

Nr 215.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående förvärfvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelar m. m.; given Stockholms slott den 25 april 1916.

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att *dels*, med godkännande av de i statsrådsprotokollet angivna huvudgrunder för förvärfvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen jämte en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1917 på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande av vad som kontant skall till bolaget utbetalas, samt fullgöra räntelikvider och kapitalavbetalningar å de i bandelarna intecknade obligationslån och lån ur handels- och sjöfartsfonden ävensom till vederbörande utfärda svenska statens förbindelser och obligationer på sätt och i den omfattning, ovanberörda grunder för bandelarnas förvärfvande angiva,

dels för år 1917 anvisa, att utgå av lånemedel, ej mindre till gäldande av den del av köpeskillingen, som skall betalas kontant, ett belopp av 691,500 kronor, än även till kompletteringar å banan och till förändringsarbeten å dess rullande materiel ett belopp av 630,000 kronor,

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,321,500 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25
april 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Verkställande
av utredning
i fråga om
statsinköp av
vissa järn-
vägar.

Den 21 september 1915 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning angående möjligheterna att på skäliga villkor för statens räkning förvärva bandelarna Orsa—Mora Noret och Mora Noret—Mora Strand av Falun—Rättvik—Mora järnväg samt bandelarna Mora Strand—Persberg och Persberg—Kristinehamn av Mora—Vänerns järnväg för att införlivas med det övriga statsbanenätet.

Då jag i statsrådet nämnda dag inför Kungl. Maj:t hemställde om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att verkställa dessa undersökningar, framhöll jag till en början, hurusom 1904 års riksdag

beslutit låta verkställa fullständiga undersökningar för anläggning av en inlandsbana från hamnplats å Bohuslänska kusten över Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gällivarebanan.

De på grund därav igångsatta undersökningarna hade emellertid givit vid handen, att inlandsbanans södra del, eller sträckningen mellan Dalarne och Bohuslän, hade att uppvisa mycket klena bärighetsutsikter. Vid föredragning inför Kungl. Maj:t i statsrådet den 17 februari 1911 av fråga om bildande av en fond för att underlätta åstadkommande av bibanor inom vissa delar av riket hade även av dåvarande chefen för civildepartementet framhållits, att det icke vore tillrådligt, att staten på något sätt ingrepe för inlandsbanans förverkligande å denna del, enär han vore övertygad om att det behov av förbättrade kommunikationer, som oförnekligen förefunnes för de övre och västligare delarna av Bohuslän, Dalsland, Värmland, Dalarne och Härjedalen, lämpligen kunde tillräckligen tillgodoses genom ett antal bibanor till redan befintliga utförselvägar. I sammanhang härmed framhöll departementschefen, att tiden icke syntes honom vara inne att upptaga den då livligt omhandlade frågan, huruvida staten borde inköpa någon eller några av de enskilda järnvägar, som förmedlade ifrågavarande trakters ut- och införsel över västkusten. Gjorda kalkyler syntes honom ock giva vid handen, att ett framskjutande av frågan om dylikt statsinköp ingalunda borde ställa sig för staten ekonomiskt ofördelaktigt. I enlighet med departementschefens hemställan avläts proposition i ämnet till riksdagen, som med anledning därav beslöt att, för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland, skulle bildas en särskild lånefond.

Genom detta riksdagens beslut — yttrade jag vidare — torde man få anse, att frågan om byggande av södra delen av inlandsbanan förfallit. Däremot hade, på sätt redan antytts, aldrig uppgivits tanken att genom inköp av vissa redan förefintliga enskilda järnvägar i Dalarne och Värmland söka åstadkomma en fortsättning söderut från Sveg av norra delen av inlandsbanan. Jag omnämnde därjämte att, sedan i en vid 1911 års riksdag väckt motion framhållits angelägenheten för staten att inköpa banorna Sveg—Orsa, Orsa—Mora och Mora—Vänern, statsutskottet yttrat, att utskottet vore övertygat därom att, därest förhållandena skulle visa sig med nödvändighet påkalla ett förvärv av dessa banor, Kungl. Maj:t icke skulle underlåta att därom göra framställning hos riksdagen.

Sedan Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag, vilket äger, bland annat, järnvägarna Mora—Persberg och Persberg—Kristinehamn, trätt i under-

handling med trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle om övertagande av trafiken å Mora—Vänerns järnväg, hade tidpunkten syntts mig vara inne att överväga, om ej staten borde söka förvärva dessa järnvägar.

Jag framhöll ävenledes, att de ekonomiska förhållandena inom Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag voro sådana, att staten, som beviljat bolaget statslån till avsevärda belopp, inom närmaste framtid torde finna sig nödsakad att övertaga bolagets järnväg mellan Orsa och Sveg.

När staten alltså en gång bleve ägare till denna järnväg och statsbanan Sveg—Brunflo blivit färdigbyggd, vilket kunde beräknas inträffa omkring år 1919, komme staten att äga en sammanhängande trafikled från inlandsbanans nordligaste punkt till Orsa. Det kunde i och för sig icke anses lämpligt att en så lång och betydelsefull statsbanesträcka finge sin avslutning vid ett enskilt järnvägsnät. Särskilda skäl, vilka jag icke ansåg mig behöva närmare utveckla, syntes mig dessutom tala för att Mora—Vänerns järnväg komme under statens och icke under förutnämnda trafikförvaltnings kontroll.

Enligt min vid ärendets föredragning uttalade mening skulle det alltså gälla att förvärva järnvägarna Mora—Persberg och Persberg—Kristinehamn några år före den tid, då de under alla förhållanden syntes böra tillföras statsbanenätet. Jag fann det sannolikt att, därest underhandlingarna mellan Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag och trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle skulle leda till åsyftat resultat, det för staten kunde komma att uppstå ökade kostnader att sedermera inlösa dessa järnvägar.

Komme undersökningar att verkställas angående lämpligheten av ett statsinköp av Mora—Persbergs och Persberg—Kristinehamns järnvägar, syntes mig förhållandena fordra, att undersökningar jämväl igångsattes beträffande möjligheten att för staten på skäliga villkor förvärva bandelen Orsa—Mora Noret av Falun—Rättvik—Mora järnväg ävensom eventuellt bandelen Mora Noret—Mora Strand av samma järnväg, för såvitt staten icke skulle finna förmånligare att mellan Mora Noret och Mora Strand bygga en ny bana.

Ett övertagande från statens sida av samtliga nämnda järnvägar, Sveg—Orsa, Orsa—Mora Noret, Mora Noret—Mora Strand, Mora Strand—Persberg och Persberg—Kristinehamn, skulle åstadkomma en sammanhängande statsbana rakaste vägen från Sveg, slutpunkten å norra inlandsbanan, till Vänern samt vid Kristinehamn åvägbringa en lämplig anslutning till statsbanenätet å linjen Laxå—Charlottenberg och därigenom även med Göteborg. Denna bana skulle vidare genom sjöfartsförbindelse å

Vänern och över den staten numera tillhöriga Trollhätte kanal kunna på ett lyckligt sätt förverkliga den vid 1904 års riksdag framförda tanken på en direkt, staten tillhörig förbindelseled mellan övre Norrland och Västkusten.

Av vad jag sålunda framhållit — yttrade jag vidare — syntes mig framgå, att synnerligen starka skäl talade för att en undersökning igångsattes för att utröna lämpligheten av att staten övertog järnvägarna Orsa—Mora Noret, Mora Noret—Mora Strand, Mora Strand—Persberg och Persberg—Kristinehamn. Jag omnämnde tillika, att staten på grund av gällande koncessionsvillkor ägde inlösningsrätt till de tre förstnämnda av dessa järnvägar, men att så icke vore förhållandet med järnvägen Persberg—Kristinehamn, varför det ifråga om denna järnväg torde vara nödvändigt att staten träffade godvillig uppgörelse om inlösen av densamma.

I överensstämmelse med min sedermera gjorda hemställan beslöt Kungl. Maj:t, som jag förut omnämnt, låta verkställa undersökningar för inköp av de av mig först omförmälda järnvägarna.

Med skrivelse den 31 mars 1916 har järnvägsstyrelsen överlämnat den sålunda anbefallda utredningen, därvid särskild redogörelse lämnats för *dels* de Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung, Persberg—Kristinehamn och Malung—Limesforsen, *dels ock* de Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora Noret—Mora Strand och Mora Noret—Orsa.

Järnvägs-
styrelsens
utredning.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av statskontoret, fullmäktige i riksgäldskontoret, chefen för generalstaben samt vattenfallsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsens skrivelse ävensom vattenfallsstyrelsens yttrande, avseende frågan om sambandet mellan ett förvärv för statens räkning av ifrågavarande linjer och trafikeringen av Trollhätte kanal, torde i sin helhet såsom bilagor, 1 och 2, få fogas vid detta protokoll.

Till en början torde jag få erinra därom, att Kungl. Maj:ts uppdrag till järnvägsstyrelsen angående verkställande av ifrågavarande utredning, vad beträffar Mora—Vänerns järnväg, icke omfattar den 59 km. långa linjen Brintbodarne—Malung—Limesforsen. Då emellertid i gällande koncession för linjen Persberg—Kristinehamn någon rätt ej finnes stadgad för statsverket att inlösa denna linje, har, enligt vad järnvägsstyrelsen anmält, under de förda förhandlingarna från bolagets sida förklarats, att något uteslutande ur det ifrågasatta statsinköpet av linjen

Mora—
Vänerns
järnväg.

Brintbodarne—Malung—Limedsforsen icke kunde ifrågakomma och att till följd härav förhandlingarna måste omfatta samtliga bolagets järnvägslinjer.

Denna omständighet har ock haft till följd att, ehuru koncessions-resolutionerna för bolagets linjer, utom för linjen Persberg—Kristinehamn, innehålla de vanliga villkoren för statens inlösningsrätt, förhandlingar icke förts särskilt för linjen Persberg—Kristinehamn och särskilt, på de vanliga inlösningsvillkorens grund, för de övriga linjerna, utan har genom förhandlingarna i deras helhet åsyftats och vunnits en godvillig förslagsöverenskommelse rörande inköp av bolagets samtliga linjer.

Järnvägens
läge och
sträckning.

I fråga om järnvägens läge och sträckning tillåter jag mig, under hänvisning i övrigt till en i järnvägsstyrelsens utlåtande förekommande detaljbekrivning, åberopa en karta, vilken som bilaga torde få vidfogas protokollet. Här må endast erinras om följande. Banan utgår från norra sidan av Kristinehamns statsbanestation, följer en i nordöstlig riktning gående dalgång upp till Sjöändans hållplats samt går sedan i nordlig riktning utefter sjön Ulvettern, till vars sjöfart järnvägen har anknytning vid stationen Nässundet. Banan fortsätter därifrån förbi bruken Storfors och Nykroppa, ansluter sig till Bergslagsbanan vid Herrhult, har vid Gammelkroppa bruk förbindelse med sjön Yngen genom ett stickspår samt ingår sedan till Persbergs gruvfält, ändpunkt för den äldre delen av banan, den så kallade Östra Värmlands järnväg. Från Nyhyttans station, belägen mellan Gammelkroppa och Persberg, utgår en bibana med station vid Filipstad, vilken vid slutpunkten Finshyttan ansluter sig till Filipstads norra bergslags smalspåriga järnväg.

Huvudlinjen fortsätter från Persberg i nordlig riktning förbi bruken Långbanshyttan, Lesjöfors, Råmen och Oforsen, övergår gränsen till Dalarna norr om Neva station, där banan ansluter sig till Sävenäs järnväg, övergår västra Dalälven på en bro om 60 meters spann strax norr om Tretjärns station samt ingår till Vansbro, där Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar ansluta. Efter att hava övergått Vanån på en bro med 2 spann om 40 meter, följer banan östra stranden av denna älv samt sjön Van fram till Brintbodarne, utgångspunkt för bibana till Malung och Limedsforsen. Huvudlinjen framgår därefter i nordöstlig riktning till Mora, där den ansluter till Gävle—Dala järnvägs linjer till Älvdalen, Orsa och Falun.

Linjen Kristinehamn—Mora har en längd av 220 km., bilinjen Brintbodarne—Malung—Limedsforsen utgör 59 km., övriga smärre bilinjer utgöra tillhoppa 8 km. Antalet stationer vid järnvägen är 30, inberäknat de statens, respektive Bergslagernas järnvägar tillhöriga föreningsstationerna Kristinehamn och Herrhult.

Kostnaden för färdiga banan med rullande materiel utgjorde år 1915 kronor 12,274,216: 98.

Byggnads-
kostnad.

Bolagets rullande materiel utgjordes vid ingången av år 1915 av 18 lokomotiv, 29 personvagnar, därav 8 boggiévagnar, 6 resgodsvagnar och ångfukor samt 671 godsvagnar, varav 51 täckta. Anskaffningskostnaden för denna rullande materiel uppgår till 2,456,000 kronor.

Rullande
materiel.

Bolagets aktiekapital skall enligt den för bolaget fastställda bolagsordningen utgöra minst 3,000,000 kronor och högst 10,000,000 kronor, fördelat i aktier å etthundra kronor.

Aktiekapital
och lån.

Aktierna indelas i två serier, serien A och serien B. Preferensaktier, serien B, finnas till belopp av 1,000,000 kronor och stamaktier, serien A, till belopp av 3,120,500 kronor, varav av kommuner innehavas följande:

Kristinehamns stad	kronor	200,000: —
Ålvdalens socken	»	500,000: —
Färnebo »	»	10,000: —
Järna »	»	60,000: —
Lima »	»	400,000: —
Malungs »	»	175,000: —
Mora »	»	200,000: —
Räms »	»	20,000: —
Sollerö »	»	10,000: —
Särna »	»	200,000: —
Transtrands »	»	125,000: —
Äppelbo »	»	40,000: —
Orsa sockens skogsmedelsfond ..	»	600,000: —

Summa kronor 2,540,000: —

Storleken av de fonderade lånen vid 1915 års utgång framgår av följande tablå:

Statslån	831,084: 31
Lån från handels- och sjöfartsfonden	282,314: 67
Obligationslån:	
4 % av 1 juli 1896, slutlikvid 1936	1,524,000: —
4 % av 1 september 1896, slutlikvid 1936	382,000: —
4 1/2 % av 15 maj 1903, slutlikvid 1943	3,141,000: —
5 1/2 % av 1 april 1914, slutlikvid 1943	900,000: —
	7,060,398: 98
Transport	7,060,398: 98

Transport 7,060,398: 98

Å ovannämnda lån per 31 december 1915 upplupna,
men ej förfallna räntor:

Statslånet, varav s. k. anståndsränta kronor		
92,870: 81	102,116: 62	
Handels- och sjöfartsfonden, anståndsränta	15,600: —	
Obligationslånen	34,956: 52	152,673: 14
Summa fonderade lån jämte räntor, kronor	7,213,072: 12	

Trafikresultat. Inkomsten per dag och bankilometer å järnvägen i dess helhet har under de tre åren 1911, 1912 och 1913 (åren 1914 och 1915 synas på grund av krigets inverkan böra lämnas åsido) varit respektive 12,91, 14,26 och 15,27 kronor. Härvid torde böra framhållas, att inkomsten är väsentligt olika å den äldre linjen Persberg—Kristinehamn (år 1913 kronor 25,88) och å den övre linjen (år 1914 kronor 9,49). Utgiftsprocenten (driftkostnad i % av bruttoinkomsten) har under samma år varit 62,41, 59,99 och 61,04. Avkomstprocenten har under samma år varit 4,18, 4,92 och 5,12. En mera detaljerad redogörelse för järnvägens trafikresultat liksom för järnvägsbolagets ekonomiska ställning finnes intagen i järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande, till vilket jag i detta avseende tillåter mig hänvisa.

Kalkyler ang. För att kunna bilda sig någon uppfattning om det skäliga inköpspriset
inköpspriset. för järnvägen ifråga torde man böra taga del av de olika kalkyler, som
under förhandlingarnas gång uppställts.

Inköpspris Beräknar man inköpspriset efter de inlösningsvillkor, som finnas
enligt vanliga stipulerade i koncessionsbestämmelserna för de nyare delarna av järn-
koncessions- vägen, och tillämpas dessa villkor å hela järnvägen, skulle inlösnings-
bestämmelser kalkylen ställa sig sålunda:

Anläggningskostnader (till den ³¹ / ₁₂ 1915)	12,274,216: 98	
Ränta å dito	6,103,368: 47	18,377,585: 45
Varifrån avgår nettointkomst		5,140,888: 06
Återstår såsom inlösningspris kronor	13,236,697: 39	

Värde enligt Järnvägsstyrelsens representant vid förhandlingarna har vid följande
bolagets beräkning av bandelarnas skäliga värde utgått från det av räkenskaperna
räkenskaper. framkomna resultatet.

Enligt det vid förhandlingarnas början senast kända balanskontot, eller balanskontot för år 1914, var järnvägsanläggningen m. m. bokförd till ett belopp av kronor 12,357,564: 55.

Under åren 1899—1914 hade avsatts till avskrivnings- och förnyelsefond kronor 1,090,000 samt till en fond för underhåll av främmande bolags spår kronor 27,200: 72.

Ehuruväl någon erinran mot det ordinära årliga underhållet av bana och rullande materiel icke med fog kunde göras, motsvarade å andra sidan sistnämnda båda belopp, sammanlagt 1,117,200 kronor 72 öre, enligt å järnvägsstyrelsens byggnads- och maskinbyråer verkställda uppskattningar icke vad som enligt de vid statsbanorna gällande normer skulle erfordrats för utförande av sådana erforderliga förnyelsearbeten å förslitna delar av bana och rullande materiel, vilka icke vore att hänföra till det ordinära årliga underhållet, utan skulle för detta ändamål erfordrats för banavdelningens vidkommande ett belopp av omkring 700,000 kronor och för maskinavdelningens ett belopp av 1,445,000 kronor, eller sammanlagt 2,145,000 kronor. Drogas härifrån vad som redan avsatts till förnyelsefond, eller i runt tal 1,117,200 kronor, återstode såsom ytterligare erforderligt ett belopp av i runt tal 1,027,800 kronor.

En försäljningskalkyl, utgående från detta värde, ställde sig således på följande sätt:

Bolagets till försäljning föreslagna egendom,		
i runt tal kr. 12,357,600:—, minskad		
med kr. 1,117,200:— samt med kr.		
1,027,800:—	10,212,600:—	
Därifrån skulle dragas skulderna	7,506,804:—	
Återstode	2,705,796:—	
Härförutom ägde bolaget andra i köpet icke		
ingående tillgångar till ett värde av	823,237:—	3,529,033:—
Denna summa svarade mot:		
preferensaktierna	1,000,000:—	
stamaktierna (c:a 75 %)	2,337,575:—	
stamaktiernas räntefordran	191,458:—	3,529,033:—

Stamaktieägarna skulle alltså enligt denna kalkyl utfå c:a 75 % av nominella aktiebeloppet.

Järnvägsstyrelsens representant har vid förhandlingarna uttalat, att enligt förestående utredning om banans värde år 1914 det rimliga priset borde vara 10,212,600 kronor, vilket, såsom nämnts, skulle motsvara 75 % av stamaktiebeloppet. Banan hade nämligen ännu icke lämnat någon utdelning å stamaktierna, och för bolaget borde det väl vara en fördelaktig affär att nu bliva befriat från sina skulder och där-

utöver erhålla ett genast räntebärande kapital, även om beräkningen utgått från icke full valuta för stamaktierna.

Det torde här böra anmärkas, att enligt en på grund av 1915 års bokslut verkställd, på enahanda sätt uppgjord kalkyl stamaktieägarne skulle erhålla 2,650,254 kronor, motsvarande c:a 84,9 % av nominella aktiebeloppet.

Bolagsre-
presentanter-
nas åsikt.

Från bolagets sida har däremot under förhandlingarna anförts, att banan hade goda utsikter att kunna lämna utdelning jämväl å stamaktier och att bolaget således borde kunna påräkna någon ersättning utöver det av styrelsens representant angivna värdet av själva banan. Att märka vore nämligen, att trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, vilken ju, enligt vad förut nämnts, ingivit anbud om intagande av Mora—Vänerns järnväg i trafikförvaltningen, i detta sitt anbud erbjudit sådana villkor, att under de ifrågasatta åren 1917—1925 en ökning av bolagets inkomster skulle inträda under förutsättning av oförändrad trafik och ungefärligen samma driftkostnader. För år 1913 skulle denna ökning hava utgjort omkring 116,400 kronor och för 1914 omkring 150,300 kronor, vilket sistnämnda belopp i och för sig innebure 4,8 % å stamaktierna. Sannolikt komme ock inkomsterna å Mora—Vänerns järnväg att stiga, sedan från och med den 1 januari 1917 vissa ofördelaktiga trafikkontrakt upphört att gälla.

Järnvägs-
styrelsens
anbud.

Efter erhållen redogörelse för förloppet av förhandlingarna har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 15 februari 1916 till ordföranden i bolagsstyrelsen på grundval av den gjorda utredningen uttalat sig rörande inköpspriset för banan.

Styrelsen har därvid, särskilt med hänsyn till önskvärdheten därav, att inlandsbanans fortsättning till Vänern bleve av statsbanenatur, ansett sig kunna föreslå ett högre pris för banan än det, som motsvarade förenämnda 75 % av stamaktiebeloppet, och har styrelsen funnit sig kunna föreslå detta högre pris, så att det skulle motsvara 90 % av stamaktiernas belopp med något tillskott för betäckande av administrationskostnaderna för bolagets avveckling. Då för gäldande av 90 % av stamaktiernas belopp erfordrades ett belopp av 10,684,000 kronor, ville alltså styrelsen föreslå ett inköpspris av 10,750,000 kronor.

Bolagsstyrel-
sens anbud.

I skrivelse den 18 februari 1916 har bolagsstyrelsen avlåtit svar å järnvägsstyrelsens berörda skrivelse. Med förkastande av styrelsens anbud, har bolagsstyrelsen därvid, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, erbjudit järnvägen till försäljning till ett pris av 11,200,000 kronor, motsvarande omkring 39,000 kronor per kilometer, jämte en

byråbyggnad i Kristinchamn med tillhörande mark till pris av 75,000 kronor.

Av det vid bolagsstyrelsens sammanträde förda protokoll framgår, att anbudet i fråga framkommit efter livlig diskussion i ämnet, därvid närvarit, förutom medlemmar i bolagsstyrelsen, även av bolagsstämman utsedde rådgivande delegerade, och efter jämkning mellan vid sammanträdet av bolagets ordförande föreslaget pris av 11,500,000 kronor och järnvägsstyrelsens anbud.

Vid sammanträdet framhöllos, å ena sidan, de synnerligen ljusa utsikter, som för närvarande tedde sig till väsentlig förbättring av järnvägens affärsställning och som jämväl borde anses göra det ifrågasatta inköpet av järnvägen även till det högre priset av 11,500,000 kronor till en synnerligen fördelaktig affär för staten.

Styrelsens ordförande påvisade särskilt, att bolagets vinst utgjort under åren 1910—1913, innan avdrag för räntor och lånekostnader samt avsättning till förnyelsefonden ägt rum, i medeltal kronor 578,000: — per år. Om man från denna siffra droge ett års ränta å den skuld, som skulle övertagas av staten och som den 31 december 1916 kunde beräknas utgöra kronor 7,082,000: —, eller således kronor 312,000: —, återstode kronor 266,000: —, vilket belopp motsvarade $7\frac{1}{4}\%$ å det belopp, kronor 3,668,000: —, vartill den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen utöver nyssnämnda skuld uppginge. Vid sådant förhållande måste den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen anses alldeles för låg, och denna uppfattning vunne även ytterligare stöd i följande omständigheter:

- 1) Fraktavgifterna komme antagligen att för det huvudsakliga godset, sedan nu gällande fraktkontrakt under närmaste tiden upphört att gälla, väsentligt höjas;

- 2) Den nya kanalleden till Göteborg komme utan tvivel att förorsaka ökad trafik och större vinst;

- 3) Ökning av den rullande materielen (vartill nödiga medel kunde upplånas) komme, även innan kanalen vore färdig, att väsentligt förbättra inkomsterna, då ju järnvägen av brist på materiel icke kunnat försefordran mottaga allt fraktgods, som erbjudits;

- 4) Det torde kunna anses sannolikt, att man från annat håll skulle kunna få ett anbud, som borde motsvara åtminstone 150 % för stamaktierna.

