med de villkor, som för närvarande i dylikt avseende plägade uppställas.

Allmänna
uttalanden.

Vidare framhåller kommittén, att vare sig man tänkte sig ett inköp av Uppsala—Gävle järnväg utan avseende å eller på grund av dess sam-

manhang med Ostkustbanan, ett statsinköp av järnvägen med större eller mindre nödvändighet förde med sig, att staten samtidigt måste vidtaga åtgärder för att erhålla bestämmanderätten över Gävle—Ockelbo järnväg, vare sig genom inköp eller genom arrenderande av järnvägen ifråga. Här om yttrar kommittén:

»Om man nämligen till en början bortser från Ostkustbanan, skulle ju statens järnvägar, om Uppsala—Gävle men icke Gävle—Ockelbo järnväg inköpes, komma att sluta i Gävle utan samband med stambanan genom Norrland annat än över en enskild järnväg, varigenom de fördelar, som skulle vinnas genom åstadkommandet av en sammanhängande statsbanelinje, icke skulle ernås. Tänker man sig åter Uppsala—Gävle järnväg såsom en fortsättning av Ostkustbanan, varvid denna senare, i enlighet med vad som både från järnvägsstyrelsens och Ostkustbanans egen sida vid flerdådiga tillfällen framhållits såsom den naturliga utvecklingsgången, tänkes i en icke avlägsen framtid övergå i statens ägo, och varvid Uppsala—Gävle järnvägs betydelse i statens hand icke längre blir att utgöra en förkortningslinje i den nuvarande förbindelsen mellan Stockholm och omkringliggande trakt, å ena, samt Norrland, å andra sidan, utan att bilda ett led i en ny stambaneförbindelse till Norrland, är det visserligen icke för en rationell skötsel av trafiken nödvändigt att för statens räkning förvärva Gävle—Ockelbo järnväg, men då det väl skulle vara förenat med stora svårigheter för Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag att självständigt driva trafik å denna korta, svagt trafikerade linje, 37 km., allra helst järnvägen hittills alltid trafikerats av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och icke har någon egen rullande materiel, torde väl billigheten kräva, att ett erbjudande göres att på rimliga villkor inköpa jämväl Gävle—Ockelbo järnväg. Visserligen behöver man icke utgå från, att Gävle—Ockelbo järnväg behöver inköpas samtidigt med Uppsala—Gävle järnväg, då ju Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag nyligen träffat förnyat avtal om Uppsala—Gävle järnvägs fortsatta arrenderande av Gävle—Ockelbo järnväg till och med år 1930, och det väl får antagas, att Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag är villigt att på arrende överlåta sin järnväg till staten med de ändringar av arrendekontraktet, som de förändrade förhållandena föranleda. Men då de fördelar, som ur såväl driftssynpunkt som från trafikanternas synpunkt stå att vinna genom inköp av Uppsala—Gävle järnväg, icke kunna till fullo ernås utan att även Gävle—Ockelbo kommer i statens hand, synes man redan från början böra taga i ögon-sikte, att ett inköp av Uppsala—Gävle järnväg förr eller senare medför inköp även av Gävle—Ockelbo järnväg, om densamma kan förvärfvas för skäligt pris.»

Beträffande Gävle—Ockelbo järnväg har kommittén erinrat, att vid meddelande av koncession å denna järnväg föreskrifter rörande statsinlösen givits i huvudsaklig enlighet med de i allmänhet förekommande.

I sitt utlåtande har kommittén vidare lämnat en ingående redogörelse dels för tillkomsten av Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar, dels för vissa ban-, maskin- och trafiktekniska ävensom järnvägs-ekonomiska utredningar, som kommittén låtit genom sakkunniga verkställa angående berörda järnvägar, dels ock för utredningar, som av

kommittén verkstälts för utrönande av den ekonomiska innebörden av de olika inlösningsvillkor, som kunde ifrågakomma beträffande samma järnvägar.

Kommitténs redogörelse i dessa delar torde ej i förevarande sammanhang behöva återgivas, utan vill jag i huvudsak inskränka mig till att här endast återge de slutsatser, vartill kommittén kommit.

Efter att därvid hava framhållit, att angelägenheten och lämpligheten av ett statsinköp av Uppsala—Gävle järnväg vore olika stora, allt efter som man tänkte sig frågan om ett dylikt köp utan eller i samband med frågan om Ostkustbanans fullbordande till Gävle, har kommittén först beträffande bolagsstyrelsens erbjudande till staten att enligt föreslagna villkor inlösa järnvägen med tillbehör yttrat sig sålunda:

Bolagsstyrel-
relsens anbud
om inlösen.

»En av förutsättningarna för detta anbud är, att Ostkustbanan skall med hjälp av låneunderstöd från staten fullbordas i hela sin koncessionerade längd från Gävle till Härnösand.

Kommittén vill i detta sammanhang betona, att kommittén icke på något sätt anser sig böra giva uttryck åt någon åsikt i ena eller andra riktningen i den föreliggande frågan angående beredande av möjligheter för Ostkustbanans fortsatta byggande och än mindre i frågan, huruvida banan i sådant fall bör byggas ända till Gävle eller om den bör tillsvidare stanna vid Söderhamn. Kommittén har endast sökt bedöma den situation, som skulle uppstå, om statsmakterna av skäl, till vilka kommittén icke har att taga ställning, skulle besluta att möjliggöra Ostkustbanans fortsatta byggande.

