

## Nr 292.

Godkänd av första kammaren den 7 juni 1922.  
Godkänd av andra kammaren den 7 juni 1922.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag.*

(Statsutskottets utlåtande nr 119.)

### Till Konungen.

Uti en till riksdagen den 31 mars 1922 avlåten proposition (nr 244) har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

*dels* medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag må, under villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet angivits, utöver tidigare av riksdagen beviljat låneunderstöd av 3,000,000 kronor, åtnjuta ytterligare ett sådant understöd av likaledes 3,000,000 kronor eller sålunda tillhopa 6,000,000 kronor;

*dels ock* bemyndiga Eders Kungl. Maj:t godkänna det i statsrådsprotokollet omförmälda förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.

Riksdagen vill till en början erinra, hurusom redan vid beslutet om norra stambanans byggande i mitten på 1870-talet en kustbana genom de trakter, varom här är fråga, betraktades såsom en naturlig kommunikations-

led vid sidan av och jämte norra stambanan, vars anläggande emellertid bland annat av strategiska skäl borde föregå ett beslut om en bana genom kustbygden. Då sedermera det i början av 1900-talet lyckades att ena de då föreliggande planerna å vissa lokala kustbanor kring förslaget om en genomgående bana, vann också detta förslag gillande av bland annat järnvägsstyrelsen, som uttalade, att banan hade så stora förutsättningar att få karaktären av statsbana, att ett statsinköp av densamma — jämte anslutande järnvägar i norr och söder — förr eller senare bleve oundgängligt. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag och i avsikt att anläggningen skulle bliva av statsbanetyp, gävos vid koncessionens beviljande år 1903 de tekniska bestämmelserna en häremot svarande utformning, varjämte inlösningsbestämmelserna i viss mån skärptes utöver vad som eljest var brukligt. Nämnda synpunkter om den särställning, som banan i viss mån intoge i förhållande till privata järnvägar i allmänhet, hava också kommit till uttryck i de sedermera vid olika tillfällen föreliggande framställningarna om statens hjälp vid banbyggets finansiering, vilka framställningar alltid upptagits välvilligt av statsmakterna. I detta hänseende vill riksdagen nu endast erinra om 1920 års riksdags i ämnet gjorda uttalanden, som inneburo, att riksdagen funne Ostkustbanan i hög grad förtjänt av statens medverkan till företagets förverkligande, men att frågan tarvade närmare utredning såväl beträffande den allmänna planen för järnvägsanläggningen som ock särskilt om sättet för nämnda medverkan.

Den sålunda begärda utredningen, vilken riksdagen förutsatte komma att slutföras så snart skê kunde, har verkställts genom en särskilt för ändamålet tillsatt kommitté, vilken numera i avgivet betänkande framlagt resultaten av sitt utredningsarbete. Nämnda kommitté har kommit till den uppfattningen att den enda rationella lösningen av Ostkustbanefrågan är, att de redan pågående arbetena utan avbrott fortsättas och att banan fullbordas i hela dess sträckning från Gävle till Härnösand. Företagna undersökningar rörande andra projekt, avseende banans utbyggande endast utmed vissa sträckor, har kommittén ansett giva vid handen, att ett förverkligande av dylika projekt skulle medföra förhållandevis så stora kostnader för staten och bliva så föga ekonomiskt bärkraftiga, att de måste förkastas.

I sitt yttrande över kommitténs betänkande har järnvägsstyrelsen, efter att hava riktat en kritik mot kommitténs enligt styrelsens förmenande för banan alltför gynnsamma räntabilitetsberäkningar, dels ifrågasatt ett uppskjutande av tidpunkten för avgörandena beträffande Ostkustbanans slutfinansiering i avvaktan såväl på att avtalet om inlösningsvillkor

beträffande Uppsala—Gävle järnväg vunno laga kraft, som ock på de ekonomiska konjunkturernas utveckling såväl för landet i dess helhet som för statens järnvägar, dels, under förutsättning av sådant uppskov, hemställt att till prövning upptoges utvägen att i första hand genom erforderliga statsåtgärder möjliggöra utbyggande inom den närmaste framtiden av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne.