Vidare erinrade styrelsens ordförande därom, att bolaget under de senaste sex åren förbättrat sin ställning högst betydligt. I detta avseende förtjänade följande siffror att nämnas:

Bolagets lånesumma hade under nämnda år nedbragts	
med	kronor 671,000: —
Banktillgodohavandet hade ökats med	» 180,000: —
Rullande materiel hade inköpts för	» 136,000: —
	Summa kronor 987,000: —

Dessutom hade värdet av bolagets förråd och beloppet av dess utestående fordringar betydligt ökats.

Å andra sidan framhölls under diskussionen, att man icke borde underskatta de kostnadsökningar av varjehanda slag, som kunde väntas uppkomma till följd av prisstegring å stenkol och andra materialier samt merutgifter i avlöningar till personalen. Även vore den stora fördel värd synnerligt beaktande, som låge däri, att järnvägen komme att övergå i statens hand, vilket inom kommunerna ansåges komma att i hög grad främja såväl järnvägen som de vidsträckta trakter, för vilkas behov densamma vore avsedd.

Järnvägs-
styrelsens
förelag.

Järnvägsstyrelsen har sedermera i sin skrivelse den 31 mars 1916 på anförda skäl hemställt om godkännande av bolagsstyrelsens ifrågasvarande anbud.

Skal mot och
för inköp.

Betraktar man ifrågasvarande inköp endast med hänsyn till, huruvida staten kan beräkna att å det för köpet använda kapitalet *omedelbart* erhålla en ur vanlig affärssynpunkt förmånlig ränta, torde kunna ifrågasättas, om ett inköp av banan är att anse såsom en för staten direkt fördelaktig affär. Enligt en inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning, vartill jag sedermera återkommer, erfordras icke så obetydliga belopp för att sätta banan i fullt tillfredsställande skick för den trafik, som däröver skall besörjas. Driftkostnaderna för banan komma givetvis att stegras över de förutvarande normala, då prisen å kol och övriga materialier för framtiden med största sannolikhet bliva väsentligt högre än före krigsutbrottet. Personalens avlöning måste beräknas enligt statsbanegrunder och kommer därför att stiga icke blott utöver de nuvarande lönerna, utan även över de högre löner, som bolaget måste emotse vid en blivande lönereglering. Säkerligen komma också att resas vissa krav på utökande av tågförbindelser och anskaffande av större bekvämligheter i övrigt för den trafikerande allmänheten, om järnvägen blir statsegendom.

I den mån dessa för banans framtida ekonomi ofördelaktiga faktorer nu kunna uppskattas, hava de gjorts till föremål för järnvägsstyrelsens undersökningar. Å styrelsens statistiska kontor har verkställts en approximativ beräkning rörande järnvägens inkomster, driftkostnader och nettobehållning åren 1910—1914, under den antagna förutsättning att järnvägen under denna tid varit statsbana. Därvid hava inkomsterna av trafiken beräknats med användande av statens järnvägars taxor. Utgifterna hava beräknats med ledning av statens järnvägars löner för motsvarande personal och kostnadspris för motsvarande artiklar. Denna utredning, som i mera detaljerad form återfinnes i bil. E till järnvägsstyrelsens skrivelse, utvisar följande resultat.

Utredning
ang. trafik-
resultat
1910—1914,
om järnvägen
varit stats-
bana.

Inkomster.

Å r.	Verkliga inkomster.	Beräknade in- komster, om järn- vägen varit statsbana.	Minskning, om järnvägen varit statsbana.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1910	1,411,065	1,280,134	— 130,931
1911	1,356,793	1,229,737	— 127,056
1912	1,502,963	1,364,215	— 138,748
1913	1,605,684	1,459,561	— 146,123
1914	1,392,262	1,260,644	— 131,618

Driftkostnader.

Å r.	Verkliga driftkostnader.	Beräknade drift- kostnader, om järnvägen varit statsbana.	Ökning, om järnvägen varit statsbana.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1910	831,547	889,211	+ 57,664
1911	846,775	894,860	+ 48,085
1912	901,672	960,488	+ 58,816
1913	980,020	1,039,077	+ 59,057
1914	930,503	986,878	+ 56,375

Nettobehållning.

Å r.	Verklig netto- behållning.	Beräknad netto- behållning, om järnvägen varit statsbana.	Minskning, om järnvägen varit statsbana.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1910	579,518	390,923	— 188,595
1911	510,018	334,877	— 175,141
1912	601,291	403,727	— 197,564
1913	625,664	420,484	— 205,180
1914	461,759	273,766	— 187,993
Medeltal	—	364,755	— 190,895

Kostnader för
komplette-
ringsarbeten.

De förut omförmälda kompletteringsarbetena å banan äro *dels* sådana ombyggnads- och förändringsarbeten å banan samt kompletteringar av rullande materielen, vilka huvudsakligen äro att anse som förnyelsearbeten, avseende att utbyta vad som förslitits och i allmänhet vidmakthålla banan i sitt fulla värde, men som icke äro att hänföra till det ordinära årliga underhållet och som icke heller kunna anses direkt öka banans trafikförmåga, *dels ock* sådana, som huvudsakligen erfordras för att höja banans trafikförmåga.

De till den första gruppen hörande arbetena hava uppskattats till omkring 2,145,000 kronor.

De till den senare gruppen hörande arbetena kunna tänkas utförda enligt två olika alternativ, det ena huvudsakligen omfattande arbeten, erforderliga för att göra bandelen Kristinehamn—Mora i trafikeringshänseende likvärdig med bandelen Sveg—Brunflo, det andra förutsättande att ökning av banans trafikförmåga i viss mån åstadkommes genom inläggande av grövre räler, medgivande användande av tyngre lokomotiv och således framförande av tyngre tåg, än om räler av samma vikt som å bandelen Sveg—Brunflo användes. Härvid skulle man nöja sig med ungefär samma trafikkapacitet, som efter viss, av järnvägsstyrelsen antydd förstärkning av överbyggnaden å Orsa—Svegbanan kan ernås på denna bana utan längre driven ombyggnad av densamma.

Det första av nu nämnda alternativ slutar å en kostnadssumma av 6,283,000 kronor, det andra å en summa av 3,816,000 kronor.

Nettobehåll-
ning å järn-
vägen såsom
statsbana.

Beräknar man nu nettobehållningen på sätt nyss nämnts, eller till omkring 365,000 kronor, och ställer denna i relation till det erbjudna

inköpspriset 11,275,000 kronor, erhåller man en avkomstprocent av endast omkring 3,2 %.

Denna låga nettobehållning, 365,000 kronor, får emellertid icke anses såsom den, med vilken man vid ett statsinköp bör räkna, icke ens om man utgår från det nu erbjudna försäljningspriset, 11,275,000 kronor, och än mindre, om man tänker sig detta belopp ökat med kostnaderna för kompletteringsarbeten å banan.

Till en början kan det icke vara riktigt att sätta nämnda nettobehållning i förhållande till den ökade kostnadssumma för järnvägen, som skulle vara att emotse, därest nyss nämnda kompletteringsarbeten tänktes verkställda. Dessa arbeten äro ju avsedda att öka banans trafikförmåga och bära således komma till stånd, först då en inträdande eller motsedd trafikökning gör dem nödvändiga, men en sådan trafikökning kommer ju också då att tillföra banan ökade inkomster.

Men icke heller om man bortser från dessa kompletteringsarbeten och utgår från den nu erbjudna inköpssumman, kan den nyss nämnda nettobehållningen anses rätt beteckna banans avkastningsförmåga i statens hand.

Enligt bolagsstyrelsens eget erkännande förmår järnvägen för närvarande icke på tillfredsställande sätt besörja ens den trafik, som enligt de nuvarande mycket höga tarifferna begagnar sig av järnvägen, varför en tillökning av den rullande materieleu är nödvändig. En ökning av trafiken och därmed också av avkomstprocenten skulle således vara att emotse redan genom den större tillgång på rullande materiel, som — fränsett nu rådande abnorma trafikförhållanden — vore att emotse för banan efter dess övergång i statens hand.

Emellertid bör man ihågkomma, att med banans införlivande med statsbanenätet gör sig omedelbart gällande en för trafikens utveckling ännu viktigare faktor, nämligen den därmed följande ändringen av tarifferna.

I och med statens förvärv av banan ifråga komma ju statsbanornas väsentligt lägre såväl person- som godstariffer att tillämpas å banans egen trafik. I trafik med förutvarande statsbanor kommer direkt fraktberäkning enligt statens järnvägars tariffer att äga rum, således utan tillägg av nu utgående banavgifter och frakttillägg. Avgifterna i samtrafik med enskilda järnvägar komma likaledes att väsentligt minskas genom bortfallande av de Mora—Vänerns järnväg nu tillkommande banavgifterna och frakttilläggen.

Följden i tariffhänseende av järnvägens införlivande med statsbanenätet skulle således bliva väsentliga fraktnedsättningar, vilka också iakt-

tagits vid förutnämnda beräkning angående inkomster och utgifter och vilka utgöra den förnämsta orsaken till att avkomstprocenten (3,2) blivit så mycket lägre i denna beräkning än vad i verkligheten varit fallet.¹⁾

Dessa fraktnedsättningar komma emellertid icke blott att minska nettot av den nuvarande trafiken, utan också att framkalla ökad trafik, vilken att döma av den gynnsamma erfarenheten från andra trafiknedsättningar utan risk kan antagas bliva så stor, att densamma icke blott täcker inkomstminskningen å den nuvarande trafiken, utan också medför ökat netto.

Härtill kommer, att efter inlandsbanans öppnande trafiken från, till och över Mora—Vänerns järnväg med all säkerhet kommer att betydligt ökas. I samma riktning kommer också den förbättrade kanalleden till Göteborg att verka. I sistnämnda avseende är särskilt att märka, att vattenfallsstyrelsen i sitt nu avgivna utlåtande uttalat såsom sin bestämda uppfattning, att utvidgningen och moderniserandet av farleden Vänersborg—Göteborg skall komma att utöva en mycket förmånlig inverkan på trafiken å Mora—Vänerns järnväg, och att detta i all synnerhet skall bliva fallet, sedan järnvägen ingått i statsbanenätet, då därigenom beredes tillfälle att genom samarbete mellan järnvägs- och vattenfallsstyrelserna avpassa tarifferna, så att de, särskilt beträffande den genomgående trafiken, bliva lämpliga såväl för trafikanterna som för kronan. Vattenfallsstyrelsen har också framhållit, att, om Mora—Vänerns järnväg bleve statsbana, statens järnvägar skulle kunna få sitt stenkolsbehov för södra delen av inlandsbanan fyllt över egna banor via Kristinehamn. Även för andra centrala delar av statens järnvägar torde det vara lämpligt att använda Kristinehamn som importhamn för stenkol, och även ur strategisk synpunkt skulle ett kolupplag i Kristinehamn få anses vara välbeläget.

Av vad nu sagts torde framgå, att man såväl omedelbart som än mer i framtiden har att räkna med en väsentligt ökad trafik å banan ifråga och därmed också med en gynnsammare avkomstprocent.

Över den närmare storleken av den genom tariffnedsättningarna och inlandsbanans anknytning till linjen Sveg—Kristinehamn uppkommande nya trafiken och om dess förbättrande av driftresultatet å banan lärer visserligen, med hänsyn till de många faktorer, som här spela in, beräkningar icke kunna anställas med något anspråk på tillförlitlighet. Med utgångspunkt emellertid från att banan enligt förenämnda be-

¹⁾ En jämförelse mellan Mora—Vänerns och statens järnvägars avgifter i vissa trafikrelationer finnes intagen i järnvägsstyrelsens utlåtande.

räkningar med nuvarande trafik skulle lämna ett netto av 3,2 %, torde man icke behöva hysa farhågor för att icke bandelen ifråga i statens hand skall lämna sådan avkastning, att den förslår att ungefärligen betäcka räntan å det å banan nedlagda kapitalet. Denna uppfattning vinner ock visst stöd därav att trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle i sitt till Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag ställda förslag om gemensam trafikförvaltning föreslagit, att uppkommande nettobehållning skulle fördelas sålunda, att under en nioårsperiod med början år 1917 Mora—Vänerns järnväg skulle utfå 6,77 %, motsvarande efter trafikförhållandena 1913 och 1914 ytterligare trafiköverskott för respektive år av kronor 116,436 och 150,279:65, eller tillhopa omkring 4,8 % av stamaktiernas värdebelopp. Visserligen kan trafikförvaltningen här hava räknat med en indirekt vinst för dess övriga linjer genom att frakter skulle tillföras dessa andra linjer från den inkorporerade banan. Med en sådan vinst kan emellertid också staten hava rätt att räkna, särskilt i framtiden om, som väl troligt är, en fortsättning av banan kommer att byggas med anslutning till statsbanan vid någon punkt söder om Laxå.

Det torde ock böra framhållas, att statsbanornas efter inköpet över hela avståndet fallande tariffer komma att verka uppmuntrande på trafiken å inlandsbanan norr om Sveg.

Huvudskälet för ett statsbaneköp är emellertid, att genom inköpet av Mora—Vänerns järnväg jämte i enskild ägo varande järnvägslinjer norr därom upp till Sveg, där anslutning vinnes med inlandsbanan, skulle komma att förverkligas den gamla tanken — låt vara på annat sätt än ursprungligen ifrågasatts — att i statens hand erhålla fortsättning söderut av den under byggnad varande inlandsbanan med därav följande uppenbara fördelar för det allmänna.

Huvudskäl för
inköp.

Under hänvisning till den i järnvägsstyrelsens skrivelse intagna utförligare redogörelsen för de statliga intressena av att inlandsbanan såsom statsbana sättes i förbindelse med lämplig hamn vid Vänern, vill jag betona, att styrelsen för Trollhätte kanal och vattenverk redan i skrivelse den 4 februari 1907 framhållit att, innan valet träffades mellan de olika sträckningar, vilka ifrågasatts för inlandsbanans framdragande genom Värmland, vid banans planläggning hänsyn jämväl borde tagas till den viktiga samfärdselled Trollhätte kanal, som nämnda styrelse hade under sin förvaltning, att det för godstransporter på inlandsbanan från och till de nordliga trakter av landet, vilka vore i saknad av kommunikationer, vore av vikt, att banan sattes i direkt och bekväm förbindelse med hamn vid Vänern och därmed även med Trollhätte kanal och havet samt således

leddes kortaste vägen till en farled, på vilken godset av naturliga skäl kunde framföras till lägre pris än på järnväg, vilket skulle bli va av ännu större betydelse, efter att kanalen, såsom ansåges sannolikt, givits större dimensioner än de dåvarande, samt att inlandsbanans anknjtnng till hamn vid Vänera vore av stor ekonomisk betydelse icke endast för banan själv och de orter, den genomlöpte, utan även för staten såsom ägare av Trollhätte kanal. Vattenfallsstyrelsen har i sitt utlåtande i föreliggande ärende uttalat, att detta Trollhättestyrelsens yttrande nu har än större bärkraft, sedan Trollhätte kanal under detta år kan väntas bli va öppnad i sitt nya skick.

Jag vill vidare erinra, att filosofie doktor K. Key-Åberg i de ekonomiska utredningar, som han på uppdrag verkställt rörande inlandsbanans södra sträckning, framhållit, att grundidéa i det system, som enligt hans omdöme skulle vara bäst ägnat att både snabbt och tillfredsställande lösa de ifrågavarande landsdelarnas behov av förbättrade kommunikationer, vore att staten borde inköpa förutom Bergslagens järnväg även Mora—Vänera järnväg. Härigenom skulle erhållas en gen och god utfartsväg till västra Sveriges kust från Dalarna och trakten norr därom. Med denna utfartsväg och Trollhätte kanal i sin hand skulle staten innehava nycklarna till stora delar av det västra och norra Sveriges exportvägar och kunna genom väl avvägda taxor och dylikt icke allenast reglera sjö- och landtrafiken till ömsesidig båtнад för dem bägge, utan ock till sin egen vinning befordra och underlätta näringslivets sunda utveckling i de trakter, varom här vore fråga. Staten ägde mycket få järnvägsleder i västra Sverige, vars näringsliv och exportrörelse därför i hög grad vore beroende av enskilda järnvägsförvaltningar. Ett tillskott i statsbanenätet av sådan betydenhet som nyssnämnda två järnvägar skulle för övrigt icke allenast med ens göra staten till den förnämsta ledaren av kommunikationsväsendet i det västra Sverige, det skulle ock anseiligen stärka statsbanornas hela ställning gent emot de många enskilda järnvägarna här i landet, så att statens intressen lättare kunde göra sig gällande vid bestämmande av fraktsatser i samtrafik och dylikt, varav de allmänna näringarna icke kunde hava annat än gagn. Denna synpunkt har också framhållits av vattenfallsstyrelsen i dess nu i frågan avgivna utlåtande, varvid betonats att, om den trafiksammanslutning, som behärskar Bergslagsbanan, jämväl skulle bli va herre över Mora—Vänera järnväg, Trollhätte kanal därigenom säkerligen skulle få svårare att göra sina intressen gällande.

Jag erinrar också ånyo om att statsutskottet i sitt yttrande rörande en vid 1911 års riksdag väckt motion, däri framhölls angelägenheten

för staten att inköpa banorna Sveg—Orsa, Orsa—Mora och Mora—Vänern, anført, att utskottet vore övertygat därom att, därest förhållandena skulle visa sig med nödvändighet påkalla ett förvärv av dessa banor, Kungl. Maj:t icke skulle underlåta att därom göra framställning hos riksdagen.

Då det, såsom förut anförts, är att antaga, att staten på grund av de ekonomiska förhållandena inom Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag en gång blir ägare till detta bolags järnväg, kommer staten, då så sker och statsbanan Sveg—Brunflo blir färdigbyggd, vilket kan beräknas inträffa omkring år 1919, att äga en sammanhängande trafikled från inlandsbanans nordligaste punkt till Orsa. Det kan då, såsom jag också förut framhållit, ej anses lämpligt att en så lång och betydelsefull statsbanesträcka får sin avslutning vid ett enskilt järnvägsnät. Än mer blir betydelsen av en stambana i dessa trakter framträdande, då inlandsbanan, vars fortsättning norrut från Brunflo snart framkommit till Volgsjön vid Ångermanälven, blir fullbordad i hela sin sträckning norrut till banan Luleå—Riksgränsen. I så fall skulle genom inköp av linjerna från Orsa till Kristinehamn staten från inlandsbanans tänkta anknytning till Riksgränsbanan, eller Gällivare, ned till Kristinehamn äga en sammanhängande förbindelseled med en längd av ej mindre än omkring 1,260 kilometer.

Denna sammanhängande linjes slutpunkt, eller Kristinehamn, kommer genom Trollhätte kanals ombyggnad i god förbindelse med världshavet. Efter statsinköpen i fråga skulle alltså genom sjöfartsförbindelserna över Vänern och den numera staten tillhöriga Trollhätte kanal den av 1904 års riksdag framförda tanken på en direkt, staten tillhörig förbindelseled mellan övre Norrland och Västkusten kunna anses förverkligad. Då staten ansett med sin fördel förenligt att utgiva så ansevärliga belopp för utvidgning av nämnda kanalled och förbättrande av hamnförhållandena vid åtskilliga platser vid Vänern, synes det endast utgöra en följdriktig utveckling, att staten nu — då förhållandena så gestalta sig, att Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag inom den närmaste tiden måste träffa anstalter för trafikens bättre anpassning efter vad utvecklingen kräver — söker förvärva de enskilda järnvägarna i fråga, varigenom förutsättningar finnas för ledande av trafiken från dessa trakter över berörda trafikled till Västkusten och ökad förräntning erhålles å det å kanalombyggnaden nedlagda kapitalet.

Vattenfallsstyrelsen har särskilt framhållit, huru viktigt ett förvärv för statens räkning av järnvägslinjen ifråga är för trafikeringsen av Trollhätte kanal. Styrelsen påvisar, att en av styrelsen, visserligen på

mindre säkra faktorer fotad, men dock sannolik beräkning utvisar, att fraktkostnaden för visst massgods mellan exempelvis Mora och Göteborg skulle bli omkring 20—25 % lägre vid »blandad» transport å järnvägen Mora—Kristinehamn (enligt statens järnvägars taxa) och vidare från Kristinehamn vattenvägen över Vänern och den ombyggda Trollhätte kanal än vid frakt över Bergslagsbanan, beräknad efter normala tariffer, att den »blandade» transportvägen visserligen icke bör underbjuda de enskilda järnvägarna, men att en naturlig uppdelning av gods bör eftersträvas, så att icke genom en konstgjord tariffiering det mera lukrativa godset drages till järnvägarna och endast det mindervärdiga tillfaller vattenvägen, som dessutom kanske endast vid tillfälliga överbelastningar i järnvägstrafiken skulle komma till användning, under vilka förhållanden en reguljär fraktfart på vattenvägen icke skulle kunna ordnas, samt att ett statsinköp av Mora—Vänerns järnväg enligt styrelsens uppfattning vore ett av de förnämsta medlen att utöva ett reglerande inflytande på berörda transport- och fraktförhållanden liksom på motsvarande förhållanden i övrigt i västra Sverige.

En livlig trafik från och över ifrågavarande järnvägslinje till Trollhätte kanal utesluter givetvis icke vikten av den sammanhängande statsbaneled från inlandsbanan till Göteborg, som genom förvärv av nu ifrågavarande järnvägar åstadkommes genom Mora—Vänerns järnvägs anslutning i Kristinehamn till statsbanelinjen Laxå—Charlottenberg. Dels är det icke omöjligt, att trafiken å kanalen kan bli så stor, att en sammanhängande statsbanelinje från inlandsbanans trakter till Göteborg kan bli av betydelse såsom en supplerande väg, dels är att märka, att kanalen ju är stängd under vintermånaderna. Under denna tid måste en sammanhängande järnvägslinje få en uppgift att fylla. Denna järnvägsled kan också i en framtid göras än fördelaktigare genom en förkortning av densamma medelst en nyanlagd statsbanelinje från Kristinehamn till förslagsvis Töreboda eller annan lämplig punkt å statsbanan till Göteborg. Emellertid bör ju framhållas, att ett förvärv av linjen Mora—Kristinehamn icke på något sätt kan sägas framtvinga en fortsättning av linjen från Kristinehamn, utan bör med anläggningen av en dylik fortsättningslinje anstå, till dess trafikens utveckling gör en sådan linje nödvändig.

Slutligen vill jag erinra, att chefen för generalstaben meddelat, att även strategiska skäl tala för statsinköp av järnvägen. Därvid har betonats betydelsen av sträckningen Kristinehamn—Mora Noret—Orsa—Sveg såsom en efter utökning av dess trafikförmåga för masstransporter fullt användbar transportväg, särskilt sedan statsbanan Sveg—Brunflo

blivit färdigbyggd och än mer efter färdigbyggande av inlandsbanan i dess helhet.

Ur statens synpunkt äro enligt min uppfattning de anförda skälen för ett inköp av Mora—Vänerns järnväg synnerligen starka.

