

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 23 februari 1923 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående finansiering av Ostkustbanan. (4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag (sid. 147), föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ärendet, som kan komma att avlätas, för finansiering av Ostkustbanan för budgetåret 1923—1924 beräkna ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i den 26 januari 1923 till riksdagen avlåten proposition, nr 33, under återopande av propositionen bifogat utdrag av protokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels besluta, att staten skall, enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder och villkor, till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, däri inbegripna de Ostkustbanans aktiebolag redan beviljade statslån å tillhoppa 6,000,000 kronor, av vilket förstnämnda belopp intill 15,000,000 kronor skola utgå för teckning av aktier i bolaget av serien C och återstoden såsom statslån;

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att under villkor, som likaledes angivas i statsrådsprotokollet, för statens räkning verkställa sådan aktieteckning intill nyssnämnda belopp 15,000,000 kronor;

dels ock såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd, för budgetåret 1923—1924 av ovan omförmälda summa, 28,000,000 kronor, såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Efter att hava erinrat om vad som förekom vid frågans behandling vid 1922 års riksdag, omförmäler departementschefen hurusom i enlighet med riksdagens anhållan, av departementschefen utsedde förhandlingsmän trätt i förbindelse med av bolagsstyrelsen valda delegerade för att uppgöra förslag till de ändringar av bolagets ordning och av inlösningsbestämmelserna i dess nuvarande koncession, vilka kunde anses vara av behovet påkallade för att riksdagens krav och önskingar måtte kunna bli uppfyllda. Efter förhandlingar, vilkas gång departementschefen haft tillfälle att följa, hade uppgjorts särskilda förslag dels till vissa ändringar av och tillägg till nu gällande koncession, så vitt avses inlösningsvillkoren för banbyggnaden, dels ock till vissa ändringar i bolagets ordning.

För dessa ändringar i koncession och bolagsordning redogöres utförligt i propositionen.

Rörande *aktiekapitalets storlek* och sättet för byggnadskostnadernas täckande anför departementschefen bl. a. följande:

»Det nuvarande aktiekapitalet utgör enligt uppgift av bolagets verkställande direktör 7,817,400 kronor i stam- och 2,073,200 kronor i preferensaktier eller tillhopa 9,890,600 kronor. Dessutom förfogar bolaget för närvarande över — förutom uppburna statslån — huvudsakligen i företaget nedlagda fonder till ett sammanlagt belopp av i runt tal 4,163,000 kronor ävensom ett av Bergvik och Ala nya aktiebolag m. fl. enligt förbindelse lämnat, till större delen redan inbetalt lån å 1,350,000 kronor, vilket är avsett att förvandlas till preferensaktier. Detta lån är räntefritt och från långivarnas sida ouppsägbart. Summan av bolagets egna tillgångar utgör således i runt tal 15,400,000 kronor. Därutöver hava villkorliga utfästelser om aktieteckningar gjorts till ett sammanlagt belopp av 4,467,000 kronor, därav hälften stam- och hälften preferensaktier. Skall bolaget kunna med säkerhet disponera över de 19,000,000 kronor, som bolaget enligt riksdagens krav skall anskaffa, för att svenska staten skall medgiva investering av ytterligare statskapital för fullbordande av banföretaget i dess helhet, fordras sålunda, att största delen av de aktiebelopp, om vilkas tecknande villkorliga utfästelser gjorts, definitivt ställas till bolagets förfogande under de villkor för statens medverkan till banföretagets genomförande, som av staten anses böra föreskrivas

