

## Nr 16.

Ankom till riksdagens kansli den 17 februari 1925 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag m. m.*

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 2 januari 1925 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1925—1926 har Kungl. Maj:t beträffande låneunderstöd, under åberopande av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 1.» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen (punkt 29) att *dels* medgiva, att för Ostkustbanans trafikerande erforderliga lokomotiv och godsvagnar må överlätas av statens järnvägar till Ostkustbanan och av denna likvideras på sätt Kungl. Maj:t bestämmer;

*dels ock* att av det belopp av 28,000,000 kronor, varmed staten enligt 1923 års riksdags beslut skall bidraga till finansieringen av Ostkustbanan, såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 11,500,000 kronor med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av detta belopp i riksgäldskontoret lyfta högst 5,000,000 kronor redan före ingången av nämnda budgetår.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 84—92 av åberopade statsrådsprotokollet.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Sedan Ostkustbanans aktiebolag hos Kungl. Maj:t styrkt sig hava vidtagit samtliga på bolaget ankommande åtgärder för uppfyllande av de villkor, som enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 33 till 1923 års riksdag och riksdagens därpå grundade beslut uppställts för statens medverkan till Ostkustbaneföretagets förverkligande, har statskontoret, efter Kungl. Maj:ts uppdrag, under juni månad 1924 verkställt statens teckning av aktier i bolaget till ett belopp av 15,000,000 kronor. Den i förenämnda proposition förutsatta nya ordningen för bolaget trädde därmed i tillämpning vid den ordinarie bolagsstämman den 20 juni 1924, varigenom fem av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter och en av riksgäldsfullmäktige utsedd ledamot inträdde i bolagets styrelse, som härmed sammanlagt kom att bestå av elva ledamöter.

Den plan för finansiering av Ostkustbaneföretaget, som godkändes av 1923 års riksdag och enligt vilken staten skulle bidra med tillhopa intill 28,000,000 kronor, varav intill 15,000,000 kronor skulle utgå för aktieteckning och återstoden som statslån, grundar sig på en med ledning av då föreliggande beräkningar uppskattad totalkostnad för banbyggnaden av 47,000,000 kronor.

Enligt nu framlagda kostnadsberäkningar skulle för Ostkustbanans färdigställande sammanlagt erfordras ett belopp av 49,000,000 kronor. I detta belopp ingår då bolagets andel i kostnaderna för Sundsvalls station med 1,250,000 kronor, men däremot icke kostnad för viss rullande materiel, som förutsatts kunna erhållas från statens järnvägar.

Sedan Kungl. Maj:t den 1 juni 1923 bestämt, att kostnaderna för de mellan staten och Ostkustbanan överenskomna bangårdsanläggningarna i Sundsvall skulle delas lika mellan parterna, måste givetvis Ostkustbanans till nyss angivet belopp uppskattade andel i dessa kostnader nu medräknas bland övriga utgifter för banbyggnaden. Härvid må erinras, att frågan om sättet för bestridande av statens andel i kostnaderna för dessa anläggningar redan prövats av statsmakterna, då 1924 års riksdag icke uttalat någon erinran mot vad Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen härutinnan ifrågasatt, nämligen att berörda kostnader skulle bestridas av medel ur statens järnvägars förnyelsefond.

Beträffande Ostkustbanans behov av rullande materiel har i kostnadsförslaget för nyanskaffning av motorvagnar och personvagnar upptagits ett belopp av 2,600,000 kronor. Återstående behovet, avseende lokomotiv och godsvagnar, kan, enligt vad vid de förnyade kostnadsberäkningarna förutsatts och järnvägsstyrelsen även vitsordat, till fullo tillgodoses från statens järnvägar. Vid sådant förhållande läser det icke böra ifrågakomma, att denna materiel anskaffas från annat håll. Överläggningar hava också ägt rum parterna emellan om uthyrning eller försäljning till Ostkustbanan av materielen i fråga, varvid man kommit till att det senare förfarandet borde tillämpas. Ersättningen till statens järnvägar för denna materiel kan emellertid till beloppet bestämmas först i den mån densamma verkligen övertages, vilket kommer att ske successivt under de närmaste två åren. Det ekonomiska mellanhavandet i detta fall mellan statens järnvägar och Ostkustbanan torde böra ordnas så, att Ostkustbanan likviderar sin skuld med lånereverser till riksgäldskontoret enligt de närmare bestämmelser, som av Kungl. Maj:t fastställas i huvudsaklig anslutning till villkoren för bolagets statslån, och att statens järnvägars kapital nedskrivs med motsvarande belopp. Ehuru de slutliga ersättningsbeloppen först längre fram kunna fastslås, så torde dock redan nu riksdagens medgivande böra inhämtas till att ifrågavarande materiel må överlätas från statens järnvägar till Ostkustbanan med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma om sättet för materielens likvidering.