Jag anser mig ock i detta sammanhang böra framhålla de mera lokala fördelar, som de vidsträckta trakter, vilka nu utgöra banans trafikområde, skulle erhålla därigenom, att statens billigare taxa för såväl person- som godstrafiken komme till tillämpning och att trafikförbindelserna komme att anordnas efter de vid statsbanan gällande grunder.

Det av bolaget föreslagna priset är visserligen något högre än det av järnvägsstyrelsen ursprungligen erbjudna, men skillnaden, 450,000 kronor, oberäknat byråbyggnaden, är icke i förhållande till totalsumman av den betydelse, att det önskvärda inköpet synes böra göras beroende därav. Att märka är, att även bolagets pris tillkommit efter avprutning från bolagets sida från ett av bolagsstyrelsens ordförande föreslaget och starkt motiverat än högre pris. Det torde också av förhandlingarna vid bolagsstyrelsens och av bolagsstämman utsedda delegerades sammanträde den 16 februari 1916 (se järnvägsstyrelsens utlåtande bil. C) framgå, att orsaken till att järnvägen — trots bolagets förhoppningar om järnvägens goda ekonomiska framtid även såsom privatbana och trots trafikförvaltningens Stockholm—Göteborg—Gävle fördelaktiga anbud till bolaget — erbjudits till inlösen av staten för det nu preliminärt överenskomna lägre priset huvudsakligen, för att icke säga uteslutande, är att söka däri, att de kommuner, som behärska aktiemajoriteten i bolaget, sätta mera värde på att järnvägen kommer att ingå i statsbanenätet än på den vissa utsikt till ränta å stamaktierna, som trafikförvaltningens anbud innebär.

Det är ock att märka, att det erbjudna priset väsentligt understiger det inlösningspris, som här förut beräknats vid tillämpning å hela järnvägskomplexet av koncessionsbestämmelserna rörande inlösen av bandelarna norr om Persberg, ävensom att detsamma är betydligt lägre än kostnaden för nybyggnad av en järnväg av denna längd.

Fördelas nämligen inköpssumman 11,275,000 kronor på järnvägens 287 kilometer, erhålles en kostnad per kilometer av 39,290 kronor i avrundat tal. Kostnaden för de kompletteringar av huvudlinjen Mora—Kristinehamn (220 kilometer), som enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle krävas omedelbart efter statsverkets övertagande av densamma, skulle belöpa sig till 1,360,000 kronor, motsvarande 6,180 kronor per kilometer av

nyssnämnda linje. Statsverkets kostnad för huvudlinjen i fråga skulle därefter uppgå till 45,470 kronor per kilometer.

Till jämförelse må nämnas att statsbanan Sveg—Brunflo beräknats kosta med rullande materiel, men oberäknat ersättning för markförvärv och intrång med mera, 69,850 kronor per kilometer.

Medräknar man de ytterligare kompletteringar av huvudlinjen ifråga, som, i överensstämmelse med vad förut anförts, framdeles erfordras för att i mån av behov göra linjen mera högvärdig med avseende på trafikförmågan, stiger ju priset per kilometer. Dessa kompletteringar skulle enligt det ena av förut nämnda alternativ uppgå till 6,023,000 kronor, motsvarande 27,380 kronor per kilometer, och enligt det andra till 3,556,000 kronor, motsvarande 16,160 kronor per kilometer.

Efter dessa ytterligare kompletteringar skulle således huvudlinjen komma att kosta statsverket 72,850, alternativt 61,630 kronor per kilometer. Genomförande av det förra alternativet torde under alla förhållanden ligga långt fram i tiden.

Kostnaden per kilometer överstiger således enligt det ena alternativet i någon mån kostnaden för linjen Sveg—Brunflo, men stannar enligt det andra icke oväsentligt under sistnämnda kostnad. Härvid är också att lägga märke till att, medan staten i linjen Sveg—Brunflo erhåller en ny och till följd därav i fråga om trafik alldeles oupparbetad linje, som icke på länge kan väntas komma att förränta det nedlagda kapitalet, kommer staten, därest Mora—Vänerns järnväg inköpes, i besittning av en linje med gammal upparbetad trafik, vilken på goda skäl kan antagas genast efter inköpet komma att lämna en ganska god ränta på det utlagda kapitalet.

Till ytterligare jämförelse med förenämnda pris per kilometer, 39,290 kronor, må nämnas, att staten vid föregående inköp av enskilda järnvägar erlagt per kilometer, för linjen Hallsberg—Motala—Mjölby 41,670 kronor, för linjen Örebro—Frövi 130,320 kronor (utom rullande materiel), för linjen Örebro—Svartå 39,980 kronor, för Västkustbanan 63,580 kronor, för Malmö—Kontinentens järnväg 142,610 kronor och för linjen Strömstad—Skee 85,710 kronor (utom rullande materiel).

Riksgäldsfull-
mäktiges
yttrande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att avgiva yttrande i ärendet, hava ansett sig böra framhålla, att under nuvarande svåra penningförhållanden varje beslut, som innebär en ökning av statens skuldsättning, måste ingiva betänkligheter och bör fattas endast på synnerligen vägande skäl. I nu förevarande fall vore dessa betänkligheter så mycket större, som det ifrågasatta inköpet skulle medföra en

avsevärd ökning av statsskulden ej blott för själva inköpet, utan även för banans iståndsättande och förbättring.

Givetvis bör staten, särskilt i dessa tider, vara betänksam att åtaga sig nya skuldbördor. Jag anser emellertid, att de skäl, som tala för köpet ifråga, väga mera än betänkligheterna ur nyssnämnda synpunkt. Jag upprepar sålunda vad jag förut anfört, att det icke kan vara lämpligt att låta en statsbanelinje av sådan längd och betydelse som inlandsbanan stanna i Orsa och att inlandsbanans framförande såsom statsbana till hamn vid Väneren har stor betydelse i frakthänseende genom de billigare avgifter, som därigenom uppstå och som underlätta transporter till och från de stora trakter i Norrland, vilkas till- och utförsel skall ombesörjas och befrämjas av inlandsbanan. Jag erinrar vidare, att anledningen till att frågan om statsinköpet nu upptagits varit den, att Mora—Vänerens järnvägsaktiebolag trätt i underhandling med trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle om övertagande av trafiken å Mora—Vänerens järnväg. Dessa underhandlingar hava visserligen sedermera avbrutits i följd av de av staten inledda förhandlingarna angående inköp av järnvägen ifråga. Emellertid står bolaget i allt fall inför nödvändigheten att söka träffa anstalter för att kunna anpassa järnvägens trafikförmåga efter de krav, som den växande trafiken ställer på järnvägen. Det är på grund härav i hög grad sannolikt att, om staten nu träder tillbaka, förhandlingar med trafikförvaltningen åter skola upptagas. I varje fall kommer ett uppskjutande av inköpet med säkerhet att medföra, att banan i framtiden blir väsentligt dyrare för statsverket att förvärva. Härvid bör särskilt framhållas, att den omständigheten, att staten icke äger rätt att inlösa linjen Kristinehamn—Persberg, kan göra ett senare förvärfv av banan svårt, för att icke säga omöjligt. Vattenfallsstyrelsen har också framhållit, att den rätta tidpunkten för ett inköp nu vore inne, bland annat på den grund, att den ombyggda Trollhättekanalen kommer att öppnas för trafik under innevarande år.

Det torde ock i detta sammanhang böra framhållas, vad som också av riksgäldsfullmäktige medgivits, att det belopp, som staten nu behöver kontant gälda för köpet ifråga, är ganska obetydligt i förhållande till köpeskillingen. Det uppgår i runt tal till 690,000 kronor.

Vad angår riksgäldsfullmäktiges hänvisning till den avsevärda ökning av statsskulden, som skulle nödvändiggöras för att kunna iståndsätta och förbättra banan, vill jag framhålla att jag, på sätt jag längre fram får tillfälle att närmare utveckla, anser det anslagsbelopp, som omedelbart erfordras för banans iståndsättande, icke behöva uppgå

till mer än 630,000 kronor. I allo skulle således köpet omedelbart icke kräva större anslagsbelopp än 1,320,000 kronor.

De för banans likställande med vissa andra statsbanelinjer erforderliga arbetena anser jag, såsom redan förut nämnts, böra uppskjutas, till dess trafiken kräver deras utförande. De utgifter, som därav komma att föranledas, tillhöra således framtiden. Jag återkommer senare till en redogörelse för beskaffenheten av dessa arbeten.

Jag anser således att, trots de ogynnsamma tidsförhållandena, inköpet icke bör uppskjutas, utan att avgörande därom bör träffas redan vid innevarande års riksdag. Bolagets försäljningsanbud avser också, såsom längre fram nämnes, endast innevarande år.

Departements-
chefens för-
slag.

På grund av vad sålunda anförts finner jag mig böra förorda järnvägsstyrelsens förslag om inköp av ifrågavarande bandelar, att av staten övertagas den 1 januari 1917, till det av bolagsstyrelsen erbjudna priset 11,275,000 kronor.

Huvudvillkor
för inköpet.

Mellan järnvägsstyrelsen och bolagsstyrelsen har förhandlats om de närmare huvudvillkoren för statsinköpet, att intagas i det förslagskontrakt, som vore avsett att träffas mellan styrelserna, under förutsättning för järnvägsstyrelsens del av statsmakternas och för bolagsstyrelsens del av bolagsstämmans godkännande, och har enighet uppnåtts rörande berörda huvudvillkor.

I förslagskontraktet skulle, i anslutning till förut följda grunder vid statens inköp av enskilda järnvägar, intagas bestämmelser rörande:

- 1) omfånget av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier avtalet avser;
- 2) upprättande av inventarieförteckning;
- 3) tillträdestid och formaliteterna vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1917;
- 4) köpeskillingen och dess likviderande;
- 5) järnvägens behöriga underhåll under löpande år;
- 6) de avtal och de bolagets rättigheter och skyldigheter i övrigt, som övergå å staten; samt
- 7) den vid järnvägen anställda personalens avlöningsvillkor och pensionsförhållanden.

Järnvägens
område m. m.

Rörande omfånget av *de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier*, avtalet avser, må, vad till en början angår de jordområden, som i köpet innefattas, erinras, att bolagets anbud omfattar dels samtliga järnvägslinjer med de markområden, som enligt verkställda

expropriationsförrättningar därtill höra, eller vad som innefattas i de lagfarna järnvägsenheter, liksom ock en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn. Under vidare förhandlingar har dock enighet vunnits därom, att i köpet även böra inbegripas dels några av bolaget därutöver och för dess järnvägsdrift förvärfvade jordområden invid järnvägs-linjen, däribland särskilt ett område av Kristinehamns nedre station, varå flera för driften erforderliga byggnader jämte ett bostadshus för bolagets trafikchef äro uppförda, dels bolaget tillhöriga områden vid Filipstads bergslags kanal. Med förvärvet av byråbyggnaden, i bolagets räkenskaper upptagen till värde av omkring 81,000 kronor, skulle även följa därtill hörande mark.

Alla lösa inventarier, som äro vid tillträdestiden för begagnande vid järnvägsbyrån, å stationerna eller å linjen utlämnade, skulle ingå i försäljningen; dock är att märka, att i köpet icke inbegripas de i bolagets förråd befintliga och i dess förrådsjournal upptagna förlags- och konsumtionsartiklar.

Bestämmelserna rörande *upprättande av inventarieförteckning, tillträdestid och formaliteter vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1917* äro avsedda att avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med vad vid liknande statsinköp förekommit.

Inventarie-
förteckning
m. m.

Köpeskillingen skulle likvideras sålunda att

1) kvittningsvis avräknas vad vid tillträdestiden återstår oguldet av det bolaget beviljade statslån, som — ursprungligen å 1,000,000 kronor och beviljat mot säkerhet av in-teckning å detta belopp i Mora—Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapital-avbetalningar till och med år 1916 här utföres sålunda:

Köpe-
skillingens
likviderande.

Kapital	kr.	818,483: 10	
Anstånds-ränta	»	92,870: 81	
Upplupen, ej förfallen ränta	»	9,105: 62	920,459: 53

2) Staten övertager betalningsskyldigheten för följande lån, i den mån sådan betalningsskyldighet enligt amorteringsplan inträder efter den 1 januari 1917, nämligen:

a) de bolaget från handels- och sjöfartsfonden lämnade lån av den 2 april 1903 och den 2 januari 1907,

Transport kronor 920,459: 53

Transport kronor 920,459: 53
 som — ursprungligen å sammanlagt 300,000 kronor och beviljade mot säkerhet av inteckning å nämnda belopp i Malung—Limesforsens järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar till och med år 1916 här utföras sålunda:

Kapital	kr.	280,018: 83	
Anståndsrenta	»	15,600: —	295,618: 83

b) bolagets 4 % obligationslån av den 1 juli 1896, som — ursprungligen å 2,000,000 kronor mot säkerhet av inteckningar å nämnda belopp i Mora—Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr.	1,476,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	»	—: —	1,476,000: —

c) bolagets 4 % obligationslån av den 1 september 1896, som — ursprungligen å 500,000 kronor mot säkerhet av inteckning å nämnda belopp i Mora—Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr.	370,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	»	4,892: 22	374,892: 22

d) bolagets 4 1/2 % obligationslån av den 15 maj 1903, som — ursprungligen å 3,250,000 kronor mot säkerhet av inteckning å nämnda belopp i Östra Värmlands järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr.	3,083,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	»	17,341: 87	3,100,341: 87

e) bolagets 5 1/2 % obligationslån av den 1 april 1914 å 900,000 kronor mot säkerhet av inteckningar å sam-

Transport kronor 6,167,312: 45

Transport kronor 6,167,312: 45
 manlagt nämnda belopp i Östra Värmlands järnväg, vilket lån efter beräkning av vederbörliga räntelikvider till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr. 900,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	» 12,237: 50	912,237: 50

3) Staten gäldar till bolaget den 2 januari 1917 återstående delen av köpeskillingen, kronor 4,195,450: 05 på följande sätt:

a) till bolaget överlämnas certifikat, utfärdade av riksgäldskontoret, över i statsskuldboken gjorda inskrivningar rörande obligationer av 1914 eller 1916 års 5 % statslån å sammanlagt 2,720,000 kronor, vilka certifikat skola utfärdas å de belopp av jämna 1,000-tal kronor, som bolaget önskar, och ställas å de obligationsägare, som bolaget uppgiver, skolande i avseende å nämnda obligationer gälla, att räntan utgår från och med den 1 januari 1917 samt att de ej kunna av ägarne uttagas förrän efter utgången av år 1926, vid vilken tidpunkt obligationerna mot certifikatens återställande kunna utbekommas i riksgäldskontorets kassa

kr. 2,720,000: —

b) till bolaget överlämnas
dels sammanlagt 800,000 kronor svenska statens 5 % obligationer av år 1914 eller år 1916 till en kurs av 98 %,

kr. 784,000: —

varvid bolaget erlägger upplupen, icke förfallen kupongränta,
dels ock kontant återstoden av köpeskillingen,

kr. 691,450: 05

Summa kronor 11,275,000: —

Mot det föreslagna sättet för köpeskillingens likviderande, som av fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats utan anmärkning, finner ej heller jag något att erinra. Det belopp, som skulle gäldas kontant till bolaget, komme med tillämpning av de i sådant avseende föreslagna grunder att uppgå till i runt tal 691,500 kronor.

Vanliga bestämmelser rörande *järnvägens underhåll under löpande året* äro avsedda att intagas i förslagskontraktet.

Järnvägens
underhåll.

Avtal om
rättigheter och
skyldigheter.

Vidare skulle till detsamma fogas förteckning över *de avtal och i övrigt de bolagets rättigheter och skyldigheter, som överlåtas* å staten. Härvid är att märka — förutom föreningsstationskontrakt rörande vissa stationer, avseende ständig nyttjanderätt för den anslutande banan, men med efter trafikförhållandena växlande årsavgifter för samma bana, ävensom andra av bolaget ingångna avtal, som äga samband med järnvägsdriften — dels avtal rörande vidmakthållande av Filipstads bergslags kanal, dels av bolagsstämman gjord förpliktelse rörande aktieteckning i en blivande järnväg Limesforsen—Särna.

Filipstads
bergslags
kanal.

Rörande berörda kanalled, för vilken statsanslag på sin tid beviljats, skulle staten övertaga bolagets nuvarande förpliktelse att hålla kanalen öppen för trafik och underhålla densamma jämte dess slussar. Kanalens upprätthållande lär emellertid ej vara av trafikbehov påkallat. Därest så efter verkställd undersökning finnes vara förhållandet, kan densamma nedläggas.

Aktieteckning
i järnvägen
Limesforsen
—Särna.

Aktieteckningen i fråga har skett till belopp av 250,000 kronor, under förutsättning att hos intresserade kommuner eller sådana kommuners skogsmedelsfonder erhålles lån till samma belopp på tid och villkor, som bolagsstyrelsen bestämmer. Därest koncession beviljas för ifrågasvarande järnväg, skulle staten alltså bliva aktieägare i enskild järnväg. Såsom nämnt erfordras emellertid för ändamålet, därest staten så skulle önska, icke något direkt kapitalutlägg. På grund härav torde bolagets krav på statens övertagande av denna villkorligt givna aktieteckning icke anses medföra betänkligheter. I betraktande av de förhållanden, varunder statens aktieteckning skulle tillkomma, eller dess tvungna samband med inköp av enskild järnväg, torde ej heller föreligga fara för att den skall komma att på något sätt verka prejudicierande. I varje fall är jag icke beredd att uttala någon åsikt om lämpligheten av att bevilja koncession å det ifrågasatta järnvägsföretaget. Frågan härom är för närvarande föremål för närmare utredning.

Vad slutligen angår föreslagna stadganden rörande *den vid järnvägen anställda personalens avlöningsvillkor och pensionsförhållanden*, har tagits i beaktande, vad angår avlöningsvillkoren, de förut i sådant hänseende givna stadganden, vilka i huvudsak lagts till grund även i förevarande fall för bestämmelserna i fråga.

Personalens
avlönings-
förhållanden.

Dessa bestämmelser skulle vara följande.

De vid järnvägarna nu anställda befattningshavare ävensom innehavare av nya befattningar — med avseende å vilka dock, så vitt rörer tjänsteman av högre grad enligt den vid statens järnvägar gällande in-

delning, järnvägsstyrelsen skulle till befattningarnas inrättande hava lämnat sitt tillstånd — skulle äga rätt att den 1 januari 1917 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande, till dem från järnvägen utgående löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter en viss tjänstetid, som enligt de vid bolagets järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll:

1:o) att de åtnöja sig med sådana med deras innehavande platser jämförliga befattningar, som järnvägsstyrelsen anser lämpligt att åt dem anförtro;

2:o) att de varda underkastade alla för statens järnvägspersonal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagande, bibehållande av anställning, befordran och entledigande, därvid ock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för befordran vid statens järnvägar behörig hänsyn skall tagas till den tid befattningshavare varit anställd vid någon av bolagets järnvägar;

3:o) att, i händelse deras från den enskilda järnvägen utgående avlöningsförmåner överstiga vad dem enligt avlöningsreglementet för statens järnvägar skulle tillkomma, avlöningen för dem kommer att utgå dels såsom ordinarie arvode med belopp, som gällande avlöningsreglemente för varje särskild befattning bestämmer, och dels såsom extra arvode med belopp, motsvarande skillnaden mellan deras i bolagets tjänst innehavande löneförmåner och det ordinarie arvodet;

3:o) att, därest deras avlöningsförmåner i samma tjänst understiga vad dem enligt avlöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, de må vid dem av bolaget tilldelade löneförmåner bibehållas, intill dess järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens förslag kan finna lämpligt höja avlöningen till vad nämnda reglemente föreskriver. Förhöjning av de förenämnda personal nu tillkommande avlöningsförmåner skulle ej under innevarande år äga rum i annan ordning eller i högre grad än enligt de grunder, som hittills av bolagets styrelse blivit följda.

I detta sammanhang må här anmälas, att bolagets trafikchef, som under innevarande år uppnår pensionsålder, med årets utgång avgår ur tjänsten.

Beträffande pensionsvillkoren har tagits hänsyn till de för personalen nu gällande bestämmelser härutinnan, eller de den 1 februari 1915 för Understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa utfärdade stadgar.

Personalens
pensions-
villkor.

Enligt dessa stadgar lämnas bidrag till kassan av dels personalen med minst 5 % av avlöningen och dels järnvägsbolaget, vars bidrag utgår med 7 % av samtliga i tjänst varande befattningshavares avlöningsbelopp. Kassans behållning utgjorde vid 1915 års slut 1,122,682 kronor 23 öre. Högsta pensionen, vilken erhålles vid 65 levnadsår, utgör 70 % av avlöningen. För delägares efterlevande utgår pensionen med 30 % av avlöningen till änka samt med 8 % för varje barn, dock att sammanlagda pensionsbeloppet utgör högst 50 % av avlöningen.

Med hänsyn till att änke- och pupillpensionen enligt berörda stadgar utgår enligt för personalen fördelaktigare grunder än vid statens järnvägar, medan åter motsatt förhållande äger rum i fråga om befattningshavares egen pension, har järnvägsstyrelsen ansett, att valfrihet bör lämnas personalen enligt nedanstående grunder.

Bolaget förbinder sig att, i vad på bolaget ankommer, medverka till att »Understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa» beslutar att till staten den 1 januari 1917 överlåta de medel, varöver understödsföreningen förfogar, samt att upplösa kassan.

Under förutsättning att ett dylikt beslut i behörig ordning fattas och genomföres, må befattningshavare vid en eventuell övergång i statens järnvägars tjänst efter eget bestämmande från och med ingången av år 1917 förvärva rätt till pension sålunda:

för egen del antingen enligt de i lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar gällande grunder och med beräkning av arvode i statens järnvägars tjänst, eller ock enligt grunderna i stadgarna för understödsföreningen och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal, och

för efterlevande antingen enligt de i reglementet för statens järnvägars änke- och pupillkassa stadgade grunder och med beräkning av arvode i statens järnvägars tjänst, eller ock enligt grunderna i stadgarna för understödsföreningen och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal.

Under samma förutsättning, som förut sagts, skall det ock åligga staten att i förhållande till sådana befattningshavare eller deras efterlevande, som redan åtnjuta pension, fullgöra de förpliktelser, som understödsföreningen mot dem innehar.

Skulle beslut om understödsföreningens upplösning på förut angivet sätt icke kunna åvägabringas, skall staten i förhållande till understödsföreningen inträda i samma rättigheter och skyldigheter, som bolaget skulle

äga, om järnvägarna fortfarande vore bolagets egendom; och skall det härvid äligga bolaget att snarast möjligt, i vad på bolaget ankommer, söka medverka till den ändring i understödsföreningens stadgar, som härav betingas. I så fall behåller ock befattningshavare vid övergång i statens järnvägars tjänst sin rätt till pension för sig och efterlevande enligt understödsföreningens stadgar och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal.

Statskontoret, som anbefallts avgiva underdånigt utlåtande i ärendet, i vad angår nu nämnda förslagsstadganden rörande personalens pensionsförhållanden, har i sitt utlåtande sagt sig icke hava annat att erinra mot de föreslagna stadgandena än att det, med avseende å den föreslagna valrätten mellan olika pensioneringsgrunder för tjänstemannapensioneringen och för familjepensioneringen, syntes kunna ifrågasättas, huruvida icke valrätten borde så inskränkas, att valet skulle stå enbart mellan å ena sidan att i avseende å såväl egen som familjens pensionering kvarstå vid för personalen nu gällande bestämmelser och å andra sidan att i båda dessa avseenden underkasta sig de stadganden, som gälla för tjänstemän vid statens järnvägar.

Statskontorets
yttrande
ang. pensio-
neringen.

