

Nr 233.

Ankom till riksdagens kansli den 11 juni 1920 kl. 9 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag jämte i ämnet väckta motioner.

(4:de avd.)

Uti en till riksdagen den 7 maj 1920 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition, nr 426, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit 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 tillhopa 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang med förevarande proposition har utskottet till behandling förehått

dels en inom riksdagens första kammare av herr *N. S. Norling* väckt motion (nr 310), däri hemställts, att riksdagen måtte dels bifalla vad Kungl. Maj:t i proposition nr 426 föreslagit med avseende å be-

loppet av det låneunderstöd, som under år 1921 skall tillhandahållas Ostkustbanans aktiebolag; dels därutöver bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett lån å det belopp, av bolaget beräknat till 4,000,000 kronor, vilket utöver nyss nämnda redan under år 1921 disponibla låneunderstöd å sammanlagt 6,000,000 kronor samt bolagets till 20,000,000 kronor uppbringade egna kapital jämte en bankkredit å 21,000,000 kronor, enligt av Kungl. Maj:t godkänd kostnadsberäkning, erfordras för byggandet av järnväg från Gävle till Härnösand; dels ock bestämma, att hela låneunderstödet beviljas på i huvudsak de villkor Ostkustbanans aktiebolag angivit i sin skrivelse till Kungl. Maj:t av den 15 juli 1919, dock med den ändringen, att den del av låneunderstödet, som överstiger 6,000,000 kronor, icke må till bolaget utanordnas före den 1 januari 1922;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom riksdagens första kammare (nr 311) av herr *S. H. Kvarnzelius* m. fl. och den andra inom andra kammaren (nr 456) av herr *A. Lindman* m. fl., däri hemställt, att riksdagen måtte för byggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Hudiksvall och Hudiksvall—Söderhamn av Ostkustbanan bevilja Ostkustbanans aktiebolag tre särskilda lån å respektive 6,000,000 kronor, 5,000,000 kronor och 4,000,000 kronor på de villkor, som här ovan angivits.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sina framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

Historik.

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.

1913 års riksdag.

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 bo- laget att erhålla ett obligations- lån å	» 13,000,000
Återstoden av anläggningskost- naden beräknades kunna täckas av ovannämnda låneunderstöd å	» 3,000,000 » 26,000,000

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 tillhopa 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 in-teckning 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 långgivare 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 tryggnad 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. För att, yttrade riksdagen, 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.

På grund av den kostnadsökning, som numera inträffat i fråga om såväl materiel som arbete, har bolaget låtit uppgöra en ny kostnadsberäkning, vilken slutar å en summa av 51,000,000 kronor. För erhållande av denna kostnadssumma har bolaget tänkt sig, att

Bolagets
framställning
år 1919.

bolagets eget kapital skulle uppbibringast till	kronor	20,000,000: —,
banklån anskaffast till	»	21,000,000: —
samt statslån begäras till	»	10,000,000: —
		Summa kronor 51,000,000: —.

I anslutning härtill har bolaget i underdånig skrivelse den 15 juli 1919 gjort framställning hos Kungl. Maj:t om avlåtande av proposition till riksdagen om beviljande åt bolaget av ett lån å det belopp, av bolaget beräknat till 10,000,000 kronor, vilket utöver bolagets till 20,000,000 kronor uppbibringade egna kapital jämte en bankkredit å 21,000,000 kronor enligt av Kungl. Maj:t godkänd kostnadsberäkning erfordras för byggande av järnväg från Gävle till Härnösand, på enahanda villkor, som angivas i riksdagens skrivelse den 11 maj 1915, nr 87; dock med vissa i den underdåniga framställningen närmare angivna modifikationer.

Den av bolaget beräknade kostnadssumman, 51,000,000 kronor, har enligt av Kungl. Maj:t infortrade yttranden godtagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varemot järnvägsstyrelsen ansett kostnadsförslaget slutsumma böra höjas till 55,600,000 kronor.

