

Nr 163.

Av herr **Kvarzelius m. fl.**, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 244 angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag.*

Redan då beslut fattades om norra stambanans förläggande till det karga, glest befolkade inre landet i stället för till det folkrika kustområdet med dess många städer och industriella anläggningar, uttalades från statsmakternas sida (i riksdagen år 1877 av dåvarande civilministern Thyselius) den åsikten, att en längs kusten löpande parallellbana vore av behovet påkallad, och att en dylik bana borde komma till stånd, om icke på annat sätt så genom enskild företagsamhet.

Sedan denna tid torde också den tanken alltmera vunnit insteg, att från befolkningsgeografiska, trafiktekniska och ekonomiska synpunkter det varit fördelaktigare, om norra stambanan icke förlagts så långt inne i landet, att kustorterna endast kunna få indirekt nytta av densamma. Andra hänsyn gjorde sig dock då gällande.

När koncessionen å Ostkustbanan sedermera år 1903 beviljades, synes man hava haft för avsikt att på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodose kustorternas stora trafikbehov genom föreskriften om, att Ostkustbanan skulle givas stambaneatur, ehuru de enskilda intressenterna för banan, som icke ansågo sig mäka åstadkomma annat än en lokalbana, endast begärt koncession å en bana av sistnämnda typ.

Ett liknande motiv torde ligga bakom järnvägsstyrelsens och övriga myndigheters vid olika tillfällen enstämmigt uttalade mening, att Ostkustbanans tillkomst icke borde få förhindras på grund därav, att trafik skulle komma att avledas från norra stambanan till Ostkustbanan.

För att säkerställa banföretagets genomförande, sedan det en gång påbörjats, intogs i koncessionen den vanliga bestämmelsen om, att koncessionshavarna icke ägde rätt att börja järnvägsarbetet, förrän de visat

skälig anledning till antagandet, att de vore i stånd att utföra järnvägsanläggningen, och Kungl. Maj:t på den grund lämnat särskilt tillstånd till banbyggnadens igångsättande.

Sedan Ostkustbanans aktiebolag, som fått på sig överlåten koncessionen å Ostkustbanan, av 1913 års riksdag på vissa villkor beviljats ett låneunderstöd å 3,000,000 kronor, tog i slutet av år 1914 dåvarande civilministern initiativ till järnvägsarbetets påbörjande för lindrande av den befarade arbetslösheten i landet. I samband därmed framlade bolaget för regeringen sin ekonomiska ställning, varjämte civilministern själv gjorde sig underrättad om de intresserade bankernas ställning till frågan om anskaffande av påräknad bankkredit för företaget. Genom två resolutioner den 4 februari 1916 lämnade Kungl. Maj:t därefter icke endast tillstånd till arbetenas påbörjande och till inlösen av den för banan behöfliga marken utan föreskrev tillika, att arbetena skulle taga sin början under mars månad 1916.

I enlighet med Kungl. Maj:ts berörda föreskrift påbörjades också bananläggningen å den angivna tiden.

Under de två första åren arbetet pågick kunde kostnaden för detsamma hållas inom de av bolaget uppgjorda och av Kungl. Maj:t granskade kostnadsberäkningarna, men sedermera stego byggnadskostnaderna på grund av penningvärdets fall, så att det blev tydligt, att banan icke kunde färdigställas för det år 1916 beräknade beloppet, 26,000,000 kronor. Sedan i anledning därav nytt kostnadsförslag utarbetats, slutande på en totalsumma för hela bananläggningen av 51,000,000 kronor, ingav bolaget år 1919 ansökan till Kungl. Maj:t om ökat statslån för banföretagets fullbordande.

Med anledning härav föreslog Kungl. Maj:t 1920 års riksdag att utöver förut beviljade 3,000,000 kronor på vissa villkor lämna bolaget ett ytterligare statslån å samma belopp i och för färdigbyggandet av bandelen Sundsvall—Härnösand.

Sedan emellertid bolagets ombud inför ledamöter av statsutskottet förklarar, att bolaget icke kunde mottaga det ifrågasatta nya statslånet dels på grund av vissa bestämmelser i bolagsordningen dels därför, att bandelen Sundsvall—Härnösand, trafikerad som lokalbana, icke kunde beräknas lämna tillräcklig avkastning för förräntande av de för bandelens byggande upplånade medlen, samt dess anläggning genom bolagets försorg sålunda förr eller senare måste bringa bolaget på obestånd, föreslog statsutskottet, att riksdagen skulle såväl medgiva sådan ändring i villkoren för det redan beviljade statslånet å 3,000,000 kronor, att bolaget kunde med detsamma fortsätta arbetena å bananläggningen, intill dess

utredning av Ostkustbanefrågan i dess helhet kunde hinna utföras och framläggas för riksdagen, som även genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om verkställande av dylik utredning. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

I riksdagens skrivelse framhölls bland annat, att Ostkustbanan vore i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande, men att enligt riksdagens uppfattning för ett definitivt beslut i frågan måste under dåvarande finansiella förhållanden konsekvenserna av ett sådant beslut kunna bättre överskådas, än vad fallet vore enligt såväl Kungl. Maj:ts förslag som de i frågan väckta motionerna.

