
OSTKUSTBANAN

Signatur: O.K.B. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Ostkustbanans aktiebolag, Gävle.

I likhet med flertalet enskilda järnvägsföretag i vårt land har Ostkustbanan en lång historia bakom sig.

Frågan om byggandet av en kustbana i nedre Norrland dryftades redan på 1860-talet och tog ganska bestämd form år 1869, då revisionssekreteraren ALB. LINDHAGEN, på grundval av en inom Stockholms stadsfullmäktige utarbetad plan, väckte motion i Andra kammaren om att Bergslagens och Norrlands järnvägsfrågor skulle lösas genom anläggandet av två banor, den ena i nordvästlig riktning genom Västmanland, den andra förbi Uppsala och Gävle genom Gästrikland och Hälsingland in i Medelpad, där den skulle dela sig i två grenar, en nordlig i riktning mot Nyland vid Ångermanälven och en västlig genom Jämtland.

Förslaget väckte emellertid icke någon genklang hos riksdagen, som år 1870 fattade beslut om norra stambanans byggande från Uppsala till Storvik. Man ville nämligen genom en enda bana söka tillgodose såväl Bergslagens som Norrlands behov av järnvägsförbindelser.

De refuserade förslagen upptogos dock inom kort till utförande på enskild väg med det resultat, att det nu finnes tre järnvägar från Stockholm i riktning mot väster eller nordväst, nämligen Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, linjen Stockholm—Uppsala—Storvik av norra stambanan och Uppsala—Gävle järnväg.

Då sedermera under 1870-talet frågan om norra stambanans fortsättande norrut från Storvik var aktuell, framkommo även förslag om banans förläggande längs kusten, och det var först efter många års strider och under stort motstånd från det norrländska kustintressets sida, som norra stambanan erhöll sin nuvarande sträckning.

Särskilt motsatte sig K. järnvägsbyggnadsstyrelsen banans framdragande vid kusten, bl. a. emedan banan vid en dylik sträckning skulle komma att, som det hette, övergå ett flertal floder, vilka på sin långa väg från fjälltrakterna till korsningen med järnvägen utbildat sig till väldiga vattendrag, som skulle kräva stora brobyggnader och viadukter för att motstå älvarnas flöden, varjämte övergången av de många floddalarna och vattendelarna skulle medföra betydliga terrasseringsarbeten — allt svårigheter, med vilka man icke haft att kämpa vid tidigare stambanebyggnader.

Även utövade de ständigt isfria fjordarna på norska kusten, särskilt Trondhjemsfjorden, en stark dragning på vederbörande, vilka som motiv för en västlig sträckning av norra stambanan betonade de fördelar, som en förbindelse med dessa fjordar skulle medföra för såväl Norrland som södra Sverige. Det framhölls även, att en kustbana väl skulle komma att genomskära den tätast befolkade delen av området men att den komme att bliva utsatt för konkurrens med ångbåtstrafiken, med vilken den icke kunde mäta sig i fraktbillighet och snabbhet.

Av dylika, ävensom strategiska skäl beslöts, att norra stambanan skulle dragas över Ånge och Bräcke, vid vilken sistnämnda plats den delades i två linjer, en norrut och en över Östersund mot norska gränsen.

Även om kustbefolkningen i det mellersta Norrland således gäckades i sina förhoppningar om norra stambanans dragande genom densamma egen bygd, voro kustbaneprojekten icke därmed för alltid bragta ur världen. Först på 1890-talet erhöll dock ett av dessa projekt en sådan utformning, att det kom att framläggas för statsmakterna.

I samband med anläggandet av den enskilda banan Härnösand—Sollefteå, vilket skedde i början på 1890-talet, hade planer uppkommit på en järnväg mellan Härnösand och Sundsvall. Dessa planer togo sig uttryck år 1893 i en framställning till K. M:t från länsstyrelsen i Västernorrlands län om beredande av medel för anläggandet av en statsbana mellan de nämnda städerna. I sin skrivelse lämnade länsstyrelsen en del statistiska uppgifter och framhöll bl. a., att inkomst-siffrorna från trakterna ifråga hörde till de högsta, som landsbygden inom något län kunde uppvisa. I detta sammanhang framkom första gången namnet Ostkustbanan.

Såväl K. järnvägsstyrelsen som generalstabschefen avstyrkte emellertid projektet, och K. M:t följde deras råd. Ett liknande öde rönt en

av landshövdingen i länet, G. RYDING, år 1894 i Andra kammaren väckt motion i samma syfte.

Trots dessa motgångar avstannade dock icke arbetet på åstadkommandet av en järnväg längs nedre Norrlands kust. Behovet av en dylik förbindelseled blev nämligen alltmera kännbart, i den mån områdets näringsliv utvecklades.

Sedan emellertid norra stambanan blivit förlagd inne i landet, inriktade man sina strävanden på att åstadkomma en lokalbana, som direkt förband kuststäderna och de stora industriplatserna med varandra.

De första Ostkustbanekommittéerna och deras arbete. Den 10 aug. 1897 hölls i Söderhamn under ordförandeskap av landshövdingen i Gävleborgs län, C. A. F. BJÖRKMAN, sammanträde med tecknare av bidrag för undersökning rörande byggandet av en bredspårig järnväg mellan lämplig punkt å Gävle—Ockelbobanan och Härnösand. Härvid närvaro bl. a. de tre personer, som angivits såsom initiativtagare till Ostkustbanan, nämligen målaren E. ROSÉN, Söderhamn, grosshandlaren STEN NORDSTRÖM, Gävle, och disponenten för Iggesunds bruk, kaptenen, numera amiralen ARVID LINDMAN.

Hr ROSÉN framlade vid sammanträdet en skriftlig framställning rörande banans längd och de orter, vilka av densamma borde beröras. Enligt framställningen skulle banan utgå från någon station å Gävle—Ockelbo järnväg, t. ex. Ockelbo eller Råhällan, och anlöpa Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand. Järnvägen skulle enligt beräkning bliva ungefär 237 km. lång, komma att högst betydligt förkorta järnvägsförbindelserna för de orter den genomginge samt direkt beröra 5 städer, 34 sågverk, 6 järnbruk och en del andra industriella inrättningar samt dessutom genomlöpa tätt bebyggda trakter.

Vid mötet konstaterades, att dels plan- och kostnadsförslag tidigare upprättats för en järnväg Härnösand—Sundsvall, dels att nödiga medel anskaffats för undersökning av en järnväg mellan Sundsvall och lämplig punkt å Ockelbobanan. De närvarande beslöto därefter enhälligt att uttala sig för den föreslagna nya banan och att tillsätta en kommitté av nio personer för utförandet av en undersökning av järnvägslinjen ifråga. I denna kommitté invaldes grosshandlaren D. FJÄSTAD, kaptenen A. LINDMAN, grosshandlaren S. NORDSTRÖM, disponenterna J. E. LARSSON och C. F. LUNDQVIST, grosshandlaren M. A. ARHUSIANDER, direktören S. WIKANDER och grosshandlaren G. P. BRAATHEN, varjämte man beslöt anmoda Söderhamns stadsfullmäk-

tige att utse den nionde kommittéledamoten. Stadsfullmäktige utsågo konsuln G. SCHÖNING.

Vid sammanträde den 5 okt. 1897 i Söderhamn utsågs till ordförande i kommittén kaptenen LINDMAN och till vice ordförande konsuln SCHÖNING, varjämte ett arbetsutskott tillsattes med hrr LINDMAN, NORDSTRÖM och BRAATHEN såsom ledamöter.

Arbetsutskottet avslöt på kommitténs vägnar med löjtnanterna i Väg- och vattenbyggnadskåren L. SPARR och C. H. FOGELBERG ett kontrakt, enligt vilket dessa under sommaren 1898 skulle undersöka en järnvägslinje mellan Sundsvall och lämplig punkt vid Gävle—Ockelbo järnväg samt senast i januari 1899 avlämna plan, profil och kostnadsförslag för en sådan linje.

Planen och kostnadsförslaget förelågo redan i dec. 1898, och den 19 i samma månad höll kommittén sammanträde i Sundsvall. Ordförande vid detta var landshövdingen K. G. RYDING, och vid detsamma närvaro två representanter, utsedda av stadsfullmäktige i Härnösand, fem representanter, utsedda av stadsfullmäktige i Sundsvall, och dessutom ett stort antal personer från sistnämnda stad och från andra orter. Kaptenen LINDMAN framlade planerna och kostnadsförslaget för banan, vilken skulle bliva omkr. 290 km. lång och draga en anläggningskostnad av omkr. 14 milj. kr. Hr LINDMAN framhöll tillika banans stora nytta för de orter, som komme att beröras av densamma.

De närvarande förklarade enhälligt, att de ville arbeta för företaget, varefter en ny kommitté, bestående av 12 personer, tillsattes för att vidtaga alla åtgärder, som erfordrades för företagets realiserande. I denna kommitté invaldes landshövdingen i Västernorrlands län, K. G. RYDING, landshövdingen i Gävleborgs län, C. A. T. BJÖRKMAN, grosshandlaren J. RETTIG, Gävle, bruksägaren P. G. THAM, Söderfors, grosshandlaren S. NORDSTRÖM, Gävle, godsägaren greve W. VON HALLWYL, konsuln G. SCHÖNING, Söderhamn, kaptenen A. LINDMAN, Iggesund, majoren J. F. CORNELL, Sundsvall, grosshandlaren G. P. BRAATHEN, Hovvid, dispaschören P. E. HUSS, Härnösand, och vice konsuln P. BURCHARDT, Kramfors.

