

## Nr 171.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag; given Stockholms slott den 19 februari 1926.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Viktor Larsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1926.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

I innevarande års statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlåtas i ämnet, såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag för budgetåret 1926—1927 beräkna ett reservationsanslag av 5,250,000 kronor.

Sedan utredningen i ämnet numera slutförts, anhåller jag att få upptaga frågan till behandling.

Beträffande vad tidigare förekommit rörande statens medverkan till Ostkustbanans tillkomst torde få hänvisas till den redogörelse härför, som lämnades i

*Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 143 häft. (Nr 171.)* 419 26 1

1925 års statsverksproposition (Utgifter för kapitalökning sid. 84 ff.). Här må endast erinras, att 1923 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i ämnet beslutat, att staten skulle enligt vissa angivna grunder och villkor till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhoppa intill 28,000,000 kronor, varav 15,000,000 kronor skulle utgå för teckning av aktier i Ostkustbanans aktiebolag och återstoden såsom statslån. Av berörda belopp, 28,000,000 kronor, hava hittills anvisats hela det för inbetalning av statens aktier i bolaget avsedda beloppet, 15,000,000 kronor, samt såsom låneunderstöd 11,500,000 kronor. Sistnämnda belopp har anvisats för budgetåret 1925—1926 med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av beloppet i riksgäldskontoret lyfta högst 5,000,000 kronor redan före ingången av nämnda budgetår.

Vidare har 1925 års riksdag medgivit, att för Ostkustbanans trafikerande erforderliga lokomotiv och godsvagnar finge överlätas av statens järnvägar till Ostkustbanan och av denna likvideras på sätt Kungl. Maj:t bestämde.

Genom brev den 11 september 1925 har Kungl. Maj:t godkänt ett den 1 och den 2 april 1925 mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag upprättat kontrakt rörande försäljning till nämnda bolag av statens järnvägar tillhörig, för Ostkustbanans trafikerande erforderlig rullande materiel ävensom förklarar sig framdeles vilja, på anmälan av järnvägsstyrelsen sedan ifrågavarande leverans fullgjorts, meddela bestämmelser angående sättet för leveransens likviderande.

Enligt i nästlidet års statsverksproposition framlagda kostnadsberäkningar skulle för Ostkustbanans färdigställande sammanlagt erfordras ett belopp av 49,000,000 kronor, fördelade enligt följande

#### Kapitaldisposition.

År och datum	Privatkapital, kronor	Statskapital, kronor	Summa kronor
T. o. m. 1/7 1925 .....	18,100,000	15,000,000	33,100,000
1/7 1925—1/7 1926 .....	—	11,500,000	11,500,000
1/7 1926—1/7 1927 .....	620,000	2,900,000	3,520,000
1/7 1927—31/12 1927 .....	880,000	—	880,000
Summa kronor	19,600,000	29,400,000	49,000,000

I berörda kostnadssumma, 49,000,000 kronor, ingick bolagets andel i kostnaderna för Sundsvalls station med 1,250,000 kronor men däremot varken kostnaderna för den rullande materiel, som bolaget jämlikt ovan omförmälda avtal skall övertaga från statens järnvägar, eller för eventuell inlösen och ombyggnad av Norra Hälsinglands järnväg.

Ytterligare  
statslån till  
Ostkust-  
banans  
aktiebolag.

I skrivelse den 12 oktober 1925 har *Ostkustbanans aktiebolag* i fråga om behovet av ytterligare statslån anfört i huvudsak följande:

Ovannämnda kostnadsförslag kunde, trots en rätt avsevärd stegring i arbetspriserna under senaste året, fortfarande anses tillämpligt beträffande själva Ostkustbanan och slutsummans storlek. Bolagets bidrag till nyanläggningar

vid eller utvidgningar av statens järnvägars stationer i Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall torde däremot komma att bli något större än som tidigare beräknats. Den härigenom uppkommande kostnadsökningen kunde uppskattas till 100,000 kronor, med vilket belopp statslånet borde ökas, då bolaget saknade möjlighet att uppbringa sitt eget kapital till större summa än tidigare ställts i utsikt eller 19,600,000 kronor. Då arbetena i och för Ostkustbanans anslutning till nämnda statsbanestationer enligt arbetsplanen skulle vara färdiga under loppet av år 1926, borde ifrågavarande belopp, 100,000 kronor, upptagas i utgiftsplanen för budgetåret 1926—1927.