Vidare anfördes att från bolagets sida syntes med fog kunna begäras, att riksdagens beslut lämnade större klarhet i avseende å den ställning, staten i fortsättningen kunde komma att intaga till frågan, än positionen innebar.

Med anledning av denna riksdagens skrivelse tillsatte Kungl. Maj:t den 30 juni 1920 för ändamålet en kommitté, bestående av sju ledamöter; bland dem några av landets förnämsta fackmän på området. Till ordförande i kommittén utsågs förre generaldirektören vid statens järnvägar, landshövdingen m. m. M. Sahlin.

Efter ett mycket ingående utredningsarbete avgav denna kommitté sitt betänkande i saken den 3 februari 1922.

Sedan kommittén i detta betänkande bland annat konstaterat, att den trakt, Ostkustbanan komme att genomlöpa, vore ett av de för vår handelsbalans viktigaste och dessutom folkrikaste områdena i landet — i senaste avseende stående tillbaka endast för de län, som innesluta våra två största städer, Stockholm och Göteborg — samt att banans snara färdigbyggande vore en trängande nödvändighet, såvida landsändan ifråga skulle under nutida förhållanden kunna försvara sin industriella rangplats, gör kommittén det *enhälliga* uttalandet, att Ostkustbanan, utbyggd i hela sin längd, måste enligt de utförda, försiktiga och detaljerade trafikberäkningarna, vilka grunda sig endast på nuvarande förhållanden utan hänsyn tagen till ovissa framtidsmöjligheter, betraktas som ett mycket bärkraftigt banföretag, vilket kan förväntas skola redan under första trafiktiden kunna förränta icke endast de upplånade medlen, motsvarande ungefär storleken av banans före kriget beräknade byggnadskostnad, utan även lämna en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet.

Beträffande sättet för banans färdigbyggande gör kommittén jämförelser mellan de alternativ, som framstälts från olika håll.

Då det torde få anses vara av vikt, att statens förhållande till samtliga dessa alternativ blir i en samlad överblick så allsidigt belyst som

möjligt, innan statsmakterna eventuellt fatta slutlig ståndpunkt i Ostkustbanefrågan, komma tämligen utförliga jämförelser i berörda avseende, huvudsakligen grundade på kommitténs utredningar, att här nedan anställas mellan alternativen i fråga.

Vad då först angår kommitténs jämförelser mellan en bana, utbyggd i sin helhet enligt kommitténs huvudförslag, och en bana, byggd endast mellan Ljusne och Härnösand enligt järnvägsstyrelsens år 1919 framlagda förslag, bör beaktas följande.

En bana till Gävle beräknas kosta 47,000,000 kronor, under det att en bana, avbruten i Ljusne, skulle draga en kostnad av 40,700,000 kronor, häri inbegripet kostnaden för redan utförda arbeten söder om Ljusne. För den förra banans finansiering skulle erfordras ett statslån å 14,000,000 kronor, medan den senare banans byggande skulle kräva ett ännu större statslån, nämligen på 15,300,000 kronor, beroende på att de stora aktieteckningarna från Gävletrakten skulle bortfalla. En bana från Ljusne till Härnösand skulle enligt såväl kommitténs som järnvägsstyrelsens beräkningar icke kunna förränta vare sig statslånet eller det egna kapitalet. Banan, utbyggd till Gävle, skulle däremot enligt kommitténs mycket noggranna utredningar, såsom ovan angivits, kunna efter endast kort tid förränta hela sitt anläggningskapital.

Järnvägsstyrelsen har visserligen i sitt yttrande av den 9 mars 1922 över kommitténs betänkande övat en ganska vidlyftig kritik mot kommitténs beräkningar i berörda avseende, men om man betänker, att kommittén använt över ett och ett halvt år för sitt utredningsarbete, samt att kommittén dessutom haft till förfogande arbetskrafter med speciell erfarenhet om trafikförhållandena vid enskilda järnvägar, torde man redan härav kunna draga den slutsatsen, att kommitténs beräkningar, som ju avse en privatbana, böra tillmätas en hög grad av tillförlitlighet. Denna uppfattning styrkes också, om man tager del av den av kommittén utarbetade promemorian av den 23 mars 1922 med anledning av järnvägsstyrelsens berörda kritik, av vilken promemoria framgår, att järnvägsstyrelsens summariska användning av statistikens siffror för ett så onormalt år som 1920 i och för beräkning av utgifterna vid en ny järnväg under normala tider, då ett flertal av 1920 års utgiftsposter alls ej kunna förekomma, lett till felaktiga resultat, som enligt kommitténs samstämmiga åsikt icke kunna läggas till grund för bedömande av Ostkustbanans räntabilitet.

Kommittén betecknar också järnvägsstyrelsens kritik såsom ensidig och förklarar sig till alla delar vidhålla sin mening om, att Ostkustbanan, utbyggd i sin helhet, måste anses bliva ett bärkraftigt företag.