Den 14 febr. 1899 höll kommittén sammanträde i Gävle, därvid till ordförande utsågs landshövdingen RYDING, till vice ordförande landshövdingen BJÖRKMAN och till sekreterare kaptenen LINDMAN, varjämte till ny ledamot i kommittén efter greve VON HALLWYL, som av sagt sig, valdes disponenten J. E. LARSSON, Sandarne. Kommittén

beslöt att, innan koncession begärdes, söka anskaffa aktieteckning å minst 5 milj. kr., fördelade sålunda, att 1 840 000 kr. skulle skaffas från Västernorrlands län och 3 160 000 kr. från Gävleborgs län. Kommittén delades i två avdelningar, en för vardera länet, för att så kraftigt som möjligt kunna verka för aktieteckning. Även uppdrogs åt två av kommitténs ledamöter att verkställa en enkel trafikberäkning, grundad på jämförelse med likställda järnvägar.

Vid sammanträde i Ånge den 18 nov. 1899 invaldes i kommittén landshövdingen A. TH. ODELBERG och direktören M. FICK i st. f. hrr BJÖRKMAN och THAM, som av sagt sig ledamotskapet. Därjämte beslöts att avlåta skrivelse till Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag med förfrågan om de villkor, på vilka bolaget ville överlåta sin järnväg på Ostkustbaneföretaget. Avtal skulle träffas med lämplig person om uppgörande av fullständig trafikberäkning för järnvägen.

En dylik trafikberäkning upprättades sedermera av milkontrollören vid Statens järnvägar A. D'AILLY och framlades vid sammanträde i Bollnäs den 17 nov. 1900. Vid detta sammanträde meddelades, att Västernorrlands läns landsting beslutat teckna 500 000 kr. i banföretaget och att länsstyrelsen i Gävleborgs län avlåtit skrivelse till Gävleborgs läns landsting om tecknande av aktier. Kommittén beslöt att avsända skrivelser till vederbörande kommuner, större industriidkare och enskilda personer om aktieteckning.

Emellertid begärdes år 1901 koncession å en normalspårig elektrisk bana mellan Sundsvall och Bergforsen, och till följd härav beslöt kommittén att omedelbart söka koncession å Ostkustbanan samt att låta omarbета de uppgjorda förslagen till järnvägslinjer mellan dels Gävle och Sundsvall, dels Sundsvall och Härnösand, så att de bleve likartade.

Koncession sökes och beviljas. I september 1901 inlämnade kommittén, i vilken landshövdingen i Gävleborgs län, greve H. HAMILTON, invalts efter landshövdingen ODELBERG, som av sagt sig uppdraget, ansökan om koncession för en järnväg mellan Gävle och Härnösand. Ritningarna och kostnadsförslaget voro uppgjorda av löjtnanten H. FOGELBERG. Förslaget avsåg en bana med normal spårvidd av 294 km. längd. Maximilutningarna voro föreslagna till 15 ‰ för sträckan Gävle—Sundsvall och 16 ‰ för Sundsvall—Härnösand. Minsta krökningsradien var satt till 300 m. och skenvikten till 30 kg/m. Kostnaden beräknades till 16 250 000 kr. Koncessionsansökningen åtföljdes även av den ovannämnda trafikberäkningen, vilken kompletterats.

Koncessionsansökningen tillstyrktes i huvudsak av samtliga myndigheter, som hördes i ärendet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll dock, att fordringarna icke ställts så högt som syntes nödigt, då Ostkustbanan komme att bli en huvudbana. Järnvägsstyrelsen betonade, att ett statsinköp av banan förr eller senare torde bli oundgängligt för vinnande av det viktiga målet, att genaste vägen från Stockholm till mellersta och övre Norrland bleve en statsbana, och förutsatte som villkor för koncessionen, att banan från början gjordes lämplig att införlivas med statsbanenätet.

Samtidigt med detta förslag framkommo yrkanden, att banan skulle dragas från Hudiksvall till Kilafors i st. f. till Söderhamn för att från Kilafors fortsätta till Falun, där den skulle sammanbindas med stora Bergslagsbanan. Såväl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som K. järnvägsstyrelsen avstyrkte emellertid dessa yrkanden, den senare styrelsen under framhållande bl. a. av att den fördel, som den ifrågasatta ändrade sträckningen innebure, ej motsvarade den olägenhet, som uppstode genom avbrytande av den direkta sträckan Härnösand—Gävle.

Vad det eventuella avledandet av trafik från norra stambanan till den nya järnvägen beträffade, uttalade båda styrelserna den meningen, att en sådan avledning icke borde få utgöra hinder för Ostkustbanans tillkomst.

Med stöd av myndigheternas yttrande beviljade K. M:t den 12 aug. 1903 koncession å Ostkustbanan för följande personer, som alla tillhörde den s. k. Ostkustbanekommittén, nämligen landshövdingen greve H. E. G. HAMILTON, vice konsuln P. BURCHARDT, grosshandlaren G. P. BRAATHEN, majoren J. F. CORNELL, grosshandlaren E. V. ENGWALL, direktören M. FICK, dispaschören P. E. HUSS, disponenten J. E. LARSSON, kaptenen A. LINDMAN, grosshandlaren S. NORDSTRÖM, disponenten O. MIDLING, apotekaren C. F. A. AFZELIUS och konsularagenten C. G. SCHÖNING.

I koncessionen skärptes de föreslagna tekniska bestämmelserna för att göra banan stam- och statsbanemässig. Sålunda bestämdes bl. a., att maximilutningarna skulle för hela banan vara 10⁰/₀₀ och att minsta krökningsradien skulle vara 500 m.

Det var således högst betydande skärpningar, som företagits mot de koncessionssökandes önskan och som måste föranleda dels uppgörandet av ny plan för järnvägsbyggnaden, dels även avsevärd ökning av byggnadskostnaderna. Svårigheten att anskaffa det nödiga bygg-

nadskapitalet ökades även genom ovanligt stränga villkor för statsinlösen.

Kommitténs fortsatta arbete. I kommittén hade den 22 jan. 1902 till ledamot och vice ordförande utsetts landshövdingen G. RUDEBECK i st. f. landshövdingen RYDING, som avlidit.

Vid sammanträde den 5 okt. 1903 meddelades, att nära 6 milj. kr. tecknats i aktier, av vilka Stockholms stad tecknat 500 000 kr. i preferensaktier. Då det emellertid ansågs nödigt att höja stamaktiekapitalet till 6 milj. kr., beslöts att av alla städer och landskommuner, som tecknat aktier i banföretaget, begära ytterligare 10 % av redan tecknade belopp, varjämte bestämdes, att framställning skulle göras om teckning av aktier från åtskilliga verk, som ännu icke tecknat sådana.

Till nya ledamöter i kommittén utsågos vid samma tillfälle direktörerna AUG. ENHÖRNING och TH. R. THURESSON i Sundsvall. Från Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag hade inkommit erbjudande, att bolagets järnväg skulle få övertagas för 1 426 110 kr., av vilka 1 086 560 kr. skulle betalas kontant och 339 550 kr. i Ostkustbaneaktier. Kommittén beslöt emellertid att icke acceptera anbudet.

Stiftelseurkund för Ostkustbanebolaget uppgjordes av kommittén vid sammanträdet den 17 okt. 1904. Vid sammanträdet avgick hr LINDMAN, vilken utnämmts till generaldirektör, från sekreterarebefattningen i kommittén, och till hans efterträdare utsågs rådmannen C. ROSENBERG i Gävle. Åt löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren AX. AULIN uppdrogs att verkställa ny utstakning av järnvägen i enlighet med koncessionens bestämmelser och de vid vissa teckningar fästade villkoren samt uppgöra kostnadsförslag, och åt bruksförvaltaren O. W. HÄGG lämnades i uppdrag att söka avtala med jordägare att upplåta mark, som vore för banan erforderlig, mot erhållande av aktier i banbolaget.

Vid sammanträde den 23 och 24 febr. 1905 i Sundsvall framlade löjtnanten AULIN sitt kostnadsförslag, enligt vilket totalkostnaden för den 295,6 km. långa järnvägslinjen skulle bli 20 250 000 kr. utom rullande materiell. Kostnaden för den södra delen, 207 km., belöpte sig till 10 935 450 kr. och för den norra delen till 9 314 550 kr. Kostnaden för de 88,6 nordliga km. blevo således i det närmaste dubbelt så hög pr km. som för de sydliga 207 km. Orsaken till denna ökning berodde huvudsakligen på koncessionens bestämmelser om lutningar och kurvor, broarnas bärighet, signal- och förreglingsanordningar samt rälsvikten, vilken höjts från 30 till 34 kg/m. Vid sammanträdet väck-

tes förslag att anordna banan för elektrisk drift, men detta avböjdes. Förvaltaren HÄGG meddelade, att han med omkr. 300 jordägare uppgjort kontrakt om jordförvärv för banan. Vid sammanträdet beslöts vidare att hos sågverksbolag, som hade intresse av järnvägen, begära leverans av sliprar mot betalning med hälften i preferens- och hälften i stamaktier i bolaget.

Slutligen bestämdes vid sammanträdet, att löjtnanten AULIN skulle verkställa undersökningar, på grund av vilka man skulle ingå till K. M:t med framställning om lindring av de i koncessionen fastställda tekniska bestämmelserna för de 113 km., som lågo norr om Gnarp, en socken liggande ungefär mitt emellan Hudiksvall och Sundsvall.