Bestämmelsen i § 4 om bolagets minimikapital, 30,000,000 kronor, utgår från *dels* att från privatintressenternas sida såsom aktiekapital inom de nuvarande aktieserierna insättas tillhopa 15,000,000 kronor, vilket aktiebelopp uppnås, om det nuvarande aktiekapitalet, 9,890,600 kronor, ökas genom att bolagets dispositionsfond, för närvarande omkring 3,187,000 kronor, förvandlas till aktier samt återstoden, 1,922,400 kronor, fylles av utlovade aktieteckningar, *dels ock* att staten ansvarar för tecknande under en särskild aktieserie av aktier intill ett nominellt belopp av 15,000,000 kronor. För täckande av skillnaden mellan vad riksdagen förutsatt skola gäldas av privatintressenterna, 19,000,000 kronor, och det angivna privata aktiekapitalet, 15,000,000 kronor, eller 4,000,000 kronor, kunna användas *dels* bolagets nuvarande reservfond, 976,000 kronor, *dels ock* ovanberörda lån, 1,350,000 kronor, varefter återstoden, 1,674,000 kronor, skulle fyllas av utlovade aktieteckningar. Vad beträffar för banans fullbordande erforderliga medel utöver aktiekapitalet, är att erinra, att i den av Ostkustbanekommittén framlagda utredningen banans byggnadskostnad uppskattades till 47,000,000 kronor samt att riksdagen uttalat såsom sin åsikt, att det kapital, som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver 19,000,000 kronor, skulle helt bestridas av staten. Staten måste således enligt nämnda finansplan räkna med en sammanlagd kapitalinsats av 28,000,000 kronor, av vilka 6,000,000 kronor redan beviljats av riksdagen såsom lån, därav 3,000,000 kronor åren 1913 och 1920 samt likaledes 3,000,000 kronor år 1922. Riksdagen har visserligen utgått från att berörda kostnadssumma, 47,000,000 kronor, borde, såsom högt beräknad, kunna icke oväsentligt nedbringas, i vilket fall statens insats i motsvarande mån bör reduceras. Emellertid torde man — för att säkerställa finansplanen och därigenom skapa bästa möjliga förutsättningar för anskaffande av det ytterligare erforderliga privata kapitalet — med hänsyn till de ovissa tidsförhållandena tillsvidare bära utgå från den av Ostkustbanekommittén beräknade kostnadssumman, 47,000,000 kronor, i vilket fall såsom lån från statens sida bör beräknas vad som av sistnämnda belopp återstår, sedan det privata kapitalet, 19,000,000 kronor och statens aktiekapital, 15,000,000 kronor, frånräknats, eller 13,000,000 kronor. Skulle kostnaderna för banbyggnaden understiga det beräknad, beloppet, 47,000,000 kronor, komme statens insats i form av lån att minskas med vad som svarar mot den vunna besparingen. Då riksdagen givetvis skulle hava att varje år på framställning av Kungl. Maj:t bestämma och anvisa det belopp, som under nästkommande budgetår må utbetalas till bolaget, har riksdagen därvid möjlighet att, efter för varje gång verkställd utredning angående storleken av

återstående erforderliga belopp, begränsa statens insatser till vad framtiden kan utvisa vara verkligt erforderligt.

I detta sammanhang torde böra omnämnas, att då statens järnvägar på grund av depressionstidens inverkan på trafiken för närvarande hava och sannolikt en tid framåt komma att hava överflöd på såväl lokomotiv som person- och godsvagnar, en minskning av statens bidrag till banans fullbordande, utöver vad som kan besparas genom prisnivåns eventuella ytterligare nedgång, måhända kan åstadkommas genom en överenskommelse med Ostkustbanans förvaltning om övertagande av lämplig rullande materiel från statens järnvägar. Därest Ostkustbanan skulle köpa rullande materiel av statens järnvägar, erfordras visserligen statsmedel för inköpets likviderande, men köpesumman kan i sådant fall av järnvägsstyrelsen återbetalas till riksgäldskontoret, i samband varmed statens järnvägars kapitalkonto kan minskas med motsvarande belopp.

Under nu angivna förhållanden har jag sålunda ansett mig böra föreslå, att statens insats i aktier måtte beräknas till 15,000,000 kronor och att vad som erfordras för företagets fullbordan utöver summan av statens aktiebelopp och privatintressenternas insats eller sålunda högst 13,000,000 kronor måtte i mån av behov beviljas bolaget såsom lån. Av de bidrag, som staten sålunda skulle hava att erlægga, har, såsom förut nämnts, staten redan i form av lån beviljat bolaget tillhopa 6,000,000 kronor, vadan således skulle för statens del återstå högst 22,000,000 kronor. Till frågan om det närmare sättet för genomförandet av finansieringsplanen återkommer jag senare.»

Departementschefen omtalar vidare, hurusom den 9 juni 1915 emellan Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, vilket sistnämnda bolags järnväg i detta avseende anses omfatta även Gävle—Ockelbo järnväg, träffats en *överenskommelse angående gemensam trafikförvaltning*, från den dag Ostkustbanan öppnas för allmän trafik, av de järnvägar, som ägas eller trafikeras av de båda bolagen. Denna överenskommelse gäller intill två år efter å någondera sidan skedd uppsägning, vilken icke får äga rum förrän tidigast åtta år från det Ostkustbanan öppnats för allmän trafik.