Om denna senare summa lägges till grund för finansplanen, skulle enligt bolagets förberörda ansökan statslånet komma att uppgå till

14,600,000 kronor, under det att bolagets eget kapital och det påräknade banklånet skulle fortfarande ingå i finansplanen med ett sammanlagt belopp av 41,000,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker i sitt yttrande i huvudsak bolagets ansökan. Järnvägsstyrelsen avstyrker däremot densamma, men uttalar därjämte den mening, att om statsmakterna likväl anse sig böra bevilja statslånet ifråga, bör som förutsättning krävas, att godtagbart anbud om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg samt villkoren härför förebringas.

Med anledning härav har på framställning från Ostkustbanans aktiebolag anbud om dylik inlösen avgivits av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, varjämte aktieägare i järnvägsbolaget, som tillsammans representera 42,100 av bolagets 50,000 aktier, erbjudit sig att överlåta sina aktier till staten mot ett pris av 220 kronor per styck.

I ett den 1 maj 1920 avgivet utlåtande har 1918 års järnvägskommitté avstyrkt antagandet av förenämnda inlösensanbud men tillstyrkt inköp på angivna villkor av de hembjudna aktierna. Från detta kommitténs beslut hava dock vissa avvikande meningar anförts.

Kungl. Maj:t har nu, såsom ovan nämnts, till riksdagen avlåtit proposition angående ett låneunderstöd till Ostkustbanans aktiebolag å 6,000,000 kronor.

Enligt det till propositionen fogade utdraget ur statsrådsprotokollet anförde statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet vid ärendets behandling bland annat,

att kostnadssumman för hela banan med hänsyn till vad myndigheterna anført ej torde böra sättas till lägre belopp än till närmare 56,000,000 kronor,

att med hänsyn till rådande förhållanden å lånemarknaden och det statsfinansiella läget det vore ägnat att väcka allvarliga betänkligheter att till banföretaget bevilja ett så stort lån, som det ifrågavarande å 14,600,000 kronor,

att det ökade lånebidraget till Ostkustbanan ej kan anses motiverat enbart av möjligheten att förvärva Uppsala—Gävle järnväg på erbjudna villkor,

att under rådande ekonomiska situation beviljande för banföretaget av det högst betydande lånebelopp, som skulle erfordras för företagets säkerställande i dess helhet, icke kan förordas, men att härav ingalunda följer, att tanken på Ostkustbanans fullbordande skulle uppgivas,

att behovet av bananläggningen redan blivit av statsmakterna erkänd och att det givetvis alltjämt måste framstå som ett önskemål, att

hela bananläggningen i sinom tid kommer till stånd, ävensom att sådana förfoganden med statens bistånd träffas, att arbetena å banan ej i avvaktan på gynnsammare ekonomiska förhållanden behöva i sin helhet nedläggas, i synnerhet som arbetena påbörjades under kristiden även för att stödja statsmakterna i deras strävanden att motverka den då rådande arbetslösheten.

Under angivna förhållanden ifrågasätter departementschefen, om ej staten nu borde inrikta sig på att stödja fullbordandet av allenast viss del av bananläggningen.

Härefter anför departementschefen följande:

»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.

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 ett successivt utbyggande av banan söderut synes ligga närmast till hands.»

»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.

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 aktieteckningar, 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 uppbringga ytterligare cirka 11,000,000 kronor. Under förutsätt-

ning 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 inteckning, liggande närmast efter banklånet, vadan av statslånet omkring halva beloppet eller 3,000,000 kronor skulle ligga inom hälften av den beräknade anläggningskostnaden.»

»Därest en finansiering av bandelen Sundsvall—Härnösand skulle kunna åvägabringas 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.»

Enligt det åberopade statsrådsprotokollet skulle som villkor för åtnjutande av det ifrågasatta låneunderstödet å tillhopa 6,000,000 kronor i huvudsak gälla 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, inteckning 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 kostnadsförslagens 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 återgäldande beräknas efter samma grunder, som vid tiden för understödets utbetalande gälla för lån från statens allmänna järnvägslånefond;

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.