Aven om ett sådant beslut skulle av statsmakterna komma att fattas, synes det enligt kommitténs mening icke böra ifrågakomma att reflektera å ifrågavarande anbud. Därest bolaget bestämt förklarade sig vilja godkänna en beräkning av priset efter en kapitalisering av nettoinkomsten med avdrag av de avskrivningsbelopp, som enligt de vid statens järnvägar före kristiden tillämpade principer kunde finnas skäligen, skulle visserligen inköpspriset icke uppgå till mer än 18,500,000 kronor, varifrån dessutom med all sannolikhet komme att dragas större eller mindre avskrivningsbelopp, ett pris, som, enligt vad kommittén här nedan i ett annat sammanhang kommer att utveckla, icke kan betraktas såsom oskäligt under förutsättning att Ostkustbanan kommer att byggas till Gävle.

Emellertid är det tänkbart, att bolaget skulle vilja göra gällande, att det skall stå bolaget fritt att fordra, att järnvägen skall lösas efter värdering av gode män. Om detta förfaringssätt verkligen skulle komma att godkännas, skulle det kunna befaras, att gode männen skulle bestämma priset efter grunder, som skulle medföra ett så högt pris, att staten icke under några förhållanden bör utsätta sig för risken av att nödgas erlägga detsamma.»

Kommittén har sålunda ansett sig bestämt böra avstyrka ett antagande av bolagsstyrelsens anbud om rätt till inlösen av järnvägen.

Anbud om
försäljning av
aktier.

Beträffande anbudet om försäljning av aktier i bolaget framhåller kommittén till en början, att på grund av vissa angivna bestämmelser i bolagsordningen angående begränsning av rösträtt det för att ernå en säker majoritet krävdes innehav av 45,440 av bolagets 50,000 aktier. Enligt meddelande omedelbart före justeringen av kommitténs utlåtande hade ett sammanlagt antal av 42,100 aktier anslutit sig till anbudet 220 kronor för aktie, varmed staten praktiskt taget borde kunna vara säkerställd i sin bestämmanderätt över järnvägen. Detta anbud vore icke bundet vid någon förutsättning om statsunderstöd till Ostkustbanan eller vid något villkor, att denna bana skulle färdigbyggas. Anbudet borde således enligt kommitténs mening prövas under de olika förutsättningarna, att Ostkustbanan icke under den närmare framtiden färdigbyggdes — åtminstone icke till Gävle — och att banan med statsmakternas hjälp utfördes i hela sin sträckning.

Kommittén yttrar härefter:

»Den ekonomiska innebörden av anbudet är, om anbudet antages och man dessutom i och för beräkningen utgår från att återstående aktier kunna erhållas till samma pris pr aktie, att kostnaden för förvärvet av aktierna — om man antager, att köpet avslutas efter det utdelning av 1919 års vinst med 6 % å aktiekapitalet skett — uppgår till 11,000,000 kronor. Detta belopp bör givetvis ökas med beloppet av bolagets skulder till utomstående, c:a 8,500,000 kronor, men å andra sidan minskas med bolagets fordringar å c:a 900,000 kronor. Statsverkets kostnader för järnvägen skulle således uppgå till c:a 18,600,000 kronor.

Till denna summa böra läggas 40,000 kronor för nödvändig förstärkning av bron över Gavleån.

De värden, som för berörda belopp, 18,600,000 kronor, skulle av staten förvärfvas, d. v. s. banan med byggnader m. m., fastigheter, hamnar, parker, hotell, rullande materiel, inventarier, förråd och värdepapper, uppgå enligt bolagets balansräkning den 31 december 1918 till c:a 15,800,000 kronor, varvid bör framhållas, att i aktievärdena 1,257,500 kronor ingå Ostkustbaneaktier till ett bokfört värde av 1,150,000 kronor.»

Kommittén har därefter övergått till en granskning av ifrågavarande anbud under den förutsättning, att Ostkustbanan icke, på sätt nyss nämnts, kommer till stånd, och yttrar i sådant avseende:

»Kommittén har kommit till den bestämda uppfattningen, att anbudet under nämnda förutsättning icke bör antagas. Man bör här erinra sig, att, om Uppsala—Gävle järnväg förvärfvas, inköpet av Gävle—Ockelbo järnväg blir en nödvändighet förr eller senare. Den på kommitténs föranstaltande förebragta utredningen utvisar enligt kommitténs åsikt, att Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar icke i och för sig äro att hänföra till de järnvägar, som, om över huvud taget enskilda järnvägar böra förstatligas, kunna sägas höra till de i första hand för staten eftersträfvansvärda järnvägarna. Linjen Uppsala—Gävle—Ockelbo utgör icke en nödvändig del i en sammanhängande statsbanelinje, då staten ju redan

äger en järnvägslinje till Norrland över Krylbo och det torde vara ekonomiskt riktigare att utbygga denna linje till större kapacitet än att splittra trafiken på flere linjer. Visserligen skulle för trafikanterna ett inköp av linjen Uppsala—Gävle—Ockelbo medföra i persontrafik kortare restid och i såväl person- som godstrafik den fördelen, att befodringsavgifterna i transitotrafik finge beräknas över en 39 km. kortare väg. Men den besparing i tid och befodringsavgifter, som trafikanterna därigenom ernå, kan icke sägas vara av den betydelse, att därigenom motiveras vare sig det betydliga kapitalutlägg med därav följande räntekostnader, som blir en följd av ett statsförvärv av järnvägarna, eller de ökade kostnader, som uppstå genom att dela trafiken över två olika linjer, i stället för att allt mera koncentrera densamma å en i drifttekniskt hänseende fullt utrustad huvudbana. Icke heller kan denna besparing för den enskilde trafikanten vara av så stor betydelse, att staten för den skull bör ikläda sig den förlust av fraktinkomster, som skulle bli en följd av avgifternas beräkning över den kortare vägen. Icke heller torde Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägars egen nuvarande trafik eller deras utsikter till utveckling av egen trafik vara sådana, att deras förvärvande i och för sig kan öppna någon utsikt för staten att genom ökad trafik erhålla tillfredsställande avkastning å de belopp, som staten skulle få erlagga för järnvägarna ifråga.»