Innebörden av överenskommelsen är, att ett av de båda bolagens styrelser valt trafikutskott skall i enlighet med överenskommelsens bestämmelser besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll m. m. Detta utskott skall bestå av två ledamöter med två suppleanter från vardera av bolagens styrelser samt en verkställande direktör, utsedd

genom överenskommelse mellan de båda bolagens styrelser. I den gemensamma förvaltningen ingå även bolagen tillhöriga hotell, hamnar samt aktier i här nedan omnämnda verkstadsbolag.

Rörande vissa ändringar, som nu utverkats i denna överenskommelse, anför departementschefen följande:

»Av vad ovan anförts torde framgå, att även om i Ostkustbanebolagets ordning sådana ändringar vidtagas, att statens inflytande i bolagsstyrelsen säkras, detta inflytande åtminstone icke omedelbart kan göra sig gällande i den dagliga trafikskötseln, varpå dock bland annat förhållandet till statsbanan beror. Då banornas läge och inbördes sammanhang nära nog med nödvändighet kräva gemensamhet i fråga om trafikförvaltningen, åtminstone i vissa betydelsefulla avseenden, hava strävandena icke riktats på ett upphävande av överenskommelsen i fråga utan på åstadkommande av sådana ändringar i densamma, att åt statens representanter i Ostkustbanans styrelse beredes tillbörligt inflytande å trafikförvaltningens skötsel. Underhandlingar om dylika ändringar hava därför ägt rum med delegerade från såväl Ostkustbanebolagets som Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags styrelser, och har därvid träffats överenskommelse om att i stället för det äldre avtalet antaga nytt trafikkontrakt av den lydelse, som framgår av bilaga E.

Vad beträffar Ostkustbanebolaget, har detsamma å extra bolagsstämma bemyndigat sin styrelse att i den nuvarande överenskommelsen vidtaga de ändringar, som styrelsen funne nödiga, och har bolagets styrelse sedermera beslutat godkänna överenskommelsen i dess i bilaga E återgivna skick.

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag har å extra bolagsstämma beslutat godkänna förslaget enligt bilaga E.

Då bolagsstämmornas beslut ännu ej vunnit laga kraft, synes emellertid som villkor för statens medverkan till fullbordande av Ostkustbanan böra uppställas, att överenskommelsen blir gällande.»

Rörande Ostkustbanebolagets *övriga överenskommelser* anføres följande:

»Det torde här böra anmärkas, att jämväl Ostkustbanans andra överenskommelser granskats. Därvid har befunnits, att de flesta löpa med kort uppsägningstid och att de kontrakt, som gälla för alltid eller för längre tid, icke äro av beskaffenhet att kunna medföra någon risk för staten.

I detta sammanhang anser jag mig böra påpeka, att uppgörelse ännu icke blivit träffad mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag i fråga om ersättning för det intrång och

den skada, som sistnämnda bolag kan komma att lida genom Ostkustbanans tillkomst. Icke heller har någon kostnad för detta ändamål upptagits uti Ostkustbanekommitténs ekonomiska kalkyler. Emellertid har Kungl. Maj:t genom resolution den 1 juli 1918 angående ändrad sträckning för Ostkustbanan längs efter Norra Hälsinglands järnväg föreskrivit, att Ostkustbanans aktiebolag skall vara pliktigt att, innan bolagets järnväg å den till sin sträckning ändrade bandelen öppnas för trafik, med Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om dylik ersättning för skada och intrång av beskaffenhet att kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas samt att, därest sådan överenskommelse icke skulle kunna bringas till stånd, båda ifrågavarande bolag skola vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t kan finna lämpligt utfärda. Vid sådant förhållande och då det nu uppskattade beloppet för Ostkustbanans byggande är räknat så på säkra sidan, att det med största sannolikhet kan inrymma de utlägg, vartill Ostkustbanan i nu berörda hänseende kan bli förpliktad, torde det icke vara nödvändigt att nu närmare ingå på detta mellanhavande, vilket dock givetvis snarast möjligt bör bringas till en för båda parterna och jämväl för av frågan berörda orter tillfredsställande lösning.»