Med hänsyn härtill skulle det i ovan angivna kapitaldisposition för tiden  $\frac{1}{7}$  1926— $\frac{1}{7}$  1927 upptagna beloppet statskapital å 2.900,000 kronor höjas till 3,000,000 kronor.

Om Norra Hälsinglands järnväg skulle inlösas och ombyggas, fordrades ytterligare statslån till ett belopp, motsvarande bolagets utgifter härför. Som en eventuell ombyggnad av järnvägen i fråga syntes böra utföras i samband med Ostkustbanans anläggning, dels för att den nuvarande byggnadsorganisationen skulle kunna utnyttjas för ändamålet, dels för undvikande i möjligaste mån av provisoriska anordningar vid de båda banornas korsning med varandra i Hudiksvall, borde det för ombyggnaden erforderliga beloppet ställas till bolagets disposition under budgetåret 1926—1927.

Beträffande de tidpunkter, vid vilka statslånebeloppen borde utbetalas till bolaget, kunde i övrigt nämnas, att arbetena vid Söderhamn hittills bedrivits och även borde i fortsättningen bedrivas i något hastigare takt än som avsetts vid uppgörandet av senaste arbetsplanen för att härigenom öka möjligheterna för hela banans öppnande för trafik redan under loppet av år 1927. Av denna anledning vore det önskligt, att 500,000 kronor av det nya statslånet kunde få lyftas av bolaget redan före ingången av budgetåret 1926—1927.

Med stöd av vad sålunda anförts har bolaget hemställt om anvisande av 3,000,000 kronor jämte den kostnad för eventuell inlösen och ombyggnad av Norra Hälsinglands järnväg, som kunde komma att drabba bolaget, att utgå som statslån till bolaget under budgetåret 1926—1927, med rätt dock för Kungl. Maj:t att låta bolaget före den 1 juli 1926 få av nämnda belopp lyfta intill 500,000 kronor.

Bolagets framställning har tillstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *fullmäktige i riksgäldskontoret*. Beträffande villkoren för det nya statslånet hava fullmäktige anförts:

Yttrauden.

Säkerheten för det nu ifrågasatta nya statslånet syntes lämpligen böra utgöras av inteckning i järnvägen Gävle—Härnösand, gällande med samma förmånsrätt som inteckningen för ovanberörda tidigare lån. Såsom varit fallet beträffande de bolaget förut beviljade statslånen, torde det lämpligen kunna överlämnas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bestämma belopp och tider för låneunderstödet lyftning.

Beträffande lånets räntefot, annuiteten för dess återgåldande, eventuell räntefrihet under viss tid ävensom övriga lånevillkor torde enahanda föreskrifter böra meddelas som beträffande förenämnda äldre statslån å 11.500.000 kronor.

Beträffande likviderandet av ovan omförmälda leverans av rullande materiel till Ostkustbanans aktiebolag, vilken leverans omfattar 15 lokomotiv och 404 vagnar, har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 11 november 1925 anförts:

Förevarande leverans vore visserligen ännu icke i sin helhet fullgjord — det återstode nämligen att överlämna till Ostkustbanan 7 lokomotiv och 94 vagnar — men järnvägsstyrelsen ville framhålla, att det för den riktiga redo-

Ersättning till statens järnvägar för rullande materiel.

visningen av statens järnvägars ägande värden liksom för den riktiga beräkningen av avsättningen till förnyelsekontot vore nödvändigt, att statens järnvägars kapitalkonto för rullande materiel redan före årsskiftet 1925—1926 nedskrevs med ett belopp, som motsvarade kostnaden för den materiel, som hittills blivit till Ostkustbanan överlåtten. Det vore ur affärssynpunkt också erforderligt, att statens järnvägar gottgjordes ränta på värdet av de olika överlämnade lokomotiven och vagnarna för den tid, de olika objekten under år 1925 varit av Ostkustbanan disponerade. En beräkning av kapitalkostnaden för den överlätna materielen visade en summa av 1,444,545 kronor, och borde ränta beräknas för en tid av i genomsnitt fem månader för vagnarna och sex månader för lokomotiven.