Anledningen, varför järnvägsstyrelsen föreslagit en så vidsträckt valfrihet som här förut nämnts, är, enligt vad jag inhämtat, följande. Personalen kan antagas önska att för egen del få beräkna pension efter de för statens järnvägars tjänstemäns pensionering gällande grunder och med beräkning av de högre arvoden i statens järnvägars tjänst. Å andra sidan har personalen alltid strävat att söka bereda de efterlevande så goda villkor som möjligt och har även lyckats i detta avseende åstadkomma bättre ställning för dem än vad de kunna komma i åtnjutande av enligt de för statsbanorna gällande grunderna, även om pension beräknas på de högre statsbanelönerna. Det har då synts järnvägsstyrelsen hårt att tvinga personalen att antingen avsäga sig den bättre pension, som för befattningshavarna själva skulle följa av en övergång till pensionering enligt statens järnvägars grunder, eller ock att beröva hustrur och barn de större pensioner, som vederbörande genom sin omtanke om dem lyckats åstadkomma.

Då det synes mig, att staten bör lämna ett erkännande åt personalens omtanke i nu nämnda avseende, och förenämnda understödsförenings ekonomiska ställning är sådan, att dess tillgångar medgiva utbetalning av de högre pensionerna för efterlevande, synes mig den av järnvägsstyrelsen föreslagna valfriheten böra godkännas.

Statskontoret har vidare framhållit att, i överensstämmelse med vad som skedde vid statens inköp av Trollhätte och Södertälje kanalverk,

föreskrift bör för ifrågavarande personal meddelas, att befattningshavare, som ingår på nya pensioneringsgrunder, må såsom tjänsteår för pension få räkna även tid, under vilken han innehaft ordinarie tjänst vid den enskilda järnvägen.

Beträffande den av statskontoret sålunda förordade anordningen får jag till en början framhålla, att densamma innebär en förmån utöver vad som föreslagits i förut angivna stadganden, då nämligen enligt pensionslagen den 4 juli 1910 i pensionshänseende endast toges hänsyn till tiden för anställning i ordinarie statstjänst. Emellertid har jag ingenting att erinra mot att en föreskrift i den av statskontoret angivna riktning kommer till stånd, under förutsättning dock att härvid tillämpas de i nådiga brevet den 13 juni 1913 i överensstämmelse med riksdagens beslut meddelade grunder angående förbättrade pensionsvillkor för viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Enligt berörda nådiga brev medges, bland annat, att — i stället för de fyllnadspensioner, som enligt medgivande av 1902 års riksdag skulle under viss förutsättning utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda befattningshavare, som vore delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstinnehavare finge, därest beloppet av den pension, vederbörande vid avgång ur tjänsten vore berättigad att erhålla från bemälda pensionskassa, understege beloppet av den pension, han skulle med tillämpning av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänsteman vid statens järnvägar hava erhållit av trafikmedel, och han såsom ordinarie tjänsteår i statens järnvägars tjänst finge enligt grunder, som av Kungl. Maj:t fastställdes, tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar, efter avskedstagandet ur statens tjänst av trafikmedel utbetalas fyllnadspension, motsvarande två tredjedelar av skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp.

Att i fråga om rätt till tjänsteårsberäkning i pensionshänseende för nu ifrågavarande personal gå längre än vad i detta avseende så nyligen som år 1913 medgivits beträffande andra personalgrupper, som vid statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst, synes mig olämpligt. Det är därför min avsikt att tillstyrka Kungl. Maj:t att, med tillämpning i övrigt av de förut angivna grunderna för den ifrågavarande personalens pensionsrätt, utfärda bestämmelser, varigenom sagda rätt bringas i överensstämmelse med vad som

stadgats i nådiga brevet den 13 juni 1913 i fråga om viss annan personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Mot järnvägsstyrelsens förslag att staten genom statskontoret må övertaga förvaltningen av pensionsmedlen har statskontoret icke haft något att erinra.

Den ekonomiska innebörden för statsverket av övertagandet av den nu ifrågasatta eventuella pensioneringsskyldigheten är icke av större betydelse. Nämda pensionskassas ekonomiska ställning har år 1912 varit föremål för sakkunnig granskning, varvid befunnits, att kassans tillgångar motsvarade de förpliktelser, kassan iklätt sig. I den mån personalen väljer att utfå pension enligt kassans bestämmelser, vilket väl antagligen blir fallet i fråga om änkepensionerna, torde sålunda kassans medel räcka till att gälda ifrågakommande pensioner. Vad beträffar dem av personalen, som skulle vilja erhålla pension efter de för statens järnvägars tjänstemän gällande grunder, vilket alternativ flertalet tjänstemän sannolikt komma att välja för egen del, skulle den på dem belöpande delen av kassans tillgångar icke räcka fullt till, men kan den på statsverket fallande skyldigheten att ansvara för överskjutande skuld icke spela någon större ekonomisk roll. En överslagsberäkning utvisar, att denna skuld icke rör sig omkring större belopp än mellan 130,000 och 140,000 kronor. En liknande ökad pensionsskyldighet har ju staten för övrigt iklätt sig i fråga om förut inköpta järnvägar.

Slutligen torde böra anmärkas, att bolaget begärt, att statsverket skall i händelse av inköp övertaga den bolaget på grund av bolagsstämmans godkännande åliggande skyldigheten att gälda pensioner och understöd till vissa tjänstemän (samt en änka efter tjänsteman), vilka den 1 april 1916 icke tillhöra förenämnda understödsförening, liksom ock den bolaget på grund av domstols utslag åliggande skyldigheten att utbetala understöd (360 kronor årligen) till en arbetare. Antalet av dem, som icke tillhöra understödsföreningen, är 18, av vilka tre äro födda å 1830-talet, 10 å 1840-talet och 5 å 1850-talet, den yngsta år 1857. Det årliga sammanlagda pensionsbeloppet till dessa utgör 6,777 kronor.

Då ifrågavarande obetydliga pensionerings- och understödsskyldighet är en följd av järnvägsdriften och dessutom på grund av de pensionerades höga ålder snart upphör, har någon invändning icke ansetts böra göras mot bolagets krav på statens övertagande av skyldigheten ifråga.

För min del har jag icke något att erinra mot de nu anförda huvudgrunderna för statsinköpet, och kommer jag, i händelse av riksdagens bifall till detta köp, att hemställa att kontrakt, upprättat i enlighet med dessa huvudgrunder, må av Kungl. Maj:t godkännas.

Inga nya
befattningar.

I sammanhang med dessa frågor vill jag ock omnämna, att vid ifrågavarande linjers inkorporering med 1917 års ingång i statsbanenätet icke erfordras utverkande att inrätta några sådana nya ordinarie befattningar, rörande vilka enligt gällande avlöningsreglemente statsmakterna fatta beslut. Först i samband med ifrågavarande och norr därom varande järnvägslinjers sammanknytning med Inlandsbanan, då fråga torde uppkomma om omgestaltning av järnvägsdriften i stort sett, kan behov av rent nya befattningar av förenämnda art komma att uppstå.

Bolagets
godkännande.

Slutligen vill jag meddela, att förslaget om statens inlösen till den 1 januari 1917 av järnvägens egendom i enlighet med vad förut nämnts till ett pris av 11,275,000 kronor godkänts vid extra bolagsstämma den 30 mars, vilket beslut bekräftats vid ordinarie bolagsstämma den 19 april 1916.

Bolaget har således på för bolaget bindande sätt godkänt förslaget om statens inköp under innevarande år av järnvägen ifråga, givetvis under förutsättning av att statsmakterna å sin sida godkänna samma förslag.

Komplette-
ringsarbeten.

Vad beträffar kompletteringsarbetena å banan, för vilka järnvägsstyrelsen i sin skrivelse lämnat en utförlig redogörelse, har järnvägsstyrelsen skilt på de arbeten, som enligt styrelsens uppfattning omedelbarligen behövas, och de, som kunna uppskjutas. De förra utgöras av *dels* arbeten, huvudsakligen avseende dränering och isolering av banvallen på vissa platser, ombyggnad av vissa trummor, utbyte av förslitna spårväxlar, komplettering av ballasten samt ombyggnad av nuvarande lokomotivstallbyggnaden vid Kristinehamns nedre station, för vilka arbeten kostnaden är beräknad till 370,000 kronor, *dels* arbeten för komplettering av den rullande materiel, som behöver under den närmaste tiden utsträngas och ersättas med ny, varför kostnaden uppgår till omkring 730,000 kronor, *dels* de mindre förändringsarbeten å den rullande materielen, vilka erfordras för att densamma må bli lämplig för statsbanetrafik, beräknade att kosta 54,000 kronor, *dels* ock arbeten för ombyggnader och förändringar av lokomotivstallar och vändskivor, kolgivningsanordningar, vattensta-

tioner och reparationsverkstäder, för vilka arbeten kostnaderna beräknats till 206,000 kronor. Sistnämnda grupp av arbeten är behövlig, dels för att, då ökning av den tillgängliga dragkraften å banan erfordras, det då skall vara möjligt använda även vissa av statsbanornas lokomotivtyper, för vilka nuvarande vändskivor och lokomotivstallar å den enskilda banan icke äro användbara, dels på det att banan även i fråga om andra anläggningar för maskintjänsten skall bliva tillgodosedd i den utsträckning, som erfordras för en rationell och ekonomisk drift.

Kostnaderna för nu omnämnda arbeten utgöra således sammanlagt 1,360,000 kronor.

Mot kravet å dessa belopp har jag ingen annan invändning att göra än att med beviljandet av anslag till komplettering av rullande materiel, 730,000 kronor, synes av statsfinansiella skäl böra anstå någon tid. Vid banans anslutning till statsbanenätet blir den ju delaktig av statsbanornas tillgång på rullande materiel. Och gent emot den invändningen, att statsbanornas materiel för tillfället är otillräcklig, kan anföras, att den tillökning av materiel å nu ifrågavarande linje, varav behov kan föreligga under den närmaste tiden, är så obetydlig i förhållande till statens järnvägars vagnpark, att banans brist å materiel icke i nämnvärd mån kan öka bristen å den övriga delen av statsbanenätet. Det bör härvid också framhållas, att den rullande materielen å statsbanan i alla händelser nu står inför en kraftig förstärkning. För att i möjligaste mån för närvarande minska anslagsbehovet och då för övrigt tillverkningspriserna inom landet å rullande materiel nu äro abnormt höga, har jag ansett mig böra föreslå, att ifrågavarande belopp 730,000 kronor nu icke begäres av riksdagen, i vilket fall det anslagsbehov för kompletteringsarbeten, som omedelbarligen behöver tillfredsställas, skulle stanna vid ett belopp av 630,000 kronor.

Den senare gruppen kompletteringsarbeten omfattar arbeten, avseende huvudsakligen att höja banans trafikförmåga. Förslaget omfattar, såsom förut nämnts, två alternativ. Det ena avser huvudsakligen arbeten, erforderliga för att göra bandelen Kristinehamn—Mora i trafikeringshänseende likvärdig med bandelen Sveg—Brunflo, och slutar å en kostnadssumma av 6,283,000 kronor, varifrån bör dragas de 54,000 + 206,000 kronor, som förut omnämnts såsom omedelbart erforderliga, eller sålunda 6,023,000 kronor. Det andra alternativet förutsätter, att banans stignings- och kurvförhållanden icke förbättras förrän i en mera avlägsen framtid, men att ökning av banans trafikförmåga i viss mån åstadkommes genom inläggande av grövre räler, medgivande användande av tyngre lokomotiv och således

framförande av tyngre tåg än om räler av samma vikt användas som å linjen Sveg—Brunflo.

Det är givetvis icke nödvändigt och kanske icke heller möjligt att redan nu intaga en bestämd ståndpunkt till frågan om vilket av dessa alternativ bör väljas. Med hänsyn emellertid därtill att trafikförmågan å linjen Orsa—Sveg icke under nu överskådlig framtid lär komma att förbättras genom omläggning av linjen, synes det mig kunna ifrågasättas, om man icke vid företaget av kommande förstärkningsarbeten å linjen Mora—Kristinehamn bör kunna stanna vid det billigare alternativet. I alla händelser kan frågan om dylika förstärkningsarbeten icke behöva företagas till prövning, förr än linjen Orsa—Sveg kommit i statens hand och linjen Brunflo—Sveg färdigbyggts samt trafiken å linjen vuxit så att verkligt behov av en sådan förstärkning föreligger eller densamma kan förutses bliva erforderlig i en nära framtid.

Anslag för
1917.

Av den föregående redogörelsen framgår, att de anslag, som i samband med det föreslagna inköpet skulle erfordras för 1917, utgöras av dels ett belopp om 691,500 kronor för gäldande av den del av köpeskillingen, som skall betalas kontant, dels ock ett belopp om 630,000 kronor till kompletteringar å banan och till förändringsarbeten å dess rullande materiel. Vid bifall till framställningen torde de i riksstaten för år 1917 bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål böra höjas med en summa, motsvarande de erforderliga anslagsbeloppen, eller tillhopa 1,321,500 kronor.

Linjen
Mora—Sveg.
Linjen
Orsa—Sveg.

Givet är, att en inlösning av Mora—Vänerns järnvägslinjer som en nödvändig konsekvens för med sig ett förvärv för statens räkning av järnvägslinjen från Mora till Sveg. Vad den nordligaste delen av denna linje eller sträckan Orsa—Sveg angår, lär, såsom jag redan förut omnämnt, staten, såsom den ojämförligt största fordringsägaren hos Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag, på grund därav att bolagets aktiekapital snart nog till två tredjedelar gått förlorat, inom kort bli nödsakad att övertaga bolagets ifrågavarande järnvägslinje.

Frågan om förvärvande av linjen Orsa—Mora strand sonderfaller i två delar.

Linjen Mora
Noret—Mora
Strand.

Linjen Mora Noret—Mora Strand, d. v. s. förbindelsen över Dalälven mellan Gävle—Dala och Mora—Vänerns järnvägar, är särskilt koncessionerad, men genom ett senare beslut av den 30 december 1898 har Kungl. Maj:t medgivit, att berörda förbindelselinje må förenas med linjen Falun—Rättvik—Mora till en enhet. Vid förhandlingarna mellan

ombud för järnvägsstyrelsen och ägaren till ifrågavarande linje, Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, hava bolagets underhandlare gjort gällande, att bolaget icke kan tvingas till att avstå denna förbindelseled, utan att samtidigt linjen Falun—Rättvik—Mora inlöses av staten. Bolaget begär visserligen icke att staten skall inlösa sträckan Falun—Rättvik—Mora, men vill begagna sig av berörda enhetsförklaring i så måtto, att bolaget förklarar sig icke vilja avstå från sträckan Mora Noret—Mora Strand, med mindre staten löser den samma bolag jämväl tillhöriga sträckan Mora—Älvdalen. Staten skulle således vara skyldig att inlösa såväl sträckan Mora Noret—Mora Strand som linjen Mora—Älvdalen. För att undvika den icke önskvärda inlösningen av linjen Mora—Älvdalen finnes den utvägen, att staten avstår från inlösen av linjen Mora Noret—Mora Strand och i stället bygger en särskild förbindelselinje mellan linjerna Mora—Orsa och Mora—Kristinehamn. För en sådan lösning av frågan talar icke blott den nu nämnda fördelen, att staten därigenom slipper ingå på frågan om inlösen av linjen Mora—Älvdalen, utan även andra skäl. Å den bro, som nu förmedlar järnvägstrafiken mellan Mora Noret och Mora Strand, besörjes å samma brobana både järnvägs- och landsvägstrafik. Denna sammankoppling av landsvägs- och järnvägstrafik blir givetvis med ökad järnvägstrafik omöjlig att uppehålla — i synnerhet som bron är jämförelse lång, eller 170 meter — och man står således inom kort inför nödvändigheten att bereda ökat utrymme för trafiken över Dalälven å denna punkt medelst en ny bro över älven. Den lyckligaste lösningen av denna fråga synes vara, att denna nya bro avses för statsbanans tåg mellan Mora Strand och Orsa samt att den enskilda banans förbindelse över Dalälven fortfarande får framgå över den nuvarande bron, som i så fall ännu länge torde vara tillräcklig för såväl landsvägstrafiken som den enskilda banans tågtrafik. Sedan denna bro ej längre är tillräcklig för bägge dessa slag av trafik, kan den, enligt vad jag inhämtat, antingen ombyggas till att för sitt ändamål bliva tillfredsställande, eller ock kan med visst förutseende den nya järnvägsbron så förläggas och utföras, att båda järnvägslinjerna kunna ledas däröver.

Den ökade kostnaden för en ny bro är icke heller så avsevärd, då den nuvarande bron, för att kunna upptaga statens järnvägars trafik, i alla fall skulle behöva förstärkas för en kostnad av omkring 300,000 kronor, medan kostnaden för en ny bro för statens järnvägars räkning skulle uppgå till omkring 415,000 kronor. Härtill kommer, att ägaren av den nuvarande bron är skyldig att, då landsvägstrafiken behöver skiljas från järnvägstrafiken, till staten återbetala ett av staten såsom

bidrag för brobyggnaden lämnat belopp av 85,300 kronor, vilken fordran staten således skulle förlora, därest staten bleve ägare av bron ifråga.

För den nya förbindelsen över älven finnas uppgjorda olika alternativa förslag, varvid företrädre ansetts böra lämnas åt ettdera av två förslag, slutande det ena å ett belopp av 578,000 kronor och det andra å ett belopp av 589,000 kronor. Skillnaden mellan dessa båda förslag är endast den, att i det förra fallet den nuvarande utgångslinjen från Mora Noret och norrut slopas — i vilket fall tåg från nyssnämnda station till Orsa icke längre skulle kunna framföras direkt utan behöva införas till Mora Strand — under det att i senare fallet denna utgångslinje bibehålles, medgivande direkta tåg mellan Mora Noret och Orsa, vilket då medför behov av en växel med blockstation strax norr om Mora Noret, där linjen över den nya bron mot Mora Strand avviker från nuvarande linjen Orsa—Mora Strand.

Järnvägsstyrelsen har på grund av vad nu anförts ställt sig på den ståndpunkten, att någon inlösen av ifrågavarande sträcka Mora Noret—Mora Strand icke bör ifrågakomma, och ansluter jag mig till styrelsens uppfattning i denna del.

Linjen Mora
Noret—Orsa.

Frågan om inlösen av linjen Mora Noret—Orsa har jämväl varit föremål för underhandling mellan järnvägsstyrelsens och Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags delegerade. Bolagets delegerade hava framlagt ett anbud, enligt vilket staten skulle äga förvärva denna sträcka för ett pris av 1,264,902 kronor 53 öre. Till detta belopp har bolaget kommit genom att, utgående från kostnaden för hela sträckan Falun—Orsa, uträkna vad som belöper på sträckan Mora—Orsa efter samma kostnad per kilometer. Härtill har lagts kostnaden för nya anläggningar å bana och stationer, utförda till och med år 1913, ävensom 10 års ränta efter 5 % å samtliga till och med år 1904 nedlagda kostnader samt å senare anläggningar ränta för respektive antal år till och med år 1913. Från den sålunda erhållna summan har dragits nettoinkomsten å ifrågavarande sträcka för åren 1905—1914. Bolaget har således tillämpat samma beräkningssätt, som finnes föreskrivet för statens inköp av enskilda järnvägar under de första 10 åren efter en järnvägs öppnande för trafik.

Järnvägsstyrelsens delegerade hava emellertid ansett berörda kostnadssumma alltför hög. En inom järnvägsstyrelsen uppgjord approximativ beräkning över vad ifrågavarande järnvägsanläggning skulle kosta att utföra enligt de priser, som gällde år 1914, vilka priser givetvis äro betydligt högre än de, som gällde vid tiden för banans byggande, utvisar en kostnad för järnvägslinjen av 601,800 kronor och för Orsa

station med hotell av 569,000 kronor, eller tillhoppa 1,170,800 kronor. Utgår man nu ifrån att banan och stationen tillkommit under åren 1892—1894 och att således de äldsta bananläggningarna äro 24 år gamla, synes värdet böra minskas med samma avskrivnings- eller förnyelsefonds-procent för respektive antal år, som plägar tillämpas vid statens järnvägar. Denna procent är, vad beträffar överbyggnad, 1 $\frac{1}{2}$ % samt ifråga om husbyggnader, stängsel och signaler 2 %. En dylik procentberäkning ger till resultat ett avskrivningsbelopp av ungefär 200,000 kronor, vadan banans värde nu skulle utgöra c:a 970,000 kronor.

Härtill kommer, att bolaget ej självt haft alla utgifter för utbyggnaderna å Orsa station, utan att andra där anslutande järnvägar deltagit med ett belopp av ungefär 250,000 kronor.

Vid nu angivna förhållanden har järnvägsstyrelsen i likhet med sina delegerade ansett, att ifrågavarande anbud icke bör antagas, utan att bestämmandet av inlösningssumman bör i enlighet med koncessionens bestämmelser hänskjutas till gode män.

Då emellertid frågan om förvärvande av såväl banlinjen Mora Noret—Mora Strand som banan Mora Noret—Orsa icke — i olikhet med vad förhållandet är beträffande Mora—Vänerns järnväg — av styrelsen ansetts vara av beskaffenhet att behöva föreläggas innevarande års riksdag till avgörande, har styrelsen i denna del ansett sig för närvarande endast böra anmäla, att styrelsen kommer att framdeles till Kungl. Maj:t inkomma beträffande linjen Mora Noret—Mora Strand med förslag om anläggning av en ny förbindelse mellan nämnda båda stationer samt beträffande bandelen Mora Noret—Orsa med hemställen, att Kungl. Maj:t måtte utse två godemän för deltagande i värdering av ifrågavarande bandel.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag, att nu berörda frågor icke behöva föreläggas årets riksdag. Ehuru styrelsens förslag till ordnande av frågorna rörande sträckan Orsa—Mora Strand synas mig väl motiverade, anser jag mig icke nu behöva intaga en slutgiltig ståndpunkt till desamma. Jag har emellertid velat framlägga styrelsens förslag, enär de lämna en överblick över de ungefärliga kostnader, varmed statsverket bör räkna vid avgörandet av frågan, om staten bör söka framföra inlandsbanan till hamn vid Vänern eller om denna bana skall stanna vid Orsa.

Under åberopande av vad jag i det föregående anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

Departements-
chefens
hemställen.

dels, med godkännande av ovan angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen jämte en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1917 på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande av vad som kontant skall till bolaget utbetalas, samt fullgöra räntelikvider och kapitalavbetalningar å de i bandelarna intecknade obligationslån och lån ur handels- och sjöfartsfonden ävensom till vederbörande utfärda svenska statens förbindelser och obligationer på sätt och i den omfattning, ovanberörda grunder för bandelarnas förvärvande angiva,

dels för år 1917 anvisa, att utgå av lånemedel, ej mindre till gäldande av den del av köpeskillingen, som skall betalas kontant, ett belopp av 691,500 kronor, än även till kompletteringar å banan och till förändringsarbeten å dess rullande materiel ett belopp av 630,000 kronor,

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,321,500 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Carl Stålhammar.

BILAGOR.

Bilaga 1.

Till KONUNGEN.

Genom nådigt brev den 21 september 1915 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt Inledning.
järnvägsstyrelsen att verkställa och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med utredning
angående möjligheterna att på skäliga villkor för statens räkning förvärva bandelarna

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 190 häft. (Nr 215.)

6

Orsa—Mora Noret och Mora Noret—Mora av Falun—Rättvik—Mora järnväg samt bandelarna Mora—Persberg och Persberg—Kristinehamn av Mora—Vänerns järnväg för att införlivas med det övriga statsbanenätet.