Beträffande den närmare *finansieringsplanen* anföres följande:

»För genomförandet under statens medverkan av Ostkustbaneföretaget enligt riksdagens direktiv kräves i enlighet med vad ovan anförts, att riksdagen — utöver de åt Ostkustbanans aktiebolag redan lämnade statslånen å 6,000,000 kronor — för fullbordande av banbyggnaden beviljar ytterligare medel till ett belopp av högst 22,000,000 kronor, varvid vissa här nedan angivna villkor böra uppställas.

Beträffande tidpunkten för utbetalandet av statens till ytterligare understöd föreslagna medel samt frågan om, huruvida dessa och förut tillskjutna statsmedel skola placeras i form av lån eller aktier, får jag anföra följande. Den av Ostkustbanekommittén i dess betänkande (sid. 92—94) framlagda arbets- och finansplanen, vilken uppgjorts under förutsättning av hela banbyggnadens färdigställande till utgången av år 1927, har av bolagets verkställande direktör justerats med hänsyn till omläggningen av statens budgetår och kompletterats med en fördelning av totalsumman på privatkapital och statskapital. Den skulle på grund härav resultera i följande förslag till

Kapitaldisposition.

År och datum.	Privatkapital, kronor.	Statskapital, kronor.	Summa kronor.
T. o. m. $\frac{1}{7}$ 1923	13,100,000	6,000,000	19,100,000
$\frac{1}{7}$ 1923— $\frac{1}{7}$ 1924	500,000	5,500,000	6,000,000
$\frac{1}{7}$ 1924— $\frac{1}{7}$ 1925	3,500,000	4,400,000	7,900,000
$\frac{1}{7}$ 1925— $\frac{1}{7}$ 1926	—	6,600,000	6,600,000
$\frac{1}{7}$ 1926— $\frac{1}{7}$ 1927	400,000	5,500,000	5,900,000
$\frac{1}{7}$ 1927— $\frac{31}{12}$ 1927	1,500,000	—	1,500,000
Summa kronor	19,000,000	28,000,000	47,000,000

Till förklaring av totalsummans fördelning å privat- och statskapital har verkställande direktören anfört, att Ostkustbanebolaget för närvarande icke disponerade tillgängliga medel för banarbetenas bedrivande för längre tid än till omkring den 1 juli 1923, då såväl statens hittills lämnade lånemedel, 6,000,000 kronor, som 13,100,000 kronor av bolagets egna medel vore förbrukade. Bolaget disponerade visserligen eget kapital till ett belopp av ungefär 15,000,000 kronor, men därav vore ungefär 1,900,000 kronor nedlagda i förråd, byggnadsmateriel, rörelsekapital och hos myndigheter nedsatta depositioner. Dessa medel måste reserveras intill slutet av byggnadstiden och kunde därför icke nedläggas i byggnadsföretaget förrän under budgetåret 1926—1927, då en del, 400,000 kronor, kunde lösgöras och under tiden $\frac{1}{7}$ 1927— $\frac{31}{12}$ 1927, då återstoden, 1,500,000 kronor, bleve tillgänglig (jämför ovanstående finansplan). För användning under tiden $\frac{1}{7}$ 1923— $\frac{1}{7}$ 1926 återstode således av privatkapitalet huvudsakligen de nya aktiebelopp å tillhoppa närmare 4,000,000 kronor, som bolaget hade sig förelagt att anskaffa. Då nya bindande aktieteckningar från privatintressenterna icke vore att påräkna, förr än företagens finansiering blivit säkerställd, och icke heller kunde verkställas, förrän bolagets omorganisation blivit lagligen slutförd, torde huvudparten av berörda belopp å 4,000,000 kronor icke med säkerhet kunna påräknas bliva till fullo inbetald förrän under senare hälften av år 1924. I ovan intagna finansplan hade därför av bolagets ytterligare kapitaltillskott endast 500,000 kronor ansetts kunna beräknas för budgetåret 1923—1924 och återstoden, 3,500,000 kronor, under budgetåret 1924—1925.

Den föreslagna finansieringsplanen synes mig tillsvidare kunna i huvudsak läggas till grund för beräkning av statens bidrag. För budgetåret 1923—1924 skulle enligt planen i statsbidrag erfordras 5,500,000 kro-

nor. Emellertid har jag av statsfinansiella skäl och under förhoppning om nedgång i arbets- och materialpriser ansett mig böra föreslå äskande av ett något mindre belopp än sålunda förutsatts, eller 5,000,000 kronor, vilket belopp också beräknats i årets statsverksproposition — —.»