Tänker man sig åter Uppsala—Gävle järnväg såsom en fortsättning av Ostkustbanan, d. v. s. att denna järnväg bygges ända fram till Gävle, får frågan om inköp av Uppsala—Gävle järnväg enligt kommitténs mening en annan karaktär.

I sitt utlåtande i denna del har kommittén till en början ingått på beräkningar beträffande den ökade trafik, som genom Ostkustbanans tillkomst kan antagas bli tillförd Uppsala—Gävle järnväg; och har kommittén ansett denna trafiks ökning kunna beräknas medföra en ökad nettoinkomst för järnvägen om cirka 280,000 kronor om året.

Härefter yttrar kommittén:

»Lägges denna nettoinkomst till det beräknade framtida nettot för järnvägen såsom fristående från Ostkustbanan, 700,000 å 800,000 kronor, skulle nettot å Uppsala—Gävle järnväg efter Ostkustbanans tillkomst kunna beräknas till c:a 980,000 å 1,080,000 kronor, eller i runda tal 1,000,000 å 1,100,000 kronor.

Vid bedömandet av i vad mån ett dylikt netto kan sägas förränta ett i banan bundet kapital av 18,600,000 kronor, bör man taga i betraktande, att bolagets obligationslån, den 31 december 1918 tillhoppa 7,352,000 kronor, till största delen löpa med under nuvarande förhållanden billig ränta, nämligen 2,131,000 kronor med 4 %, 1,721,000 kronor med 4½ %, 3,500,000 kronor med 5½ %, eller å hela låneheloppet c:a 4,88 %. Återstoden av ett beräknat netto av 1,000,000 kronor, sedan nämnda räntor, 355,200 kronor pr år, betalats, eller i runt tal 645,000 kronor, motsvarar 5,73 % å det i banan som bundet beräknade kapitalet, 18,600,000 kronor, minskat med obligationslånenens summa.

Efter denna kalkyl skulle således, sedan räntekostnaderna för med banan övertagna lån blivit bestridda, den återstående nettoinkomsten förränta eller åtminstone i det närmaste förränta återstoden av järnvägskapitalet till en procent,

som motsvarar även den nuvarande tidens särskilt hårda villkor för penninganskaffning.

Vid sådant förhållande och under antagande därjämte, att ett avsevärdare antal av hittills icke utbudna aktier kunna erhållas till samma pris, som nu erbjudits, eller 220 kronor pr stycke, skulle inköpet, enligt kommitténs uppfattning, kunna betraktas såsom försvarbart.

Men även om den sist gjorda ekonomiska kalkylen skulle visa sig vara alltför optimistisk och även om ett inköp av Gävle—Ockelbo järnväg skulle försämra kalkylen, synes det dock enligt kommitténs åsikt vara skäl för statsverket att icke ställa sig avvisande mot det sist gjorda anbudet, alljämt under förutsättning, att statsmakterna anse sig böra åstadkomma en sådan lösning av Ostkustbanefrågan, att denna kommer att i den närmare framtiden framdragas till Gävle.

Det bör beaktas, att, om anbudet nu avböjes, frågan om ett framtida förvärv av Uppsala—Gävle järnväg under sistnämnda förutsättning kan komma i ett för statsverket ogynnsamt läge, då koncessionen icke medger rätt till inlösen. Visserligen är det ju möjligt, att de framtida ekonomiska förhållandena bliva sådana, att järnvägsdrift i allmänhet icke blir lukrativ och att därför järnvägsbolagen i framtiden kunna bliva böjda för att till billigt pris överlåta sina järnvägar till staten. Men det torde dock böra ihågkommas, att Uppsala—Gävle järnväg nu äger och sedan åtskilliga år tillbaka ägt en gynnsam ekonomisk ställning, och att, om över huvud taget järnvägar i vårt land skola kunna i framtiden skapa en skäligen nettobehållning, denna järnväg såsom enskild järnväg torde ha större förutsättning härför än flertalet andra enskilda järnvägar.

Kommittén vill emellertid uttryckligen framhålla, att det pris, som nu begäres, enligt kommitténs mening är i och för sig taget för högt, och att den slutsats, vartill kommittén kommit, icke på något sätt får betraktas såsom prejudicerande för framtiden, varken så tillvida, att kommittén därigenom får anses hava tagit slutlig ställning till frågan om lämpligheten över huvud taget av statsinköp av enskilda järnvägar i större omfattning, eller så tillvida, att kommittén därigenom skulle för eventuella framtida inköp av enskilda järnvägar hava på något sätt för andra järnvägar godkänt det prisläge, som ett antagande av aktiekonsortiets anbud innebär. Kommittén vill starkt betona, att det endast är under den förutsättningen, att statsmakterna skulle besluta att lämna Ostkustbanebolaget det understöd, som erfordras för Ostkustbanans fortsatta byggande till Gävle, och vid det förhållande, att Uppsala—Gävle järnväg icke enligt sin koncession är skyldig att underkasta sig statens inlösen, som kommittén ansett, att det sist föreslagna priset icke bör avböjas.