Såsom av propositionen framgår, har departementschefen i huvudsak anslutit sig till järnvägsstyrelsens förslag om att statslån bör beviljas för banbyggets bedrivande allenast å nyssnämnda delsträckor. Med hänsyn till rådande arbetslöshet förutsattes emellertid, att arbetena icke helt nedläggas å övriga delar av banan — med undantag dock tillsvidare för sträckan Ljusne—Gävle — varvid utförandet av vissa arbeten tänkts kunna komma att ske genom arbetslöshetskommissionens bemedling.

Riksdagen vill icke förneka, att skäl kunna anföras för departementschefens sålunda föreliggande tvekan att under för handen varande krisförhållanden och i ärendets nuvarande, i vissa av departementschefen anmärkta hänseenden icke fullt klargjorda läge fatta slutlig ståndpunkt till frågan om i vilken utsträckning och under vilka former staten skall medverka till Ostkustbanans tillkomst. Med hänsyn till det läge, vari förevarande fråga nu kommit, har det emellertid synts riksdagen nödvändigt, att från statsmakternas sida tages en mera bestämd ställning till denna fråga än ett bifall till Eders Kungl. Maj:ts förslag skulle innebära.

Vid sin omprövning av ärendet har riksdagen kommit till den uppfattningen, att staten ej torde kunna undgå att lämna ifrågavarande företag sitt ekonomiska understöd på ett sådant sätt, att dess tillkomst i hela dess koncessionerade omfattning från Gävle till Härnösand redan inom den närmaste tiden kan bliva tryggad. Genom de av Ostkustbanekommittén verkställda utredningarna av olika slag, torde vara ådagalagt, att endast på detta sätt kan vinnas en lösning, som motsvarar de anspråk i kommunikationshänseende, som kunna uppställas från ifrågavarande bygd, och de förväntningar, som staten framkallat genom sin tidigare ståndpunkt till företaget.

Även med erkännande härav har riksdagen dock icke kunnat undgå att fästa stort avseende vid de betänkligheter, som från järnvägsstyrelsens sida framförts mot att staten på det sätt, varom här är fråga, utan särskilda garantier befrämjar tillkomsten av ett järnvägsföretag, som kan komma att ingå som ett led i ett med statens järnvägar konkurrerande järnvägssystem och som i varje fall skulle kunna komma att genom trafikavledning tillskynda statens järnvägar vissa förluster. Det har därför

synts riksdagen nödigt att söka finna en form för Ostkustbanans understödjande, varigenom trygghet kunde vinnas för att, samtidigt som befolkningens krav i kommunikationshänseende tillgodosåges, detta dock skedde på ett sådant sätt, att vådorna av konkurrensen med statens järnvägar i möjligaste mån minskades. Givetvis måste det emellertid därvid anses önskligt, att företaget kan fullbordas i samförstånd med det nuvarande bolaget, varigenom ur byggnadskostnadssynpunkt bästa möjliga garantier synas kunna vinnas och tillika möjlighet öppnas till erhållande av ytterligare kapitalinsatser från vederbörande kommuners och andra av företaget intresserades sida.

Flera former för statens medverkan till företagets förverkligande kunna ur nu angivna synpunkter tänkas ifrågakomma. Bland sålunda övervägda förslag har riksdagen ansett i främsta rummet böra tagas under omprövning ett som innebär, att det kapital, som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver bolagets eget i utsikt ställda kapital av 19,000,000 kronor, helt skulle bestridas av staten, dels i form av tecknade aktier, beträffande vilka staten i frågans nuvarande läge lär kunna påfordra, att de med avseende å utdelning och andel i bolagets tillgångar komme att äga bättre rätt än ovannämnda av intressenterna anskaffade kapital å minst 19,000,000 kronor, dels ock i form av lån på de villkor i fråga om ränta och amortering samt säkerhet; som i allmänhet gälla för lån ur allmänna järnvägslånefonden. Proportionen mellan statens insats i aktier och i form av lån torde i huvudsak böra avvägas ur synpunkten av att åstadkomma ett skäligt förhållande mellan det av staten och övriga intressenter tecknade aktiekapitalet. Under alla förhållanden måste emellertid påfordras att den av intressenterna gjorda insatsen kommer att uppgå till minst 19,000,000 kronor.