I anslutning till vad nu anförts har järnvägsstyrelsen anhållit, att statens järnvägars kapitalkonto måtte, räknat senast från och med den 31 december 1925, få nedskrivs med 1,444,545 kronor och att nämnda belopp genom riksgäldskontorets försorg måtte påföras Ostkustbanan, varjämte styrelsen hemställt om bemyndigande att debitera Ostkustbanans aktiebolag ränta efter 4,652 procent för den tid, materielen under år 1925 stått till Ostkustbanans disposition.

Yttranden.

*Ostkustbanans aktiebolag* har i yttrande häröver den 3 december 1925 förklarat sig intet hava att erinra mot det föreslagna sättet för likvideringen, vilket finge anses innebära, att materielen även skulle av bolaget likvideras vid årsskiftet 1925—1926. Bolaget har därjämte meddelat, att samtliga vagnar torde vara levererade före årsskiftet och att då endast återstode att överlämna 7 lokomotiv, vilka enligt bolagets rekvisition borde vara levererade till bolaget före den 17 januari 1926.

Beträffande järnvägsstyrelsens anhållan att få debitera Ostkustbanan ränta för den tid, materielen under år 1925 stått till Ostkustbanans disposition, framhåller bolaget, att genom statsmakternas beslut år 1925 angående låneunderstöd åt bolaget blivit bestämt, att Ostkustbanans skuld för materielen i fråga borde likvideras med lånereverser till riksgäldskontoret och att ränta borde betalas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gällde för bolagets låneskulder till staten. Därest emellertid järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning syntes böra bifallas, hemställer bolaget, att den föreslagna räntan måtte få likvideras genom motsvarande ökning av bolagets kapitalskuld, då medel för betalning kontant av denna räntepost icke upptagits i de senaste kostnadsberäkningarna för Ostkustbanan.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i huvudsak anförde:

Styrelsen ansåge, att bolagets likvid borde fullgöras genom utställande å leveransdagarna av vederbörliga statslånereverser till riksgäldskontoret, varvid intet synes hindra att, för undvikande av olägenheter av leveransens uppdelning, fastställa en eller två med hänsyn till räntebereäkningen genomsnittliga leveransdagar, förslagsvis, i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, den 1 juli 1925 för lokomotiv- och den 1 augusti 1925 för vagnleveransen.

Det syntes styrelsen vidare, med hänsyn till de av Kungl. Maj:t och riksdagen meddelade bestämmelserna för järnvägsbolagets låneunderstöd, uppenbart, att räntefrihet å de sålunda utfärdade reverserna skulle åtnjutas redan från tiden för leveransens fullgörande, d. v. s. från början av reversens löpetid.

Någon räntelikvid till järnvägsstyrelsen för tiden mellan reversens utfärdande till riksgäldskontoret och en av järnvägsstyrelsen bestämd, senare dag för nedskrivning av styrelsens kapitalkonto syntes under dessa förhållanden ej rimligen kunna ifrågakomma. Enklast syntes denna angelägenhet, såsom även av järnvägsstyrelsen i förbigående antytts, lösas genom att styrelsen bemyndigades att räknat redan från de nämnda leveransdagarna få nedskryva sitt kapitalkonto för rullande materiel med de likviderade beloppen.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret*, vilka avgivit yttranden dels den 23 april 1925 i fråga om godkännande av ovanberörda leveranskontrakt och dels den 18 december 1925 över järnvägsstyrelsens förevarande framställning, hava be-  
träffande likviderandet av leveransen i berörda yttranden anfört huvudsakligen följande:

Bolaget borde till riksgäldskontoret avlämna skuldförbindelse, först då leveransens slutbelopp blivit fastställt. Detta borde kunna ske inom den närmaste tiden, då den sista leveransen enligt uppgift av bolaget skulle äga rum före den 17 januari 1926.