Vad slutligen beträffar de av greve Wachtmeister, såsom representant för det i skrivelsen den 15 april 1920 omförmälda konsortiet, uppställda villkoren i övrigt, får kommittén uttala, att dessa synas kommittén icke böra giva anledning till någon invändning. Kommittén får härvid meddela, att greve Wachtmeister på förekommen anledning i skrivelse till kommitténs ordförande uttalat, att det i aktiekonsortiets anbudsskrivelse intagna villkoret, att bolagets samtliga nuvarande och förutvarande funktionärer skola bibehållas vid minst samma förmåner, som de hittills åtnjutit, icke avser, att ledamotskap i bolagets styrelse skulle förbehållas nuvarande innehavare.

Kommittén får således såsom sin åsikt uttala, att, därest statsmakterna skulle finna sig böra lämna Ostkustbanans aktiebolag det understöd, som kan

erfordras för Ostkustbanans framdragande under den närmare framtiden till Gävle, sistberörda anbud om försäljning till statsverket av 36,000 aktier i Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, numera ökade till 42,100 stycken, till ett pris av 220 kronor pr aktie, bör godkännas och föreslås riksdagen till antagande under de villkor i övrigt, som av aktiekonsortiet uppställts, ävensom att, därest anbudet antages, uppdrag bör lämnas lämpliga personer att med konsortiet uppgöra avtal om likvid för samma aktier.

Kommittén tillåter sig därvid erinra, att kommittén vid sina genom delegerade förda förhandlingar med aktiekonsortiets delegerade framhållit, att det, i händelse anbudet komme att av statsmakterna antagas, med all sannolikhet komme att framställas krav på, att likviden i huvudsak finge fullgöras genom överlämnande av svenska statens obligationer till den kurs, som vore gällande vid köpets avslutande.»

Från kommitténs beslut hava fem av dess ledamöter varit av skiljaktig mening.

*Skiljaktig-
heter.*

Herr Bärnheim har förenat sig i yrkandet om att förorda inköp av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags aktier enligt senast gjorda erbjudande. Han har emellertid i flera avseenden uttalat en annan uppfattning än kommitténs majoritet om nyttan och behovet av att Uppsala—Gävle järnväg tillhör staten. Sålunda yttrar han bland annat, att om över huvud taget enskilda järnvägar borde förstättas, så borde de ifrågavarande komma i främsta rummet. Även har han framhållit, att de gjorda antagandena av den sannolika trafikökningen å Uppsala—Gävle järnväg genom Ostkustbanans tillkomst vore alltför pessimistiskt gjorda, vadan det ekonomiska resultatet för Uppsala—Gävle järnväg, sedan Ostkustbanan kommit till stånd, enligt hans åsikt kunde antagas bliva åtskilligt fördelaktigare än den föreliggande utredningen utvisade.

Herrar Granholm, Lovén och Norrman hava yttrat: »Med instämmande i kommitténs utredningsresultat och dess flesta uttalanden och sålunda delande dess mening, att det gjorda erbjudandet av vissa inlösningsvillkor för Uppsala—Gävle järnväg icke bör antagas, likasom ej heller det senare givna anbudet å inköp av visst antal aktier efter ett pris av 220 kr. pr aktie, för den händelse förvärvet av Uppsala—Gävle järnväg skall betraktas såsom en från Ostkustbanan fristående affär, få vi emellertid uttala vår från kommitténs majoritet avvikande mening beträffande möjligheten att godtaga nämnda aktiepris under förutsättning, att Ostkustbanan kommer till stånd.

Det är vår uppfattning, att icke heller under dylik förutsättning detta pris är godtagbart, enär det, såsom av utredningen framgår, genom den av ifrågavarande förvärv och därav följande konsekvenser i ytterligare förvärv och nybyggnadsarbeten vållade alltför stora ansvällningen av järnvägskapitalet måste medföra en minskad möjlighet för framtiden att med skäligen tariffer skapa avkastning på det samlade i av staten ägda järnvägar införda kapitalet. Det synes oss vidare ej riktigt, att staten, om nu statsmakterna kunna vara villiga att med stora både direkta och indirekta ekonomiska uppoffringar stödja Ostkustbaneföretaget och möjliggöra dess fullföljande, därtill skall betala ett under andra förhållanden tydligt överpris för aktier i Uppsala—Gävle järnväg.

Vid sådant förhållande anse vi, att kommittén hade bort avstyrka även ifrågasvarande anbud å en aktiemajoritet, som för övrigt icke är fullt oomtvistlig och icke kan användas för förvärf av återstående aktier eller vid avslutande av kontraktsenliga överenskommelser mellan statens järnvägar och Uppsala—Gävle järnväg, samt uttala, att för den händelse Uppsala—Gävle järnväg som följd av en eventuell anläggning av Ostkustbanan fram till Gävle anses böra förvärfas — något som också enligt vår mening är önskvärt för att ej säga nödvändigt — underhandlingar angående lämpligare pris på aktierna, och då helst samtliga sådana, måtte upptagas under beaktande av järnvägsstyrelsens vid dess yttrande om ökat statslån åt Ostkustbanan gjorda uttalande, att vid en inlösen av Uppsala—Gävle järnväg dess affärsvärdes ökning genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan icke under några förhållanden finge tagas i beaktande.»

Slutligen har herr *Sommarin* förklarat sig till alla delar instämma i herrar Granholms m. fl. uttalanden och ytterligare anfört, att statsinköp av enskild järnväg till ett pris, som allsidiga tekniska och ekonomiska utredningar visat vara ett överpris med hänsyn både till järnvägens anläggnings- och affärsvärde i säljarnas ägo och dess möjliga förräntning i statens, icke syntes kunna tillrådas, samt att 1918 års järnvägskommitté finge antagas komma att undersöka möjligheterna av att utfinna och bringa till tillämpning ett inlösningsförfarande, genom vilket enskild rätt ej kränktes men det allmännas anspråk också fullt tillgodosåges.