Ostkustbanans aktiebolag bildas. Den 21 okt. 1905 hölls i Gävle konstituerande bolagsstämma med *Ostkustbanans aktiebolag*. Därest de begärda lindringarna i koncessionens bestämmelser för de 113 nordligaste km. erhöles, beräknade man, att själva bananläggningen skulle kräva en kostnad av 17 760 000 kr., vartill komme dels en beräknad kostnad av 7 000 kr. pr km. för rullande materiell, dels kapitalrabatt för obligationslån och ränteförlust under byggnadstiden. Hela anläggningskostnaden uppskattades således till 21 à 21 1/2 milj. kr. Vid stämman meddelades, att 71 606 aktier tecknats i bolaget, av dem 5 280 preferensaktier. Stämman beslöt enhälligt att bilda Ostkustbanans aktiebolag men att låta anstå med antagande av bolagsordning och val av styrelse. Stämman skulle ajourneras, tills K. M:t meddelat besked om de begärda lindringarna i koncessionsvillkoren. Under tiden skulle kommittén funktionera som interimsstyrelse.

Den 2 febr. 1906 beviljade K. M:t den sökta lindringen i koncessionsbestämmelserna, och å stämma i Stockholm den 27 febr. 1906 antogs bolagsordning. Ur denna må anföras följande:

§ 2.

— — — Vid järnvägsanläggningen för bolaget skall iakttagas, dels att banan direkt anslutes till Gävle—Dala järnvägs nuvarande eller blivande gods- och rangeringsstationer i Gävle och genom dessa till såväl Gävle inre hamn som hamnen vid Fredriksskans, dels att Gävle södra station blir slutstation för Ostkustbanan, så att Gävle centralstation begagnas endast för avlämnande och mottagande av resgods men allt annat gods, som på Ostkustbanan ankommer till eller avgår från Gävle, ställes till eller avsändes från södra stationen, där ock all växling och vagnrangering för Ostkustbanan äger rum genom Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolags försorg, dock att gods i helvagnslast, som skall från Gävle—Dala järnvägs norra station eller rangeringsbangård i Gävle överföras i Ostkustbanan eller tvärtom, ej behöver föras via Gävle södra station.

§ 3.

Bolagets styrelse har sitt säte i Gävle.

§ 4.

Aktiekapitalet skall utgöra minst sex milj. kronor och högst tio milj. kronor. Banbyggnaden får dock ej börjas utan att dessförinnan förbindelse erhållits på teckning av ytterligare en milj. kronor i aktier utöver minimikapitalet, sex milj. kronor.

§ 6.

Aktiekapitalet uppdelas i dels stamaktier och dels preferensaktier, dock med iakttagande, att stamaktiekapitalet skall utgöra minst sex milj. kronor och att preferensaktier ej må utgivas till högre belopp än sammanlagt två milj. kronor.

§ 7.

Bolagets styrelse består av nio ledamöter med lika antal suppleanter för dem.

Till styrelseledamöter utsågos därefter: landshövdingen greve H. E. G. HAMILTON, landshövdingen G. RUDEBECK, generaldirektören A. LINDMAN, majoren J. F. CORNELL, direktören M. FICK, dispassören P. E. HUSS, grosshandlaren S. NORDSTRÖM samt direktörerna J. E. LARSSON och E. A. ENHÖRNING.

Vid styrelsesammanträde den 28 febr. 1906 utsågs till ordförande i styrelsen landshövdingen greve H. HAMILTON och till vice ordförande landshövdingen G. RUDEBECK, vilka var för sig bemyndigades att teckna bolagets firma.

Vid detta sammanträde beslöt styrelsen att infordra 55 % av tecknat aktiekapital att betalas senast den 5 juli 1906. Ordföranden redogjorde tillika för de förhandlingar, som bedrivits för anskaffande av nödiga lån, och meddelade därvid, att ett svenskt bankinstitut förklarat sig villigt att söka anskaffa den nödiga krediten.

Den 16 juni 1906 meddelade K. M:t fastställelse å bolagsordningen, och den 28 juni 1907 godkände K. M:t koncessionens överlåtande på Ostkustbanans aktiebolag.

Frågan om statslån år 1909 och förslag om bolagets upplösning. Försöken att anskaffa erforderlig kredit strandade emellertid, och år 1909 gjorde bolaget därför framställning såväl hos K. M:t som motionsvis i riksdagen om ett statslån å 14 milj. kr. mot säkerhet av första inteckning i banan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som haft frågan på remiss, tillstyrkte statslån för banans byggande men påpekade samtidigt, att de

föreliggande kostnadsberäkningarna för banan vore ofullständiga. Statsutskottet hänvisade till detta förhållande och framhöll, att en utredning om den inverkan på statsbanornas ekonomi, som Ostkustbanans byggande skulle utöva, borde föreligga, innan riksdagen toge ställning i lånefrågan. Riksdagen fattade också beslut i enlighet med detta utlåtande.

K. järnvägsstyrelsen, som av K. M:t anmodats att yttra sig över bolagets ansökan om statslån, avgav den 20 nov. 1909 sitt utlåtande. Styrelsen framhöll, att ett tillmötesgående av sådana anspråk på statens understöd, som i ansökningen framställts, icke vore tillrådligt.

Järnvägsstyrelsens utlåtande framkallade det största missmod hos bolagets aktieägare, och uppfattningen, att Ostkustbaneföretaget icke skulle kunna realiseras, utbredde sig i så stor omfattning, att icke mindre än fem motioner om bolagets upplösning förelågo vid bolagsstämman den 14 juni 1910. Alla motionerna blevo dock utan votering av stämman avslagna.

Nya planer åren 1910—1912. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda anmärkningar mot planen för bananläggningen föranledde vid 1910 års bolagsstämma beslut om en sakkunnig revision av beräkningarna och förslagen. Denna revision utfördes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren K. A. LAGERGREN, som i mars 1911 avlämnade ny plan med kostnadsförslag. Detta förslag avsåg en bana, för vilken den ursprungliga koncessionens tekniska bestämmelser i huvudsak skulle gälla å sträckan Gävle—Sundsvall, varemot linjen Sundsvall—Härnösand skulle ha maximilutningar om 14 ‰ och minimiradier om 360 m.

Övergångspunkten mellan de strängare och mera lindriga tekniska bestämmelserna hade således förflyttats från Gnarp till Sundsvall. Terrängen möjliggjorde en dylik omflyttning utan alltför stora terrasseringsarbeten, varjämte övergångspunkten borde förläggas till en större station, där omrangeringar av tågsätten kunde ske utan större olägenhet.

Kostnadsförslaget slutade på något över 24 milj. kr., inberäknat ränteförluster under byggnadstiden. För att säkerställa sig mot ogynnsamma prisfluktuationer, särskilt å räls och rullande materiell, samt för erhållandet av nödigt rörelsekapital vid trafikens öppnande, upptogs dock i planen det behövliga kapitalet till jämnt 26 milj. kr.

Denna summa fördelade sig, såsom en år 1912 utarbetad finansieringsplan närmare angav, med 10 milj. kr. i bolagskapital, 13 milj. kr.

i banklån mot första inteckning i banan och 3 milj. kr. i statslån mot inteckning med förmånsrätt efter inteckning å 13 milj. kr.

På grundval av denna finansieringsplan och med åberopande av de verkställda nya utredningarna ingav bolaget år 1912 en förnyad ansökan om statslån, denna gång å ett belopp av endast 3 milj. kr., emedan bolagets eget kapital ansågs kunna under den närmaste tiden uppbibringas till 10 milj. kr. och emedan man lyckats träffa preliminärt avtal med ett bankkonsortium om en kredit på 13 milj. kr. under förutsättning att ett statslån å 3 milj. kr. mot ovan angivna säkerhet komme att beviljas. Denna ansökan avstyrktes av Riksgäldskontoret men tillstyrktes av Statskontoret, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt K. järnvägsstyrelsen. K. M:t avgav proposition till 1913 års riksdag, som beviljade lånet. Innan detta finge lyftas skulle bolaget dock visa, att det förfogade över tillräckliga medel för banföretagets genomförande.

Åren 1913—1915. Den 16 juni 1913 antog bolaget till sin verkst. direktör kaptenen K. A. LAGERGREN, vilken uppgjort den förut omnämnda planen jämte kostnadsförslaget för bananläggningen.

Bolagets förhandlingar om enskild kredit hade i juli 1914 framskridit så långt, att enighet uppnåtts med bankkonsortiet om låneavtalets innehåll och formulering. Innan det hann undertecknas, utbröt emellertid världskriget, och därmed avbrötos förhandlingarna i avvaktan på lugnare politiska och ekonomiska förhållanden.

Inför denna situation ställde sig bolaget till en början avvaktande. Det dröjde emellertid ej länge, förrän civilministern gjorde förfrågan hos bolaget, om detta inom den närmaste tiden kunde påbörja banarbetet till lindrande av den, huvudsakligen på grund av kriget, befaraade arbetslösheten i landet.

Förfrågingen besvarades i en till K. M:t hösten 1914 ingiven framställning, i vilken bolaget förklarade sig vilja medverka till minskande av arbetslösheten. Härför erfordrades emellertid, att villkoren för statslånets utbetalande modifierades. Sålunda skulle dels arbetena å banan omedelbart få påbörjas utan förbehåll, att det återstående kapitalet först skulle vara anskaffat, dels statslånet till bolaget utlämnas, sedan minst 10 milj. kr. av bolagets kapital blivit nedlagda i företaget.

Utom riksgäldsfullmäktige ställde sig alla myndigheter, som hördes angående skrivelsen, välvilliga till förslaget, och 1915 års riksdag medgav i anslutning till k. proposition i ärendet vissa modifikatione i statslånevillkoren under förutsättning bl. a., att bolaget omedelbart på-

började arbetet med bananläggningen i så stor utsträckning, som lämpligen kunde ske, sedan K. M:t fastställt arbetsplan och kostnadsförslag.