Till statsutskottet ha under hand överlämnats tre olika förslag, nr I, II och III, till arbets- och utgiftsplan för Ostkustbanans järnvägsbyggnad, utarbetade genom Ostkustbanans aktiebolags försorg.

Förslag nr I motsvarar i huvudsak bolagets kostnadsförslag av den 15 juli 1919, justerat i ungefärlig överensstämmelse med av järnvägsstyrelsen i november 1919 gjorda erinringar. Enligt detta förslag skulle banan byggas i ett sammanhang och komma att kosta 55,600,000 kronor, som skulle täckas av 20,000,000 kronor bolagets eget kapital, 14,600,000 kronor i statslån och 21,000,000 kronor banklån, samt vara färdig år 1926. Om i enlighet med uttalanden i det vid Kungl. Maj:ts proposition nr 426 fogade statsrådsprotokoll, kostnaden för hela banbyggnaden sättes till jämnt 56,000,000 kronor, skulle statslånet uppgå till 15,000,000 kronor.

Förslag nr II är uppgjort som exempel på banans byggande bitvis med vissa års mellanrum i överensstämmelse med det i förenämnda statsrådsprotokoll förordade systemet. Exemplet är valt så, att bandelarna Sundsvall—Härnösand och Ljusne—Stugsund skulle öppnas för trafik år 1922 samt hela banan bliva färdig år 1930. Kostnadssummorna äro enligt bolagets uppgift beräknade på samma sätt, som tillämpats vid utarbetandet av förslag nr I med endast de tillägg, som betingas av ökningen i ränteförluster och administrationskostnader till följd av byggnadsplanens omläggning. Totalkostnaden skulle uppgå till 63,400,000 kronor. Enligt förslaget skulle denna summa täckas av 20,000,000

kronor, utgörande bolagets eget kapital, 18,600,000 kronor vanligt statslån för bestridande av byggnadskostnader, 6,800,000 kronor »extra» statslån för täckande av ränteförluster, intill dess hela banan blivit färdig, samt 18,000,000 kronor banklån.

Förslag nr III motsvarar den plan, som ligger till grund för motionerna nr 311 respektive 456 angående statslån för Ostkustbanans byggande. Kostnaden är beräknad på samma sätt som beträffande förslag nr I med de tillägg, som förorsakas av byggnadstidens förlängning med ett år, d. v. s. färdigställande år 1927. Kostnadssumman, 56,900,000 kronor, skulle täckas av 20,000,000 kronor bolagets eget kapital, 15,000,000 kronor statslån i överensstämmelse med sistnämnda motioner, 900,000 kronor statslån, som eventuellt framdeles kan komma att beviljas för byggande av bandelen Gävle—Söderhamn, samt 21,000,000 kronor banklån.

För hela banans färdigbyggande erforderliga statslånet skulle sålunda enligt förslag nr I bliva 14,600,000 kronor, respektive 15,000,000 kronor, om den av vederbörande departementschef angivna kostnadssumman tillämpas, enligt förslag nr II 25,400,000 kronor samt enligt förslag nr III 15,000,000 kronor för närvarande och eventuellt 900,000 kronor framdeles. Genomförandet av förslag nr I, som i huvudsak sammanfaller med bolagets plan, skulle således kräva det minsta statsunderstödet, men samtidigt förutsätta ett avgörande av frågan om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg. För undvikande av den härmed förenade svårigheten hava följande bestämmelser föreslagits.

Järnvägen från Gävle till Härnösand delas i fyra särskilda järnvägar, innefattande sträckorna Gävle—Söderhamn, Söderhamn—Hudiksvall, Hudiksvall—Sundsvall och Sundsvall—Härnösand med iakttagande dock, att alla dessa fyra järnvägar i samtrafikshänseende skola betraktas som en järnväg, så länge de trafikeras av en och samma förvaltning.

För byggandet av hela järnvägssträckan Gävle—Härnösand beviljas ett statslån å 15,000,000 kronor, vilket emellertid uppdelas å de fyra nämnda bandelarna i ungefärlig proportion till deras byggnadskostnader.