För det lånebelopp, varå skuldförbindelsen komme att lyda, syntes bolaget böra njuta viss tids räntefrihet, räknat från respektive leveransdagar. Vid sådant förhållande syntes någon räntegottgörelse till järnvägsstyrelsen, såsom denna begärt, ej böra ifrågakomma. Därest så ansåges lämpligt, torde en genomsnittlig leveranstid kunna fastställas, från vilken räntefriheten skulle räknas. I överensstämmelse med de föreskrifter, som meddelats beträffande bolagets statslån å 11,500,000 kronor, torde räntefriheten därefter böra av bolaget få tillgodonjutas under tre år från den sålunda bestämda dagen, dock ej för längre tidrymd än till och med den 31 december 1928.

På sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt, torde järnvägsstyrelsen böra erhålla bemyndigande av Kungl. Maj:t att, räknat från leveransdagarna, nedskryva statens järnvägars kapitalkonto med ett belopp, motsvarande de levererade lokomotivens och vagnarnas värde. Under denna förutsättning bortfölla varje anledning att gottskryva järnvägsstyrelsen ränta därå intill 1925 års utgång. För nedskrivningens verkställande syntes ej vara erforderligt, att skuldförbindelse å beloppet i fråga dessförinnan avlämnats till riksgäldskontoret.

Då ifrågavarande försäljning av rullande materiel innebure en kapitalöverflyttning från statens järnvägars fond till fonden för låneunderstöd, syntes, i analogi med föreskrifterna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av övertagna enskilda järnvägar, som inköpts av staten, nämnda kapitalöverflyttning böra äga rum över riksstaten.

Enligt det uppgjorda kontraktet rörande leveransen skulle denna fullgöras successivt och i mån av rekvisition, dock senast den 1 januari 1927. Leveransen kunde sålunda komma att sträcka sig över till budgetåret 1926—1927. Det torde emellertid vara önskligt, att kapitalöverföringen ordnades å endast ett budgetårs riksstat, i så fall lämpligen å det senaste årets eller å riksstaten 1926—1927, å vars inkomstsida sålunda hela värdet av den levererade materielen borde uppföras under titel: »I anspråk tagna kapitaltillgångar: Uppkomna av lånemedel. Statens järnvägar.» Bland utgifter för kapitalökning: att utgå av andra statsinkomster än lånemedel, borde uppföras under titel: »Låneunderstöd: Lån till Ostkustbanan» ett belopp, motsvarande det å inkomstsidan uppförda beloppet.

Inlösen och  
ombyggnad  
av Norra  
Hälsing-  
lands  
järnväg.

Vad angår förhållandet mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag må erinras, att Kungl. Maj:t den 1 juli 1918 i samband med fastställande av ändrad sträckning för Ostkustbanan längs efter Norra Hälsinglands järnväg föreskrev, att Ostkustbanans aktiebolag skulle vara pliktigt att, innan bolagets järnväg å den till sin sträckning ändrade bandelen öppnades för trafik, med Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse, av beskaffenhet att kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas, om ersättning för det intrång och den skada å sin rörelse, som sistnämnda bolag kunde komma att lida genom Ostkustbanans tillkomst, samt att, därest sådan överenskommelse icke skulle kunna bringas till stånd, båda ifrågavarande bolag skulle vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt utfärda.

Då sådan överenskommelse icke kunnat träffas, har jag jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 8 maj 1925 uppdragit åt landshövdingen S. E. J. Lübeck att efter verkställande av den utredning, som ytterligare kunde vara erforderlig, och efter förhandlingar med representanter för nämnda bolag avgiva förslag till lösning av berörda tvistefråga. Sedermera har jag, likaledes enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, den 31 juli 1925 anmodat verkställande direktören i Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag J. Nyström och byrådirektören S. Norrman att biträda vid berörda utredning.