I trafikhänseende framstår naturligen en jämförelse mellan de bägge banorna även till den oavkortade banans fördel, särskilt då det gäller snabbförbindelserna mellan nedre Norrlands kuststäder å ena sidan samt Stockholm och Göteborg å den andra. Det torde i detta avseende vara tillräckligt framhålla, att ett snälltåg med restaurationsvagn enligt kommitténs tidtabellsutkast är föreslaget avgå från Sundsvall omkring kl. 3 e. m. med ankomst till Stockholm samma dags afton och till Göteborg via Bergslagsbanan påföljande dags morgon. Den bekvämaste förbindelsen från Sundsvall torde, om Ostkustbanan avbrytes i Ljusne (Söderhamn), bliva som hittills, med statens järnvägars nattåg, vilka för närvarande hava en gångtid av 14 timmar och 48 minuter mellan Sundsvall och Stockholm.

Beträffande de allmänt järnvägsekonomiska förhållandena i de bägge alternativfallen kan hänvisas till, att kommittén såväl i sitt betänkande (sid. 255) som i sin förberörda promemoria (sid. 19) angivit driftsresultaten vid alla de järnvägar, vilkas trafikförhållanden skulle röna nämnvärd inverkan av Ostkustbanans anläggning, såsom sammanlagt 1,035,000 kronor bättre, om banan bygges till Gävle, än om den avbrytes i Ljusne (Söderhamn).

Även påvisas i betänkandet (sid. 257), att en bana till Gävle med avseende på uppkommande besparingar i transportarbete, resetider m. m., skulle bliva vida överlägsen en bana, avbruten i Söderhamn.

Vidare framhålles (sid 306) som en olägenhet av banans avbrytande vid Söderhamn, att, om icke endast statens järnvägars trafik utan även den genom Ostkustbanans eventuella utbyggande till Söderhamn uppkommande nya trafiken skall vid stark högtrafik kunna ledas söderut över Krylbo, torde betydande utvidgningsarbeten behöva utföras på denna linje, varigenom den stora norrlandstrafiken skulle för en avsevärd framtid fastlåsas vid en lång krokväg, ehuru en kort och naturlig genväg erbjudes.

De kostnader, som redan nedlagts å Ostkustbanan på sträckan söder om Ljusne, motsvarande ungefär 75 % av terrasseringskostnaderna och nära nog hela kostnaden för jordlösen, skulle bliva utan nytta, om banan avbrytes i Ljusne (Söderhamn).

Det skulle vidare bliva förhållandevis dyrare att ombesörja trafiken å den avkortade banan än å en bana till Gävle, därigenom att den beslutade samförvaltningen mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg liksom den gemensamma användningen av de bägge banornas rullande materiel och den till Gävle förlagda, dyra reparationsverkstaden skulle omöjliggöras, om banan ej kommer till Gävle.

Om banan avbrytes i Ljusne (Söderhamn), måste än vidare på grund av bolagsordningens bestämmelser och vid aktieteckningarna fästade villkor aktieägarna från sträckan söder om Ljusne utlösas. För detta ändamål och för anskaffande av erforderliga, nya aktieteckningar och banklån måste nuvarande bolaget upplösas och arbetet å banbyggnaden tillsvidare nedläggas, varigenom de halvfärdiga arbetena skulle taga skada och avsevärda ränteförluster uppstå.

Den enda omständighet, som talar för Ostkustbanans avkortning vid Söderhamn, synes vara den, att avledningen av trafik från statens järnvägar då skulle bli mindre, än om banan neddrages till Gävle.

Denna fråga borde emellertid få anses vara avgjord såväl genom beviljandet av koncessionen på hela banan och 1913 års riksdags beslut om statslånet å 3,000,000 kronor som genom Kungl. Maj:ts tillstånd att påbörja arbetena jämväl å sträckan söder om Ljusne. Vid nu angivna tillfällen har denna fråga varit debatterad och enligt statsmakternas uttalanden ansetts icke böra inverka på beslutet om Ostkustbanans anläggning i dess helhet. Bolaget har sålunda haft anledning att betrakta frågan som löst och att ordna sina angelägenheter med hänsyn härtill. Även synes Kungl. Maj:ts helt nyligen lämnade medgivande till vissa kommuner att upptaga lån för bedrivande av arbeten på bansträckan söder om Ljusne tala emot ett upptagande av denna fråga till förnyad prövning.

En dylik prövning torde emellertid såsom här nedan påvisas giva vid handen, att det icke endast för banbolaget utan även för staten är fördelaktigare, om den koncessionerade planen i stället för stympningsförslaget lägges till grund för banans byggande.

Efter en ingående undersökning i berörda avseende kommer kommittén till det resultatet, att statens järnvägars förlust genom trafikavledningen skulle under Ostkustbanans första trafikår uppgå till 450,000 kronor, om icke indragning av det ena nattåget å norra stambanan kan ske efter Ostkustbanans färdigbyggande, men till endast 255,000 kronor, om en dylik indragning kan företagas. Från dessa summor bör emellertid dragas statens järnvägars vinst av trafikutbytet mellan statens hela järnvägsnät och Ostkustbanan, vilket trafikutbyte enligt kommitténs mening kan antagas så småningom bli tillräckligt för att uppväga den genom trafikavledningen uppkomna nettoförlusten.