Efter enahanda grunder uppdelas även det i bolagets finansplan ingående banklånet, 21,000,000 kronor.

För de särskilda järnvägarna skulle alltså stats- och banklånen utgöra: för järnvägen Gävle—Söderhamn ett statslån å 4,200,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,900,000 kronor, för järnvägen Söderhamn—Hudiksvall ett statslån å 3,000,000 kronor med

förmånsrätt närmast efter ett banklån å 4,200,000 kronor, för järnvägen Hudiksvall—Sundsvall ett statslån å 4,200,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,900,000 kronor samt för järnvägen Sundsvall—Härnösand ett statslån å 3,600,000 kronor med förmånsrätt närmast efter ett banklån å 5,000,000 kronor.

Beträffande tiden för statslånen lyftande skall gälla, att sammanlagt 3,000,000 kronor få lyftas tidigast under år 1922, 7,000,000 kronor tidigast under år 1923 och återstoden tidigast under år 1924. Medan i propositionen förutsatts, att 3,000,000 kronor skulle finnas tillgängliga redan på 1921 års stat, erfordras vid bifall till nu återgivna alternativ intet anslag förrän tidigast år 1922.

Såsom villkor för lyftande av statslånet för banan Gävle—Söderhamn skulle särskilt gälla, att icke någon del av detta lån må utbetalas, förrän sådant anbud om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg avgivits, som av Kungl. Maj:t godkännes.

I övrigt skulle för samtliga lånen motsvarande lånevillkor gälla, som Kungl. Maj:t i propositionen nr 426 föreslagit för lånet till bansträckan Sundsvall—Härnösand.

*Utskottets
yttrande.*

Det förhållandet, att riksdagen tidigare beviljat Ostkustbanans aktiebolag statslån på i vissa avseenden särskilt gynnsamma villkor, innebär givetvis ett erkännande från riksdagens sida av behovet av ifrågavarande järnvägsanläggning. De stora uppoffringar, till vilka ortsbefolkningen förbundit sig genom den gjorda aktieteckningen i bolaget, ger ock ett oförtydligt bevis på det livliga intresse, med vilket banan omfattas i de trakter, den är avsedd att tjäna. Det har ock för utskottet framstått såsom tydligt, att ostkustbanan är i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande. Ehuru väl utskottet hyser denna uppfattning, har det för utskottet icke varit möjligt att tillstyrka riksdagen att nu besluta en ökning av det bolaget tidigare beviljade låneunderstödet.

Under de nuvarande statsfinansiella förhållandena måste nämligen enligt utskottets uppfattning före ett definitivt beslut i frågan konsekvenserna av detsamma kunna bättre överskådas än vad fallet är enligt såväl Kungl. Maj:ts förslag som motionerna. Även från bolagets sida synes med fog kunna begäras, att riksdagens beslut lämnar större klarhet i avseende å den ställning, staten i fortsättningen kan komma att intaga till frågan, än propositionen innebär. En närmare utredning bör fördenskull enligt utskottets mening ske före ett avgörande beslut i ämnet.

I första hand synes härvid böra utarbetas en plan för genomförandet av anläggningen, avseende bland annat den hastighet, med vilken banbygget allmänt sett bör bedrivas och den ordning, i vilken järnvägsbyggnaden i fortsättningen kan böra fullföljas. Utarbetandet av denna plan bör givetvis ske under beaktande av, att byggnadskostnaderna bliva så låga som möjligt och att företaget skall lämna bästa möjliga avkastning. Ett viktigt led i utredningen bör vidare vara ett precisering av det ekonomiska förhållandet mellan staten och bolaget under de olika utvecklingsskedena av företaget. Vad särskilt beträffar förutsättningarna för utförandet av bandelen Sundsvall—Härnösand, vilken jämväl utskottet anser vara den, som i första hand bör förverkligas, torde, utom den av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna lösningen, böra tagas under övervägande, huruvida och på vilka villkor staten lämpligen skulle kunna till en början övertaga trafiken å denna bandel och bolaget genom arrendeavgift erhålla gottgörelse för räntekostnaderna för det i bandelen nedlagda lånekapitalet. Genom en sådan lösning av frågan torde, enligt utskottets förmenande, jämväl de intressen i företaget, vilka icke äro särskilt knutna till banans nordliga delar, få anses bliva tillgodosedda på sådant sätt, att dessa intressens representanter icke med skäl kunna motsätta sig, att arbetena tills vidare inriktas på nämnda bandel. Slutligen bör närmare utredning ske i fråga om villkoren för en eventuell statsinlösen av Ostkustbanan liksom ock av Uppsala—Gävle järnväg.