Till åtlydnad härav får styrelsen härmed avgiva nedanstående utredning rörande med resp. järnvägsbolag förda förhandlingar i ämnet, därvid särskild redogörelse lämnas för *dels* Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen, *dels* Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora Noret—Mora Strand och Mora Noret—Orsa och avgiver styrelsen på grund av den gjorda utredningen här nedan sitt förslag i ämnet.

Bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen. (287 km.)

Till en början får styrelsen här erinra att med hänsyn därtill att i gällande koncession för linjen Persberg—Kristinehamn ej förekommer rätt för statsverket att inlösa denna linje och då under de förda förhandlingarna från bolagets sida förklaras, att något uteslutande ur det ifrågasatta statsinköpet av bilinjen Brintbodarne—Malung—Limedsforsen icke kunde ifrågakomma, förhandlingarna och redogörelsen därför även måste omfatta denna bilinje. Vidare får styrelsen, innan styrelsen ingår på redogörelse för förhandlingarnas gång, här nedan lämna följande uppgifter rörande gällande koncessionsvillkor, bandelarnas tillkomst m. m. aktiekapital och lån, trafikresultatet 1906—1915 och bolagets ekonomiska ställning.

Koncessionsbestämmelser.

Koncessionerna för ifrågavarande bandelar äro meddelade för bandelen Persberg—Kristinehamn genom nådig resolution den 9 maj 1873, för bandelen Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung genom nådig resolution den 22 april 1887 och för bandelen Malung—Limedsforsen genom nådig resolution den 2 september 1898.

I förstnämnda nådiga resolution har, såsom nämnts, icke intagits någon bestämmelse om rätt för statsverket att inlösa bandelen ifråga.

I de båda andra resolutionerna finnes åter intaget det i koncessioner i allmänhet intagna villkor om denna statens rätt.

I sådant avseende stadgas nämligen att svenska statsverket är berättigat att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel

enligt a) villkoret, avseende tiden inom 10 år efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blivit öppnad för allmän trafik,

mot ett penningebelopp, som motsvarar vad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt godkända räkenskaper kostat koncessionshavarna med tillägg av ränta efter 5 för 100 om året, med avdrag av den nettointkomst, banan under tiden lämnat; och

enligt b) villkoret eller för tiden därefter

mot ett penningebelopp, som skall *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt godkända räkenskaper, av hela den under de 10 år, som förflutit närmast före det år, varunder lösningsanspråket blivit väckt, uppkomna nettobehållning av trafiken, innefattande alla under samma 10 år gjorda utdelningar till delägarna i järnvägen jämte ränta- och kapitalavbetalningar å upptagna lån samt avsättning av kontanta medel eller överförande av säkra fordringar till befintlig re-

serv- eller förnyelsefond, eller ock bestämmas av 5 gode män, utav vilka Eders Kungl. Maj:t utser 2 och koncessionshavarna utse 2, varefter de 4 sålunda valde tillkalla den femte.

Ur allmän svensk järnvägsstatistik må här anföras följande rörande bandelarnas tillkomst m. m.

Bandelarnas
tillkomst
m. m.

Persberg—Kristinehamn. (65 km.)

Östra Värmlands järnväg, tillhörig Östra Värmlands järnvägsaktiebolag, eller linjen Persberg—Kristinehamn, vilken till huvudsaklig del trädde i stället för en äldre, av kortare järnvägsstycken och sjöledes sammansatt kommunikationsled, utgår från nordvästra stambanan vid Kristinehamn över Kroppa och Nyhyttan till Persbergs gruvor i Färnebo härad samt har en sidogren, som från Nyhyttan över Filipstad, där spårförbindelse med Bergslagens järnväg dock saknas, leder till Finshyttan. För trafik öppnades linjen Kristinehamn—Storfors den 3 juni 1873, linjen Storfors—Gammelkroppa den 11 december 1875 och återstående delar den 1 december 1876. Stationer finnas vid Kristinehamn, Nässundet (1,6 mil), Storfors (2,7 mil), Nykroppa (3,8 mil), Herrhult (4,1 mil), Gammelkroppa (4,5 mil), Nyhyttan (5,0 mil), Persberg (5,6 mil), Filipstad (5,5 mil) och Finshyttan (5,7 mil).

Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung. (191 km.)

Genom koncession den 22 april 1887 berättigades Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag, vars ordning fastställdes den 11 mars samma år, att anlägga och för allmän trafik upplåta järnväg från Mora Strand till Östra Värmlands järnväg i närheten av Persbergs station med bibana från Brintbodarne i Vänjans socken eller lämplig punkt i dess närhet till Över-Malung. Sedan i stället för den samtidigt fastställda planen för detta byggnadsföretags utförande ny sådan utarbetats, blev denna den 22 december 1887 till efterrättelse godkänd; enligt denna senare plan kom huvudlinjens längd att uppgå till 161,9 kilometer och bibanan till Över-Malung till en längd av 27,6 kilometer. För åstadkommande av denna samfärdsled, avsedd att, genomskärande Väster-Dalälvens flodområde i nästan rätt sydlig huvudstrykning, förbinda övre Dalsocknarnes och Väster Dalarnes vidsträckta skogsområde med Västra Värmlands bergslager, har låneunderstöd av statsmedel beviljats till belopp av en miljon kronor. Banans först färdiga nedersta del, eller linjen Persberg—Oforsen, som trafikerades i sammanhang med Östra Värmlands järnväg, öppnades den 1 november 1889 för allmän trafik vid stationerna Persberg—Långbanshyttan (12 km. från Persberg), Långbansände (17 km. från d:o), Lesjöfors (28 km. från d:o), Värmlands Råmen (35 km. från d:o) och Oforsen (42 km. från d:o). Linjen Oforsen—Vansbro, 50 km., öppnades i november 1890 för trafik vid stationerna Neva (50 km. från Persberg), Sågen (61 km. från d:o), Vakern (73 km. från d:o) Tretjärn (84 km. från d:o) och Vansbro (92 km. från d:o). Linjen Vansbro—Mora uppläts den 1 november 1891 för trafik med nya stationerna Brintbodarne (115 km. från Persberg), Gävunda (124 km. från d:o), Vimo (136 km. från d:o), Vika (153 km. från d:o) och Mora (163 km. från Persberg); å linjen Vansbro—Brintbodarne är inrättad hållplatsen Van, belägen 14 km. från Vansbro. Linjen Brintbodarne—Malung, 28 km., öppnades den 15 september 1892 för trafik vid de nya stationerna Öje (belägen 17 km. från Brintbodarne) och Malung (28 km. från Brintbodarne).

Malung—Limesforsen. (31 km.)

Linjen Malung—Limesforsen, 31 km., utgår från Malung å Mora—Vänerns järnvägs bandel Brintbodarne—Malung och sträcker sig till Limesforsen i nordvästlig riktning utefter Västra Dalälven. Linjen öppnades den 28 november 1903 för allmän trafik, och har mellanstationerna Vallerås (6 km.) och Malungsfors (10 km.), från Malung räknat.

Ovannämnda Östra Värmlands järnväg ingick från och med år 1897 i Mora—Vänerns ägande trafikrörelse och Malung—Limesforsens järnväg från och med december månad 1903.

Rörande ifrågavarande järnvägslinjers sträckning må här anföras följande. Banan utgår från norra sidan av Kristinehamn statsbanestation, följer en i nordöstlig riktning gående dalgång upp till Sjöändans hållplats, går sedan i nordlig riktning utefter sjön Ulvettern, till vars sjöfart järnvägen har anknytning vid stationen Nässundet. Banan fortsätter därifrån förbi bruken Storfors och Nykroppa, korsar Bergslagsbanan i plan vid Herrhult, har vid Gammelkroppa bruk förbindelse med sjön Yngen genom ett stickspår samt ingår sedan till Persbergs gruffält, ändpunkt för den äldre delen av banan, den så kallade Östra Värmlands järnväg. Från Finshyttans station belägen mellan Gammelkroppa och Persberg utgår en bibana med station vid Filipstad, vilken vid slutpunkten Finshyttan ansluter sig till Filipstads Norra Bergslags smalspåriga järnväg.

Huvudlinjen fortsätter från Persberg i nordlig riktning förbi bruken Långbanshyttan, Lesjöfors, Rämen och Oforsen, övergår gränsen till Dalarna norr om Neva station, där anslutning göres till Sävenäs järnväg, övergår västra Dalälven på en bro om 60 m. spann strax norr om Tretjärn station samt ingår till Vansbro, där den an knyter sig till Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Efter att hava övergått Vanån på en bro med 2 spann om 40 m. följer banan östra stranden av denna älv samt sjön Van fram till Brintbodarne, utgångspunkt för bibana till Malung och Limesforsen. Huvudlinjen framgår därefter i nordöstlig riktning över Gävunda, Vimo och Vika stationer fram till Mora, där den ansluter sig till Gävle-Dala järnvägs linjer till Älvdalen, Orsa och söderut till Falun.

Maximistigningen å huvudlinjen mellan Kristinehamn och Mora är 1 : 70, minimiradien 300 meter. Dock förekommer ej denna minimiradie i stigning större än 1 : 80. Cirka 7 km. av linjen ligga i denna riktning i stigning 1 : 70 och 28 km. i stigning 1 : 80. Från Mora söderut finnas ej stigningar större än 1 : 90; deras sammanlagda längd uppgår till 8 km. Maximistigning å bibanan Finshyttan-Nyshyttan är 1 : 100, minimiradie 300 meter. Å bibanan Brintbodarne-Limesforsen är maximistigningen 1 : 60, vilken stigning förekommer å en sammanlagd längd av 16 km. eller i det närmaste å en tredjedel av bibanans längd.

Större broar förekomma över Svartälven, 1 spann å 20 m., Västra Dalälven, 1 spann å 60 meter samt vid Vansbro över Vanån en biflod till västra Dalälven, 2 spann å 40 meter samt å bibanan vid Brintbodarne över Vanån 2 spann å 35 meter.

Överbyggnaden består av räls av 9,14 m. längd om 24,8 kg:s vikt per meter på 2,4 meters långa slipers. Ballastens djup under slipers överkant skall enligt gällande normalsektioner vara 45 cm.

Husbyggnader å stationer å linjen Kristinehamn-Persberg äro, med ett undantag, gamla och jämförelsevis otidsenliga. Å linjen Persberg-Mora äro de däremot i gott skick.

Lokomotivstallar finnas uti Kristinehamn, Persberg, Vansbro och Mora samt i Finshyttan, Persbergs gruvor, Malung och Limesforsen å bibanorna. Vändskivor finnas uti Kristinehamn, Persberg, Vansbro, Brintbodarne, Mora och Limesforsen. Dessa vändskivor hava en diameter av endast 12 meter.

Vattentagningsanordningar finnas vid Kristinehamn, Nässundet, Nykroppa, Herrhult (Bergslagsbanans), Persberg, Lesjöfors, Sägen, Vansbro, Brintbodarne, Vimo, Mora samt vid Persbergs gruvor, Finshyttan, Malung och Limesforsen å bibanorna.

Spårväxlar och korsningar äro till största delen av föräldrad modell och äro, i synnerhet de som ligga i huvudlinjen, mycket slitna.

Banan är inhägnad med stängsel, som vid byggnaden uppfördes av 3 slakor, men som så småningom ersatts till största delen med stängsel av 1 slaka och 2 trådar.

Banan är försedd med telegrafledning, bestående av en tråd. Från Kristinehamn till Nyhyttan är telegraflinien uppsatt å telegrafverkets stolpar, som följa banan; från Nyhyttan till Mora samt å bandelen Filipstad—Finshyttan och Brintbodarne—Limesforsen har järnvägen egen stolplinje med 70 m. avstånd mellan stolparna.

Banbevakningsbostäder finnas på var femte kilometer. Dessa bostäder äro rymliga och mycket väl underhållna.

Bolagets rullande materiel utgjordes vid ingången av år 1915 av 18 lokomotiv, 29 personvagnar, därav 8 boggivagnar, 6 resgodsvagnar och ångfinkor samt 671 gods-vagnar, varav 51 täckta. Anskaffningskostnaden för denna rullande materiel uppgår till 2,456,000 kronor.

Beträffande den för bolaget fastställda bolagsordning erinras om följande bestämmelser:

Aktiekapital
och lån.

»§ 4.

Bolagets aktiekapital skall utgöra minst 3,000,000 kronor och högst 10,000,000 kronor, fördelat i aktier å etthundra kronor.

Aktierna indelas i två serier, serien A och serien B. Aktierna av serien B, vilkas sammanlagda belopp icke må överstiga 1,000,000 kronor, kunna efter 1911 års utgång av bolaget inlösas på sätt här nedan sägs.

Innehavare av aktie, tillhörande serien B, äger årligen bekomma fem procent ränta å aktiebeloppet innan någon utdelning å övriga aktier må ske. Skulle för något år behållningen av bolagets rörelse, sedan avsättning till reservfond skett i enlighet med § 48, icke lämna tillgång till fulla gäldandet av nämnda ränta, skall det, som brister, utgå av följande års vinst innan utdelning må tillkomma övriga aktieägare.

Aktierna av serien B medföra därjämte i händelse av bolagets upplösning framför övriga företrädesrätt till utbekommande av aktiebeloppet jämte ränta till dagen för likviden.

Inlösen av aktierna av serien B verkställes på det sätt att ägarna av dylika aktier bekomma, förutom möjligen ogulden ränteutdelning, efter eget bestämmande antingen motsvarande antal aktier av serien A eller ock ett belopp, motsvarande nominella aktiebeloppet jämte fem procent ränta från det löpande årets början till den för inlösen bestämda dagen.

Har bolaget icke beslutat inlösen vid den tid, då, efter vad ovan sägs, rätten därtill inträder, äger en var innehavare av aktier av serien B, när han det begär, i utby mot dylik aktie erhålla sådan av serien A.»

»§ 9.

För varje aktieinbetalning gottgöres ränta efter fem procent årligen till den tid, då genom inbetalning av kommunernas teckning förhållandet mellan samtliga aktieägarne bliver i avseende på inbetalningen lika.»

Preferensaktier, serien B, finnas till belopp av 1,000,000 kronor och stamaktier, serien A, till belopp av 3,120,500 kronor, varav av kommuner innehas följande:

Kristinehamns stad	kronor	200,000: —
Elvdalens socken	»	500,000: —
Fernebo »	»	10,000: —
Järna »	»	60,000: —
Lima »	»	400,000: —
Malungs »	»	175,000: —
Mora »	»	200,000: —
Räms »	»	20,000: —
Sollerö »	»	10,000: —
Särna »	»	200,000: —
Transtrands »	»	125,000: —
Äppelbo »	»	40,000: —
Orsa sockens skogsmedelsfond	»	600,000: —
Summa kronor		2,540,000: —

Storleken av de fonderade lånen vid 1915 års utgång framgår av följande tablå:

Statslån	831,084: 31
Lån från Handels- och Sjöfartsfonden	282,314: 67
Obligationslån:	
4 % av 1 juli 1896, slutlikvid 1936	1,524,000: —
4 % av 1 september 1896, slutlikvid 1936	382,000: —
4 1/2 % av 1 september 1903, slutlikvid 1943	3,141,000: —
5 1/2 % » » 1914, » »	900,000: —
	7,060,398: 98

Å ovannämnda lån per 31 december 1915 upplupna, men ej förfallna räntor:

Statslånet, varav s. k. anståndsrenta kronor 92,870: 81....	102,116: 62
Handels- och Sjöfartsfonden, anståndsrenta	15,600: —
Obligationslånen	34,956: 52
Summa fonderade lån jämte räntor, kronor	7,213,072: 12

Trafikresultat.

Här nedan äro sammanställda uppgifter rörande de viktigaste trafikresultaten beträffande Mora—Vänerns järnvägslinjer för perioden 1906—1915.

Till en början har då i efterföljande tabell upptagits järnvägens varje år bokförda byggnadskostnader (kostnad för färdiga banan och rullande materiel), bruttoinkomst, driftkostnad och nettobehållning, utgiftsprocent, inkomst per dag och ban-kilometer samt avkomstprocent.

År.	Kostnad för färdiga banan och rullande materiel.		Bruttoinkomst.		Driftkostnad.		Netto-behållning.		Utgifts-procent (driftkostnad i % av bruttoinkomst)	Inkomst per dag och ban-kilometer.		Avkast-procent.
	Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.			Kronor.		
1906	12,117,066	27	1,192,635	78	687,995	89	504,639	89	57,69	11	35	4,16
1907	12,117,066	96	1,213,958	53	796,525	71	417,432	82	65,61	11	55	3,44
1908	12,319,840	28	1,187,005	93	791,651	83	395,354	10	66,69	11	26	3,21
1909	12,337,158	07	1,154,925	80	746,235	69	408,690	11	64,61	10	99	3,31
1910	12,163,324	81	1,411,065	29	831,547	44	579,517	85	58,93	13	42	4,76
1911	12,197,393	02	1,356,792	93	846,774	58	510,018	35	62,41	12	91	4,18
1912	12,211,959	37	1,502,963	17	901,672	20	601,290	97	59,99	14	26	4,92
1913	12,220,229	57	1,605,684	23	980,020	05	625,664	18	61,04	15	27	5,12
1914	12,268,636	55	1,392,261	95	930,503	—	461,758	95	66,82	13	24	3,76
1915	12,274,216	98	1,777,913	41	1,141,392	57	636,520	84	64,20	16	91	5,19

Person- och godstrafikens utveckling framgår av följande redogörelse:

Å r.	Inkomst av				Resande.	Gods- kvantitet.
	resande, post och extratåg.	gods, åkdon, levande djur, telegram m. m.				
	Kronor.	Kronor.	Tusental.	Tusental ton.		
1906	225,884	64	966,751	14	201,47	429,70
1907	246,247	50	967,711	03	218,61	453,14
1908	246,205	60	940,800	33	221,78	467,40
1909	227,861	66	927,064	14	209,51	464,63
1910	237,096	23	1,173,969	06	223,64	626,18
1911	236,718	45	1,120,074	48	220,22	569,80
1912	249,147	92	1,253,815	25	233,98	644,93
1913	255,121	86	1,350,562	37	237,48	701,15
1914	241,632	63	1,150,629	32	229,10	579,92
1915	252,337	31	1,525,576	10	244,05	746,06

Huru nettoinkomsten fördelas framgår av följande tabell:

Å r.	Förlust å bolagets rörelse enligt vinst- och förlust- konto. Kronor.	Skillnad mellan bruttoinkomst och drift- kostnad. Kronor.	Räntor å lån. Kronor.	Vinst. Kronor.	Förlust. Kronor.
1906.....	— —	504,639 89	333,995 68	165,194 65	— —
1907.....	— —	417,432 82	332,394 25	104,806 67	— —
1908.....	— —	395,354 10	339,379 86	56,148 72	— —
1909.....	— —	408,690 11	355,796 24	41,761 83	— —
1910.....	— —	579,517 85	351,361 41	206,316 74	— —
1911.....	— —	510,018 35	344,677 85	88,645 45	— —
1912.....	— —	601,290 97	338,233 66	185,746 93	— —
1913.....	— —	625,664 18	331,275 74	176,528 99	— —
1914.....	— —	461,758 95	323,024 60	554 37	— —
1915.....	— —	636,520 84	319,777 22	262,224 38	— —

Med iakttagande av ovanintagna koncessionsbestämmelse för bandelarna norr om Persberg, tillämpad på *hela järnvägskomplexen*, skulle inlösningspriset utgå efter följande beräkning:

Anläggningskostnad.		Ränta à 5 % å anläggningskostnaderna.		Nettoinkomst (skillnaden mellan brutto- inkomst och driftkostnad). Kronor.	
Datum.	Kronor.	För tiden	Kronor.		
1 januari 1906.....	12,114,694 62	1 januari—31 december 1906	605,734 73	504,639 89	
1 " 1907.....	12,117,066 27	1 " —31 " 1907	605,853 31	417,432 82	
1 " 1908.....	12,117,066 96	1 " —31 " 1908	605,853 35	395,354 10	
1 " 1909.....	12,319,840 28	1 " —31 " 1909	615,992 01	408,690 11	
1 " 1910.....	12,337,158 07	1 " —31 " 1910	616,857 90	579,517 85	
1 " 1911.....	12,163,324 81	1 " —31 " 1911	608,166 24	510,018 35	
1 " 1912.....	12,197,393 02	1 " —31 " 1912	609,869 65	601,290 97	
1 " 1913.....	12,211,959 37	1 " —31 " 1913	610,597 97	625,664 18	
1 " 1914.....	12,220,229 57	1 " —31 " 1914	611,011 48	461,758 95	
1 " 1915.....	12,268,636 55	1 " —31 " 1915	613,431 83	636,520 84	
31 december 1915...	12,274,216 98	Summa	6,103,368 47	5,140,888 06	

Efter nyssnämnda grunder beräknat inlösningspris för Mora—Vänerns järnväg:

Anläggningskostnader (till den 31/12 1915).....	12,274,216: 98	
Ränta å dito	6,103,368: 47	18,377,585: 45
Varifrån avgår nettoinkomst.....		5,140,888: 06
	Återstå kronor	13,236,697: 39

Bolagets ekonomiska ställning den 31 december 1915 framgår av följande balanskonto:

Balanskonto till år 1916.

Tillgångar:

Järnvägsanläggningen:

Bandelen Kristinehamn—Persberg	3,561,888: 39	
Rullande materiel till d:o	882,767: 39	
Inventarier » d:o.....	44,025: 64	4,488,681: 42
Bandelen Persberg—Mora.....	5,593,128: 47	
Rullande materiel till d:o.....	1,261,532: 05	
Inventarier » d:o.....	140,582: 01	6,995,242: 53
Bandelen Malung—Limeforsen	786,051: 23	
Inventarier till d:o	4,241: 80	790,293: 03
		12,274,216: 98

Sjötrafikmateriel		322,038: 87
Materialförråd		272,401: 58

Fastigheter i Kristinehamn	4,622: 29	
Byråbyggnad i d:o	80,990: 50	
Hummelforsen	200,000: —	
Sågverksplatser.....	6,954: 11	
Filipstads Bergslags kanal.....	9,156: 10	301,723: —
Värmlands enskilda bank, löpande räkning	183,467: 40	
C. G. Cervin	7,665: —	
Stockholms Intecknings Garanti aktiebolag.....	100: —	
C. Uggle & C:o	1,671: 15	
L. Engzell	150: —	
Diverse fordringar	3,320: 72	196,374: 27
Balansräkning med stationerna		65,523: 93
Svenska järnvägarnes garantifond		6,250: —
Kassabehållning.....		593: 59

Kronor 13,439,122: 22

Skulder:

Statslån 4 $\frac{1}{2}$ %	831,084: 31
Lån från handels- och sjöfartsfonden 4 $\frac{1}{2}$ %	282,314: 67

Transport 1,113,398: 98

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 190 häft. (Nr 215.)

	Transport	1,113,398: 98	
Obligationslån, 4 % av $\frac{1}{7}$ 1896		1,524,000: —	
D:o 4 » » $\frac{1}{9}$ »		382,000: —	
D:o $4\frac{1}{2}$ » » 1903		3,141,000: —	
D:o $5\frac{1}{2}$ » » 1914		900,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta å ovannämnda lån (varav anståndsrenta å statslånen kronor 108,470: 81)		152,673: 14	
Reverslån		80,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta därå		2,000: —	7,295,072: 12
Förfallna obligationer och kuponger		6,505: —	
Ej lyftad utdelning		1,300: —	
Sveriges statsbanor		31,325: 51	
Filipstads Norra Bergslags järnväg		27: 75	
August Carlson & C:o, Aktiebolag		86,187: 46	
Diverse skulder		22,835: 12	148,180: 84
Aktieägarnes räntefordran, (se bolagsordningen § 9) kr. 191,458: 46.			
Aktiekapital, serien A		3,120,500: —	
» B		1,000,000: —	4,120,500: —
Reservfond		310,000: —	
Avskrivnings- och förnyelsefond		1,200,000: —	
Fond för underhåll av främmande bolags spår		26,846: 81	1,536,846: 81
Vinst- och förlustkonto:			
från år 1914		76,298: 07	
1915 års nettovinst		262,224: 38	338,522: 45
			Kronor 13,439,122: 22

Nedanstående tabell lämnar upplysning om bolagets egendom den 31 december 1915 utöver den, som ifrågasatts till försäljning.