Under antagande av en byggnadskostnad av 47,000,000 kronor skulle alltså staten hava att räkna med en sammanlagd kapitalinsats av 28,000,000 kronor. Nämnda av Ostkustbanekommittén angivna byggnadskostnad måste emellertid, såsom kommittén själv antytt, anses högt räknad och bör enligt riksdagens mening kunna icke oväsentligt nedbringas i vilket fall statens insats i motsvarande mån bör komma att reduceras.

Otvivelaktigt innebure i varje fall ett godtagande av nu antydda plan betydande kapitalutlägg från statens sida. Emellertid bör det ihågkommas, att med dessa utlägg avses att möjliggöra förverkligandet av ett stort banföretag, genomlöpande en bygd, som är rikt befolkad och utmärkes av en i förhållande till landet i övrigt synnerligen stor produktionsförmåga, men som hittills i kommunikationshänseende icke varit så tillgodosedd, som dess utvecklingsmöjligheter bort föranleda. Genom att

det ifrågasatta beloppet komme att fördelas på ett flertal år eller, enligt den uppgjorda byggnadsplanen, under tiden fram till och med år 1927, torde detta icke alltför hårt komma att belasta budgeten.

Förbises må ej heller, hurusom ett ordnande av Ostkustbanans finansieringsfråga efter ovan angivna riktlinjer öppnar möjlighet till fortsatt arbete för en betydande arbetsstyrka, medan åter ett uppskov därmed, troligen, på sätt bolaget gjort sannolikt, komme att medföra banbyggets inställande tillsvidare, vilket torde komma att föranleda stora utgifter för staten i form av arbetslöshets hjälp.

På detta sätt kunde bolaget också undgå de svårigheter, som måhända bleve förbundna med anskaffandet av ett banklån. I detta hänseende bör beaktas, att enligt kommitténs finansplan statslånet med avseende å in-teckningssäkerheten skulle bliva placerat efter banklånet. I sista hand blöve det alltså alltid staten, som, därest en realisation av panten komme i fråga, hade att taga risken för det i banklån beviljade beloppet, för så vitt icke hela säkerheten för statslånet skulle gå om intet. Givetvis måste också lånevillkoren för en bankkredit komma att ställa sig ogynnsammare än om staten själv upplånade motsvarande belopp och insatte detta i företaget. Också ur synpunkten av att kunna åstadkomma ett företag, som med avseende å räntabilitetsutsikterna bleve så stark som möjligt, ligger det alltså i statens intresse att undvika att banklån behöver ifrågakomma.

Huvudskälet för ordnandet av Ostkustbanans finansieringsfråga efter ovan angivna riktlinjer är emellertid, att staten på detta sätt skäligen skulle kunna tillförsäkra sig ett medinflytande över banans förvaltning, som tryggade staten mot de alltför stora olägenheter, som banans karaktär av konkurentbana eljest kunde medföra, och varigenom staten, utan att företagets karaktär av ett från statens järnvägar fristående företag äventyrades, dock kunde erhålla säkerhet för att driften av banan komme att ske i samförstånd med statens järnvägar. Särskilt torde därvid böra tillses, att åt staten tillförsäkras övervägande inflytande i bolagets styrelse, på det att de intressen av olika slag, som det kan ankomma på staten att i detta fall tillvarataga, må bliva behörigen beaktade.

Givetvis hade det varit önskvärt, att ovannämnda riktlinjer redan vid innevarande riksdag kunnat vinna en sådan utformning, att Ostkustbanefrågan vid densamma vunnit sin definitiva lösning. Emellertid synes en sådan detaljbehandling icke kunna medhinnas, utan torde det böra ankomma på Eders Kungl. Maj:t att, efter förhandling med banbolagets styrelse, låta utarbета förslag i enlighet med de riktlinjer, riksdagen här ovan angivit, och förutsätter riksdagen, att detta så skyndsamt verk-

ställes, att definitivt förslag i ärendet innefattande de villkor och bestämmelser, som från statens sida böra uppställas för dess medverkan, kan framläggas redan i början av nästkommande års riksdag. I sammanhang därmed torde tagas under övertägande, huruvida icke vissa jämkningar i avseende å de för Ostkustbanan för närvarande gällande, i koncessionen intagna inlösningsbestämmelserna kunna anses påkallade, varvid riksdagen särskilt åsyftar att, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit som önskvärt, åt det så kallade a-villkoret icke må kunna givas den tolkning, att ränta må räknas å nedlagt kapital under själva byggnadstiden.