De villkor för statens medverkan till banföretagets förverkligande, som enligt departementschefen synas böra uppställas, äro följande:

1) Bolaget skall godkänna den ändring i villkoren för statens rätt att inlösa Ostkustbanan samt den ändrade ordning för bolaget, som angivas i de vid statsrådsprotokollet fogade förslag (Bilagor B och D), varvid Kungl. Maj:t bör äga rätt att vidtaga de mindre väsentliga ändringar, som vid en slutlig granskning kunna befinnas erforderliga.

2) Bolaget skall med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa ny överenskommelse angående gemensam trafikförvaltning i huvudsaklig överensstämmelse med det vid statsrådsprotokollet fogade förslag (Bilaga E).

3) Innan staten tecknar något aktiebelopp i bolaget, skola dels den ändrade bolagsordningen, efter att hava vunnit Kungl. Maj:ts godkännande, vara lagligen registrerad, dels ock de ändrade inlösningsvillkoren hava blivit av Kungl. Maj:t godkända.

4) Statens aktieteckning skall ske under villkor, dels att bolagets privata kapital genom aktieteckningar i serierna A och B eller genom eljest utan återbetalningsskyldighet lämnade tillskott till järnvägsanläggningens utförande skall, innan likvid för statens aktier lämnas, vara uppbordat till minst 19,000,000 kronor, dels ock att vid likviderandet av statens aktier såväl de bolaget av staten vid föregående riksdagar beviljade lån å tillhoppa 6,000,000 kronor som det lånebelopp, vilket staten vid innevarande års riksdag kan komma att bevilja bolaget, skola utbytas mot aktier av serien C.

5) Villkoren för de nya statslån, som kunna komma att beviljas bolaget, ävensom de ändrade villkor i avseende å bolaget redan beviljade statslån, som kunna påkallas av frågans ändrade läge, skola fastställas av Kungl. Maj:t med ledning av riksdagens beslut i Ostkustbanefrågan.

Utskottets
yttrande.

Då frågan om finansieringen av Ostkustbanan förevar vid senaste riksdag, framhölls från riksdagens sida, hurusom staten ej syntes 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 kunde bliva tryggad. Genom de av Ostkustbanekommittén verkställda utredningarna av olika slag, finge, uttalade riksdagen, anses ådagalagt, att endast på

det sätt kunde vinnas en lösning, som motsvarade de anspråk i kommunikationshänseende, som kunde uppställas från ifrågavarande bygd, och de förväntningar, vilka staten framkallat genom sin tidigare ståndpunkt till företaget. Vad riksdagen sålunda och i övrigt då yttrade torde gentemot intressenterna i företaget och de landsdelar, som beröras av banan, få anses hava inneburit en utfästelse om statsmakternas medverkan till banföretagets realiserande av förbindande karaktär. Emellertid var denna utfästelse från riksdagens sida förknippad med vissa förutsättningar och villkor, om vilkas närmare utformning det ankommit på Kungl. Maj:t att föranstalta.

Enligt den finansplan för företaget, som Kungl. Maj:t efter förhandlingar med representanter för Ostkustbanans aktiebolag nu framlagt, skulle det erforderliga kapitalet — av Ostkustbanekommittén beräknat till 47,000,000 kronor — åstadkommas på sådant sätt, att de privata intressenterna uppbringade sin sammanlagda insats till minst 19,000,000 kronor, medan staten skulle träda in med vad som ytterligare erfordrades, varav 15,000,000 kronor i preferensaktier berättigade till 5 % utdelning, och återstoden, 13,000,000 kronor, i form av lån. Av sistnämnda belopp hava dock 6,000,000 kronor redan beviljats.

I sammanhang härmed har framlagts förslag till vissa erforderliga förändringar av bolagsordningen. Förutom stadganden för utövande av rösträtten vid bolagsstämman, innefattar detta förslag bl. a., att staten skulle äga rätt att i den av 11 eller framdeles, i den mån en minskning syntes möjlig, av 9 ledamöter bestående styrelsen invälja förutom ordföranden ytterligare 5, resp. 4 ledamöter, varvid en skulle utses av riksgäldsfullmäktige och de återstående av Kungl. Maj:t med iakttagande dock att bland statsrepresentanterna skulle finnas åtminstone en med erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen.