Med skrivelse den 13 januari 1926 har landshövdingen Lübeck efter verkställda utredningar och förhandlingar mellan parterna överlämnat förslag till överenskommelse mellan Ostkustbanans järnvägsaktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag. Beträffande denna utredning och förslag torde få hänvisas till handlingarna i ärendet; här skall endast i korthet redogöras för avtalsförslaget huvudsakliga innehåll, därvid Ostkustbanans och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag benämnas O. K. B. respektive N. H. J.:

N. H. J. överlåter till O. K. B. sin järnväg om 0,891 meters spårvidd mellan Hudiksvall och Bergsjö ävensom samtliga övriga tillgångar. O. K. B. övertager betalningsansvaret för N. H. J:s samtliga skulder och ingångna förbindelser samt utger därutöver *dels* ett belopp av 216.360 kronor, motsvarande hälften av N. H. J:s aktiekapital, att gäldas medelst räntefria skuldbevis, *dels* i utbyte för aktierna i N. H. J. motsvarande antal aktier i O. K. B., *dels* ock såsom bidrag till kostnaderna för överlåtelsen ett belopp av 5,000 kronor.

O. K. B. anlägger mellan platsen Strömma vid den övertagna järnvägen och Edsätters station vid Ostkustbanan en järnväg om 0,891 meters spårvidd men med terrassering och konstarbeten m. m. för samma spårvidd som Ostkustbanan eller 1,435 meter. Bansträckan mellan Hudiksvall och Strömma upprives.

Överlåtelsen av N. H. J:s järnväg skall äga rum vid den tidpunkt, då Ostkustbanan är färdigbyggd å bandelen Hudiksvall—Edsäter.

O. K. B. förbinder sig att framdeles ombygga linjen Edsäter—Bergsjö till bredspårig. För att främja denna ombyggnad skall ovan omnämnda belopp, 216,360 kronor, av O. K. B. tillsvidare förvaltas och förräntas såsom en särskild fond, benämnd »Bergsjö bredspårsfond». Då fonden vuxit till minst en tredjedel av engångskostnaden för sagda ombyggnad, må O. K. B. eller Bergsjö kommun föreslå ombyggnadens genomförande. Därest ombyggnaden kommer till stånd, äger O. K. B. för ändamålet fritt förfoga över fonden. I händelse av tvist underställes frågan om ombyggnad Kungl. Maj:ts avgörande. Då fon-

den vuxit till fyra sjundedelar av engångskostnaden för ombyggnaden, skall denna genomföras, såvida icke Kungl. Maj:t finner force majeure föreligga. Har beslut rörande ombyggnaden icke fattats inom 20 år efter det järnvägen Strömma—Edsäter öppnats för allmän trafik, äro Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmda beslut berättigade påfordra, att fonden likvideras genom att det ursprungliga kapitalbeloppet 216,360 kronor utbetalas till N. H. J:s förutvarande aktieägare eller deras rättsinnehavare. Till säkerhet för fonden och motsvarande skuldförbindelser skall O. K. B. i riksgäldskontoret deponera inteckningar å 400,000 kronor i bolagets egendom, liggande närmast efter de mot nuvarande och blivande statslån svarande inteckningarna.

Därjämte innehåller avtalsförslaget *dels* bestämmelser om uppehållande av trafiken mellan Hudiksvall och Bergsjö såväl under byggandet av anknätningslinjen Strömma—Edsäter som efter det nämnda linje öppnats för allmän trafik, *dels* taxebestämmelser och *dels* föreskrifter om övertagande av Norra Hälsinglands järnvägs personal samt dennas ställning i löne- och pensionshänseende.

Avtalet skall för att gälla godkännas av både O. K. B. och N. H. J. samt av Kungl. Maj:t, som jämväl förutsättes ställa till O. K. B:s förfogande erforderliga medel för bestridande av O. K. B:s ovan omförmälda kontanta utgifter enligt avtalet.