Vad i övrigt angår de föreliggande kostnadsberäkningarna, är det uppenbart, att desamma, som verkställts sedan å banbyggnaden arbeten utförts svarande mot mer än hälften av de totalt beräknade kostnaderna, böra tillmätas större grad av tillförlitlighet än de tidigare gjorda uppskattningarna. Ehuru för närvarande någon erinran ej synes vara att göra mot ifrågavarande beräkningar,

torde det dock ej vara nödigt att nu som definitivt fastslå det uppskattade kostnadsbeloppet och därmed jämväl ökningen i statens samlade bidrag, utan lärers därmed kunna anstå, till dess frågan om beviljande av slutanslag underställes riksdagen. Att märka är för övrigt, att det ekonomiska mellanhavandet mellan Ostkustbanan och Norra Hälsingslands järnväg ännu icke är ordnat, utan har frågan härom hänskjutits till Kungl. Maj:ts avgörande. Detta avgörande lärers väl dock bliva träffat, innan frågan om slutanslag för Ostkustbanebyggnaden kommer under riksdagens prövning.

I fråga om den uppkommande kostnadsökningen må emellertid erinras, att även om riksdagen i sitt beslut år 1923 med ledning av då föreliggande kostnadsberäkningar upptog statens bidrag till Ostkustbanans finansiering till 28,000,000 kronor, det därvid förutsatts, att vad som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver bolagets eget i utsikt ställda kapital å minst 19,000,000 kronor skulle bestridas av staten. Staten torde sålunda bliva nödsakad att vidkännas det mot kostnadsökningen svarande beloppet, i den mån icke bolaget förmår ställa egna medel till förfogande. Det kontanta belopp, med vilket staten — utöver det tidigare uppskattade bidragsbeloppet å 28,000,000 kronor — enligt nu föreliggande beräkningar skulle behöva bidraga, utgör 1,400,000 kronor, medan bolaget till kostnadsökningens täckande skulle bidraga med 600,000 kronor.

Den till grund för bolagets nu gjorda äskande om ett statsbidrag å 11,500,000 kronor för budgetåret 1925—1926 liggande finansplanen innebär, att statens bidrag under tiden till och med nämnda budgetår skulle utgöra 26,500,000 kronor eller en ökning med icke mindre än 4,000,000 kronor mot vad som för motsvarande tid förutsattes i den finansieringsplan, som framlades i propositionen nr 33 till 1923 års riksdag. Denna ökning är delvis beroende på den tillkomna kostnaden för Sundsvalls station, varmed ej räknats i den tidigare finansplanen. Medel till bestridande av denna kostnad måste beredas redan under nästa budgetår, då bangårdsarbetena, som utföras genom statens järnvägars försorg, redan pågå och beräknas i huvudsak slutförda under år 1925. Huvudsakligen betingas emellertid det ökade bidraget under ifrågavarande budgetår därav, att vissa materialinköp ansetts böra äga rum tidigare än vad som förut avsetts. Såsom bolaget framhåller i sin skrivelse, är det synnerligen svårt att förutsäga, med vilka prisändringar man har att räkna för den närmaste framtiden. Då emellertid bolagets styrelse, med dess numera övervägande statsrepresentation, enligt vad som framgår av mig delgivet protokollsutdrag, enhälligt kommit till den uppfattningen, att det vore för banbyggnaden ekonomiskt fördelaktigt att redan nu verkställa vissa inköp av materialier, och de hörda myndigheterna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige, icke heller haft något att däremot invända, har jag icke skäl till någon erinran mot de planerade materialinköpen. Enligt vad som meddelats mig, hava vissa inköp redan verkställts. Sålunda har avtal på förmånliga villkor träffats om leverans av all återstående för banbyggnaden erforderlig räls, svarande mot en totalkostnad av cirka 915,000 kronor.