Sjöfartsmateriel	kronor	322,038: 87
Materialförråd	»	272,401: 58
Hummelfors	»	200,000: —
Sågverksplatser	»	6,954: 11
Fordringar	»	84,680: 80
Kassa och bankräkning	»	184,060: 99
Summa kronor		1,070,136: 35

Skulderna utgjorde enligt balansräkningen kronor 7,443,252: 96

Förelag av
järnvägs-
styrelsens
representant.

Järnvägsstyrelsens representant vid underhandlingarna överdirektören J. Flodin med biträde av professor A. Koersner har vid beräkningen av bandelarnas skäliga värde utgått från det av räkenskaperna framkomna resultatet.

Enligt det vid förhandlingarna senast kända balanskonto eller balanskontot för år 1914 var järnvägsanläggningen m. m. bokförd till följande belopp:

1) Järnvägsanläggningen:			
Bandelen Kristinehamn—Persberg	3,561,888: 39		
Rullande materiel till d:o	882,767: 39		
Inventarier » d:o	43,939: 34	4,488,595: 12	
Bandelen Persberg—Mora	5,588,020: 42		
Rullande materiel till d:o	1,261,532: 05		
Inventarier » d:o	140,195: 93	6,989,748: 40	
Bandelen Malung—Limedsforsen	786,051: 23		
Inventarier till d:o	4,241: 80	790,293: 03	12,268,636: 55
2) Fastigheter och byråbyggnad i Kristinehamn			85,612: —
3) Pumpstation i Persberg			3,316: —
Summa			12,357,564: 55

Under åren 1899—1914 hade avsatts till avskrivnings- och förnyelsefond kronor 1,090,000 samt till en fond för underhåll av främmande bolags spår kronor 27,200: 72.

Ehuruvel någon erinran mot det ordinära årliga underhållet av bana och rullande materiel icke med fog kunde göras, motsvarade å andra sidan nyssnämnda båda belopp, sammanlagt 1,117,200 kronor 72 öre enligt å järnvägsstyrelsens byggnads- och maskinbyråer verkställda uppskattningar icke vad som enligt de vid statsbanorna gällande normer skulle erfordrats för utförande av erforderliga förnyelsearbeten å förslitna delar av bana och rullande materiel, vilka icke vore att hänföra till det ordinära årliga underhållet, utan skulle för detta ändamål erfordrats för banavdelningens vidkommande ett belopp av omkring 700,000 kronor och för maskinavdelningens ett belopp av 1,445,000 kronor eller sammanlagt 2,145,000 kronor. Drogen härifrån vad som enligt ovanstående redan avsatts till förnyelsefond eller 1,117,200 kronor återstode såsom ytterligare erforderligt ett belopp av 1,027,800 kronor.

Vidare hade av styrelsens representant framhållits, att en försäljningskalkyl utgående från detta värde skulle ställa sig sålunda:

Bolagets till försäljning föreslagna egendom	12,357,564: 55	
(minskad med 1,117,200: — + 1,027,800: —)	10,212,600: —	
Därför dragas skulderna	7,506,804: —	
Återstår	2,705,796: —	
Härförutom äger bolaget andra tillgångar, inberäknat Filipstads Bergslags kanal, till ett värde av	823,237: —	3,529,033: —

Denna summa svarar mot:

preferensaktierna	1,000,000: —	
stamaktierna (c:a 75 %)	2,337,575: —	
stamaktiernas räntefordran	191,458: —	3,529,033: —

Stamaktieägarne skulle alltså enligt denna kalkyl utfå c:a 75 % av nominella aktiebeloppet.

Enligt vad som inhämtats hade dock bolagsstyrelsen tänkt sig högre försäljningspris och i en promemoria till aktieägarna angivit följande olika alternativ:

Ett salupris av kronor 11,500,000	(motsvarande omkring 40,000 kronor per kilometer)
	= lägst 110 % av stamaktiernas nominella belopp.
» » » » 11,200,000	= » 100 % » » » » » »
» » » » 10,900,000	= » 90 % » » » » » »

jämte den ränta, som enligt ovanberörda § 9 i bolagsordningen skall tillkomma vissa stamaktier, utgörande kronor 191,458:46.

Ett försäljningspris av 11,500,000 kronor skulle lämna ett överskott (över 100 % av stamaktierna) av 504,474:88, vilket belopp skulle motsvara en ökning av 16 % över 100 % = 116 %.

Ett försäljningsbelopp av 11,200,000 kronor skulle motsvara c:a 105 % av stamaktierna.

Ett försäljningsbelopp av 10,900,000 kronor skulle motsvara c:a 97 % av stamaktierna.

Styrelsens representanter hava emellertid ansett, att enligt förestående utredning om banans nuvarande värde samtliga dessa av bolagsstyrelsen ifrågasatta belopp skulle vara för höga. Det rimliga priset borde vara 10,212,600 kronor, vilket såsom nämnts skulle motsvara 75 % av stamaktierna. Härtill komme att banan ännu icke lämnat någon utdelning å stamaktierna och att det för aktieägarna väl borde vara en fördelaktig affär att nu bli befriade från sina skulder och därutöver erhålla ett genast räntebärande kapital, även om beräkningen utgått från icke full valuta för stamaktierna.

Bolagets representanter.

Under förhandlingarnas gång har från bolagets sida anförts, att banan hade goda utsikter att kunna lämna utdelning jämväl å stamaktier. Att märka vore nämligen, att trafikförvaltningens Göteborg—Stockholm—Gävle anbud om intagande av Mora—Vänerns järnväg i trafikförvaltningen väl torde för åren 1917—1925 innebära en ökning av bolagets inkomster under förutsättning av oförändrad trafik och ungefärligen samma driftkostnader. För år 1913 skulle denna ökning hava utgjort 116,400 kronor och för 1914 150,300 kronor, vilket sistnämnda belopp i och för sig innebär 4,8 % å stamaktierna. Sannolikt kommo ock inkomsterna å Mora—Vänerns järnväg att stiga, sedan från och med den 1 januari 1917 vissa ofördelaktiga trafikkontrakt upphört att gälla. Dock vore ju att beakta, att förhoppningarna om ökat netto motvägdes å andra sidan av utsikten till dyrare driftkostnader, varjämte bolaget måste anskaffa ny rullande materiel för att kunna på tillfredsställande sätt besörja trafiken, i vilket avseende föreläge, enligt bolagsstyrelsens uppgift, ett lånebehov av en eller en och en halv miljon kronor.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1916

Efter erhållen redogörelse för förloppet av förhandlingarna avlät järnvägsstyrelsen den 15 februari 1916 till ordföranden i bolagsstyrelsen närslutna skrivelse (bil. A), däri på sätt av skrivelsen närmare framgår, styrelsen på grundval av den gjorda utredningen uttalade sig rörande inköpspriset för banan.

Styrelsen ansåg sig därvid särskilt med hänsyn till önskvärdheten därav, att Inlandsbanans fortsättning till Vänern bleve av statsbanenatur, kunna föreslå ett högre pris för banan än det, som motsvarade förenämnda 75 % av stamaktiebeloppet, och hade styrelsen funnit sig kunna föreslå detta högre pris, så att det skulle motsvara 90 % av stamaktiernas belopp med något tillskott för betäckande av admi-

nistrationskostnaderna för bolagets avveckling. Då för gäldande av 90 % stamaktiernas belopp erfordrades ett belopp av 10,684,000 kronor, ville alltså styrelsen föreslå ett inköpspris av 10,750,000 kronor.

I skrivelse den 18 februari 1916 avlät bolagsstyrelsen svar å järnvägsstyrelsens berörda skrivelse och, med förkastande av styrelsens anbud, erbjöd bolagsstyrelsen, under förutsättning av bolagsstämmas godkännande, järnvägen till försäljning till pris av 11,200,000 kronor, motsvarande omkring 39,000 kronor per kilometer, jämte en byråbyggnad i Kristinehamn med tillhörande mark till pris av 75,000 kronor; allt på sätt och av skäl dess berörda här bilagda skrivelse med tillhörande protokoll närmare angiver (bil. B, C och D).

Bolagsstyrelsens skrivelse den 18 februari 1916.

Av berörda protokoll framgår, att anbudet i fråga framkommit efter livlig diskussion i ämnet, därvid närvarit, förutom medlemmar i bolagsstyrelsen, även av bolagsstämman utsedde rådgivande delegerade och efter jämkning mellan vid sammanträdet av bolagets ordförande föreslaget pris av 11,500,000 kronor och järnvägsstyrelsens anbud.

Vid sammanträdet framhölls, å ena sidan, de synnerligen ljusa utsikter, som för närvarande tedde sig till väsentlig förbättring av järnvägens affärsställning och som jämväl — i uppenbar motsats till vad järnvägsstyrelsen sökt hävda — borde anses göra det ifrågasatta inköpet av järnvägen även till det högre priset av 11,500,000 kronor till en synnerligen fördelaktig affär för staten.

Styrelsens ordförande påvisade särskilt, att bolagets vinst utgjort under åren 1910—1913, innan avdrag för räntor och lånekostnader samt avsättning till förnyelsefonden ägt rum, i medeltal kronor 578,000:— per år. Medräknades även år 1914, vilket års resultat dock varit synnerligen dåligt på grund därav att trafiken efter krigsutbrottet under flera månader varit ringa, utgjorde vinsten i medeltal för de fem åren kronor 556,000:— per år. Om man utginge från den först angivna vinstsiffran, eller kronor 578,000:—, och därifrån droge ett års ränta å den skuld, som skulle övertagas av staten och som den 31 december 1916 kunde beräknas utgöra kronor 7,082,000:—, eller således kronor 312,000:—, återstode kronor 266,000:—, vilket belopp motsvarade $7\frac{1}{4}\%$ å det belopp, kronor 3,668,000:—, vartill den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen utöver nyssnämnda skuld uppginge. Vid sådant förhållande måste den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen anses alldeles för låg, och denna uppfattning runne även ytterligare stöd i följande omständigheter:

1) Fraktavgifterna komme antagligen att för det huvudsakliga godset, sedan nu gällande fraktkontrakt under närmaste tiden upphört att gälla, väsentligt höjas;

2) Den nya kanalleden till Göteborg komme utan tvivel att förorsaka ökad trafik och större vinst;

3) Ökning av den rullande materielen (vartill nödiga medel kunde upplånas) komme även innan kanalen vore färdig att väsentligt förbättra inkomsterna, då ju järnvägen av brist på materiel icke kunnat för befordran mottaga allt fraktgods, som erbjudits;

4) Det torde kunna anses sannolikt, att man från annat håll skulle kunna få ett anbud, som borde motsvara åtminstone 150 % för stamaktierna.

Vidare erinrade styrelsens ordförande därom, att bolaget under de senaste sex åren förbättrat sin ställning högst betydligt. I detta avseende förtjänade följande siffror att nämnas:

Bolagets lånesumma hade under nämnda år nedbragts med.....	kronor 671,000:—
Banktillgodohavandet hade ökat med.....	» 180,000:—
Rullande materiel hade inköpts för.....	» 136,000:—

Summa kronor 987,000:—

Dessutom hade värdet av bolagets förråd och beloppet av dess utestående fordringar betydligt ökat.

Å andra sidan framhölls under diskussionen, att man icke borde underskatta de kostnadsökningar av varjehanda slag, som kunde väntas uppkomma till följd av prisstegring å stenkol och andra materialier samt merutgifter i avlöningar till personalen. Även vore den stora fördel värd synnerligt beaktande, som låge däri, att järnvägen komme att övergå i statens hand, vilket inom kommunerna ansåges komma att i hög grad främja såväl järnvägen som de vidsträckta trakter, för vilkas behov densamma vore avsedd.

Skäl för
statsinköp
och antagande
av det gjorda
anbudet.

Då styrelsen nu alltså har att yttra sig över det från bolagets sida senast gjorda anbudet, torde för allsidigt belysande av frågan närmare skärskådas de skäl, som göra statsinköpet i fråga önskvärt.

Såsom huvudskäl framstår här, att genom inköpet av Mora—Vänerns järnväg jämte i enskild ägo varande järnvägslinjer norr därom upp till Sveg, där anslutning vinnes med Inlandsbanan, skulle komma att förverkligas den gamla tanken på erhållande i statens hand av en fortsättning söderut av den under byggnad varande Inlandsbanan med därav följande uppenbara fördelar för det allmänna, ehuru väl detta nu skulle ske på annat sätt än ursprungligen ifrågasatts.

Statens intresse i förevarande avseende har förut betonats under utredningen rörande Inlandsbanan och dess eventuella ersättande med bibanor och torde alltså här till en början böra redogöras för dessa uttalanden i ämnet i vad de äga samband med förevarande fråga och statsinköp av enskilda järnvägar.

Så erinrade styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk i skrivelse den 4 februari 1907 om betydelsen av att, innan valet träffades mellan de olika sträckningar, vilka ifrågasatts för Inlandsbanans framdragande genom Värmland, vid banans planläggning hänsyn jämväl toges till den viktiga samfärdselled Trollhätte kanal, vilken nämnda styrelse hade under sin förvaltning, och framhöll, att för godstransporter på Inlandsbanan från och till de nordliga trakter av landet, vilka vore i saknad av kommunikationer, det vore av vikt, att banan sattes i direkt och bekväm förbindelse med hamn vid Vänern och därmed även med Trollhätte kanal och havet samt således leddes kortaste vägen till en farled, på vilken godset av naturliga skäl kunde framföras till lägre pris än på järnväg, vilket skulle bliva av ännu större betydelse, efter att kanalen, såsom ansåges sannolikt, givits större dimensioner, än de dåvarande, att Inlandsbanans anknytning till Vänerns hamn vore av stor ekonomisk betydelse icke endast för banan själv och de orter, den genomlöpte, utan även för staten såsom ägare av Trollhätte kanal, att Dalslands och Värmlands gränstrakters berättigade krav på kommunikationer skulle bättre tillgodoses genom flera smärre banor dragna från nordväst till sydost, än genom en betonsbana, att därigenom anordnande av en ny dyrbar hamn vid Västkusten icke skulle bliva behöfvlig samt slutligen att under den tid av 3—4 månader av året, då Vänern och Trollhätte kanal vore avstängda av is, godset kunde befördras på redan befintliga banor till eller från Göteborg och Uddevalla.

I sin i underdånig skrivelse den 13 mars 1907 avgivna redogörelse över verkställda undersökningar för Inlandsbanans sträckning i dessa trakter uttalade järnvägsstyrelsen, att det syntes styrelsen sannolikt, att, för den händelse Trollhätte kanal och hamnar vid Vänern gjordes tillgängliga för avsevärt större fartyg, än som då kunde trafikera dessa, en icke oväsentlig del av den transport, som eljest skulle förmedlas av Inlandsbanan mellan Bohuslänska kusten och trakter i mellersta och

nordliga Sverige, komme att under den tid av året, då ifrågavarande kommunikationsled icke vore stängd av is, söka sig väg genom Trollhätte kanal över Vänerns hamnar på grund av de billigare transportkostnader, en sådan kommunikationsled borde kunna erbjuda.

Uti de ekonomiska utredningar, som dåvarande förste aktuarien fil. doktor K. Key-Åberg på uppdrag verkställt rörande Inlandsbanans södra sträckning, utvecklades av honom huvuddragen av ett järnvägssystem, som enligt hans omdöme skulle vara bäst ägnat att både snabbt och tillfredsställande lösa de ifrågavarande landsdelarnas behov av förbättrade kommunikationer. Så framhölls av honom i skrivelse den 10 januari 1906 grundidén i detta system vara, att staten borde inköpa förutom Bergslagens järnväg även Mora—Vänerns järnväg. Härigenom skulle erhållas en gin och god utfartsväg till västra Sveriges kust från Dalarna och trakterna norr därom. Med den utfartsvägen och Trollhätte kanal i sin hand skulle staten innehava nycklarna till stora delar av det västra och norra Sveriges exportvägar och kunde genom väl avvägda taxor och dylikt icke allenast reglera sjö- och landtrafiken till ömsesidig bättnad för dem bägge utan ock till sin egen vinning befordra och underhjälpa näringslivets sunda utveckling i de trakter, det här rörde. Staten ägde mycket få järnvägsleder i västra Sverige, vars näringsliv och exportrörelse därför i hög grad vore beroende av enskilda järnvägsförvaltningar. Ett tillskott i statsbanenätet av sådan betydelse som nyssnämnda två järnvägar skulle för övrigt icke allenast med ens göra staten till den förnämsta ledaren av kommunikationsväsendet i det västra Sverige, det skulle ock ansevärt stärka statsbanornas hela ställning gent emot de många enskilda järnvägarna här i landet, så att statens intressen lättare kunde göras gällande vid bestämmande av fraktsatser i samtrafik och dylikt, varav de allmänna näringarna icke kunde hava annat än gagn.

Man skulle då erhålla en i statens ägo befintlig utfartsväg från Mora till Göteborg, till vilken ett stort antal tvärbanor i sjö- och vattendalarna i landet ovanför löpte ned, likt bifloder till sin huvudflod, och vilka under sitt lopp vore samsamma förenade med en bana, som från skogarnas djup hämtade fram råvaror till de vid tvärbanorna arbetande fabrikerna. Det hela vore ett mycket enkelt men storslaget system, som väl kunde tillämpas vidare norrut, så att om man tänkte sig Inlandsbanan färdig från Gällivarebanan till Svea och såsom en fortsättning därav järnvägarna Orsa—Härjedalen och Orsa—Mora inköpta av statsverket, staten då ägde en stor bana från polcirkeln till västerhavet, som mot norska gränsen i väster längs lämpliga älv- och sjödalar utkastade ett antal tvärbanor, vilka sinsemellan söderut voro sammankopplade av en smalspårig skogsbana.

Vidare uttalades av Key-Åberg såsom slutord i ekonomisk redogörelse den 28 januari 1908 bland annat, att den tilltänkta södra delen av banan borde ersättas av ett genomtänkt och väl planlagt system av bibanor till den befintliga stora förbindelseleden mellan Orsa och Göteborg. De berörda landskapens naturläggning och materiella kultur syntes ojävaktigt tala för den förordade lösningen av den stora järnvägsfrågan, och kunde man enligt hans mening vara fullkomligt viss om, att en sådan lösning skulle kunna bättre, snabbare och på billigare sätt tillgodose ifrågavarande nejdens behov av förbättrade järnvägskommunikationer än en stor, till sina bärighetsutsikter synnerligen svag statsbana tvärs över fjällkammar och vattendelare, genom moras och öde skogsbygder.

Slutligen har Key-Åberg i utredning den 31 oktober 1908 angående vissa bibanor, under uttalande att med statsinköpet av Bergslagens järnväg torde kunna utan olägenhet undanskjutas, tills erfarenheten hunnit lära, vad i densamma stats-

klokast vore att vidtaga, betonat att från Orsa skulle staten enligt hans förslag bereda en utfartsväg söderut genom inköp av Mora—Orsa och Mora—Vänerns järnvägar, vilka ledde rakt ned till staden Kristinehamn å Vänerns kust. Väglängden mellan Orsa och Kristinehamn å dessa järnvägar vore inalles 237 kilometer, och från Gällivare till Kristinehamn skulle sålunda bli en sammanhängande statsbana av 1,231 kilometers längd. Det ifrågasatta bibanesystemets utförande satte icke något som helst hinder för realiserandet av den plan, som framkommit, att sammanbinda Mora—Vänerns järnväg med västra stambanan vid Töreboda.

Av berörda uttalanden torde framgå, att sedan efter 1911 års riksdagsbeslut om anslag till länefond för bibanor i västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län frågan om byggande av södra delen av Inlandsbanan ansågs förfallen, dock alltid kvarstod tanken, att genom statsinköp av enskilda järnvägar åstadkomma en fortsättning söderut från Sveg av norra delen av Inlandsbanan. I yttrande rörande en vid 1911 års riksdag väckt motion, däri framhölls angelägenheten för staten att inköpa banorna Orsa—Sveg, Orsa—Mora och Mora—Vänern, har ock statsutskottet anfört, att utskottet vore övertygat därom, att, därest förhållandena skulle visa sig med nödvändighet påkalla ett förvärfv av dessa banor, Eders Kungl. Maj:t icke skulle underlåta att därom göra framställning hos riksdagen.

Då nu såsom är att antaga på grund av de ekonomiska förhållandena inom Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag staten såsom stor fordringsägare en gång blir ägare till detta bolags järnväg och statsbanan Sveg—Brunflo blir färdigbyggd, vilket kan beräknas inträffa omkring år 1919, kommer staten att äga en sammanhängande trafikled från Inlandsbanans nordligaste punkt till Orsa. Det kan då enligt järnvägsstyrelsens mening ej anses lämpligt, att en så lång och betydelsefull statsbanesträcka får sin avslutning vid ett enskilt järnvägsnät. Än mer blir betydelsen av en stambana i dessa trakter framträdande, då Inlandsbanan, vars fortsättning norrut från Brunflo snart framkommit till Volgsjön vid Ångermanälven, blir fullbordad i hela sin sträckning norrut till banan Luleå—Riksgränsen, varigenom och genom inköp av linjerna från Orsa till Kristinehamn staten skulle från den tänkta anknyttningen där till Riksgränsbanan eller från Gällivare ned till Kristinehamn äga en sammanhängande förbindelseled till en längd av ej mindre än omkring 1,261 kilometer.

Denna sammanhängande linjes slutpunkt eller Kristinehamn kommer genom Trollhätte kanals ombyggnad i god förbindelse med världshavet. Efter statsinköpen i fråga skulle alltså genom sjöfartsförbindelserna över Vänern och den numera staten tillhöriga Trollhätte kanal den av 1904 års riksdag framförda tanken på en direkt, staten tillhörig förbindelseled mellan övre Norrland och Västkusten kunna anses förverkligad. Då staten ansett med sin fördel förenligt att utgiva så ansevärliga belopp för utvidgning av nämnda kanalled och förbättrande av hamnförhållandena vid åtskilliga platser vid Vänern, synes det endast utgöra en följdriktig utveckling, att staten nu, då förhållandena så gestaltat sig att bolaget inom den närmaste tiden måste träffa anstalter för trafikens närmare anpassning efter vad utvecklingen kräver, söker förvärva de enskilda järnvägarna i fråga, varigenom förutsättningar finnas för ledande av trafiken från dessa trakter över berörda trafikled till Västkusten och ökad förräntning erhålles å det å kanalombyggnaden nedlagda kapitalet.