Kommittén framhåller därjämte, att den eventuellt likväl kvarstående förlusten för statens järnvägar icke är liktydig med en statsekonomisk förlust, då statskassan kan beräknas komma att tillföras ökade direkta och indirekta skatter genom den utveckling av storindustrien och närings-

livet i allmänhet, som med säkerhet kan förväntas bli en följd av Ostkustbanans tillkomst.

Kommitténs slutomdöme i denna fråga blir därför, att nämnda trafikavledning icke bör få förhindra Ostkustbanans byggande eller öva något nämnvärt inflytande på valet av alternativ.

I samband härmed framhålles även, att vid byggandet tidigare av såväl enskilda som statsbanor i landet hänsyn icke tagits till trafikavledningen från andra järnvägar, så snart de nya banorna ansetts i och för sig berättigade.

Utöver vad kommittén sålunda anfört beträffande de två närmast härovan berörda alternativfallen kan tilläggas, att enligt såväl kommitténs som järnvägsstyrelsens beräkningar en bana till Ljusne (Söderhamn) lämnar väsentligt sämre driftsresultat än en bana till Gävle. Kommittén beräknar skillnaden till icke mindre än omkring 1,600,000 kronor per år, motsvarande en vinst för banan till Gävle å omkring 1,000,000 kronor och en förlust för banan till Ljusne (Söderhamn) av omkring 600,000 kronor per år, vilken förlust skulle komma att drabba staten såsom innehavare av den högst liggande inteckningen i banan. Redan denna förlust uppväger till fullo statens järnvägars eventuella förlust genom trafikavledningen under första trafikåren, ifall banan neddrages till Gävle.

Om banan skulle byggas i den ordning, som föreslagits i den kungl. propositionen till nu pågående riksdag, skulle statens förluster börja redan under byggnadstiden därigenom, att statens järnvägar, enligt vad nedan närmare påvisas, skulle komma att göra en årlig förlust genom arrenderingen av bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund på omkring 580,000 kronor.

Ett bifall till den kungl. propositionen skulle för staten även medföra förluster såväl därigenom, att staten enligt nämnda proposition skulle i verkligheten få på sig överflyttat ansvaret för fullbordandet av de bandelar, varå arbetet skulle komma att utföras, som även därigenom att banans färdigbyggande i dess helhet, som torde kunna anses vara en förutsättning för förräntning av statslånen, bleve framflyttat åtskilliga år. En uppfattning om storleken av denna senare förlust får man genom kommitténs beräkning, att banans byggande sektionvis, så att den blir färdig exempelvis först år 1935, skulle medföra ränteförluster å endast det av kommittén beräknade statslånet och det egna kapitalet på omkring 28,000,000 kronor.

Då för den händelse banan skulle stanna i Ljusne (Söderhamn) det nuvarande bolaget såsom ovan angivits måste upplösas och nytt bolag bildas för genomförandet av det nya företaget, samt som följd

därav Ostkustbanebolagets aktier få mycket ringa värde, skulle staten likväl enligt det till godkännande inför riksdagen framlagda förslaget till avtal om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg få betala dessa aktier, uppgående för närvarande till en summa av 1,700,000 kronor, efter pari kurs med tillägg av fyra procent ränta från de långt tillbaka liggande inbetalningsdagarna, vilket givetvis skulle för staten medföra en mycket kännbar förlust.

Därjämte bör beaktas, att ett nedläggande av arbetena vid banbyggnaden tillsvidare skulle för staten medföra direkta och avsevärda utgifter för beredande av arbete eller understöd åt den personal, som för närvarande är anställd vid banbyggnaden, under det att dessa utgifter skulle inbesparas, om banbolagets finansieringsfråga ordnas så, att arbetet kan ostört fortgå eller till och med utvidgas.

Mot det byggnadsalternativ, som avser att tillsvidare endast bygga bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund samt att helt nedlägga arbetena å övriga bandelar eller framflytta deras färdigbyggande till en oviss framtid, vilket alternativ torde få anses i huvudsak sammanfalla med det förslag, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts förberörda proposition, anför kommittén bland andra anmärkningar särskilt den, att detsamma icke kan tillfredsställa det förefintliga, trängande trafikbehovet.

I den kungl. propositionen föreslås, att statens järnvägar skola arrendera bandelarna i fråga och i arrende lämna ett belopp, motsvarande ränta å statslånet jämte nödiga avskrivningar.

För att nedbringa det kontanta arrendebeloppets storlek föreslås visserligen, att statens järnvägar skulle tillsläppa rullande materiel för bandelarnas trafikering, men denna omständighet inverkar naturligen icke, såsom kommittén framhåller i sin promemoria (sid. 20), på totalresultatet för statens järnvägar, då även den rullande materiel, som äges av statens järnvägar, bör förräntas och avskrivnas.