Ny teknisk plan godkännes och arbetet påbörjas år 1916. Under tiden hade kaptenen LAGERGREN bearbetat sin år 1911 framlagda, förändrade plan för järnvägens byggande. Resultatet av denna bearbetning blev en ny plan, vilken framlades i febr. 1915 och omfattade nytt kostnadsförslag samt nya plan- och profilritningar.

Enligt denna plan skulle Ostkustbanan med södra stationen i Gävle som utgångs- och huvudstation i huvudsaklig överensstämmelse med den koncessionerade linjen framdragas till Hudiksvalls station samt därifrån fortsätta norrut över Jättendal, Gnarp och Njurunda till Sundsvall, vilken sträckning benämndes Njurundalinjen. En alternativt föreslagen och undersökt västligare sträckning mellan Hudiksvall och Sundsvall genom Bergsjö, Hassela, Attmars och Tuna socknar, benämnd Hasselalinjen, ansågs efter verkställd utredning icke böra ifrågakomma till utförande.

För banans framdragande genom Sundsvall förelågo tre alternativ. Vilket av dessa alternativ borde vinna företräde, finge delvis bli beroende av överenskommelse med Sundsvalls stad och K. järnvägsstyrelsen.

Fortsättningen av banan norrut från Sundsvall skulle enligt koncessionen från övergången över Selångersån gå längs stranden av Alnösundet förbi Tunadals, Johannedals och Sunds sågverk och enligt 1911 års förslag förläggas längre inåt landet förbi Selångers kyrka efter den s. k. Selångerlinjen. Nu föreslogs åter, huvudsakligen på grund av uppställda aktieteckningsvillkor, att banan skulle dragas förbi sågverken vid Alnösundet. Härifrån skulle linjen i huvudsaklig överensstämmelse med den koncessionerade linjen dragas till sin slutpunkt vid Härnösand. Järnvägens längd skulle bli omkr. 301 km. De föreslagna tekniska bestämmelserna voro i huvudsak överensstämmande med dem, som uppgjorts år 1911.

Ett stort antal framställningar från intresserade enskilda inlämnades till K. M:t, som efter hörande av ett flertal myndigheter den 4 febr. 1916 avgjorde ärendet.

Den framlagda planen godkändes därvid i allt väsentligt, dock skulle banan närmast norr om Sundsvall icke framgå utmed kusten utan följa den år 1911 föreslagna Selångerlinjen, vilken bestämmelse sammanföll med bolagets verkliga önskan. Vidare skulle frågan om banans dragande genom Sundsvall lämnas öppen i avvaktan på överenskommelse mellan

K. järnvägsstyrelsen, staden och bolaget. Banbyggnaden skulle igångsättas under mars månad 1916, och å bansträckan söder om Sundsvall skulle t. v. i huvudsak endast jord-, berg- och stenarbeten bedrivas.

Sedermera eller den 19 juni 1919 fastställde K. M:t under vissa villkor sträckningen av banan invid och genom Sundsvall, dock med undantag för läget av stationen därstädes. Detta läge har senare blivit fastställt.

Sedan allt sålunda var ordnat för arbetets igångsättande, påbörjades detta den 6 mars 1916 vid Katrineberg, strax söder om Sundsvall.

Under den första byggnadstiden kunde utgifterna för arbetena trots den av världskriget föranledda allmänna prisstegringen hållas inom ramen av den kostnad, som upptagits i förslaget. Orsaken härtill var, att någon nämnvärd stegring i avlöningarna ännu ej inträtt och att dyrbar arbetsredskap, såsom lokomotiv med vagnar, grävmaskiner m. m., kunde på grund av gynnsamma kursförhållanden inköpas från utlandet till pris, som t. o. m. understego dem, som gällt före krigsutbrottet. Först under år 1917 inträffade den tidpunkt, då kostnaderna ej vidare kunde hållas inom de beräknade beloppen.

Arbetena fortgingo emellertid alltjämt utan avbrott. Men då arbets- och materialkostnaderna började stiga i oroväckande grad och något slut på kriget icke kunde skönjas, började arbetena bedrivas i betydligt mindre omfattning än som ursprungligen varit avsett. Även frågan, huruvida icke arbetena borde t. v. helt nedläggas, togs under övervägande. Med hänsyn till de stora olägenheter, som detta skulle vålla, valdes emellertid utvägen att låta banarbetena fortgå, ehuru i minsta möjliga skala, så att arbetet skulle kunna med bolagets tillgängliga medel fortsättas utan avbrott till krisens slut, då ny plan för företagets fullbordande kunde framläggas.

Finansplan och lånefrågor åren 1919 och 1920. Med de inskränkningar, som vidtogos i arbetena under åren 1918 och 1919, beräknades dessa kunna fortgå utan upplåning till hösten 1920. Vid denna tidpunkt måste frågan om företagets fortsatta finansiering vara klarlagd.

På grund härav uppgjordes under år 1919 en ny finansplan, grundad på ett nytt kostnadsförslag. Anläggningskostnaden för hela banbyggnaden beräknades nu uppgå till 51 milj. kr., vilken höga kostnad i huvudsak betingades av penningvärdets fall genom kriget. I finansplanen föreslogs, att beloppet skulle anskaffas med 20 milj. kr. i eget kapital, 21 milj. i banklån och 10 milj. kr. i statslån.

Genom föredrag inför och direkta överläggningar med samtliga landsting samt stads- och kommunalfullmäktige, som voro intresserade i banföretaget, och genom underhandlingar med ombud för de större industriföretagen inom banans blivande trafikområde lyckades bolagets representanter anskaffa utfästelser om aktieteckningar till så stort belopp, att bolagets eget kapital skulle komma att uppgå till 20 milj. kr. under förutsättning, att det övriga erforderliga byggnadskapitalet kunde anskaffas genom stats- och banklån eller på annat sätt. Sommaren 1919 anhöll nu bolaget, att K. M:t måtte föreslå riksdagen att bevilja bolaget ett lån å det belopp, som utöver bolagets egna kapital å 20 milj. kr. och en bankkredit å 21 milj. kr. enligt av K. M:t godkänd kostnadsberäkning erfordrades för byggandet av järnvägen från Gävle till Härnösand. Bolaget beräknade detta lånebelopp till 10 milj. kr.

Över denna ansökan hördes vederbörande myndigheter. K. järnvägsstyrelsen avstyrkte ansökningen och framställde i samband därmed vissa erinringar mot de antaganden, som bolaget gjort i sina kostnadsberäkningar beträffande fallande arbets- och varupriser samt uttalade den meningen, att byggnadskostnaden borde sättas till minst 55,6 milj. kr. Vidare framhöll styrelsen, att trafik skulle komma att genom Ostkustbanan avledas från Statens järnvägar icke endast till Ostkustbanan utan även till Uppsala—Gävle järnväg. Inga bestämmelser om statsinlösen av denna järnväg funnes intagna i koncessionen, och den skulle bli dyrare för staten att inlösa, om den genom Ostkustbanan gjordes mera bärkraftig. Av dessa skäl föreslog järnvägsstyrelsen, att villkoret för eventuellt statslån åt Ostkustbanans aktiebolag skulle vara, att detta bolag skulle förete bindande erbjudande från ägarna till Uppsala—Gävle järnväg om statsinlösen till godtagbart pris, vilket icke finge påverkas av ökningen i banans affärsvärde genom Ostkustbanans tillkomst.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte ansökningen och förklarade sig kunna godtaga det uppgjorda kostnadsförslaget men föreslog tillika, att K. M:t och riksdagen dock skulle bevilja ett reservlån å ett belopp av 2 milj. kr. utöver det belopp, som bolaget beräknat vara erforderligt, för den händelse kostnaden skulle uppgå till 53 milj. kr., vilken summa beräknats av statens kontrollant vid banbyggnaden.

Riksgäldsfullmäktige och Statskontoret avstyrkte ansökningen bl. a. därför, att kostnaderna för järnvägsanläggningen knappast torde kunna begränsas till de av bolaget beräknade.

I maj 1920 beslöt emellertid K. M:t att avlåta proposition till riks-

dagen om ett lån å 6 milj. kr., inbegripet förut beviljade 3 milj. kr. i och för färdigbyggandet av bandelen Sundsvall—Härnösand. Utbyggandet av övriga bandelar ställdes på framtiden. Då kostnaden för denna bandel beräknades till 15 å 16 milj. kr. föreslogs även, att säkerheten för statslånet skulle utgöras av inteckningar i bandelen ifråga med förmånsrätt efter inteckningar å 5 milj. kr., vilka skulle få användas för anskaffande av enskild kredit å samma belopp.

Vid samma års riksdag väcktes även tre motioner angående statslån för Ostkustbanan, alla i huvudsak gående ut på bifall till bolagets ansökan.

Sedan bolagets verkst. direktör under frågans behandling i statsutskottet bl. a. förklarar, att stark tvekan rådde hos bolagets intressenter om lämpligheten av att skuldsätta bolaget för så stort belopp som 11 milj. kr. för färdigbyggandet endast av bandelen Sundsvall—Härnösand, vilken icke kunde beräknas lämna någon nämnvärd nettoavkastning för lånets förräntande, beslöt riksdagen på statsutskottets förslag att hos K. M:t begära en allsidig utredning av hela Ostkustbanefrågan.

Samtidigt beslöts, att det tidigare beviljade statslånet å 3 milj. kr. skulle för banarbetets fortsättande utbetalas till bolaget i avvaktan på utredningens slutförande.