Det för sådant ändamål för Ostkustbanans aktiebolag erforderliga beloppet har av landshövdingen Lübeck beräknats sålunda:

Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolags skulder, vilka den 31 december 1924 utgjorde tillhoppa 258,742 kronor 89 öre, torde vid tiden för överlåtelsen hava nedgått till förslagsvis .....	250,000
Bergsjö bredspårsfond .....	216,360
Överlåtelsekostnader .....	5,000
Kostnader för smalspärig järnvägsanläggning Strömma—Edsäter jämte rullande materiel m. m. men med avdrag för säljbar materiel	300,000
Summa kronor	771,360

Mot ifrågavarande avtalsförslag har *Ostkustbanans aktiebolag* gjort vissa erinringar särskilt beträffande bestämmelserna rörande trafikens ordnande och taxorna. Däremot har förslaget lämnats utan erinran av såväl *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* som *fullmäktige i riksgäldskontoret*. Fullmäktige anföra, att nyssberörda belopp, 771,360 kronor, torde böra anvisas såsom ytterligare statslån åt Ostkustbanans aktiebolag samt framställning därom avlätas till riksdagen. I fråga om villkoren för detta lån yttra fullmäktige:

Yttranden.

»Beträffande räntefot och annuitet för nu ifrågavarande lån vilja fullmäktige föreslå, att enahanda föreskrifter meddelas som beträffande bolagets tidigare statslån å 11,500,000 kr. Däremot föreligga enligt fullmäktiges mening ej tillräckliga skäl för beviljande av viss tids räntefrihet eller uppskov med verkställandet av första kapitalavbetalningen. Trafiken å den del av Norra Hälsinglands järnväg, som enligt förslaget skall bibehållas, kommer nämligen att fortgå utan avbrott; och bolaget kan påräkna att därav under hela tiden erhålla en stadig inkomst.

Såsom säkerhet för lånet torde, sedan järnvägen Bergsjö—Edsäter fullbordats, böra avlämnas inteckning i sagda järnväg. I avseende på förmånsrätten bör denna inteckning ligga närmast efter de inteckningar, med vilka Norra Hälsinglands järnväg för närvarande är besvärad och vilka lära komma att överflyttas till den nya järnvägslinjen. Härjämte böra dessa senare inteckningar, i den mån de bliva frigjorda, överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för statslånet.»

Departements-  
chefen.

Beträffande kostnaderna för Ostkustbanebyggnaden framhölls i nästlidet års statsverksproposition, att de då framlagda kostnadsberäkningarna, vilka slutade å ett 2,000,000 kronor högre belopp än de till grund för 1923 års riksdagsbeslut liggande eller å 49,000,000 kronor, borde tillmätas större grad av tillförlitlighet än tidigare uppskattningar men att det icke syntes nödigt att då såsom definitivt fastslå det uppskattade kostnadsbeloppet och därmed jämväl ökningen i statens samlade bidrag. Det uttalades vidare, att staten syntes bliva nödsakad att vidkännas det mot nyssnämnda kostnadsökning svarande beloppet, i den mån bolaget ej förmådde ställa egna medel till förfogande. I enlighet härmed förutsattes, att staten utöver det tidigare uppskattade beloppet 28,000,000 kronor enligt då föreliggande kostnadsberäkningar skulle bidra med ytterligare 1,400,000 kronor, medan bolaget utöver tidigare i utsikt ställda 19,000,000 kronor skulle tillskjuta 600,000 kronor.

Då enligt vad nu upplysts bolaget icke lär kunna uppbringa ytterligare medel, torde det bliva nödvändigt, att staten bidrager icke blott med vad som erfordras för färdigställande av själva Ostkustbanebyggnaden utan jämväl till täckande av de övriga utgifter, som bolaget på sätt nedan sägs måste ikläda sig i och för nämnda banbyggnad.

Beträffande då först återstående kostnader för själva järnvägsbygget erfordras på grund av ökade kostnader för Ostkustbanans anslutning till statens järnvägars stationer i Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall ytterligare ett belopp av omkring 100,000 kronor. Med hänsyn till vad bolaget anfört torde staten under nästkommande budgetår bära bidraga med icke blott det i ovan angivna kapitaldisposition upptagna beloppet 2,900,000 kronor utan jämväl berörda kostnadsökning eller sålunda tillhoppa 3,000,000 kronor, att utgå såsom lån till bolaget. Mot bolagets hemställan att härav före ingången av nästa budgetår lyfta 500,000 kronor har jag intet att erinra, och torde härmed förfaras på sätt nästlidet år skedde med det då medgivna förskott å 5,000,000 kronor.