Kommittén uppskattar storleken av det erforderliga statslånet för ifrågavarande tre bandelar till omkring 10,000,000 kronor. Järnvägsstyrelsen däremot, som utesluter kostnaden för rullande materiel och upptager som redan tillgängligt ett icke tecknat aktiekapital å omkring 1,350,000 kronor, anser, att statslånet bör kunna inskränkas till ungefär 6,540,000 kronor. Då emellertid kostnaden för rullande materiel naturligen bör medtagas i beräkningarna, antingen staten lämnar materiel eller medel för inköp av dylik, samt de påräknade nya aktieteckningarna med all säkerhet icke kunna uppbringas, med mindre hela banföretagets finansieringsfråga blir säkerställd, så torde det bliva nödvändigt för

statsmakterna att nu eller senare bevilja statslån till det belopp kommittén beräknat, 10,000,000 kronor, om endast bandelarna i fråga skola tillsvidare färdigbyggas.

Om de årliga avskrivningarna å dessa bandelar enligt kommitténs beräkningar sättas till i runt tal 80,000 kronor och räntefoten å ett statslån om 10,000,000 kronor till endast 5 % samt då intet nämnvärt driftöverskott kan påräknas, så skulle således statens förlust genom den föreslagna arrenderingen uppgå till 580,000 kronor per år eller sålunda till betydligt mera än den förlust, man velat undvika genom trafikavledningen från statens järnvägar till en Ostkustbana, utbyggd till Gävle.

Då staten dessutom icke skulle kunna vare sig återfå sitt till bolaget utlånade kapital eller några räntor å detsamma, kan statens kapitalförlust vid val av detta alternativ beräknas motsvara hela lånebeloppet eller 10,000,000 kronor.

Även för det nuvarande bolagets aktieägare skulle naturligen stora förluster, i såväl kapital som räntor, uppstå, om hela banans färdigbyggande framflyttas till en oviss framtid. Dessa förluster torde också te sig så avskräckande för bolaget, som kan anses hava sin ekonomiska tyngdpunkt vid banans södra slutpunkt, att bolaget icke kan befinnas villigt eller ens våga insätta sina sista disponibla medel för byggande tiotals mil från nämnda slutpunkt av ett antal banbitar, som endast skulle bereda bolaget förluster. Nämnda medel måste nämligen, intill dess hela finansieringsfrågan kan bliva ordnad, reserveras för betalande av bolagets skulder och eventuella avvecklingskostnader.

Då härtill kommer, att bolaget enligt gällande lag icke kan anses äga rätt upptaga nya lån, till vilkas återbetalande utsikter icke kunna anses föreligga, så torde det vara tydligt, att, om det i den kungl. propositionen föreslagna byggnadsalternativet skall följas, det nuvarande bolaget måste upplösas och nya lokala bolag bildas för byggande av respektive bandelar, vilka bolag möjligen kunna mottaga statslånen.

Under den tid, som åtgår för att söka ordna därvid uppkommande finansieringsfrågor och speciellt för anskaffande av det nya, egna kapital, vilket enligt den kungl. propositionen förutsättes som nödvändigt för arbetenas bedrivande å bandelarna i fråga under de närmaste åren, måste naturligen även i detta fall de pågående arbetena nedläggas.

Enligt uppgift har också bolagets styrelse sett sig nödsakad besluta att föreslå den blivande ordinarie bolagsstämman att tillsvidare nedlägga arbetet å hela bansträckan utom å linjen Ljusne—Stugsund, om icke ett sådant statslån beviljas av innevarande års riksdag, att banföretagets finansieringsfråga kan säkerställas.

Även om ovan angivna finansieringstransaktioner för åstadkommande av nämnda tre banbitar kunde genomföras så hastigt, att praktiskt taget arbetena i fråga kunde pågå oavbrutet, skulle likväl de enligt den kungl. propositionen till förfogande stående medlen icke, såsom i denna förutsättes, vara tillräckliga för arbetenas bedrivande intill dess av 1924 års riksdag eventuellt beviljade lånemedel skulle bli tillgängliga för bolaget, enär dels en avsevärd tid skulle åtgå för uppfyllandet av de nya lånevillkoren angående bankkredit, ändringar av bolagsordningen samt uppgörandet och fastställandet av nya kostnadsberäkningar m. m., dels större delen av det i den kungl. propositionen föreslagna nya statslånet skulle åtgå för husbyggnader samt inköp av räls och slipers m. m.

Till belysande av i vilken utsträckning banbyggnaden för närvarande är kapitalkrävande kan anföras, att under första kvartalet 1922 icke mindre än 950,000 kronor bundits vid bananläggningen, ehuru arbetsstyrkan ej uppgår till mera än omkring 1,000 man och arbetstiden under vintern varit i hög grad inskränkt. — Då bolagets engagement i banbyggnaden vid senaste årsskiftet uppgick till omkring 13¹/₂ miljoner kronor, belöper det sig således för närvarande till c:a 14¹/₂ miljoner kronor. —

Att märka är även, att alla terrasserings- och stenarbeten för nämnda tre bandelar skulle vid ett bedrivande av arbetet på samma sätt som hittills bli färdiga instundande sommar, och att således efter nämnda tid icke några arbetstillfällen av betydelse kunna erbjudas vid Ostkustbanan, om ej terrasseringsarbeten å nya bansträckor kunna påbörjas.

Liksom beträffande det alternativ, som avser banans avbrytande vid Ljusne (Söderhamn), skulle således staten vid det i den kungl. propositionen föreslagna alternativfallet få vidkännas utgifter genom den ökade arbetslöshet, som skulle uppstå genom banarbetenas nedläggande eller inskränkning.