Enligt erhållen upplysning disponerar emellertid Ostkustbanans aktiebolag för närvarande icke medel för fortsättande ens i mindre omfattning av de pågående arbetena. Ett fullständigt avbrytande av dessa arbeten under exempelvis ett år skulle dock enligt uppgift av bolaget medföra — förutom avskedande av befäls- och arbetarpersonal — dels en avsevärd direkt förlust, dels ock ökade ränteförluster å det redan nedlagda kapitalet jämte andra olägenheter. Med hänsyn härtill och då dessa förluster skulle öka byggnadskostnaderna och därmed även anspråken på understöd från statens sida, synes en utväg böra sökas, som möjliggör arbetenas fortsatta bedrivande å bandelen Sundsvall—Härnösand utan att staten därför definitivt binder sig beträffande blivande statsunderstöd för byggande av banans södra delar.

En dylik utväg synes utskottet kunna vinnas, därest bolaget nu berättigas att lyfta det bolaget redan beviljade statslånet å 3,000,000 kronor på i huvudsak de villkor, som föreslagits i statsrådsprotokollet till förvarande proposition, dock med följande ändringar beträffande nedan-nämnda punkter:

att den i punkterna 1:o) och 5:o) berörda uppdelning av Oskustbanan i olika järnvägar lämnas öppen, till dess den av utskottet ovan förordade utredningen blivit verkställd;

att det i punkten 4:o) upptagna villkoret för lånets lyftande bortfaller, varigenom bolaget sålunda berättigas att utan uppfyllande av berörda villkor, dock tidigast den 1 januari 1921, lyfta förenämnda statslån å 3,000,000 kronor, att i enlighet med bestämmelserna i punkt 2:o) användas för bedrivande av arbetena å bandelen Sundsvall—Härnösand; samt

att vad angår den i punkten 7:o) berörda säkerhet för lånet de slutliga villkoren skola fastställas efter det att omförmälda utredning blivit slutförd samt att Kungl. Maj:t må besluta angående den säkerhet som skall av bolaget ställas för den del av lånet, som kan komma att lyftas, innan de slutliga bestämmelserna i ämnet varda meddelade.

Utskottet, som förutsätter, att merberörda utredning med det snaraste igångsättes och slutföres så fort sig göra låter, får i anslutning till vad ovan anförts hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt ovanberörda, av herrar Nordling, Kvarnzelius m. fl. och Lindman m. fl. väckta motioner må medgiva, att det Ostkustbanans aktiebolag år 1913 beviljade statslån å 3,000,000 kronor må till bolaget utbetalas på de av utskottet ovan angivna villkor samt för ändamålet under utgifter för kapitalökning och titel »låneunderstöd» å riksstaten för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstiteln »Fast upplåning» kommer utskottet att avgiva förslag i annat sammanhang.
Stockholm den 11 juni 1920.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, J. Nilsson* i Skottlandshus,
H. F. Lamm, Ollas A. Ericsson, H. M. Bäckström, J. L. Widell, C. G. Ekman, O. Bergqvist, J. Jeansson, C. I. Asplund och *F. L. Lindqvist*, samt
från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *J. Jönsson* i Revinge, *O. H:son Waldén, W. Bäckström, C. R. Jansson* i Falun, *J. Erlansson, A. J. Andersson* i Gävle, *O. Nilsson* i Örebro, *S. E. J. Lübeck, K. E. W. Söderhielm* och *J. D. Norman*.