I fråga om det kapital, som på privat väg skulle anskaffas, må erinras, att bolaget i sådant kapital för närvarande endast förfogar över i runt tal 15,400,000 kronor, varav 1,350,000 kronor utgörande av vissa enskilda industriföretag tecknade lån. Vad särskilt angår sistnämnda lån vill utskottet framhålla, att även om, såsom för utskottet uppgivits, dessa lån lämnats på särskilt fördelaktiga villkor, i det desamma bl. a. äro uppsägbara från långivarnas sida och löpa utan ränta, det dock måste förutsättas att desamma förvandlas i aktier. Det för statens deltagande vid realiserandet av företaget uppställda villkoret att från övriga intressenters sida verkligen åstadkommes ett kapital av minst 19,000,000 kronor, efter vilket belopp statens risk för dess insats först vidtager, bör nämligen bestämt uppehållas.

Men även i övrigt har utskottet icke kunnat undgå att uppmärksamma, att den enskilda kapitalinsatsen icke ännu kunnat helt säkerställas. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle nämligen redan under budgetåret 1923—1924 och innan de erforderliga åtgärderna beträffande bolagsomorganisationen kunnat genomföras, ställas till bolagets förfogande ett ytterligare belopp av 5,000,000 kronor utöver redan tidigare beviljade 6,000,000 kronor. Otvivelaktigt måste det ingiva vissa betänkligheter att, innan det enskilda kapitalet sammanskjutits med fullt belopp, från statens sida bevilja så stora lånebidrag som här föreslagits. Emellertid torde det kunna påräknas, att värdet av de i företaget nedlagda arbetena vid varje tidpunkt skall vida överstiga statens insats och alltså för statens del utgöra en realsäkerhet. Vid en eventuell likvidation torde dessa arbeten nämligen kunna av staten övertagas och bli till nytta vid ett framtida fullföljande av banbyggnaden. I betraktande härav och med hänsyn också till den risk för banbyggets avbrytande med därav följande olägenheter av olika slag, som ett uppskov med beviljande av det nu äskade lånebeloppet skulle medföra, vill utskottet icke motsätta sig förslaget i denna del. Utskottet anser sig dock böra framhålla vikten av att särskild uppmärksamhet ägnas utformningen av de villkor, som skulle gälla för detta lån, så att statens intressen under övergångstiden tryggas.

Vad därefter i övrigt angår de vid senaste riksdag uppställda villkoren för statens deltagande i företaget är att märka, hurusom vid de förda underhandlingarna mellan representanter för Kungl. Maj:t och Ostkustbanans aktiebolag utverkats betydelsefulla förtydliganden och förbättringar till statens förmån beträffande koncessionsbestämmelserna för statens rätt till inlösen av Ostkustbanan. Utskottet vill i detta avseende särskilt framhålla, att i enlighet med de önskemål, som härutinnan uttalades vid 1922 års riksdag, i de föreslagna nya bestämmelserna föreskrivits beträffande rätten till ränta, att sådan ränta — efter 4 % — skall utgå, icke såsom hittills från den tidpunkt, då visst kapitalbelopp nedlagts i banan, utan från den tidpunkt, då de olika bandelarna öppnats för allmän trafik.

Såsom av propositionen närmare framgår, hava de förda förhandlingarna också gått ut på att åstadkomma vissa ändringar i en mellan Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag tidigare träffad överenskommelse om gemensam trafikförvaltning, vilken överenskommelse i sin hittillsvarande omfattning och lydelse ansetts vara i hög grad ingripande i fråga om Ostkustbanans förvaltning och administration. Det viktigaste önskemålet från statens sida har därvid varit att

åt statens representanter i Ostkustbanans styrelse förvärva vederbörligt inflytande å den gemensamma trafikförvaltningens skötsel. Detta har vunnits genom att dels till Ostkustbanestyrelsens prövning och beslut återföra vissa ärenden, som enligt överenskommelsen skulle ligga under det för båda banorna gemensamma trafikutskottets beslutanderätt, dels säkerställa, att statens representanter få plats i trafikutskottet och där erhålla makt att hindra beslut, som kunna lända staten till men, dels ock till trafikutskottets avgörande föra vissa ärenden, som enligt överenskommelsen avgöras av den likaledes gemensamma verkställande direktören. Vidare har den nu gällande bestämmelsen, att trafiköverenskommelsen skall gälla åtminstone 10 år från det Ostkustbanan öppnats för allmän trafik, ändrats därefter, att densamma kan uppsägas till upphörande redan två år efter banans öppnande.