En upplösning av nuvarande bolaget skulle även i sistberörda likasom i förstnämnda alternativfall för statsverket medföra betydande förluster vid eventuell inlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Under ovan angivna omständigheter synes det alternativ, som Ostkustbanekommittéen förordat, d. v. s. hela banans utbyggande i ett sammanhang, vara det enda genomförbara.

Vid ett godtagande av detta alternativ synes staten kunna undgå nära nog alla förluster på en eventuell försträckning för färdigbyggandet av Ostkustbanan.

Om de genom statsmakternas egna förtroendemän utarbetade trafikberäkningarna visa sig endast tillnärmelsevis riktiga, kan nämligen lånets förräntning anses vara fullt säkerställd. Samma blir förhållandet, om

man utgår ifrån, att driftsöverskottet skulle komma att i verkligheten uppgå till endast ett belopp liggande mitt emellan den summa, som framgått av kommitténs ytterst detaljerade och järnvägsstyrelsens summariska trafikberäkningar.

Den förlust, som skulle uppstå för statsverket genom beviljande av anståndsrenta, kan naturligen kompenseras genom lämplig reglering av räntefoten för statslånet, på sätt föreslagits i den genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg nyligen verkställda utredningen angående ordnandet av statens kredit till enskilda järnvägsföretag.

Ju förr banan utbygges i dess helhet, ju förr kan statsverket påräkna ökade inkomster genom det allmänna uppsving inom Ostkustbanans trafikområde, som anses bliva en följd av banans tillkomst.

Statens förlust vid eventuell inlösen av Uppsala—Gävle järnväg, därigenom att Ostkustbanebolagets aktier skulle vid bolagets upplösning förlora sitt värde, skulle bortfalla, om det nuvarande bolaget förhjälpes att fullfölja den uppgift, för vilken det blivit bildat.

Om bolagets finansfråga omedelbart ordnas, kan vidare icke endast den nuvarande arbetarstammen fortfarande beredas sysselsättning, utan arbete kan dessutom beredas en avsevärt mycket större arbetsstyrka utan någon nämnvärd uppoffring från statens sida, exempelvis på så sätt, att arbeten utföras genom Norrlands statsarbetens försorg mot likvid i bolagets reverser, förfallna till betalning så snart de eventuellt beviljade nya stats- och banklånen bliva tillgängliga.

I rent nationalekonomiskt avseende synes även klokheten bjuda, att Ostkustbanans finansieringsfråga äntligen bringas till en slutlig lösning för undvikande av onödiga ränteförluster för bolaget och till förhindrande av, att de redan utförda anläggningarna genom ett avbrott i banarbetet delvis förfalla.

Viktigast är dock, att genom Ostkustbanans snara färdigbyggande utvecklingen inom banans trafikområde, vilket hittills kan anses hava blivit ganska styvmoderligt behandlat i järnvägspolitiskt hänseende, skulle i hög grad främjas.

Framhållas kan även, att samtidigt som staten från år 1911 till 1920 i andra delar av landet, som torde vara i mindre behov av förbättrade järnvägsförbindelser än nedre Norrlands rikt utrustade kustland, nedlagt icke mindre än 442,000,000 kronor (statsrevisorernas berättelse av år 1921, sid. 91) för nyanläggningar eller utvidgningar av statsjärnvägar, så har statsmakternas ställning till frågan om beviljande av ett till synes ganska riskfritt lån å ett jämförelsevis ringa belopp till Ostkustbanans färdigbyggande behandlats med den största grad av försiktighet.

Ett skäl för Ostkustbanefrågans omedelbara lösning synes även ligga i den omständigheten, att 1920 års riksdag genom sina uttalanden på visst sätt utfäst sig att upptaga frågan till slutligt avgörande, när den på riksdagens begäran av Kungl. Maj:t tillsatta utredningskommittén fullgjort sitt uppdrag.

De betänkligheter med avseende på frågans omedelbara avgörande, som framhållits i den kungl. propositionen, synas härvidlag icke kunna tillmätas avgörande betydelse.

Vad därvid först beträffar den uttalade åsikten, att det torde kunna anses ovisst, huruvida den för banföretagets fullbordande erforderliga bankkrediten skulle kunna för närvarande erhållas på godtagbara villkor, och att därför en avsevärd risk syntes föreligga för, att statsverket skulle nödgas antingen ingripa med ytterligare försträckning eller för betydande kostnader inlösa hela företaget och fullborda detsamma för egen räkning, ifall hela det av kommittén ifrågasatta statslånet komme att nu beviljas och arbetena å bananläggningen med tillgängliga medel fortsattes, så kan till en början erinras om, att man icke synes hava anledning antaga, att de banker, som skulle delta i lånetransaktionen och som samtliga torde känna sig hava vissa förpliktelser beträffande utvecklingen av de orter Ostkustbanan genomlöper, icke skulle hava lämnat ett tillfredsställande svar, om regeringen nu, liksom 1915, till dem riktat en förfrågan angående bankkrediten för banföretaget.