Departementschefen.

Betänkligheter mot statslån till hela bananläggningen.

Det låneunderstöd om 3,000,000 kronor, som av statsmakterna beviljats för Ostkustbanan, har motsvarat en endast ringa andel av de tidigare beräknade anläggningskostnaderna, 26,000,000 kronor. Av återstoden hava 10,000,000 kronor beräknats motsvara bolagets eget kapital och 13,000,000 kronor kunna anskaffas genom banklån.

Den oerhörda stegring i arbetskostnader och materialpris, som uppkommit som en följd av kristiden, har nu medfört, att den av bolaget för företagets finansiering tidigare uppgjorda planen ej längre är hållbar. Bolaget har i sin föreliggande ansökning beräknat anläggningskostnaderna till 51,000,000 kronor, och har bolaget i fråga om finansieringen utgått från att det egna kapitalet skulle fördubblas till 20,000,000 kronor och att banklån skulle erhållas till ett belopp av 21,000,000 kronor. Vad som därutöver enligt av Kungl. Maj:t fastställda kostnadsberäkningar erfordras, har bolaget anhållit skola beviljas som statslån, vilket sålunda, om bolagets beräkningar angående kostnaderna för banföretaget vore hållbara, skulle uppgå till 10,000,000 kronor, men eljest till det högre belopp, som erfordrades för täckande av den del av de fastställda anläggningskostnaderna, som ej kunde gäldas med det egna kapitalet och banklånet.

På grund av vad myndigheterna och särskilt järnvägsstyrelsen i sina utlåtanden i ämnet anfört i fråga om kostnaderna för banans full-

bordande synes det emellertid med all sannolikhet kunna antagas, att dessa kostnader komma att väsentligen överstiga vad av bolaget beräknats. Härvid är att märka, att sedan tiden för avgivandet av dessa utlåtanden en ej oväsentlig prisstegring ägt rum beträffande vissa för banbyggnaden erforderliga materialier, särskilt räls, och att jämväl arbetslönerna befunnit sig i stadigt stigande. Till vilket belopp anläggningskostnaderna skulle kunna vid förnyad beräkning fastställas är givetvis ej möjligt att med någon grad av säkerhet angiva, men vill det dock synas, att man härutinnan ej bör räkna med lägre summa än närmare 56,000,000 kronor. Då bolaget förklarat sig ej kunna uppbringa eget kapital eller banklån till högre belopp än som förut angivits, skulle sålunda statslånet behöva bestämmas till omkring 15,000,000 kronor, utan att ändock säkerhet torde förefinnas för att ej ytterligare krav på bidrag framdeles kan ställas på staten.

Redan med hänsyn till de rådande förhållandena å lånemarknaden och det statsfinansiella läget finner jag det vara ägnat väcka allvarliga betänkligheter att till det nu ifrågavarande banföretaget bevilja ett lån, vilket skulle uppgå till omkring femdubbla beloppet mot vad tidigare avsetts för ändamålet. Att märka är, att frågan om statens bidrag till bananläggningen enligt den nu framlagda finansplanen kommit i ett väsentligt annat läge än då frågan tidigare prövats av statsmakterna ej blott beträffande låneunderstödet belopp utan jämväl i fråga om proportionen mellan statens bidrag och det enskilda kapitalet. Hårtill kommer, att genom företagets fullbordande under nuvarande höga prisläge en viss osäkerhet måste anses föreligga beträffande möjligheterna för företagets räntabilitet. Då säkerheten för statslånet såsom hittills skulle ligga efter säkerheten för banklånet, å vilket under nuvarande förhållanden, om det överhuvud kan uppbringas, en jämförelsevis hög ränta torde få erläggas, måste därför ett visst riskmoment anses förbundet med beviljandet av ett så stort lånebelopp. Såväl riksgäldsfullmäktige som statskontoret hava även av huvudsakligen nu angivna skäl avstyrkt bolagets ifrågavarande framställning.

Vid beviljande av statslån till Ostkustbanan förbisågo statsmakterna ej den mindre gynnsamma inverkan på statsjärnvägarnas person- och godstrafik, som skulle uppkomma genom banans framdragande. Med hänsyn till ifrågavarande trafikleds stora betydelse för det allmänna och för utvecklingen av de orter, den komme att genomlöpa, ansågs emellertid den för statens järnvägar beräknade inkomstminskningen ej böra stå hindrande i vägen för banföretagets utförande. Under statens järnvägars nuvarande brydsamma ställning och då fråga är om att ikläda