Vidkommande härefter den föreliggande tvistefrågan mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag framgår av den i ämnet verkställda utredningen, att det förslag till överenskommelse härutinnan, som nu framlagts, under rådande förhållanden torde erbjuda en ur allmänekonomiska synpunkter och med hänsyn till statens intresse lämplig lösning, samtidigt som därigenom ortens och trafikanternas intressen i möjligaste mån tillgodoses. Jag finner mig därför kunna förorda, att ett avtal mellan de båda bolagen i huvudsaklig överensstämmelse med det föreliggande förslaget vinner Kungl. Maj:ts godkännande. Berörda avtal medför emellertid betydande utgifter för Ostkustbanans aktiebolag om tillhoppa 771,360 kronor, och torde detta belopp, mot vars beräkning intet synes vara att erinra, med hänsyn till tidpunkten för dessa utgifter redan under nästkommande budgetår bära av staten ställas till bolagets förfogande såsom statslån. Kungl. Maj:t torde dock icke bära meddela beslut om lånets beviljande, förrän omförmälda avtal med de smärre jämkningar, som kunna befinnas erforderliga, godkänts av bägge parterna.

Vad slutligen angår likviderandet av ovan omförmälda leverans av rullande materiel från statens järnvägar till Ostkustbanan, har visserligen, enligt vad



jag inhämtat, efter det järnvägsstyrelsens ovanberörda skrivelse den 11 november 1925 avläts ytterligare materiel levererats, men torde det ännu dröja någon tid, innan leveransen i sin helhet är fullgjord. Då sålunda den slutliga ersättningen för leveransen icke kan fastslås, torde nu endast det av järnvägsstyrelsen begärda beloppet, 1,444,545 kronor, böra äskas att utgå såsom lån till Ostkustbanans aktiebolag, varjämte statens järnvägars kapitalkonto bör nedskrivnas med samma belopp. Bolaget synes böra till riksgäldskontoret avlämna med vederbörligt inteckningsmedgivande försedd skuldförbindelse å berörda belopp 1,444,545 kronor, och torde, i likhet med vad som plägar stadgas i fråga om statslån till enskilda järnvägsföretag, en viss tids räntefrihet få av bolaget åtnjutas, dock ej längre än till och med den 31 december 1928. Vid sådant förhållande anser jag mig icke kunna förorda, att bolaget ålägges gottgöra statens järnvägar ränta för tiden intill nedskrivningen av kapitalkontot. Beträffande återstående likvid för leveransen, vilken likvid nu uppskattas till omkring 800,000 kronor, ävensom motsvarande nedskrivning av statsbanekapitalet torde förslag få underställas en kommande riksdag.

I övrigt torde för såväl ifrågavarande lånebelopp, 1,444,545 kronor, som de båda övriga nu förordade lånen, 3,000,000 kronor och 771,360 kronor böra föreskrivas de av fullmäktige i riksgäldskontoret i varje fall föreslagna villkor.

Såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag skulle alltså för budgetåret 1926—1927 äskas ett anslag av 5,215,905 kronor, vilket belopp torde böra avrundas till 5,216,000 kronor. På sätt i statsverkspropositionen redan föreslagits torde härav 1,444,545 kronor, vilket belopp skall avföras från statens järnvägars kapitalkonto, böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel samt motsvarande belopp uppföras å riksstatens inkomstsida såsom i anspråk tagen kapitaltillgång, uppkommen av lånemedel. Återstående belopp, 3,771,455 kronor, torde böra utgå av lånemedel.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av kronor 5,216,000, varav 1,444,545 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel och återstoden av lånemedel samt med rätt för bolaget att efter Kungl. Maj:ts bestämmande av nämnda belopp, 5,216,000 kronor, i riksgäldskontoret lyfta högst 500,000 kronor före ingången av sagda budgetår.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.