I detta sammanhang kan framhållas, att det synes, som om statens ansvar för företagets fullbordan skulle bliva avsevärt mycket större, om den kungl. propositionen bifalles än om kommitténs förslag följes. Enligt propositionen skulle nämligen, utan något som helst villkor beträffande skyldighet för bolaget att prestera godtagbart bankavtal, i banan kunna ytterligare nedläggas såväl det ifrågasatta nya statslånet å 3,000,000 kronor som kostnaden för nödhjälpsarbeten å stor del av bansträckan, förslagsvis 3,000,000 kronor, samt därutöver nu för bolaget tillgängliga till omkring 3,500,000 kronor uppgående medel — häri inbegripet ännu ej utbetalad del av det redan beviljade statslånet — således sammanlagt omkring 9,500,000 kronor.

Om däremot kommittéförslaget följes, bleve, då bankavtal utgör villkor för det nya statslånets utbetalande, den summa, som under ogynnsammaste antaganden skulle kunna förbrukas för banbyggnaden, innan bankavtal avslutats, icke mera än omkring en tredjedel av det belopp, vilket skulle kunna förbrukas längs hela banbyggnaden, om den kungl. propositionen bifalles utan tillägg av några villkor beträffande bankavtal. Enligt föreliggande villkorliga utfästelser om nya aktieteckningar i bolaget komma nämligen inga som helst ytterligare medel att av aktieägarna

ställas till bolagets förfogande, förr än hela finansieringsfrågan, således även bankfrågan, är på ett fullt betryggande sätt ordnad.

Statens trygghet för att ej behöva tillsläppa hela återstående byggnadskapitalet för Ostkustbanan synes därför vara betydligt större, om kommitténs förslag godtages, än om den kungl. propositionen bifalles, i synnerhet som såväl banker som aktieägare skulle i senare fallet betagas en stor del av sitt intresse för företaget och dessutom de nu föreliggande i flera avseenden förberedda finansieringsplanerna bliva fullständigt sönderbrutna.

Mot vidhållandet av det andra i den kungl. propositionen uppställda huvudvillkoret för att hela det av kommittén föreslagna statslånet nu skall beviljas, nämligen att avtalet om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg skall hava vunnit laga kraft, innan beslutet om dylikt statslån fattas, kan framställas fullständigt enahanda erinringar, som beträffande villkoret angående bankkrediten.

Om endast den av kommittén föreslagna bestämmelsen, att ingen del av det nya statslånet får lyftas, innan inlösensavtalet är fastställt, intages bland lånevillkoren, kan nämligen statens trygghet för att ej ensam behöva tillsläppa hela återstående byggnadskapitlet för Ostkustbanan anses bliva betydligt större, ifall kommitténs förslag följes, än om den kungl. propositionen bifalles och tillämpas.

Att märka är dessutom, att frågan om inlösensavtalets giltighet kommit i ett annat läge, sedan den kungl. propositionen ingavs till riksdagen, då nämligen Svea hovrätt genom enhällig dom den 7 innevarande april fastställt rådhusrättens i Uppsala likaledes enhälliga dom angående giltigheten av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags beslut i inlösensfrågan, samt därjämte ålagt den person, som överklagat beslutet ifråga, att betala motpartens rättegångskostnader. Under sådana förhållanden torde berättigad anledning till det antagandet förefinnas, att om hovrättens dom överklagas, högsta domstolen skall fastställa underrätternas enhälliga domslut. Då ärendet kan anses vara av brådskande natur, torde dessutom fastställelsen kunna förväntas redan före årets utgång.

Då det säkerligen kan antagas, att bolaget, om riksdagen beviljar det av kommittén förordade statslånet, skall anse sig oförhindrat att i banbyggnaden nedlägga hela sitt nu disponibla kapital ävensom nya aktiemedel, vilka bliva tillgängliga, när finansieringen blivit i sin helhet säkerställd, synes man kunna utgå ifrån, att under angivna omständigheter medel skola finnas disponibla för arbetenas planmässiga bedrivande å hela banbyggnaden enligt kommitténs förslag.

I detta sammanhang torde böra erinras om, att frågan om avtal angående eventuell statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg som villkor

för beviljandet av nytt statslån för Ostkustbanans byggande först väcktes av järnvägsstyrelsen i dess utlåtande den 17 november 1919 angående Ostkustbanebolagets ansökan om ökat statslån.

Ehuru det föreliggande förslaget till inlösen av Uppsala—Gävle järnväg är, såsom kommittén angiver i sitt betänkande sid. 292, *i formellt hänseende* till sitt innehåll fristående från spørsmålet om Ostkustbanans tillkomst, framhålles dock i betänkandet, att huvudmotivet för avtalets godkännande från Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags sida varit dess intresse för Ostkustbanans förverkligande.

Det synes, som om dessa omständigheter borde beaktas, då frågan om inlösensavtalets godkännande av statsmakterna tages under omprövning.

Med avseende på yttrandet i kungl. propositionen, att ytterligare utredning än den kommittén förebragt (sid. 285 och 286 i betänkandet samt sid. 17 och 18 i kommitténs promemoria) beträffande villkoren för statsinlösen av Ostkustbanan synes vara påkallad, innan statsmakterna definitivt binda sig för att i den utsträckning, kommittén ifrågasatt, stödja Ostkustbanans fullbordan, torde vara tillräckligt att hänvisa till kommitténs utredning och särskilt till dess slutyttrande i saken å sidan 18 i förberörda promemoria.