Likaså skulle en genom förvärfv av dessa järnvägar åvägbragt fortsättning av norra Inlandsbanan föra denna trafikled rakaste vägen från Sveg söderut och åstadkomma en lämplig anslutning till statsbananätet å linjen Laxå—Charlottenberg och därigenom även med Göteborg, varvid trafikleden till Göteborg kan i en framtid förväntas förkortad genom en nyanlagd statsbanelinje från Kristinehamn till förslagsvis

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	Ö r e p e r 1 0 0 k i l o g r a m .											
Mora—Kristinehamn:												
nuvarande avgifter	299	232	181	163	142	124	106	95	87	75	66	58
avgifter enligt Statens järnvägars taxa...	285	219	169	151	130	112	95	84	76	65	56	48
Vansbro—Kristinehamn:												
nuvarande avgifter	232	180	142	128	112	98	84	79	72	64	58	51
avgifter enligt Statens järnvägars taxa..	211	162	126	112	97	84	71	63	57	49	43	37

			Avgifter för personbiljetter.			
			II klass.		III klass.	
			Kronor.		Kronor.	
Östersund—Göteborg över nuvarande Statens järnvägar (Örebro—Näs-jö)	23	70	15	80		
” ” ” blivande Statens järnvägar (Kristinehamn—Laxå)	23	10	15	40		
” ” ” blivande Statens järnvägar (Kristinehamn—Töreboda).....	22	20	14	80		
” ” ” Statens järnvägar och Bergslagernas järnvägar (över Herrhult)	25	50	17	—		
” —Laxå ” nuvarande Statens järnvägar (Örebro—Herrhult) ..	18	30	12	20		
” ” ” blivande Statens järnvägar (Kristinehamn)	17	70	11	80		
Sveg—Göteborg ” Orsa—Mora—Kristinehamn—Laxå	27	—	18	—		
” ” ” blivande Statens järnvägar (samma väg)	19	20	12	80		
” ” ” blivande Statens järnvägar (över Kristinehamn—Töreboda)	18	60	12	40		
” ” ” Orsa—Mora—Herrhult	25	20	16	80		
” ” ” blivande Statens järnvägar och Bergslagernas järnvägar (samma väg)	21	—	14	—		
Mora—Göteborg ” Kristinehamn—Laxå	19	50	13	—		
” ” ” blivande Statens järnvägar (samma väg)	15	90	10	60		
” ” ” blivande Statens järnvägar (Kristinehamn—Töreboda)	15	—	10	—		
” ” ” Herrhult	17	70	11	80		
” ” ” blivande Statens järnvägar och Bergslagernas järnvägar (samma väg).....	16	80	11	20		

Av ovanstående jämförelsetabell framgår, bland annat, att frakten för allt slags gods skulle komma att ställa sig billigare över de föreslagna nya vägarna än över den nuvarande befordringsvägen. Exempelvis skulle vid transportvägens ändring till att leda över Kristinehamn—Töreboda (direkt) frakten Göteborg—Östersund för flertalet viktigare livsmedel — vilka tarifferas efter tariffen 3 — komma att nedgå från 356 till 340 öre per 100 kg. eller med 16 öre per 100 kg.; motsvarande fraktnedsättning för sågade trävaror och liknande (tar. 11) vid transport från Östersund till Göteborg skulle belöpa sig till 10 öre per 100 kg.

Med statens övertagande av järnvägarna i fråga skulle således till fördel för det allmänna statens billigare taxa för såväl person- som godstrafiken komma till tillämpning och komme till gagn för allmänheten trafikförbindelserna att anordnas efter de vid statsbanan gällande grunder.

Vad särskilt angår den nu ifrågavarande järnvägsleden eller Mora—Vänerns järnväg är dess raka gena sträckning påtagligt lämplig för genomgångstrafik, och detta har på ett lyckligt sätt låtit sig förenas med anlöpandet av viktiga gamla industri- och handelscentra samt vattendrag av betydelse för utväxlande av sjö- och järnvägstrafik.

Enligt vad styrelsen under hand inhämtat tala även strategiska skäl för statsinköpet av järnvägen och har betonats betydelsen av sträckningen Kristinehamn—Mora Noret—Orsa—Sveg efter utökning av dess trafikförmåga såsom en för masstransporter fullt användbar transportväg särskilt sedan statsbanan Sveg—Brunflo blivit färdigbyggd och än mer efter färdigbyggande av Inlandsbanan i dess helhet.

Då på grund av det anförda den i förenämnda förbindelseled ingående Mora—Vänerns järnvägs förvärvande av staten är av synnerlig vikt och, efter allt att döma, inlösningspriset i en framtid blir avsevärt högre, finner styrelsen sig böra tillstyrka antagande av bolagsstyrelsens nu föreliggande anbud 11,275,000 kronor, inklusive byråbyggnaden i Kristinehamn.

Härvid är ju att märka, att detta pris givetvis är betydligt lägre än kostnaden för nybyggnad av en järnväg av denna längd och även väsentligt understiger det inlösningspris, som här ovan beräknats vid tillämpning å hela järnvägskomplexet av koncessionsbestämmelserna rörande inlösen av bandelarna norr om Persberg.

Såsom under förhandlingarna påpekades, torde även under bolagets fortfarande besittning av järnvägen bättre driftresultat vara att förvänta. Av förslag till trafikavtal mellan trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle och Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag om gemensam trafikförvaltning har styrelsen inhämtat, såsom redan från bolagets sida under förhandlingarna betonats, att uppkommande nettobehållning skulle fördelas sålunda, att under en nioårsperiod med 1917 års början Mora—Vänerns järnväg skulle utfå 6,77 %, mestvarande efter trafikförhållanden 1913 och 1914 ytterligare trafiköverskott för resp. år av kronor 116,436 och 150,279:65 eller alltså omkring 4,8 % av stamaktiernas värdebelopp.

Upphävande under närmaste tiden av ofördelaktiga trafikavtal skulle ock tillföra järnvägen i bolagets besittning ökade inkomster och vore stegrad trafik och därmed även stegrade inkomster att förvänta genom den nya trafikleden till Göteborg.

Vidare har från bolagets sida erinrats om bolagets strävan under en följd av år att i stället för lämnande av utdelning å stamaktiekapitalet konsolidera sig genom — förutom nedbringande av bolagets lånesumma — väsentlig ökning av förrådets värde och andra av bolaget i samma syfte vidtagna åtgärder.

Samtliga anförda omständigheter synas och enligt styrelsens mening förtjäna beaktande vid bedömande av det skäligen inköpspriset för järnvägen.

Givetvis måste behörig hänsyn tagas till den sannolika avkastningen av järnvägen i statens ägo, och har styrelsen för berörda ändamål till en början låtit genom föreståndaren för styrelsens statistiska kontor, förste aktuarien Sam Larsson verkställa en approximativ beräkning rörande Mora—Vänerns järnvägs inkomster, driftkostnader och nettobehållning åren 1910—1914 under förutsättning att järnvägen under denna tid ingått i statsbanenätet.

Bil. E.

Av bilagda P. M. rörande denna approximativa beräkning (Bil. E) framgår väl, att väsentlig minskning i nettobehållningen skulle hava uppkommit, eller i medeltal för de fem angivna åren 190,895 kronor, och att under nämnda förutsättning årliga nettobehållningen skulle hava utgjort i medeltal 364,755 kronor, vilket motsvarar endast omkring 3,2 % å nu ifrågavarande inköpspriset å järnvägen 11,275,000 kronor. Härvid må dock erinras, att en högre avkomstprocent än den sålunda approximativt beräknade torde vara att förvänta vid det förhållande, att med de sänkta tariffer, som vid införlivande i statsbanenätet skulle träda i tillämpning, är att motse ökad trafik inom järnvägens nuvarande trafikområde. Än mer läser trafiken komma att ökas, då Inlandsbanan anknytes till linjen Orsa—Kristinehamn, varigenom också avkomstprocenten kommer att förbättras. Över den närmare storleken av denna genomgångstrafik och dess förbättrande av driftresultatet å banan läser dock med hänsyn till de många faktorer, som här spela in, beräkningar icke kunna anställas med något anspråk på tillförlitlighet.

Närmare villkor i bilivande köpeavtal.

Sedan mellan järnvägsstyrelsen och bolagsstyrelsen förhandlingarna rörande själva inköpspriset för järnvägen kunna anses med bolagets skrivelse den 18 februari 1916 hava blivit slutförda, har även förhandlats om de närmare huvudvillkoren för statsinköpet, att intagas i det förslagskontrakt, som vore avsett att träffas mellan styrelserna under förutsättning för järnvägsstyrelsens del av statsmakternas och för bolagsstyrelsens del av bolagsstämans godkännande och har enighet uppnåtts rörande berörda huvudvillkor.

I förslagskontraktet skulle i anslutning till förut följda grunder vid statens inköp av enskilda järnvägar intagas bestämmelser rörande

1) omfånget av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier, avtalet avser;

2) upprättande av inventarieförteckning;

3) tillträdestid och formaliteterna vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1917;

4) köpeskillingen och dess likviderande;

5) järnvägens behöriga underhåll under löpande år;

6) avtal och i övrigt bolagets rättigheter och skyldigheter, som övergå å staten;

7) den vid järnvägen anställda personalens avlöningsvillkor och pensionsförhållanden.

Rörande omfånget av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier, avtalet avser, må, vad till en början angår de jordområden, som i köpet innefattas, erinras, att bolagets anbud omfattar dels samtliga järnvägslinjer med de markområden, som enligt verkställda expropriationsförrättningar därtill höra, eller vad som innefattas i de lagfarna järnvägsenheter, liksom ock en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn. Under vidare förhandling har dock enighet vunnits därom, att i köpet även böra inbegripas dels några av bolaget därutöver och för dess järnvägs-

drift förvärfvade jordområden invid järnvägslinjen, däribland särskilt ett område vid Kristinehamns nedre station, varå flera för driften erforderliga byggnader jämte ett boställshus för bolagets trafikchef äro uppförda, dels bolaget tillhöriga områden vid Filipstads Bergslags kanal, varom nedan vidare förmäles. Med förvärvet av byråbyggnaden, i bolagets räkenskaper upptagen till värde av omkring 81,000 kronor, skulle även följa därtill hörande mark.

Alla lösa inventarier, som äro vid tillträdestiden för begagnande vid järnvägsbyrån, å stationerna eller å linjen utlämnade, skulle ingå i försäljningen; dock är att märka, att i köpet icke inbegripas de i bolagets förråd befintliga och i dess förrådsjournal upptagna förlags- och konsumtionsartiklar, då, såsom av förestående utredning rörande förhandlingarnas förlopp framgår, förrådsvärdet undantagits vid de gjorda beräkningarna.

Bestämmelserna rörande *upprättande av inventarieförteckning, tillträdestid och formaliteter vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1917* äro avsedda att avfattas i huvudsaklig övensstämmelse med vad vid liknande statsinköp förekommit.

Köpeskillingen skulle likvideras sålunda att

1) kvittningsvis avräknas vad vid tillträdestiden återstår oguldet av det bolaget beviljade statslån, som — ursprungligen å 1,000,000 kronor och beviljat mot säkerhet av inteckning å detta belopp i Mora—Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital.....	kr. 818,483: 10	
Anståndsränta	» 92,870: 81	
Upplupen, ej förfallen ränta.....	» 9,105: 62	920,459: 53

2) Staten övertager betalningsskyldigheten för följande lån, i den mån sådan betalningsskyldighet enligt amorteringsplan inträder efter den 1 januari 1917, nämligen

a) de bolaget från Handels- och Sjöfartsfonden lämnade lån av den 2 april 1903 och den 2 januari 1907, som — ursprungligen å sammanlagt 300,000 kronor och beviljade mot säkerhet av inteckning å nämnda belopp i Malung—Limesforsens järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital.....	kr. 280,018: 83	
Anståndsränta	» 15,600: —	295,618: 83

b) bolagets 4 % obligationslån av den 1 juli 1896, som — ursprungligen å 2,000,000 kronor mot säkerhet av inteckningar å nämnda belopp i Mora—Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital.....	kr. 1,476,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	» —: —	1,476,000: —
Transport kronor		2,692,078: 36

Transport kronor 2,692,078: 36

c) bolagets 4 % obligationslån av den 1 september 1896, som —
ursprungligen å 500,000 kronor mot säkerhet av inteckning i Mora—
Vänerns järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och
kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med år
1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr. 370,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	» 4,892: 22	374,892: 22

d) bolagets 4 1/2 % obligationslån av den 15 maj 1903, som —
ursprungligen å 3,250,000 kronor mot säkerhet av inteckning i Östra
Värmlands järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider
och kapitalavbetalningar enligt uppgjord amorteringsplan till och med
år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr. 3,083,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	» 17,341: 87	3,100,341: 87

e) bolagets 5 1/2 % obligationslån av den 1 april 1914 å 900,000
kronor mot säkerhet av inteckningar å sammanlagt nämnda belopp i
Östra Värmlands järnväg, vilket lån efter beräkning av vederbörliga
räntelikvider till och med år 1916 här utföres sålunda:

Kapital	kr. 900,000: —	
Upplupen, ej förfallen ränta	» 12,237: 50	912,237: 50

3) Staten gäldar till bolaget den 2 januari 1917 återstående delen
av köpeskillingen, kronor 4,195,450: 05, på följande sätt:

a) till bolaget överlämnas certifikat, utfärdade av riksgäldskon-
ret, över i statsskuldboken gjorda inskrivningar rörande obligationer av
1914 eller 1916 års 5 % statslån å sammanlagt, enligt vad från bolagets
sida uppgivits, 2,720,000 kronor, vilka certifikat skola utfärdas å de
belopp av jämna 1,000-tal kronor, som bolaget önskar, och ställas å
de obligationsägare, som bolaget uppgiver, skolande i avseende å nämnda
obligationer gälla, att räntan utgår från och med den 1 januari 1917
samt att de ej kunna av ägarne uttagas förrän efter utgången av år
1926, vid vilken tidpunkt obligationerna mot certifikatens återställande
utlämnas i riksgäldskontorets kassa

kr. 2,720,000: —

b) till bolaget överlämnas

dels sammanlagt, enligt vad från bolagets sida uppgivits, 800,000
kronor svenska statens 5 % obligationer av år 1914 eller år 1916, här
beräknade till en kurs av 98 %

kr. 784,000: —

(med tillägg av upplupen, icke förfallen kupongränta),

dels ock kontant återstoden av köpeskillingen

kr. 691,450: 05

Summa kronor 11,275,000: —

Vanliga bestämmelser rörande järnvägens underhåll under löpande året äro avsedda
att intagas i förslagskontraktet.

Vidare skulle till detsamma fogas förteckning över *de avtal och i övrigt de bolagets rättigheter och skyldigheter, som överlätas* å staten. Härvid är att märka — förutom föreningsstationskontrakt rörande vissa stationer, avseende ständig nyttjanderätt för den anslutande banan men med efter trafikförhållandena växlande årsavgifter för samma bana ävensom andra av bolaget ingångna avtal, som äga samband med järnvägsdriften — dels avtal rörande vidmakthållande av Filipstads bergslags kanal, dels av bolagsstämma gjord förpliktelse rörande aktieteckning i en blivande järnväg Limesforsen—Särna.

Rörande berörda kanal skulle å statens järnvägar övergå bolagets nuvarande förpliktelse att hålla kanalen öppen för trafik och underhålla densamma jämte dess slussar. Då kanalens upprätthållande ej kan anses av trafikbehov påkallat, är dock järnvägsstyrelsens avsikt att vid järnvägens eventuella övertagande av staten söka erhålla i vederbörlig ordning tillstånd till nedläggande av trafikleden, därför statsanslag på sin tid beviljats.

Aktieteckningen i fråga har skett till belopp av 250,000 kronor under förutsättning, att hos intresserade kommuner eller sådana kommuners skogsmedelsfonder erhålles lån till samma belopp på tid och villkor, som bolagsstyrelsen bestämmer. Staten skulle alltså eventuellt bli aktieägare i enskild järnväg, men med hänsyn dels till att direkt kapitalutlägg ej skulle erfordras, dels och framför allt att tillkomsten av denna nya järnvägsled är önskvärd bland annat såsom tillförande den nya stambaneleden ökad trafik, torde bolagets krav på statens övertagande av denna villkorligt givna aktieteckning icke anses medföra betänkligheter.

I beaktande av de förhållanden, varunder denna statens aktieteckning skulle tillkomma eller dess tvungna samband med inköp av enskild järnväg, torde ej heller föreligga fara för att denna villkorliga aktieteckning skall komma att verka prejudicerande.

Vidkommande föreningsstationskontraktet rörande Herrhult må här nämnas, att i förslagskontraktet vore avsett att intagas förpliktelse för järnvägsstyrelsen att söka i vederbörlig tid utverka avsöndring från den lagfarna järnvägsenheten av ett jordområde vid stationen, vartill kontraktensligt Bergslagens järnvägar har äganderätt, men vilket av förbiseende på sin tid ingått i berörda enhet.

Vad slutligen angår föreslagna stadganden rörande *den vid järnvägen anställda personalens avlöningsvillkor och pensionsförhållanden* har tagits i beaktande, vad angår avlöningsvillkoren, de förut i sådant hänseende givna stadganden, vilka i huvudsak lagts till grund även i förevarande fall för bestämmelserna i fråga.

Dessa bestämmelser skulle vara följande.

De vid järnvägarna nu anställda befattningshavare, ävensom innehavare av nya befattningar — med avseende å vilka dock, så vitt rörers tjänsteman av högre grad enligt den vid statens järnvägar gällande indelning, järnvägsstyrelsen skulle till befattningarnas inrättande hava lämnat sitt tillstånd — skulle äga rätt att den 1 januari 1917 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande till dem från järnvägen utgående löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt de vid bolagets järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll

1:o) att de åtnöja sig med sådana med deras innehavande platser jämförliga befattningar, som järnvägsstyrelsen anser lämpligt att åt dem anförtro;

2:o) att de varda underkastade alla för statens järnvägspersonal nu eller framtiden gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagande, bibehållande av anställning, befordran och entledigande; därvid ock skall gälla, att vid beräkning

av tjänstetid i och för befordran vid statens järnvägar behörig hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd vid någon av bolagets järnvägar;

3:o) att i händelse deras från den enskilda järnvägen utgående avlöningsförmåner överstiga vad dem enligt avlöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, avlöningen för dem kommer att utgå dels såsom ordinarie arvode med belopp, som gällande avlöningsreglemente för varje särskild befattning bestämmer, och dels såsom extra arvode med belopp, motsvarande skillnaden mellan deras i bolagets tjänst innehavande löneförmåner och det ordinarie arvodet;

4:o) att, därest deras avlöningsförmåner i samma tjänst understiga vad dem enligt avlöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, de må vid dem av bolaget tilldelade löneförmåner bibehållas, intill dess järnvägsstyrelsen eller Eders Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens förslag kan finna lämpligt höja avlöningen till vad nämnda reglemente föreskriver; förhöjning av de förenämnda personal nu tillkommande avlöningsförmåner skulle ej under innevarande år äga rum i annan ordning eller i högre grad än enligt de grunder, som hittills av bolagets styrelse blivit följda.

I detta sammanhang må här anmälas, att bolagets trafikchef efter under nuvarande år uppnådd pensionsålder med årets utgång avgår ur tjänsten. Beträffande andra tjänstehavare i befälsställning, som skulle komma att övergå från den enskilda järnvägens till statens järnvägars tjänst och vilkas befattningar kunna anses likvärdiga med sådana befattningar vid sistnämnda järnvägar, för vilkas inrättande riksdagens medgivande erfordras, har styrelsen för avsikt att inom kort framställa förslag i särskild skrivelse.

Beträffande pensionsvillkoren har tagits hänsyn till de för personalen nu gällande bestämmelser härutinnan, eller de den 1 februari 1915 för understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa utfärdade stadgar.

Enligt dessa stadgar lämnas bidrag till kassan av dels personalen med minst 5 % av avlöningen och dels järnvägsbolaget, vars bidrag utgår med 7 % av samtliga i tjänst varande delägars avlöningsbelopp. Kassans behållning utgjorde vid 1915 års slut 1,122,682 kronor 23 öre. Högsta pensionen, vilken erhålles vid 65 levnadsår, utgör 70 % av avlöningen. För delägars efterlevande utgår pension med 30 % av avlöningen till änka samt med 8 % för varje barn, dock att sammanlagda pensionsbeloppet utgör högst 50 % av avlöningen.

Med hänsyn till att änke- och pupillpensionen enligt berörda stadgar utgår enligt för personalen fördelaktigare grunder än vid statens järnvägar, medan åter motsatt förhållande äger rum i fråga om befattningshavares egen pension, har föreslagits valfrihet för personalen enligt nedanstående bestämmelser.

I anslutning till det förestående skulle i fråga om personalens pensionsförhållanden gälla följande:

Bolaget förbinder sig att i vad på bolaget ankommer medverka till att »Understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa» beslutar att till staten den 1 januari 1917 överlåta de medel, varöver Understödsföreningen förfogar samt att upplösa kassan.

Under förutsättning att dylikt beslut i behörig ordning fattas och genomföres, må befattningshavare vid eventuell övergång i statens järnvägars tjänst efter eget bestämmande från och med ingången av år 1917 förvärva rätt till pension sålunda:

för egen del antingen enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänsteman vid statens järnvägar efter därför gällande grunder och med beräkning

av arvode i statens järnvägars tjänst eller ock enligt grunderna i stadgarna för understödsföreningen och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal, och

för efterlevande antingen enligt de i reglementet för statens järnvägars änke- och pupillkassa stadgade grunder och med beräkning av arvode i statens järnvägars tjänst eller ock enligt grunderna i stadgarna för understödsföreningen och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal.

Under samma förutsättning, som ovan sagts, skall det ock åligga staten att i förhållande till sådana befattningshavare eller deras efterlevande, som redan åtnjuta pension, fullgöra de förpliktelser, som understödsföreningen mot dem innehar.

Skulle beslut om understödsföreningens upplösning på ovan angivet sätt icke kunna åvägabringas, skall staten i förhållande till understödsföreningen inträda i samma rättigheter och skyldigheter, som bolaget skulle äga, om järnvägarne fortfarande vore bolagets egendom; och skall det härvid åligga bolaget att snarast möjligt, i vad på bolaget ankommer, söka medverka till den ändring i understödsföreningens stadgar, som härav betingas. I så fall behåller ock befattningshavare vid övergång i statens järnvägars tjänst sin rätt till pension för sig och efterlevande enligt understödsföreningens stadgar och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal.

Huru än pensionsförhållandena komma att ordnas, vore avsett, att i stället för den enskilda järnvägens bolagsstyrelse staten genom statskontoret skulle övertaga förvaltningen av pensionsmedlen.

Slutligen må meddelas, att förslag om statens inlösen av järnvägen till pris av 11,275,000 kronor och under ovan berörda huvudvillkor godkänts vid extra bolagsstämma den 30 mars 1916 och skall föreläggas förnyad bolagsstämmas prövning den 19 april 1916.

I fråga om vissa kompletteringsarbeten å banan har inom styrelsen verkställts utredningar rörande kostnaderna härför.

Dessa kostnader äro av två slag.

A. Sådana som avse ombyggnads- och förändringsarbeten å banan samt kompletteringar av rullande materielen, vilka huvudsakligen äro att anse som förnyelsearbeten, avseende att utbyta vad som förslitits och i allmänhet vidmakthålla banan i sitt fulla värde, men som icke äro att hänföra till det ordinära årliga underhållet och som icke heller kunna anses direkt öka banans trafikförmåga, och

B. Sådana som hänföra sig till arbeten, vilka huvudsakligen erfordras för att höja banans trafikförmåga på sätt nedan närmare angives.

Beträffande de under A. angivna kostnader har efter besiktning av banan, som tidigare nämnts, blivit utrett att de belöpa sig till sammanlagt 2,145,000 kronor, därav 700,000 kronor för ombyggnads- och förändringsarbeten å banan och 1,445,000 kronor för komplettering av den rullande materielen.

Arbetena å banan avse i huvudsak följande:

Dränering av banvallen och isolering mot tjälskjutning, reparationer å broarnas murverk, inläggning av trummor, där befintliga stenkummel visat sig otillräckliga för vattnets avledande, reparationer å trummor samt ombyggnad av 5 stycken öppna trummor.

Vidkommande överbyggnaden utbyte av särskilt slitna räler, vilket beräknats kräva utbyte av en skensträng i kurvor med radie mindre än 400 meter mellan

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 190 häft. (Nr 215.)

9

Vissa kompletteringsarbeten omedelbart och framdeles.