Kommitté för allsidig utredning av Ostkustbanefrågan och 1922 års riksdag. Med anledning av riksdagens ovannämnda beslut uppdrog K. M:t den 30 juni 1920 åt en kommitté att verkställa den önskade utredningen. Till medlemmar av kommittén utsågos landshövdingen M. SAHLIN, ordförande, överstelöjtnanterna FR. ENBLOM och HJ. FOGELMARCK, majoren SVEN LYBECK, direktören A. KAMPH, ordföranden i Gävleborgs läns landsting, riksdagsmannen E. LINDLEY, och bolagets verkst. direktör, majoren K. A. LAGERGREN.

Kommittén avgav den 3 febr. 1922 sitt utlåtande, ur vilket följande här må anföras:

Inledningsvis berörde kommittén statens dittillsvarande ståndpunkt till Ostkustbanefrågan och framhöll därefter, att banans trafikområde vore rikt utvecklat; att folkmängden inom detsamma pr bankm. räknat vore större endast i de båda län, som inneslöte Stockholm och Göteborg; att trafikområdet utmärktes av ett ovanligt rikt näringsliv med en produktionsförmåga, som knappast hade sin motsvarighet inom någon annan del av landet; att banan komme att framgå genom en av

de folkrikaste och klimatiskt gynnsammaste jordbruksbygderna i Norrland; att beträffande naturtillgångarna särskilt borde observeras, huru som omkring 25 % av landets oanvända vattenkrafttillgångar vore så belägna, att de med tiden torde komma att till väsentlig del finna användning inom Ostkustbanans trafikområde; att en av de mest avgörande anledningarna till att de stora naturliga förutsättningarna för en rik utveckling i dessa trakter icke fullt kommit till sin rätt vore bristen på goda järnvägsförbindelser, varigenom företagsamheten hämmats och exploateringen försvårats, att behovet av banan och det berättigade i densammas tillkomst således till fullo ådagalagts och att därför kraven på statens medverkan vid genomförandet av företaget vore av sådan art, att deras uppfyllande icke längre kunde tillbakahållas.

I sitt betänkande upptog kommittén vidare flera olika alternativa förslag för järnvägsföretagets realiserande, nämligen: 1) alternativ 1 a, vilket avsåg banans utbyggande i hela densammas längd under ett begränsat antal år under den närmaste tiden, 2) alternativ 1 b, vilket avsåg banans byggande sektionvis med vissa avbrott mellan utbyggandet av de olika sektionerna, 3) alternativ 2, som avsåg byggandet av sträckan Ljusne(Söderhamn)—Härnösand, och 4) alternativ 3, vilket avsåg byggandet av sträckan Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund. Kommittén hade funnit, att alternativet 1 a vore det enda, som vore ekonomiskt genomförbart, varemot de övriga förslagen skulle medföra förhållandevis så stora kostnader för staten och bliva så föga ekonomiskt bärkraftiga, att de måste förkastas.

Kostnaden för genomförandet av alternativ 1 a uppskattade kommittén till 47 milj. kr. under förutsättning, dels att Statens järnvägar helt bekostade anläggningen av Sundsvalls station, dels att bolaget finge åtnjuta s. k. anståndsrenta å statslånet under hela byggnadstiden. Denna kostnadssumma skulle bestridas med 19 milj. kr. eget kapital, 14 milj. kr. banklån och 14 milj. kr. statslån, vilket senare i avseende å in-teckningssäkerhet skulle placeras efter banklånet. Ned-sättningen av det egna kapitalet från förut påräknade 20 milj. kr. till 19 milj. kr. var en följd av ekonomiska svårigheter för en del industri-företag, som utlovat aktieteckningar i banbolaget.

Beträffande möjligheten för byggnadskapitalets förräntning framhöll kommittén, att den trafikekonomiska utredningen för alternativ 1 a gäve vid handen, att redan några få år efter banans fullbordande kunde under vissa angivna trafikförutsättningar påräknas en trafik-

inkomst, som icke blott täckte driftkostnaderna och möjliggjorde avskrivningar utan även vore tillräcklig för bestridande av räntor å alla lån. Dessutom kunde en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet väntas.

Därefter omnämnde kommittén ett av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag godkänt förslag om rätt till statsinlösen av bolagets järnväg, vidare möjligheterna för erhållande av banklånet och de konsekvenser, som ett uppskjutande av statens ställningstagande till Ostkustbanefrågan skulle medföra.

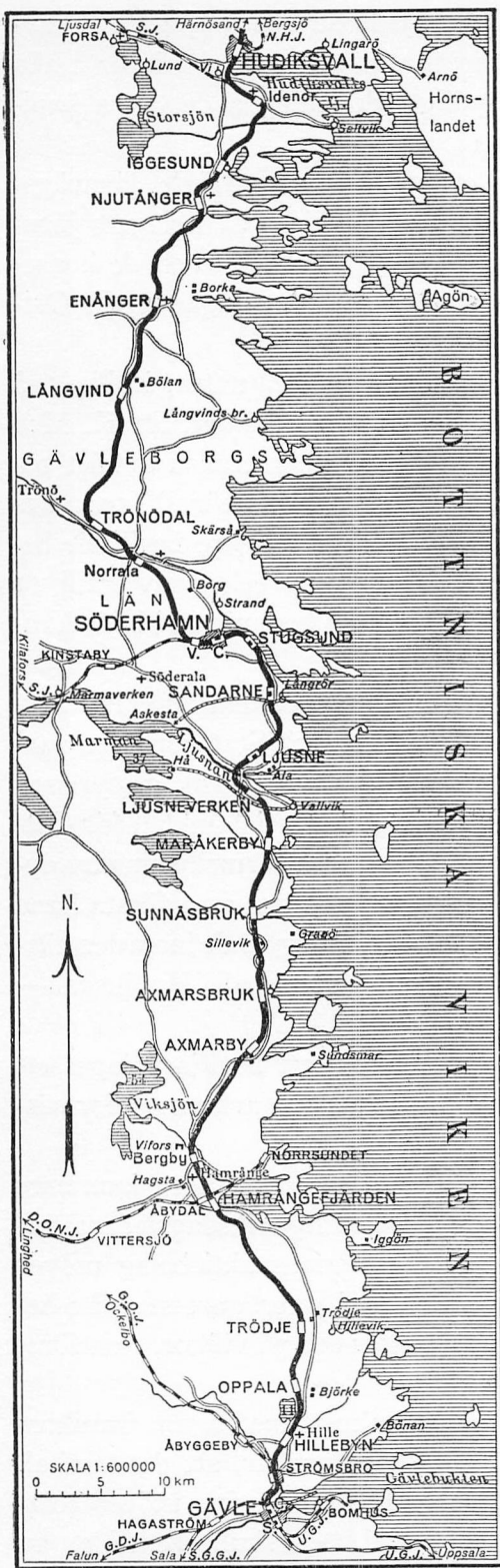
Utom i ett par punkter av huvudsakligen formell natur, i vilka två ledamöter reserverat sig, hemställde kommittén enhälligt, att K. M:t dels ville godkänna och låta å statens vägnar underteckna avtalet om rätt till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg, dels föreslå 1922 års riksdag att åt Ostkustbanans aktiebolag, utöver tidigare beviljade belopp, 3 milj. kr., i ytterligare statslån bevilja ett belopp av intill 11 milj. kr. att utgå i poster och på villkor, som av kommittén i betänkandet närmare angivits.

Kommitténs förslag om statslån tillstyrktes av statens arbetslöshetskommission, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Statskontoret, var emot riksgäldsfullmäktige avstyrkte detsamma. K. järnvägsstyrelsen åter ifrågasatte i sitt utlåtande ett uppskjutande av tidpunkten för Ostkustbanans slutfinansiering och hemställde, under förutsättning av dylikt uppskov, att till prövning måtte upptagas utvägen att i första hand genom erforderliga statsåtgärder möjliggöra utbyggande inom den närmaste framtiden av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne.

K. M:t föreslog därefter 1922 års riksdag att bevilja bolaget ett nytt statslån å endast 3 milj. kr. att användas för arbetenas fortsättande å nämnda bandelar.

Emellertid väcktes i riksdagens såväl Första som Andra kammare likalydande motioner, undertecknade av inalles 145 riksdagsledamöter, med förslag, att riksdagen ville åt Ostkustbanans aktiebolag utöver tidigare beviljade låneunderstöd å 3 milj. kr. i ytterligare statslån bevilja ett belopp av 11 milj. kr. att utgå i poster och på villkor, som föreslagits av kommittén.