Då det för övrigt torde ligga i Kungl. Maj:ts skön att utan riksdagens hörande ändra förutnämnda villkor, om så befinnes lämpligt och möjligt för företagens genomförande, synes denna frågas nuvarande läge icke böra utgöra något hinder för riksdagen att fatta definitivt beslut angående statslån för Ostkustbanans färdigbyggande.

Kungl. Maj:t har icke heller i propositionen upptagit denna frågas lösning bland de oeftergivliga villkoren för en slutlig behandling av Ostkustbanefrågan.

Ett liknande förhållande råder beträffande frågan om fördelningen mellan statens järnvägar och Ostkustbanebolaget av kostnaderna för Sundsvalls station, som sedan år 1918 ligger under Kungl. Maj:ts prövning.

Då emellertid den av kommittén ifrågasatta lösningen av denna fråga (sid. 79 och 80 i betänkandet) bland flertalet fackmän anses vara den enda rättvisa och rationella, samt statsverket även skulle vinna vissa fördelar genom densamma (sid. 21 i promemorian), synes det, som om denna lösning borde kunna godtagas.

Möjligen kan för övrigt denna fråga hinna bringas till avgörande under den tid, statsutskottet har Ostkustbanans lånefråga under handläggning.

I varje fall har, såsom nämnts, denna fråga icke i den kungl. propositionen upptagits bland dem, som ansetts med nödvändighet böra vara slutbehandlade, innan Ostkustbanefrågan upptages till avgörande.

Den utredning, som är att tillgå för ytterligare belysning av Ostkustbanans lånefråga, återfinnes dels i Ostkustbanekommitténs förut åberopade betänkande av den 3 februari 1922, dels i järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 mars 1922 med yttrande över kommitténs betänkande samt Ostkustbanekommitténs promemoria av den 23 mars 1922 med anledning av nämnda skrivelse, dels i övriga myndigheters infordrade yttrande över kommitténs betänkande, dels slutligen i Kungl. Maj:ts proposition till pågående riksdag nr 244 med bilagor.

Under åberopande av vad sålunda anförts och i anslutning till kommitténs betänkande och förslag tillåta sig undertecknade, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 244 till pågående riksdag, hemställa,

att riksdagen ville åt Ostkustbanans aktiebolag, utöver tidigare beviljade låneunderstöd å 3,000,000 kronor, i ytterligare statslån bevilja ett belopp av 11,000,000 kronor, att utgå i poster och på villkor, som av den så kallade Ostkustbanekommittén föreslagits i dess ovanberörda betänkande av den 3 februari 1922.

Stockholm den 26 april 1922.

<i>S. H. Kvarnzelius.</i>	<i>N. S. Norling.</i>	<i>E. A. Enhörning.</i>
<i>Per Norin.</i>	<i>C. A. Carlsson.</i>	<i>J. G. Walles.</i>
<i>Gustav Rosén.</i>	<i>Henric Öhngren.</i>	<i>Carl Eriksson.</i>
<i>N. J. F. Almkvist.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>	<i>Ol. Pettersson.</i>
<i>Ernst Åström.</i>	<i>Jöns Pålsson.</i>	<i>Torsten E. Ström.</i>
<i>E. J. Hagfält.</i>	<i>Per Andersson.</i>	<i>Al. Björkman.</i>
<i>Olof Carlsson.</i>	<i>Knut Heyman.</i>	<i>Joh. Johansson.</i>
<i>E. Eriksson.</i>	<i>Jonas Andersson.</i>	<i>N. Gabrielsson.</i>
<i>J. P. Johansson.</i>	<i>Fritz Lindquist.</i>	<i>C. I. Asplund.</i>
<i>Ing. Bergman.</i>	<i>August Johansson.</i>	<i>O. M. Strömberg.</i>
<i>J. G. Carlsson.</i>	<i>Erik Dalberg.</i>	<i>Herman Rogberg.</i>
<i>O. Bergqvist.</i>	<i>N. Ad. Berge.</i>	<i>Kerstin Hesselgren.</i>

<i>Axel Vindahl.</i>	<i>Erik Abrahamsson.</i>	<i>Karl Sandegård.</i>
<i>Carl Hederstierna.</i>	<i>Elof B. Andersson.</i>	<i>Ulrik Leander.</i>
<i>Axel Rooth.</i>	<i>Carl Boberg.</i>	<i>N. A. Bondeson.</i>
<i>Erik Andersson.</i>	<i>K. J. Ekman.</i>	<i>Joh. Carlsson.</i>
<i>Ad. Lindgren.</i>	<i>William Linder.</i>	<i>Carl Lindhagen.</i>
<i>Teodor Julin.</i>	<i>Carl G. Schedin.</i>	<i>Isak Svensson.</i>
<i>Th. Borell.</i>		<i>Nils Ant. Nilsson.</i>

I motionens syfte instämma:

J. B. Johansson.

G. H. von Koch.