staten väsentligt ökade ekonomiska förpliktelser för företaget, torde man emellertid ej helt kunna bortse från berörda förhållande. I varje fall synes det nödvändigt att säkerställa sig för den eventualiteten att, därest staten med stora ekonomiska uppoffringar möjliggör ifrågavarande trafikleds inrättande, den därav föranledda inkomstminskningen för statens järnvägar kommer en redan förefintlig enskild järnväg till godo. Om låneunderstöd i avsedd omfattning beviljas till Ostkustbanebyggets färdigställande, torde man därför näppeligen kunna undgå att tillförsäkra staten möjlighet att på skäligen villkor inlösa Uppsala—Gävle järnväg. I sådant avseende föreligger för närvarande endast ett anbud, varå staten skulle kunna reflektera, nämligen att förvärva flertalet aktier i bolaget till ett pris av 220 kronor för aktie. Emellertid hava även rörande detta anbuds antaglighet olika meningar varit rådande inom 1918 års järnvägs-kommitté. Det bör även beaktas, att anbudet, som är bindande endast till slutet av juli månad i år, icke innebär att staten skulle erhålla absolut majoritet i bolaget, ehuru väl genom anbudets antagande praktiskt taget bestämmanderätten över järnvägen skulle tillförsäkras staten. Enligt kommitterades beräkning skulle vid antagandet av detta anbud kostnaden för förvärv av Uppsala—Gävle järnväg komma att uppgå till cirka 18,600,000 kronor. Genom inlösen av sistnämnda järnväg torde emellertid staten bliva nödsakad att inom rätt snar framtid inlösa även Gävle—Ockelbo järnväg samt att verkställa vissa kompletteringsarbeten å de förvärvade banorna. Med beviljande av låneunderstödet till Ostkustbanan i ifrågasatt omfattning skulle därför för staten följa ett högst avsevärt kapitalutlägg, varå tillfredsställande förräntning åtminstone ej med någon större säkerhet synes vara att påräkna.

Om jag sålunda under rådande ekonomiska situation ej anser mig kunna förorda beviljande för banföretaget av det högst betydande lånebelopp, som skulle erfordras för företagens säkerställande i dess helhet, följer därav naturligtvis ingalunda, att tanken på Ostkustbanans fullbordande skulle uppgivas. Behovet av bananläggningen har redan blivit av statsmakterna erkänt, och det måste givetvis alltjämt framstå som ett önskemål, att hela bananläggningen i sinom tid kommer till stånd. Även synes det böra vara för statsmakterna angeläget att om möjligt träffa sådana förfoganden, att arbetena å banan ej i avvaktan på gynn-sammare ekonomiska förhållanden behöva i sin helhet nedläggas. Statsmakternas bistånd härvid synes desto mera motiverat, som arbetena påbörjats under kristiden även för att stödja statsmakterna i deras strävanden att motverka den då rådande arbetslösheten.

Emellertid har jag ansett det kunna ifrågasättas, om ej staten nu borde inrikta sig på att stödja fullbordande av allenast viss del av bananläggningen. Ej minst beträffande statens egna företag har ju till följd av det genom världskriget skapade förändrade läget ändring i planerna måst i största utsträckning äga rum och förskjutning av vissa arbeten ske i avvaktan på gynnsammare tider.

Arbetena å Ostkustbanan hava hittills bedrivits samtidigt å olika linjer. Ett fullföljande av en sådan byggnadsplan medför, även om den i förevarande fall tager sikte på att få vissa delar av banan färdiga något före de övriga eller banan i dess helhet, att under största delen av byggnadstiden ej någon del av byggnadskapitalet blir inkomstgivande, liksom ej heller någon del av banans stora trafikområde snabbt kommer i åtnjutande av de fördelar, som med banan avses.

Skäl för färdigställande i första hand av bandelen Sundsvall—Härnösand.

För en banbyggnad av ifrågavarande längd och med härav följande långa byggnadstid måste i vanliga fall en dylik byggnadsplan vara oekonomisk. Även beträffande Ostkustbanan kan ifrågasättas, om ej räntekostnaderna vid banans byggande kunna i väsentlig grad nedbringas, om byggnaden koncentreras på i första rummet bandelar, som till följd av trafikområdets beskaffenhet få beräknas erhålla den största trafiken och som följd härav jämväl de största trafikinkomsterna.

Vid en ändring av byggnadsplanen i antydd riktning framstår bandelen Sundsvall—Härnösand otvivelaktigt som den, vilken i första rummet bör färdigbyggas, varefter särskilt med hänsyn till de berörda orternas föreliggande trafikbehov ett successivt utbyggande av banan söderut synes ligga närmast till hands.

Nuvarande resevägen mellan Sundsvall och Härnösand är 373 kilometer, medan avståndet över den nya järnvägen skulle bli endast 67 kilometer. Genom banans byggande vinnes sålunda en vägförkortning av 306 kilometer eller 82 %. De nuvarande trafikförhållandena äro i själva verket sådana, att man, då sjövägen ej är tillgänglig, ofta föredrar att resa landsvägen mellan de två städerna framför att anlita järnväg. Resebehovet och i allmänhet transportbehovet mellan Sundsvallsdistriktet och Härnösandsdistriktet är mycket stort, och banan genomlöper särskilt närmast norr om Sundsvall bygder med mycket talrik befolkning och ett starkt utvecklat industriellt näringsliv. Banan kommer också att få en motsvarande betydelse för de trakter, som genomlöpas av Härnösandsbanan på dess nedre sträckning.

Enligt av järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar kommer på dels hela Ostkustbanan, dels särskilt sträckan Sundsvall—Härnösand följande areal och folkmängd.

	Ostkustbanan i sin helhet.	Härav sträckan Här- nösand—Sundsvall.
Trafikområde hektar.....	462,000	169,300
D:o per bankm., hektar	1,537	2,526
Invånare	103,500	45,400
D:o per bankm.	343	683
Härav inom trakter, som nu sakna järnväg, inv. '	78,100	39,800
D:o per bankm.	285	595

Av anförda siffror framgår, att det snara färdigställandet av bandelen Sundsvall—Härnösand måste anses vara vida mer angeläget än fullbordandet av övriga delar av Ostkustbanan. Visserligen måste förutsättningarna för bandelens ekonomiska bärighet vara helt andra och sämre, om den skall utföras och drivas såsom ett järnvägsföretag för sig i stället för att ordnas såsom en fortsättning på redan i trakten befintliga järnvägar, men man torde dock av ovan anförda siffror samt av vad i övrigt är känt rörande det starka behovet av underlättade kommunikationer i berörda trakter vara berättigad sluta till, att bandelen ifråga icke skall komma att uppvisa ett alltför nedslående ekonomiskt resultat, även om den bygges till den höga kostnad, som betingas av nu gällande prisläge.