Under statsutskottets behandling av Ostkustbanefrågan framkom emellertid ett nytt förslag, vilket i huvudsak innebar, att det kapital, som komme att åtgå för hela banföretagets finansiering utöver bolagets eget till 19 milj. kr. beräknade kapital, helt skulle bestridas av

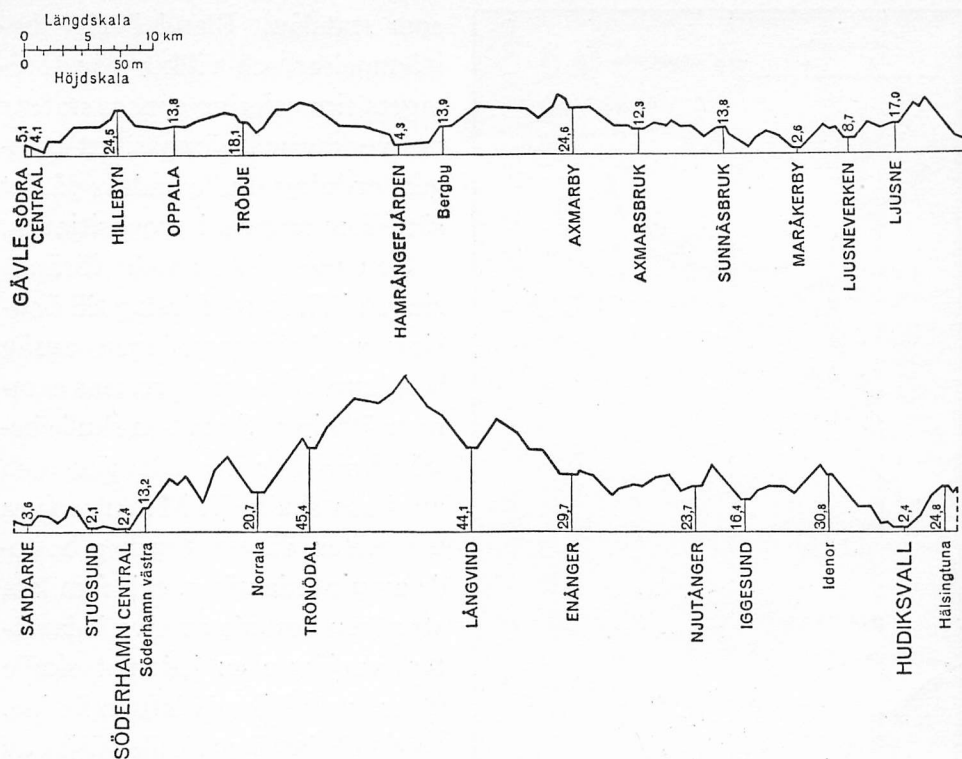


staten och att staten i samband härmed skulle tillförsäkra sig ett sådant medinflytande över banans förvaltning, att de intressen av olika slag, som det ankomme på staten att i detta fall tillvarataga, bleve behörigen beaktade. Statens kapitalinsats i bolaget skulle enligt förslaget utgå dels i form av lån på vanliga villkor ur allmänna järnvägslånefonden, dels genom teckning av aktier, vilka med avseende å utdelning och andel i bolagets tillgångar skulle medföra bättre rätt än övriga aktier.

Därjämte föreslog statsutskottet, att riksdagen skulle i skrivelse till K. M:t hemställa, att K. M:t ville i enlighet med angivna riktlinjer och efter förhandling med banbolagets styrelse låta utarbeta definitivt förslag i ärendet och framlägga detsamma för 1923 års riksdag.

Detta statsutskottets förslag blev av riksdagen bifallet, varjämte riksdagen beslöt att i och för banarbetenas bedrivande under närmaste tiden bevilja bolaget ett ytterligare statslån å 3 milj. kr.

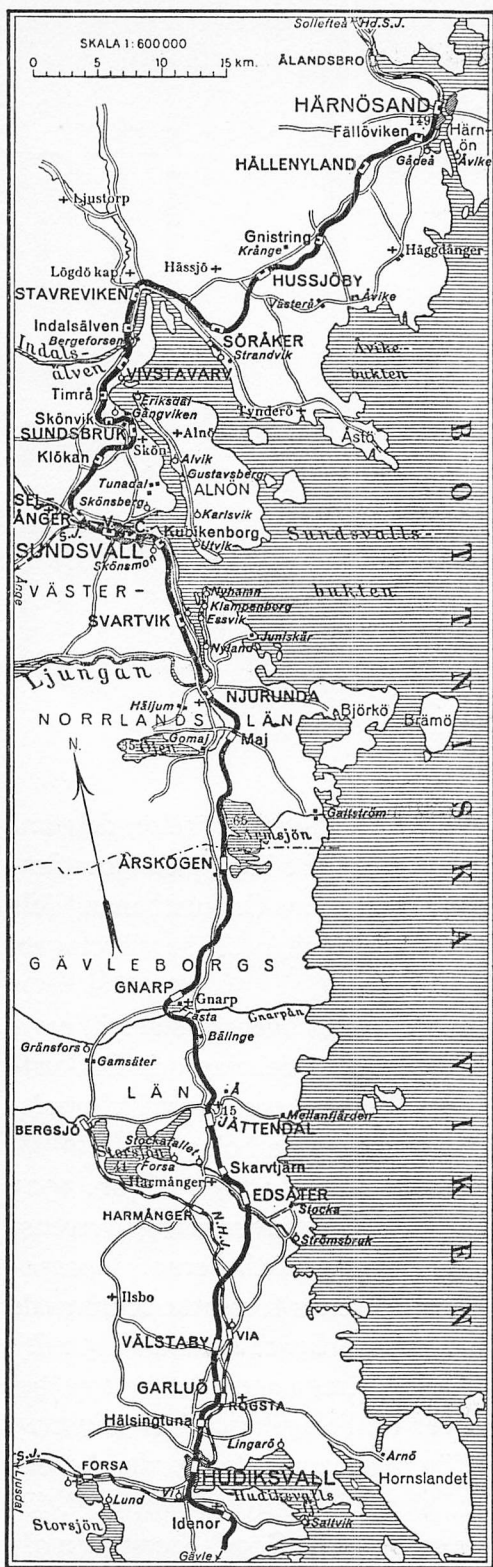
Ostkustbanefrågan inför 1923 års riksdag och ändringar i järnvägsbolagets ordning. Med anledning av 1922 års riksdags beslut vidtog långvariga förhandlingar mellan delegerade, som ut-



setts av vederbörande departementschef och bolagets styrelse, dels angående erforderliga ändringar i gällande bolagsordning och i bestämmelserna beträffande statens eventuella inlösen av Ostkustbanan, dels angående sättet och villkoren för statens medverkan till banföretagets finansiering.

I samband med dessa förhandlingar framlades även förslag till revidering av ett mellan Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och Ostkustbanans aktiebolag år 1915 ingånget avtal om gemensam trafikförvaltning, vilket förslag sedermera godkäfts av de båda bolagen.

Efter förhandlingarnas slutförande avgav K. M:t den 26 jan. 1923 till riksdagen proposition i ärendet, avfattad i huvudsaklig överensstämmelse med de av 1922 års riksdag angivna riktlinjerna. I propositionen föreslogs, att bolaget skulle för arbetenas fortsatta bedrivande under budgetåret 1923—1924 beviljas ett ytterligare statslån å 5 milj. kr. Därjämte föreslogs, att staten skulle bidra med det belopp, beräknat till högst 28 milj. kr., som utöver ett bolagskapital av minst 19 milj. kr. beräknats vara erforderligt för hela banans fullbordande. Av det förstnämnda beloppet, 28 milj. kr., skulle intill 15 milj. kr. utgå för statens teckning av aktier i bolaget av en ny serie, C, och återstoden så-



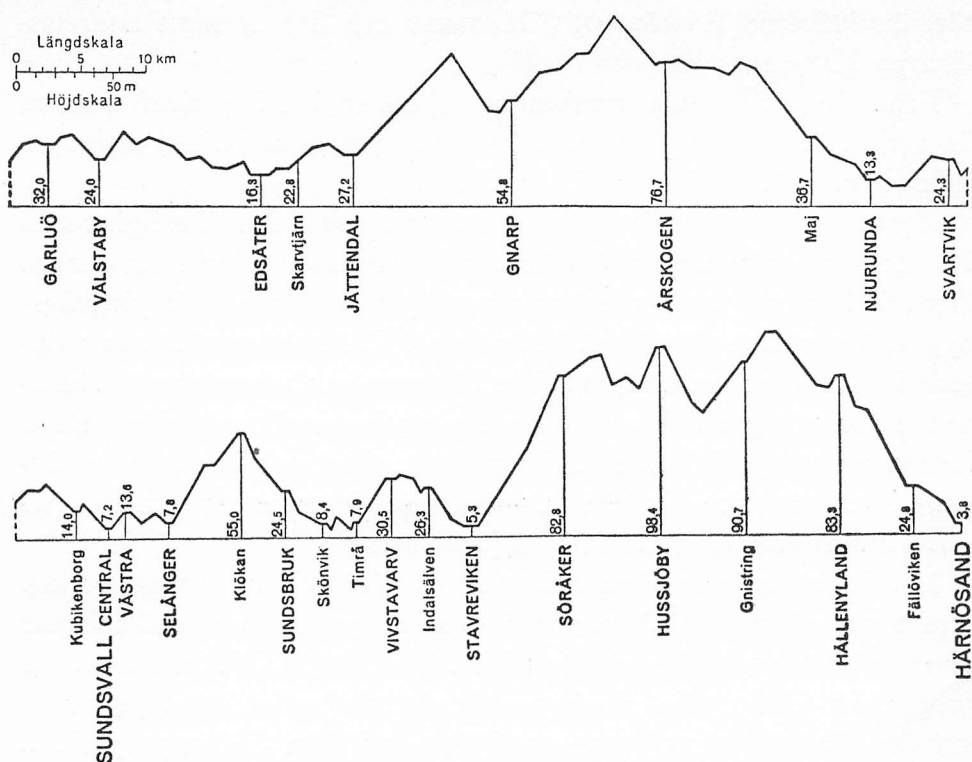
A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

som statslån. Bland övriga bestämmelser och villkor för företagets finansiering genom statens medverkan må nämnas, att bolagets ordning skulle ändras på det sätt, som angavs i propositionen.