Vid bedömande av anslagsbehovet finner jag, i likhet med vad som framhållits av fullmäktige i riksgäldskontoret, det vara av vikt, att hänsyn toges till det intresse, staten som största delägare i företaget har av att banan snarast öppnas för trafik och att det avsevärda kapital, som nedlagts i banan, därmed nyttiggöres.

Jag anser mig därför böra tillstyrka, att statsbidraget till Ostkustbanan för budgetåret 1925—1926 sättes till 11,500,000 kronor, att utgå som lån till bolaget. Icke heller har jag något att erinra mot att viss del, högst 5,000,000 kronor, av det ifrågavarande bidraget i mån av behov ställes till bolagets disposition någon tid före den 1 juli 1925, varmed skulle undvikas tillfällig kreditanskaffning med därav följande ökade ränteutgifter, vilka slutligen komma att drabba statsverket. Då ifrågavarande statsbidrag lär komma att utgå av lånemedel, torde det vara lämpligast, att de utbetalningar därå, som kunna ifrågakomma före ingången av budgetåret 1925—1926, bestridas direkt av riksgäldskontoret; och möter, enligt vad jag under hand inhämtat, från riksgäldskontorets sida ej hinder mot en sådan anordning.

I fråga om de närmare villkoren för det nu ifrågavarande statslånet torde det lämpligen få ankomma på Kungl. Maj:t att fastställa dessa med ledning av statsmakternas tidigare beslut i Ostkustbanefrågan och de bestämmelser, som gälla för lämnande av statslån till enskilda järnvägsföretag. Likaså torde åt Kungl. Maj:t kunna överlåtas att träffa avgörande i den av fullmäktige i riksgäldskontoret berörda frågan om reglering av bolagets ränteskuld intill den 1 juli 1924 å de tidigare lånen, som vid denna tidpunkt disponerades för aktielikvid.»

*Utskottets  
yttrande.*

Under hänvisning till den av departementschefen i ärendet lämnade utredningen får utskottet tillstyrka, att staten lämnar sin medverkan vid Ostkustbanans finansiering i enlighet med den förändrade plan, som i detta avseende i statsverkspropositionen framlagts. Av den rullande materielen skulle allenast personvagnar och vissa för lokaltrafiken avsedda motorvagnar nyanskaffas, medan behovet av lokomotiv och godsvagnar skulle tillgodoses genom överflyttning från statsbanorna av dylik i statens järnvägars ägo befintlig men för statsbanorna icke nu behövlig materiel. Det ekonomiska mellanhavandet skulle därvid ordnas så att Ostkustbanan likviderade den uppkomna skulden med lånereverser till riksgäldskontoret, varvid statens järnvägars anläggningsskapital nedskrivs med motsvarande belopp. Utskottet förutsätter, att jämväl för dessa reverser inteckningsmedgivande lämnas och ränta betalas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller för bolagets övriga låneskulder till staten.

Med hänsyn till de särskilda skäl, som i detta fall åberopats, har utskottet ej heller velat motsätta sig, att viss del av det för nästkommande år anvisade låneanslaget, dock högst 5,000,000 kronor, må utbetalas redan före budgetårets ingång.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) medgiva, att för Ostkustbanans trafikerande erforderliga lokomotiv och godsvagnar må överlåtas av statens järnvägar till Ostkustbanan och av denna likvideras på sätt Kungl. Maj:t bestämmer;

b) av det belopp av 28,000,000 kronor, varmed staten enligt 1923 års riksdags beslut skall bidra till finansieringen av Ostkustbanan, såsom *långunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag*, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 11,500,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av detta belopp i riksgäldskontoret lyfta högst 5,000,000 kronor redan före ingången av nämnda budgetår.

Stockholm den 17 februari 1925.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Närvarande: Se under utlåtandet nr 14.

---