Vidare torde i detta sammanhang böra erinras, att 1915 års riksdag vid meddelande av vissa ändrade bestämmelser i fråga om bolagets låneunderstöd underströk önskvärdheten av att bandelen Sundsvall—Härnösand först färdigställdes, ehuru riksdagen ansåg sig icke böra som oeftergivligt lånevillkor uppställa stadgande härom. För att ej beståndet av de anläggningar vid övriga delar av banbyggnaden, vilka företoges med bolagets egna medel, skulle äventyras därigenom, att någon tid kunde förflyta till dess banans finansiering blivit säkerställd, ansåg riksdagen bolaget icke böra dessförinnan bedriva andra arbeten å sistberörda delar av bananläggningen än sådana, som krävde jämförelsevis lång tid för utförandet och dessutom vore av beskaffenhet att icke taga avsevärd skada under ett möjligen inträffande uppehåll i byggnadsarbetet.

Det är jämväl på bandelen Sundsvall—Härnösand, som arbetena av bolaget hittills bedrivits i proportionsvis största omfattning. Enligt vad jag inhämtat, hade av bolagets aktiekapital den 31 december 1919 å hela sträckan Gävle—Härnösand nedlagts tillhopa omkring 8,640,000

kronor, därav å sträckan Sundsvall—Härnösand omkring 3,560,000 kronor.

För beviljande av låneunderstöd för bandelen Sundsvall—Härnösand måste givetvis i första hand fordras, att bolaget kan tänkas kunna uppbringa medel, som jämte statslånet äro tillräckliga för att bandelen nu färdigställas.

Plan för finansiering av bandelen Sundsvall—Härnösand.

Anläggningskostnaderna för bandelen — inklusive kostnaden för rullande materiel — torde kunna beräknas uppgå till sammanlagt omkring 15,500,000 å 16,000,000 kronor, därav omkring 3,560,000 kronor redan nedlagts i banan. Av det återstående erforderliga beloppet, lär det ej kunna antagas bliva möjligt för bolaget att med de aktie-teckningar, som stå till buds eller kunna uppbringas, som eget kapital anskaffa mera än 1,000,000 å 1,500,000 kronor. Bolaget skulle sålunda behöva uppbringa ytterligare cirka 11,000,000 kronor. Under förutsättning att ett banklån om 5,000,000 kronor skulle kunna anskaffas mot första säkerhet i bandelen, skulle staten för bandelens färdigställande behöva lämna ett låneunderstöd om 6,000,000 kronor eller dubbla beloppet mot vad hittills beviljats för hela Ostkustbaneföretaget. Till säkerhet för lånet skulle lämnas in-teckning, liggande närmast efter banklånet, vadan av statslånet omkring halva beloppet eller 3,000,000 kronor skulle ligga inom hälften av den beräknade anläggningskostnaden.

En förutsättning för ett sådant fullbordande i första hand av bandelen Sundsvall—Härnösand torde vara, att denna bandel avskiljes från Ostkustbanan i övrigt som en särskild järnväg, varmed bolagets koncession å Ostkustbanan skulle komma att uppdelas i två särskilda koncessioner med enahanda villkor i fråga om inlösen m. m. beträffande var och en av de järnvägar, vari Ostkustbanan skulle uppdelas, som den nu gällande. Endast på detta sätt möjliggöres nämligen meddelande av in-teckning i bandelen Sundsvall—Härnösand för sig, varjämte full garanti vinnes för att staten ej kommer i det läge, att den själv måste fullborda Ostkustbanan i dess helhet.

När jag nu använt benämningen bandelen Sundsvall—Härnösand, har jag utgått från att Kungl. Maj:t i samband med uppdelningen av bolagets koncession skulle närmare angiva, var södra gränsen för denna sträckning skall räknas.

Därest en finansiering av bandelen Sundsvall—Härnösand skulle kunna åvägbringas i nu angiven ordning, synes från statsmakternas sida några allvarliga betänkligheter ej behöva möta mot beviljande av

det ifrågasatta låneunderstödet för ändamålet, helst det ligger nära till hands att antaga, att om banan ej i nu angiven ordning kommer till stånd, dess byggande som statsbana förr eller senare måste äga rum.

Vid bifall till vad sålunda föreslagits skulle det ankomma på Kungl. Maj:t att efter förnyad ansökning av bolaget och sedan ytterligare utredning i fråga om byggnadskostnaderna ägt rum, tilldela bolaget ett statslån å förut angivet belopp.

Enligt vad redan antytts, äro givetvis förutsättningarna för ett ekonomiskt gynnsamt resultat vid drivande av den ifrågavarande bandelen ensam för sig i ett enskilt bolags hand betydligt sämre än om bandelen knöte sig till en annan befintlig järnväg eller stode i samband med bolagets egen planerade järnväg söderut till Gävle. För den händelse Ostkustbanan ej komme till stånd, kunde därför givetvis den situationen inträffa, att bolaget ej ansåge sig lämpligen kunna fortsätta driften. I sådant fall synes billigheten kräva, att staten inlöser bandelen. För Ostkustbanans aktiebolag vore en dylik inlösen av största betydelse, då i bandelen möjligen torde hava nedlagts betydande kapital av jämväl intressenter för Ostkustbanans sydligare delar. Vid en sådan inlösen komme att tillämpas de i koncessionen för Ostkustbanan stadgade villkor, vilka i åtskilliga avseenden äro för statsverket förmånligare än vad som i järnvägskoncessioner i allmänhet stadgas, bland annat därutinnan, att ej bolaget utan endast, under vissa angivna förutsättningar, staten kan påfordra inlösningssummans bestämmande genom godemän.