Den mest ingripande förändringen i K. M.:ts förslag till ändring av bolagsordningen avsåg bestämmelsen om styrelsens sammansättning. Styrelsen skulle bestå av nio eller elva ledamöter, och av dessa skulle K. M.:t utse fyra ledamöter, därest styrelsen bestode av nio ledamöter, och fem, om styrelsen bestode av elva ledamöter, varjämte en ledamot skulle utses av Riksgäldsfullmäktige. Övriga ledamöter skulle väljas av de privata aktieägarna. Aktiekapitalet bestämdes till minst 30 och högst 90 milj. kr., av vilka preferensaktier ej finge utgivas till högre belopp än av serien B 12 milj. kr. och av serien C 15 milj. kr. Riksdagen biföll förslaget.

Vid stämmor den 18 maj 1923 och den 25 april 1924 ändrade bolaget sin ordning enligt K. M.:ts förslag, varefter K. M.:t den 23 maj 1924 fastställde ändringarna. Vid stämman den 18 maj 1923 medgav bolaget för sin del den av K. M.:t påfordrade ändringen av villkoren för statens rätt att inlösa banan.

I juni 1924 tecknade staten aktier i bolaget av aktietypen ser. C för ett belopp av 15 milj. kr.



Vid ordinarie stämma den 20 juni 1924 valdes för första gången styrelse enligt den ändrade bolagsordningen. Därvid meddelades, att styrelsens samtliga ledamöter och suppleanter ställt sina platser till stämmans förfogande. Styrelsens ordinarie ledamöter utgjordes då av ordföranden, f. d. landshövdingen greve H. HAMILTON, vice ordföranden, generalkrigskommissarien F. E. BERGENHOLTZ, landshövdingarna K. STENSTRÖM och S. H. KVARNZELIUS, byråchefen A. B. GÄRDE (den sistnämnde utsedd av K. M:t), majorerna K. A. LAGERGREN och A. LUNDSTRÖM, direktörerna E. A. ENHÖRNING, V. THAM, B. HAGBERG och H. VON ECKERMANN samt lasarettsläkaren F. KAIJSER. De flesta av styrelsens ledamöter hade då i många år tillhört styrelsen, greve HAMILTON och hr ENHÖRNING ända sedan bolagets bildande.

Vid stämman meddelades, att K. M:t utsett till ledamöter i styrelsen f. d. landshövdingen greve HAMILTON, ordförande, generalkrigskommissarien BERGENHOLTZ, vice ordförande, landshövdingen KVARNZELIUS, byråchefen GÄRDE och distriktschefen C. A. SCHULTZ, och att fullmäktige i Riksgäldskontoret utsett riksgäldsfullmäktigen, fil. dr K. E. H. HILDEBRAND.

Av bolaget valdes till ledamöter majoren LAGERGREN, verkst. direk-

tör, direktörerna ENHÖRNING, HAGBERG och THAM samt lasarettsläkaren KAIJSER.

I den sålunda utsedda styrelsen har ej annan ändring därefter skett, än att K. M:t efter distriktschefen SCHULTZ, som avlidit, utsett till ledamot distriktschefen H. G. ÅBERG.

Nytt kostnadsförslag och nya statslån. I enlighet med K. M:ts och riksdagens föreskrifter lät styrelsen genom sin verkst. direktör hösten 1924 upprätta ett nytt kostnadsförslag för järnvägsbyggnaden mellan Gävle och Härnösand. Detta kostnadsförslag slutade å en totalsumma om 49 milj. kr. I denna var bolagets andel i kostnaden för utbyggandet av Sundsvalls station inräknad, vilken andel icke var upptagen i Ostkustbanekommitténs kostnadsförslag, men däremot icke kostnaden för inköp av viss rullande materiell, som antagits skola kunna erhållas från Statens järnvägar.

Med åberopande av nämnda kostnadsförslag och av bolagets verkst. direktör utarbetat betänkande angående banbyggnaden anhöll bolagets styrelse hösten 1924 i skrivelse till K. M:t, att K. M:t måtte avlåta proposition till 1925 års riksdag angående beviljandet åt bolaget av ett statslån för budgetåret 1925—1926 å 11,5 milj. kr. Sådan proposition blev också avlåten och av riksdagen bifallen.

Vid sammanträde den 30 sept. 1925 beslöt styrelsen att ingå till K. M:t med anhållan om ett ytterligare statslån å dels 3 milj. kr., dels det belopp, vartill en eventuell kostnad för inlösen och ombyggnad av Norra Hälsinglands järnväg kunde komma att uppgå, samt att lånebeloppet måtte ställas till bolagets disposition under budgetåret 1926—1927, dock med rätt för bolaget att få disponera intill 500 000 kr. redan före den 1 juli 1926. K. M:t har sedermera avgivit proposition till riksdagen i enlighet med bolagets framställning.

Byggnadsarbetet. Då banan går fram vid kusten och där korsar såväl ett flertal av de stora vattendragen som mellanliggande höjdsträckningar, ha terrasserings- och brobyggnadsarbetena blivit mycket stora. Den största skärningen har innehållit omkr. 75 000 kbm. jord och 29 000 kbm. berg. Högsta höjden i denna skärning är 25 m. Broarnas antal är 40 st., bland vilka märkas broar över Ljusnan, Ljungan och Indalsälven. Vid sistnämnda bro har största spannet en längd av 84 m. och en höjd av 21 m., räknat från balanslinjen till medelvattentytan. En del broar äro utförda av betong, delvis beklädd med sten. Bland dessa märkas bron över Iggesundsån med ett spann å 58 m. och två mindre spann om vardera 25,5 m. I Hudiksvall har för banan

anlagts en betongtunnel under stadens huvudgator. Nyanläggning av Sundsvalls centralstation och utvidgningar av andra föreningsstationer ha dragit betydande kostnader. Enbart Sundsvalls station beräknas komma att i färdigt skick kosta omkr. 2,5 milj. kr. Alla banans stationer ha försetts med växel- och signalsäkerhetsanordningar. Vissa tåg kunna därför framgå över stationerna utan bevakning.

Rälsvikten på olika sträckor av banan samt kurv- och lutningsförhållanden äro avpassade för en största tåghastighet av 80 km/t. söder och 70 km/t. norr om Sundsvall.

Som statens kontrollant vid banbyggnaden har överstelöjtnanten W. PRINZENCREUTZ hela tiden fungerat. Bolagets verkst. direktör har förutom direktörskapet även uppehållit tjänsten som överingenjör vid banföretaget.

Banarbetena äro i huvudsak utförda under bolagets direkta ledning. Dock ha en del större sten- och betongarbeten samt husbyggnaderna utförts på entreprenad.

Under den första byggnadstiden förekommo en del ganska långvariga arbetskonflikter. Genom dem har dock järnvägens färdigbyggande icke försenats, då bolaget under sagda tid saknade medel att bedriva arbetet annat än i ganska inskränkt omfattning. Bland större arbetskonflikter kan särskilt nämnas den byggnadslockout, i vilken bolaget blev indraget på grund av sitt medlemskap i Svenska arbetsgivarföreningen och som utbröt den 1 april 1920. För bolagets vidkommande blev denna konflikt löst först den 1 juni 1921. Från denna tidpunkt har i stort sett arbetsfred varit oavbrutet rådande vid banbyggnaden.

Första tiden, sedan arbetet den 1 juni 1921 återupptagits, bedrevs detsamma huvudsakligen på sträckan Ljusne—Stugsund, för vilken särskilda medel intill visst belopp funnos reserverade, och å sträckan Sundsvall—Härnösand, för vars byggande det beviljade statslånet å 3 milj. kr. uteslutande fick användas.

Dessutom igångsattes några få enstaka arbeten, vilkas utförande beräknades taga så lång tid i anspråk, att de måste komma att avsevärt förlänga byggnadstiden, ifall de icke finge fortgå oavbrutet.

Det dröjde emellertid ej länge, förrän representanter från städer och landskommuner vid de delar av banan, där arbeten ej pågingo, framställde förfrågningar, om bolaget vore i stånd att påbörja arbeten inom resp. orter för lindrande av den rådande arbetslösheten.

Som svar på dessa förfrågningar förklarade bolaget, att det vore

berett till samarbete i den utsträckning, bolagets disponibla medel tillåte, men att bolaget av ekonomiska skäl ansåge sig icke kunna direkt i sin tjänst anställa ovana arbetare, varför det syntes nödvändigt, att kommunerna bleve mellanhänder eller ett slags entreprenörer för arbetenas bedrivande. Det kunde ock anses skäligt, att kommunerna åtog sig en del körslor och naturaprestanda med hänsyn till de ränteförluster bolaget finge vidkännas därigenom att vissa arbeten måste utföras för tidigt.

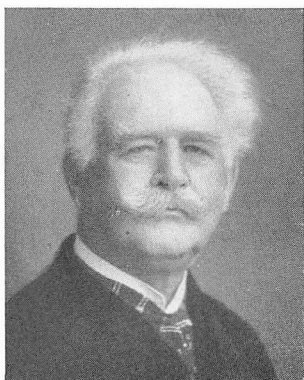
Efter en del underhandlingar utförde i enlighet med dessa direktiv städerna Gävle och Hudiksvall samt Hille, Hamrånge, Söderala, Enångers, Njutångers, Harmångers och Gudmundrå kommuner på entreprenad banarbeten för en sammanlagd kostnad av 910 000 kr., till vilka arbeten resp. kommuner genom aktieteckning i bolaget tillsläppte halva kostnaden och bolaget av andra medel den andra hälften. För att sätta bolaget i stånd till ökat samarbete med kommunerna beslöt landstingen i de båda län, banan genomlöper, att inbetala 500 000 kr. av sina villkorligt utlovade aktieteckningar, ehuru villkoren vid tiden ifråga ännu icke voro uppfyllda.