En ytterligare förutsättning för statens understödjande av Ostkustbanan är givetvis, att den rättstvist, som öppnats rörande giltigheten av det av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag lämnade godkännandet av det mellan Ostkustbanekommittén och detta bolag uppgjorda avtalet om inlösen av sistnämnda järnväg, bliver slutligen avgjord och deras talan, som yrkat på avtalets hävande, ogillad. Underrättens och Svea hovrätts dom hava redan gått i sådan riktning. Talan har fullföljts hos Kungl. Maj:t, men hava, enligt vad som uppgivits, klagandena förklarat sig beredda att nedlägga sin talan för att icke förhindra Ostkustbanans fullbordande, för den händelse detta i övrigt kunde nöjaktigt tryggas.

För att emellertid det nuvarande bolaget skall kunna äga trygghet för arbetenas bedrivande under den närmaste tiden, torde det vara nödvändigt, att bolaget redan nu tillförsäkras ett ytterligare lån å 3,000,000 kronor. Beträffande villkoren för detta lån får riksdagen hänvisa till de bestämmelser, som äro fastställda för bolagets redan tidigare provisoriskt beviljade statslån å 3,000,000 kronor, vilka bestämmelser, torde kunna tjäna till förebild jämväl för utbetalandet av det nu ifrågasatta ytterligare lånebeloppet. Dock torde ingen begränsning i fråga om den sträcka av banan, där det nya lånebeloppet må användas, behöva ifrågakomma, i vidare mån än att någon del av lånebeloppet icke må nedläggas å bandelen Ljusne—Gävle, förr än avtalet om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg vunnit definitivt giltighet. När så skett, torde högst en tredjedel av beloppet få nedläggas å nämnda bandel. Härav bör dock följa, att hela banan och icke allenast viss del av densamma skall utgöra realsäkerhet för det nya lånet. Då beloppet redan inom närmaste tiden bör stå till disposition, torde medel för ändamålet — att utgå av låne-medel — böra anvisas å tilläggsstaten för innevarande år, och bör lånet, i den mån så för arbetenas bedrivande erfordras, få lyftas, så snart bolagsstämma beslutat vidtaga åtgärder för uppfyllande av de villkor beträffande säkerheten m. m., som i övrigt enligt ovanstående skall gälla för lånet.

Under återopandande av vad riksdagen sålunda anförde och med för-  
mälan därjämte att riksdagen i likhet med Eders Kungl. Maj:t funnit det  
i statsrådsprotokollet omförmälda förslaget till avtal angående statsinlösen  
av Uppsala—Gävle järnväg vara av beskaffenhet att kunna från statens  
sida godtagas, får riksdagen ej mindre anmäla, att riksdagen i anledning  
av förevarande proposition,

*dels* såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor,  
som Eders Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning:  
låneunderstöd, å tilläggsstat för år 1922 såsom reservationsanslag anvisat  
ett belopp av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel;

*dels ock* bemyndigat Eders Kungl. Maj:t godkänna det i statsråds-  
protokollet över kommunikationsärenden den 31 mars 1922 omförmälda  
förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, och Uppsala—Gävle järn-  
vägsaktiebolag, å andra sidan, angående statsinlösen av Uppsala—Gävle  
järnväg;

än även anhålla, att Eders Kungl. Maj:t måtte föranstälta om upp-  
rättande av förslag rörande statens medverkan till en finansiering av  
Ostkustbanan i enlighet med ovan angivna riktlinjer.

Stockholm den 7 juni 1922.

Med undersåtlig vördnad.

---