Genom de sålunda vidtagna ändringarna synas nöjaktiga förbättringar i fråga om innebörden och omfattningen av nämnda trafiköverenskommelse hava vunnits. I avseende särskilt å frågan om inlösen av Norra Hälsinglands järnväg vill utskottet endast erinra, att det nu uppskattade anläggningskapitalet för Ostkustbanan synes vara så högt räknat, att detsamma torde inrymma erforderlig lösesumma för nyssnämnda järnväg, och får utskottet härutinnan i övrigt hänvisa till vad departementschefen därom anfört. Av propositionen inhämtas vidare beträffande andra Ostkustbanans överenskommelser, att en företagen granskning givit vid handen att de flesta löpa med kort uppsägningstid och att de kontrakt, som gälla för alltid eller för längre tid, icke äro av beskaffenhet att kunna medföra någon risk för staten. Det lärers alltså numera kunna bestämt förutsättas, att staten inträder såsom delägare i ett fristående företag, som i stort sett icke i vidare mån än ovan angivits genom några avtal eller åtgärder ställts i beroende av andra företag.

Med avseende å möjligheterna till en inlösen av Uppsala—Gävle järnväg må uppmärksammas, att det i detta hänseende mellan staten och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffade avtalet numera vunnit definitiv giltighet, sedan en tidigare av vissa aktieägare vid domstol anförd klandertalan återkallats. I motsats till vad som tidigare varit fallet, är nu staten alltså uttryckligen tillförsäkrad rätt att förvärva denna järnväg, varvid beträffande lösesumman bl. a. skall gälla, att vid dess bestämmande hänsyn ej må tagas till den ökning i banans affärsvärde, som kan uppkomma genom den trafik, som tillföres järnvägen genom tillkomsten av och sammanbindningen med Ostkustbanan.

Såvitt utskottet vid sin omprövning av förevarande ärende kunnat finna, synes den i propositionen framlagda planen för statens medverkan

vid finansieringen av Ostkustbanan öppna möjlighet till ett realiserande av det syfte, som därmed varit avsett, nämligen att förläna åt staten ett inflytande i företaget, som utan att förtaga banan karaktären av privatföretag dock tryggar åt staten den bestämmanderätt över banan, vartill staten på grund av sin högst betydande insats bör kunna anses berättigad. Utskottet vill därför tillstyrka bifall till propositionen.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må,

a) besluta, att staten skall, enligt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 26 januari 1923 angivna grunder och villkor, till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, däri inbegripna de Ostkustbanans aktiebolag redan beviljade statslån å tillhoppa 6,000,000 kronor, av vilket förstnämnda belopp intill 15,000,000 kronor skola utgå för teckning av aktier i bolaget av serien C och återstoden såsom statslån;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att under villkor, som likaledes angivas i statsrådsprotokollet, för statens räkning verkställa sådan aktieteckning intill nyssnämnda belopp 15,000,000 kronor;

c) såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd, för budgetåret 1923—1924 av ovan omförmälda summa, 28,000,000 kronor, såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 23 februari 1923.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. *Kvarnzelius*, A. C. *Lindblad*, C. J. G. *Swartz*, J. *Nilsson* i Skottlandshus, H. F. *Lamm*, C. P. V. *Nilsson* i Gränebo, O. U. B. *Olsson*, C. G. *Ekman*, J. *Nilsson* i Malmö, O. *Bergqvist*, J. B. *Johansson* i Fredrikslund och C. *Johansson* i Hälsingborg samt

från andra kammaren: herrar A. *Anderson* i Råstock, K. V. *Rydén*, O. H:son *Waldén*, C. R. *Jansson* i Falun, O. *Olsson* i Kullenbergstorp, J. D. *Norman*, P. M. *Olsson* i Blädinge, E. *Andersson* i Prästbol, J. *Olofsson* i Digernäs, S. E. *Ljungkvist*, B. F:son *Holmgren* och A. *Wikström*.

Reservation

av herrar K. V. *Rydén* och O. H:son *Waldén*.