Trafikavtal med Uppsala—Gävle järnväg. Såsom redan omtalats, har bolaget med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffat avtal om gemensam trafikering av de båda bolagens järnvägar, när Ostkustbanan i sin helhet blir färdig. De båda bolagen ha även gemensamt bildat ett dotterbolag, benämnt A.-b. Trafikförbundets verkstäder, som i Gävle uppfört nödvändiga reparationsverkstäder och förrådsbyggnader.

Rullande materiell. I mars 1925 godkände styrelsen ett preliminärt träffat avtal om inköp från Statens järnvägar av 15 lokomotiv och ett större antal godsvagnar. Det behövliga antalet person- och motorvagnar har levererats från eller beställts vid svenska och tyska verkstäder. Person- och motorvagnarnas korgar och underreden äro helt konstruerade av järn. Motorvagnarna äro utförda enligt system »Nydqvist» med hydraulisk kraftöverföring medelst centrifugalpump och turbin. All rullande materiell är utrustad med anordningar för tryckluftbromsning.

Öppnade bandelar och banans färdigbyggande. Den 2 dec. 1923 öppnades bandelen *Ljusne—Stugsund* för allmän trafik. Bandelen trafikeras t. v. av Statens järnvägar.

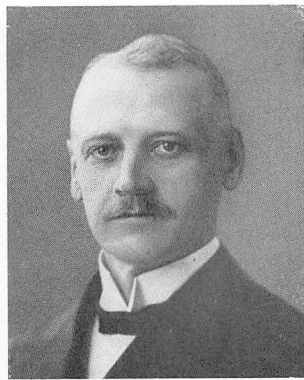
Den 6 sept. 1924 öppnades bandelen *Iggesund—Hudiksvall* för allmän trafik. Även denna del trafikeras av Statens järnvägar.



Greve H. HAMILTON,
f. d. landshövding.



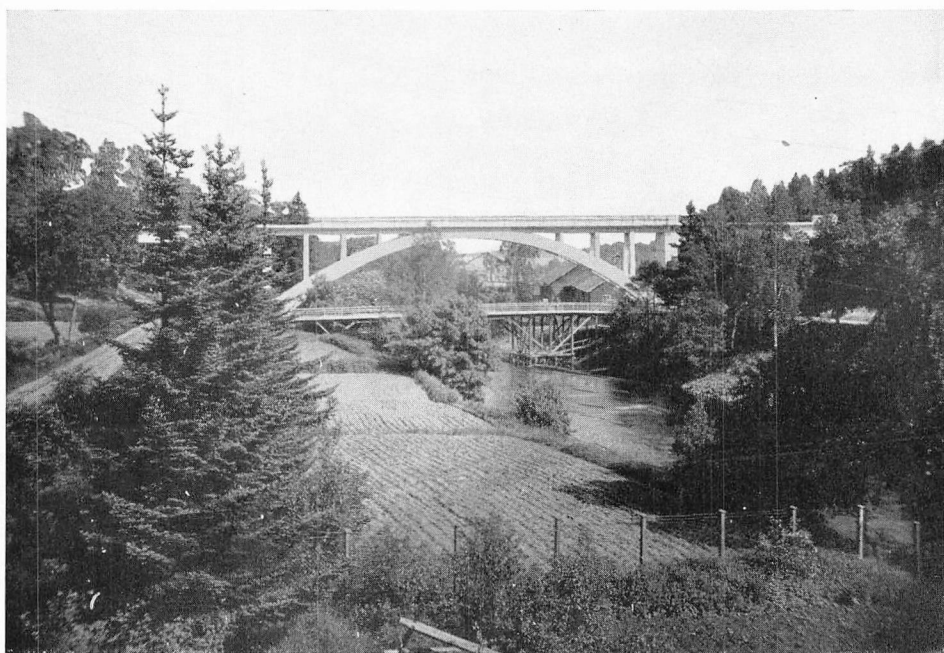
A. LINDMAN,
konteramiral.



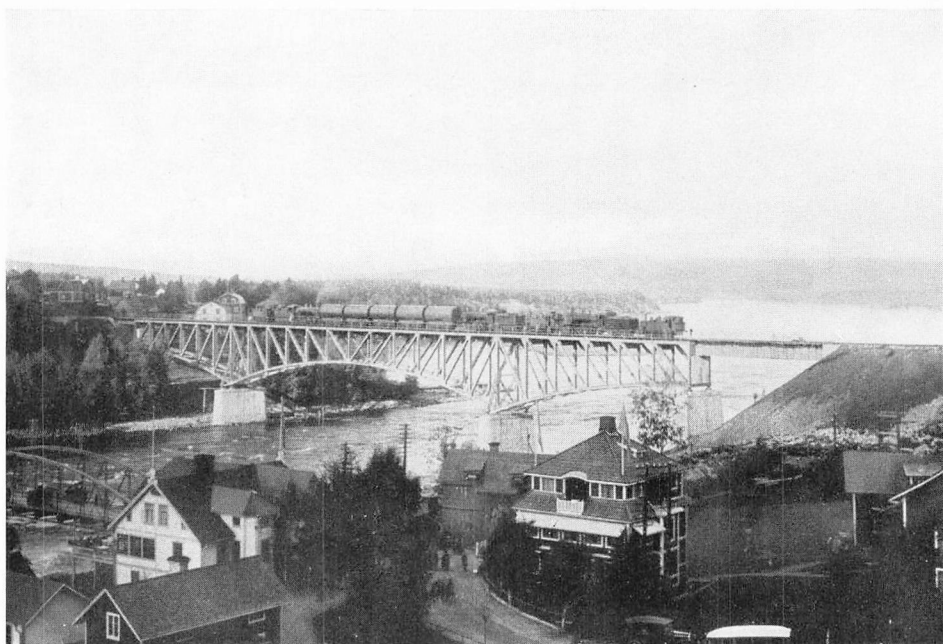
K. A. LAGERGREN,
verkst. direktör.



»Första spadtaget.»



Bron över Iggesundsån.



Bron över Indalsälven.

Den 17 dec. 1925 öppnades bandelen *Njurunda—Sundsvall—Härnösand* för allmän trafik. Bolaget sköter här självt trafiken med trafikchefen för Härnösand—Sollefteå järnväg, frih. G. S. LEIJONHUFVUD, som t. f. chef. Någon godssamtrafik för bandelen är f. n. icke anordnad.

De öppnade bandelarna utgöra ungefär en tredjedel av banans hela längd. Bandelen Gävle—Ljusne beräknas bliva färdig under år 1926 och återstående sträckor i slutet av år 1927 eller under första hälften av år 1928.

Om banan blir fullt färdig vid någondera av de sistnämnda tidpunkterna, ha omkr. 30 år förflutit från den tid, då första sammanträdet i Ostkustbanefrågan hölls. Det är således en lång tid, som åtgått för att bringa detta banföretag till fullbordan, men så har väl å andra sidan ingen svensk järnväg under sin tillblivelse mötts av så många och stora svårigheter som denna. Den största svårigheten blev givetvis världskrigets utbrott och långvarighet. Genom detta krig sönderbröts den uppgjorda och efter dåvarande förhållanden säkerställda finansplanen, och byggnadskostnaden uppdrevs till ett i det närmaste fördubblat belopp. Men oaktat banans höga anläggningskostnad saknas ingalunda förutsättningar för att den skall kunna bliva ett bärkraftigt företag, därest den får tillfälle att fritt utveckla sina stora trafikmöjligheter.

Styrelse och chef år 1926.

Styrelse.

- HAMILTON, H., greve, f. d. landshövding, *ordförande*,¹
 BERGENHOLTZ, F. E., f. d. generalkrigskommissarie, *vice ordförande*,¹
 KVARNZELIUS, S. H., landshövding,¹
 GÄRDE, A. B., byråchef,¹
 ÅBERG, H. G., distriktschef,¹
 HILDEBRAND, K. E. H., fil. dr,²
 LAGERGREN, K. A., major i V. V. K., *verkst. direktör*, se nedan,³
 ENHÖRNING, E. A., direktör,³
 HAGBERG, B., verkst. direktör i Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag,³
 KAUJSER, F., lasarettsläkare,³
 THAM, V., direktör.³

Verkställande direktör.

LAGERGREN, K. A., major i V. V. K. 1913—

¹ Utsedd av K. M:t. — ² Utsedd av Riksgäldsfullmäktige. — ³ Utsedd av Ostkustbanans järnvägsaktiebolags privata aktieägare.

Balansräkning.

Tillgångar den 31 dec. 1925.		Skulder den 31 dec. 1925.	
Kassabehållning	318: 75	Stamaktiekapital.....	12 406 600: —
Resterande inbetalning å tecknade aktier	105 700: —	Preferensaktiekapital:	
Fordringar av diverse personer	61 172: 40	litt. B	5 345 100: —
Aktier i främmande bolag: 3 750 aktier å nominellt 100 kr. i A.-b. Trafik- förbundets verkstäder	375 000: —	» C	15 000 000: —
I banker inestående	2 548 819: 87	Reservfonden.....	976 000: —
Mot reverser utlämnade lån	366 948: 96	Dispositionsfonden	581 202: 74
Järnvägsbyggnaden.....	38 590 608: 76	Tecknat, icke inbetalt ak- tiekapital	105 700: —
Förrådet	1 500 003: 84	Skulder till diverse perso- ner	125 278: 77
		Statslånen	8 930 000: —
		Vinst och förlust	78 691: 07
	S:a kr. 43 548 572: 58		S:a kr. 43 548 572: 58

.....