Villkor för
låneunder-
stödet.

I fråga om annuiteten för låneunderstödet återgåldande synes den samma, i likhet med vad beträffande det nu för Ostkustbanan beviljade lån gäller, böra beräknas efter samma grunder, som vid tiden för låneunderstödet utbetalande gälla för lån från statens allmänna järnvägs-lånefond.

Vidare torde liksom hittills böra stadgas, att villkoren för banklånet skola prövas av Kungl. Maj:t samt att, i den mån avbetalning sker å detta lån, statens säkerhet i motsvarande grad ökas.

I fråga om utbetalning av lånet torde böra gälla samma villkor som för låneunderstöd från allmänna järnvägs-lånefond, dock med de jämkningar däri, som föranledas av de särskilda förutsättningarna för detta låns beviljande. Det torde kunna beräknas, att ett belopp av omkring 3,000,000 kronor kommer att erfordras under år 1921; återstoden skulle utgå ett följande år. Å 1921 års riksstat synes sålunda böra anvisas ett belopp av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, varjämte de i riksstaten för samma år upptagna lånemedel böra höjas med motsvarande belopp.

I enlighet härmed skulle villkoren för åtnjutande av det ifrågasatta låneunderstödet å tillhopa 6,000,000 kronor bliva i huvudsak följande:

1:o) att den järnväg från Gävle till Härnösand, varå koncession av Kungl. Maj:t meddelats den 12 augusti 1903, med iakttagande av stadgandena i förordningen den 15 oktober 1880, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg, så ock i fråga om förvaltning av järnväg under konkurs, delas i två särskilda järnvägar, innefattande den ena bansträckan från Gävle till Sundsvall och den andra bansträckan från Sundsvall till Härnösand, därvid det skall ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma gränsen mellan järnvägarna;

2:o) att ifrågavarande statslån må tagas i anspråk allenast för färdigställandet av järnvägen från Sundsvall till Härnösand;

3:o) att kostnadsförslag och arbetsplan för sistnämnda järnväg 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;

4:o) att bolaget, för att kunna erhålla ifrågavarande 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 slutförandet av järnvägen Sundsvall—Härnösand i enlighet med arbetsplan och kostnadsförslag, häri jämväl inbegripet kostnaden i dess helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal;

5:o) att, sedan Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till delning av järnvägen mellan Gävle och Härnösand på sätt under 1:o) angivits, låneunderstödet må lyftas i mån av arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock icke före den 1 januari 1921;

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

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas efter samma grunder, som vid tiden för understödets utbetalande gälla för lån från statens allmänna järnväglånefond;

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 mellan Sundsvall och Härnösand enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas 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 ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med det datum, som motsvarar den för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då sistnämnda järnväg enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt, därå gälda ränta efter den räntefot, som vid lånets utbetalande fastställts att tillämpas i avseende å oguldet kapitalbelopp, jämte en halv procent därutöver;

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

8: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;

9:o) att byggnaden skall utföras under statens kontroll; samt

10: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.

Därest det nu framlagda förslaget skulle bifallas, torde någon prövning av frågan om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg ej i förevarande sammanhang vara påkallad. Skulle emellertid, när fråga i sinom tid må uppkomma om fortsättning av ostkustbanan söderut till Gävle, statens medverkan för sådant ändamål påkallas, läser emellertid som villkor härför böra uppställas, att en dylik inlösen på rimliga villkor kan komma till stånd. Att det nu framlagda förslaget ej kan anses innefatta ett ståndpunktstagande från statsmakternas sida, i vad mån staten bör bidra med låneunderstöd för banans fortsättning, är emellertid uppenbart.

Frågan om
inlösen av
Uppsala—
Gävle järnväg.
m. m.

Givetvis kan det ej förutses, huruvida det förslag, som jag nu framlagt, kan komma att godkännas av bolaget.

Emellertid har jag, huvudsakligen av hänsyn till de av mig i det föregående angivna statsfinansiella betänkligheterna, ej ansett mig kunna förorda, att riksdagen nu förelägges förslag, som skulle innefatta större ekonomiska förpliktelser för staten. Chefen för finansdepartementet, med vilken jag förut i ämnet samrätt, har förklarat sig dela denna min mening.

Slutligen tillåter jag mig framhålla, att då bolagets aktiekapital är i det närmaste förbrukat, det föreliggande ärendet torde böra underställas nu pågående riksdag. Att så ej tidigare skett, har varit beroende på de under riksdagens lopp avgivna anbuden i fråga om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg, vilkas innehåll och betydelse ansetts böra i nu förevarande sammanhang övervägas.

På grund av vad sålunda anförts får jag, under åberopande av bestämmelsen i 54 § riksdagsordningen, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-
chefens
hemställan.

dels medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 och 1915 års riksdagar under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad av mig angivits, utöver ifrågavarande understöd åtnjuta ytterligare ett låneunderstöd av likaledes 3,000,000 kronor eller sålunda tillhoppa 6,000,000 kronor;

dels ock, vid bifall härtill, för ifrågavarande ändamål för år 1921 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom besluta, att de i förslaget till riksstat för år 1921 bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med sistnämnda belopp, 3,000,000 kronor.

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

Ur protokollet:

F. Wessberg.