Kristinehamn och Persberg samt komplettering av ballasten å vissa delar av huvudlinjen. Utbyte av vissa i huvudspåret befintliga växlar samt komplettering av ballasten å sidospår.

Större reparationer å husbyggnaderna, ombyggnad av stationshuset vid Nykroppa samt uppförande av nya godsmagasin vid en del stationer, där sådana ej finnas eller där befintliga godsbodar äro otillräckliga samt slutligen ombyggnad, eventuellt å annan plats av nuvarande lokomotivstallsbyggnad vid Kristinehamn nedre.

Av dessa arbeten anses emellertid allenast arbeten, motsvarande en kostnad av 370,000 kronor, inom den allra närmaste tiden behöva komma till utförande, avseende huvudsakligen dränering och isolering av banvallen, ombyggnad av vissa trummor, utbyte av förslitna spårväxlar, komplettering av ballasten samt ombyggnad av nuvarande lokomotivstallsbyggnaden vid Kristinehamn nedre. De återstående arbetena, motsvarande en kostnad av 330,000 kronor, anses icke omedelbarligen behöva komma till utförande utan först längre fram vid en tidpunkt, som nu ej kan närmare bestämmas. Kostnaderna för desamma hava därför inberäknats i nedan angivna kostnader för de arbeten, som avse banans ombyggnad till likvärdighet med statsbanan Sveg—Brunflo.

Vidkommande förut omförmälda belopp, 1,445,000 kronor för komplettering av den rullande materielen, har vid besiktning utrönt, att kostnaden för den del av denna materiel, som behöver under den närmaste tiden utrangeras och ersättas med ny, uppgår till omkring 730,000 kronor. Återstoden, 715,000 kronor, blir först längre fram erforderlig, i den mån ytterligare rullande materiel behöver utrangeras och ersättas med ny, och torde denna kostnad kunna inbegripas i de anslag för ny rullande materiel å statsbanenätet i dess helhet, som årligen pläga äskas.

För de under grupp A upptagna arbetena skulle således omedelbart efter den enskilda banans övertagande erfordras sammanlagt 1,100,000 kronor.

Beträffande under B upptagna arbeten, vilka, som ovan nämnts, huvudsakligen avse höjande av banans trafikförmåga, vill styrelsen anföra följande:

Av bansträckan Gällivare—Mora—Kristinehamn torde bandelarna Gällivare—Ulriksfors och Brunflo—Sveg bliva fullbordade med tillämpning av lika tekniska bestämmelser och således få samma trafikförmåga, under det att den mellanliggande bandelen Ulriksfors—Östersund—Brunflo är byggd något kraftigare, så att trafikförmågan där är större. För bandelarna norr om Sveg blir således trafikförmågan å Brunflo—Sveg den normerande.

Enär det är att förvänta, att trafikens storlek bliver större på bandelarna söder om Sveg än norr därom, vore ju önskligt, att trafikförmågan å dessa bandelar söder om Sveg bleve minst lika stor som mellan Brunflo och Sveg. Styrelsen föreslog också i sin underdåniga skrivelse den 31 december 1904 i samband med avgivande av yttrande över ökat statslån åt Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag i och för färdigbyggande av bolagets järnväg mellan Sveg och Orsa, att, åtminstone på den då ännu ej färdigbyggda delen av järnvägen, de ifrågasatta lutnings- och kurvförhållandena borde ändras, så att banan icke för all framtid finge så begränsad trafikförmåga, som de då tillämpade tekniska bestämmelserna för banans byggande skulle medföra. Emellertid färdigbyggdes banan med de ofördelaktiga lutningsförhållandena, mot vilka styrelsen bland annat sålunda gjort erinran, eller med en maximistigning av 14:1000 använd ären i kurvor med minsta tillåtna radie av 400 meter, således med ett för banans trafikförmåga normerande sammansatt stignings- och kurvsmått av 15,9:1000 eller praktiskt taget 16:1000. Då detta stignings-

förhållande dessutom förekommer å stora delar av banan samt å sammanhängande sträckor av tiotals kilometers längd, måste man räkna med, att banans trafikförmåga, åtminstone under en överskådlig framtid, icke kommer att förbättras genom omläggning av linjen.

Det normerande sammansatta stigningsförhållandet å bandelen Brunflo—Sveg liksom också praktiskt taget å bandelen Orsa—Mora är 12:1000, vadan trafikförmågan å banan mellan Sveg och Orsa med hänsyn härtill således är avsevärt mindre än å nyssnämnda bandelar.

Såsom tidigare anförts, förekomma däremot å Mora—Vänerns järnväg stigningar av 1:70 (14,3:1000) i riktning från Kristinehamn till Mora och 1:90 (11,1:1000) i motsatt riktning, även i kurvor, dock icke på så långa sammanhängande sträckor, att icke omläggning av linjen kan ske för stigningsförhållandets förbättrande. Styrelsen finner alla skäl tala för, att man räknar med en omläggning framdeles av vissa delar av linjen Kristinehamn—Mora samt att man därvid utgår ifrån, att trafikförmågan å denna linje blir densamma som å bandelen Brunflo—Sveg. För avhjälpande av bristerna i trafikförmågan å bandelen Sveg—Orsa torde ingen annan utväg finnas än att, då så kräves, använda hjälplokomotiv eller ock framdeles inlägga så grova rälér att därigenom möjliggöres användande av tyngre och kraftigare lokomotiv än å linjerna norr och söder om sistnämnda bandel.

Nedan under alternativ I angivna kostnadsberäkningar avse således, förutom de ombyggnads- och förändringsarbeten, som svara mot ovan under grupp A nämnda kostnad, 330,000 kronor, huvudsakligen arbeten erforderliga för att göra bandelen Kristinehamn—Mora i trafikeringshänseende likvärdig med bandelen Sveg—Brunflo. Utom nyssnämnda alternativ är här nedan även kostnadsberäknat ett alternativ II, i vilket förutsatts, att banans stignings- och kurvförhållanden icke förbättras förrän i en mera avlägsen framtid, men att ökning av banans trafikförmåga i viss mån åstadkommes genom inläggande av grövre rälér, medgivande användande av tyngre lokomotiv och således framförande av tyngre tåg än om rälér av samma vikt som å Sveg—Brunflo användes.

Alternativ I förutsätter:

Huvudlinjen Kristinehamn—Mora ombygges å de delar, där så erfordras, för att banan i avseende på stignings- och kurvförhållanden skall bli likvärdig med bandelen Sveg—Brunflo. Vidare utbytas i huvudspåret befintliga 24,8 kg. rälér mot sådana av 27,5 kg. vikt per meter. Å de delar av banan — cirka 55 km. — som skola ombyggas, utbytas befintliga 2,4 m. sliprar mot sådana av 2,7 m. längd, varvid beräknas 14 st. på 10 meters spårlängd. Å de delar av banan däremot, som ej skola ombyggas, bibehålles nuvarande sliprar av 2,4 meters längd och utbytas mot 2,7 m. sliprar först senare i den mån underhållet så kräver. Vidare har förutsatts, att banans nödvändiga omläggning vid Kristinehamn sker på sådant sätt, att den inlöper på stationen västerifrån med tanke på en blivande genomgångstrafik till Laxå eller eventuellt Töreboda, och har förutsatts att denna del av ombyggnaden beläggas med 27,5 kg. rälér.

För de olika huvudgrupperna av arbetena ställa sig kostnaderna på följande sätt

a) Arbetena å förändrade eller omlagda delar av banan.....	kronor 3,437,000: —
b) Arbetena å icke förändrade eller omlagda delar av banan.....	» 1,630,000: —
c) Förstärkning eller utbyte av järnöverbbyggnader å broar för ökande av bärigheten till 18 tons axeltryck	» 434,000: —
d) Förlängning av mötesspår till minst 450 meters fri längd.....	» 290,000: —
e) Förändring av signalanordningar till överensstämmelse med för statens järnvägar gällande normer	» 232,000: —
f) Vissa mindre förändringsarbeten å den rullande materielen — 54,000 kronor — samt ombyggnad och förändring av lokomotivstallar, vändskivor, kolgivningsanordningar, vatten- stationer och reparationsverkstäder — 206,000 kronor — eller sammanlagt.....	» 260,000: —
Summa kronor 6,283,000: —	

Alternativ II förutsätter:

Sådana delar av banan, som i alternativ I förutsatts ombyggda för erhållande av lika goda stignings- och kurvförhållanden, som förefinnas å Sveg—Brunflo, tänkas i nu föreliggande alternativ II icke ombyggda utan tillsvidare bibehållna i sitt nuvarande skick. Spåröverbbyggnaden göres däremot kraftigare än å Sveg—Brunflo genom att nuvarande 24,8 kg. räler utbytas mot räler av 34 kg. vikt per meter. Slipersavståndet regleras, så att 14 sliprar komma att ligga under de nya rälerna på varje 10 meters spårlängd. De sliprar, som samtidigt härmed böra utbytas, förutsättas få en längd av 2,7 m., men i övrigt bibehållas de gamla sliprarna av 2,4 m. längd och utbytas sedermera i den mån underhållet så kräver, varvid längden ökas till 2,7 m. å de nya sliprar, som då inläggas.

För de olika huvudgrupperna av arbetena ställa sig kostnaderna på följande sätt:

a) Kompletteringsarbeten å banan, inberäknat överbbyggnadens förstärkning genom inläggning av räler av 34 kg. vikt per meter	kronor 2,600,000: —
b) Förstärkning eller utbyte av järnöverbbyggnader å broar för ökande av bärigheten till 18 tons axeltryck	» 434,000: —
c) Förlängning av mötesspår till minst 450 meters fri längd...	» 290,000: —
d) Förändring av signalanordningar till överensstämmelse med för statens järnvägar gällande normer	» 232,000: —
e) Vissa mindre förändringsarbeten å den rullande materielen — 54,000 kronor — samt ombyggnad och förändring av loko- motivstallar, vändskivor, kolgivningsanordningar, vatten- stationer och reparationsverkstäder — 206,000 kronor — eller sammanlagt.....	» 260,000: —
Summa kronor 3,816,000: —	

Vissa av de här ovan under såväl alternativ I som II upptagna arbetena behöva utföras redan vid banans övertagande, nämligen dels de mindre förändringsarbetena å den rullande materielen, vilka erfordras för att densamma må bliva lämplig för statsbanetrafik, beräknade att kosta 54,000 kronor, dels ombyggnaderna och förändringarna av lokomotivstallar och vändskivor, kolgivningsanordningar, vattenstationer

Kostnaderna för nu omnämnda arbeten utgöra således sammanlagt 260,000 kronor.

För bedömande av det kapital, statsverket skulle komma att nedlägga i den till inlösen nu ifrågasatta enskilda banan, jämfört med vad exempelvis Sveg—Brunflo kommer att kosta statsverket, torde nedan angivna kilometerkostnader kunna vara av intresse.

Kristinehamn—Mora, huvudlinje	220 kilometer,
Brintbodarne—Limedsforsen och övriga bilinjer	67 »

Sammanlagt således 287 kilometer.

De ytterligare kompletteringar av denna linje, som, i överensstämmelse med vad förut anförts, framdeles erfordras för att i mån av behov göra linjen med avseende på trafikförmågan likvärdig med Sveg—Brunflo, skulle i enlighet med alternativ I uppgå till 6,283,000—260,000=6,023,000 kronor, motsvarande 27,380 kronor per km.

Således skulle huvudbanan Kristinehamn—Mora komma att kosta statsverket per kilometer följande alternativa belopp:

- | | | |
|---|----------------------|------------------|
| a) Efter inköp och verkställande av erforderliga kompletteringar
omedelbart efter övertagandet | 39,290 + 6,180 | = 45,470 kronor, |
| b) Efter ytterligare kompletteringar enligt alternativ I | | = 72,850 » |
| » » II | | = 61,630 » |

Till jämförelse må nämnas att statsbanan Sveg—Brunflo beräknats kosta med rullande materiel men oberäknat ersättning för markförvärv och intrång med mera 69,850 kronor.

Styrelsens
hemställan i
denna del.

På grund av det anförda får styrelsen i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

att, med godkännande av ovan angivna huvudgrunder — och däribland förut-satt kvittning av bolagets skuld å statslån — för förvärvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limeforsen samt en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, bemyndiga full-mäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1917 på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande av vad som kontant skall till bolaget utbetalas samt fullgöra räntelikvider och kapitalavbetalningar å de i bandelarna intecknade obligationslån och lån ur handels- och sjöfartsfonden ävensom till vederbörande ut-färda svenska statens förbindelser och obligationer på sätt och i den omfattning ovanberörda grunder för bandelarnas förvärvande angiva

samt att för år 1917 anvisa till kompletteringar å bana och rullande materiel ett belopp av 1,360,000 kronor.

Med hänvisning till vad ovan berörts rörande den så att säga mera formella ändring i avlöningsreglementet, som skulle erfordras i anledning av vissa tjänste-havares vid den enskilda järnvägens övergång i statens järnvägars tjänst och varom, såsom nämnts, särskild skrivelse kommer att avlåtas, får styrelsen slutligen under denna del i underdånighet anmäla, att vid ifrågavarande banors inkorporering med 1917 års ingång i statsbanenätet icke skulle — utöver vad i sagda skrivelse kommer att innehållas berörande dessa från den enskilda järnvägen direkt övertagna befatt-ningshavare — erfordras utverkande om inrättande av sådana nya ordinarie befatt-ningar, rörande vilka enligt gällande avlöningsreglemente statsmakterna äga att fatta beslut. Det är tydligtvis först i samband med ifrågavarande och norr därom varande järnvägslinjers sammanknytning med Inlandsbanan, då fråga torde uppkomma om omgestaltning av järnvägsdriften i stort sett, som behov av rent nya befattningar av förenämnda art kan komma att uppstå.

Mora Noret—Mora Strand och Mora Noret—Orsa.

Redogörelse
för hittills
förda förhand-
lingar.

Frågan om inlösen av sträckan Mora Strand—Orsa sönderfaller i två delar.

Linjen Mora Noret—Mora Strand, d. v. s. förbindelsen över Dalälven mellan Gävle—Dala och Mora—Vänerns järnvägar, är särskilt koncessionerad, men genom ett senare beslut av den 30 december 1898 har Eders Kungl. Maj:t medgivit, att be-rörda förbindelselinje må förenas med linjen Falun—Rättvik—Mora till en enhet. Vid förhandlingarna mellan järnvägsstyrelsens och ägarens till ifrågavarande linje, Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, ombud hava bolagets underhandlare gjort gällande, att bolaget icke kan tvingas till att avstå denna förbindelseled utan att samtidigt linjen Falun—Rättvik—Mora inlöses av staten. Bolaget begär visserligen icke, att staten skall inlösa sträckan Falun—Rättvik—Mora, men vill begagna sig av berörda enhetsförklaring i så måtto att bolaget förklarar sig icke vilja avstå från sträckan Mora Noret—Mora Strand med mindre staten löser sträckan Mora—Ålvdalen.

Staten skulle således vara skyldig att inlösa såväl sträckan Mora Noret—Mora Strand som linjen Mora—Älvdalen. För att undvika den icke önskvärda inlösningsen av linjen Mora—Älvdalen, finnes den utvägen, att staten helt avstår från inlösen av linjen Mora Noret—Mora Strand och i stället bygger en särskild förbindelselinje mellan linjerna Mora—Orsa och Mora—Kristinehamn. För en sådan lösning av frågan talar icke blott den nu nämnda fördelen, att staten därigenom slipper ingå på frågan om inlösen av linjen Mora—Älvdalen, utan även andra skäl. Å den bro, som nu förmedlar järnvägstrafiken mellan Mora Noret och Mora Strand, besörjes å samma brobana både järnvägs- och landsvägstrafik. Denna sammankoppling av landsvägs- och järnvägstrafik blir givetvis med ökad järnvägstrafik omöjlig att uppehålla -- i synnerhet som bron är jämförelsevis lång eller 170 meter — och man står således inom kort inför nödvändigheten att bereda ökat utrymme för trafiken över Dalälven å denna punkt medelst en ny bro över älven. Den lyckligaste lösningen av denna fråga synes styrelsen vara, att denna nya bro avses för statsbanans tåg mellan Mora Strand och Orsa, samt att den enskilda banans förbindelse över Dalälven fortfarande får framgå över den nuvarande bron, som i så fall ännu länge torde vara tillräcklig, för såväl landsvägstrafiken som den enskilda banans tågtrafik.

Den ökade kostnaden för en ny bro är icke heller så avsevärd, då den nuvarande bron för att kunna upptaga statens järnvägars trafik i alla fall skulle behöva förstärkas för en kostnad av omkring 300,000 kronor, medan kostnaden för en ny bro för statens järnvägars räkning skulle uppgå till omkring 415,000 kronor. Härtill kommer, att ägaren av den nuvarande bron är skyldig att, då landsvägstrafiken behöver skiljas från järnvägstrafiken, till staten återbetala ett av staten såsom bidrag för brobyggnaden lämnat belopp av 85,300 kronor, vilken fordran staten således skulle förlora, därest staten bleve ägare av bron ifråga.

För den nya förbindelsen över älven finnas uppgjorda olika alternativa förslag, varvid företräde ansetts böra lämnas åt ettdera av två förslag, slutande det ena å ett belopp av 578,000 kronor och det andra å ett belopp av 589,000 kronor. Skillnaden mellan dessa båda förslag är endast den, att i det förra fallet den nuvarande utgångslinjen från Mora Noret och norrut slopas — i vilket fall tåg från nyssnämnda station till Orsa icke längre skulle kunna framföras direkt utan behöva införas till Mora Strand — under det att i senare fallet denna utgångslinje bibehålles, medgivande direkta tåg mellan Mora Noret och Orsa, vilket då medför behov av en växel med blockstation strax norr om Mora Noret, där linjen över den nya bron mot Mora Strand avviker från nuvarande linjen Orsa—Mora Strand.

Styrelsen har på grund av vad nu anförts ställt sig på den ståndpunkten, att någon inlösen av ifrågavarande sträcka Mora Noret—Mora Strand icke bör ifrågakomma.

Frågan om inlösen av linjen Mora Noret—Orsa har jämväl varit föremål för underhandling mellan järnvägsstyrelsens och Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags delegerade. Bolagets delegerade hava framlagt ett anbud, enligt vilket staten skulle äga förvärva denna sträcka för ett pris av 1,264,902 kronor 53 öre. Till detta belopp har bolaget kommit genom att, utgående från kostnaden för hela sträckan Falun—Orsa, uträkna vad som belöper på sträckan Mora—Orsa efter samma kostnad pr km. Härtill har lagts kostnaden för nya anläggningar å bana och stationer, utförda till och med år 1913, ävensom 10 års ränta efter 5 % å samtliga till och med år 1904 nedlagda kostnader samt å senare anläggningar ränta för respektive antal år till och med år 1913. Från den sålunda erhållna summan har dragits nettotinkomsten å ifrågavarande sträcka för åren 1905—1914. Bolaget har således tillämpat samma

beräkningssätt, som finnes föreskrivet för statens inköp av enskilda järnvägar under de första 10 åren efter en järnvägs öppnande för trafik.

Järnvägsstyrelsens delegerade hava emellertid ansett berörda kostnadssumma alltför hög. En inom järnvägsstyrelsen uppgjord approximativ beräkning över vad ifrågavarande järnvägsanläggning skulle kosta att utföra enligt de priser, som gällde år 1914, vilka priser givetvis äro betydligt högre än de, som gällde vid tiden för banans byggande, utvisar en kostnad för järnvägslinjen av 601,800 kronor och för Orsa station med hotell av 569,000 kronor, eller tillhoppa 1,170,800 kronor. Utgår man nu ifrån, att banan och stationen ju tillkommo under åren 1892—1894 och att således de äldsta bananläggningarna äro 24 år gamla, synes värdet böra minskas med samma avskrivnings- eller förnyelsefonds-procent för respektive antal år, som plägar tillämpas vid statens järnvägar. Denna procent är vad beträffar överbyggnad $1\frac{1}{2}$ % samt ifråga om husbyggnader, stängsel och signaler 2 %. En dylik procentberäkning ger till resultat ett belopp av, ungefär 200,000 kronor, vadan banans värde nu skulle utgöra c:a 970,000 kronor.

Härtill kommer, att bolaget ej självt haft alla utgifter för anläggandet av Orsa station, utan att andra där anslutande järnvägar deltagit med ett belopp av ungefär 250,000 kronor.

Vid nu angivna förhållanden har järnvägsstyrelsen i likhet med sina delegerade ansett, att ifrågavarande anbud icke bör antagas utan att bestämmandet av inlösningssumman bör i enlighet med koncessionens bestämmelser hänskjutas till gode män.

Då emellertid frågan om förvärvandet av såväl banlinjen Mora Noret—Mora Strand som banan Mora—Orsa — i olikhet med vad förhållandet är beträffande Mora—Vänerns järnväg — ej är av beskaffenhet att behöva föreläggas innevarande års riksdag till avgörande, har styrelsen i denna del ansett sig för närvarande endast böra anmäla, att styrelsen kommer att framdeles till Eders Kungl. Maj:t inkomma beträffande linjen Mora Noret—Mora Strand med förslag om anläggning av en ny förbindelse mellan nämnda båda stationer samt beträffande bandelen Mora Noret—Orsa med hemställan, att Eders Kungl. Maj:t måtte utse två godemän för värdering av ifrågavarande bandel.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl närvarit järnvägsfullmäktige Waller och Strömberg, överingenjören Fogelmarck samt byråcheferna von Friesen, Åberg och Löfmarck.

Stockholm den 31 mars 1916.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

IVAR VIRGIN.

JOHN FLODIN.

PER KJELLIN.

Bilaga A.

Till herr ordföranden i Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag bankdirektören m. m. J. C:son Kjellberg.

Sedan järnvägsstyrelsen av sina den 29 september 1915 utsedda delegerade för förhandling med vederbörande angående möjligheten att på skäliga villkor för statens räkning förvärva bl. a. bandelarna Mora—Persberg och Persberg—Kristinchamn erhållit redogörelse och förslag i ämnet, får styrelsen härmed till Eder för vederbörlig delgivning med de för behandling av frågan om statsinköp av dessa bandelar av bolagsstämma utsedda representanter avlämna sitt förslag i ämnet.

De inom järnvägsstyrelsen verkställda utredningarna hava utgått från banans i styrelseberättelsen för år 1914 bokförda värde kronor 12,357,565:45. Från denna siffra har dragits sammanlagda beloppen av avskrivnings- och förnyelsefonden 1,090,000 kronor samt fonden för främmande bolagsspår kronor 27,200:72 eller tillhopa i runt tal 1,117,200 kronor. Återstoden utgör i runt tal kronor 11,240,400. En inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning visar emellertid, att nyssnämnda avskrivningsfonder icke förslå att sätta banan i så gott skick som den borde hava även som privatbana. För banavdelningens vidkommande erfordras för banans sättande i dylikt skick ett belopp av omkring 700,000 kronor och för maskinavdelningen ett belopp av 1,445,000 kronor, beräknat enligt de avskrivningsnormer, som följas vid statens järnvägar i i fråga om dess egen materiel. Summa erforderligt belopp utgör således 2,145,000 kronor, d. v. s. 1,027,800 kronor utöver de befintliga fonderna. Drages sistnämnda belopp från förenämnda summa 11,240,400 kronor, återstår ett belopp av 10,212,600 kronor. Lägges till detta belopp värdet av bolagets övriga tillgångar, uppgående till omkring 823,200 kronor, erhålles en värdesumma av 11,035,800 kronor. Drages där-
• efter från denna summa bolagets skulder, uppgående till 7,506,800 kronor, återstår ett belopp av 3,529,000 kronor, vilket således skulle utgöra banans värde utöver skulderna. Utgår man från full betalning för preferensaktierna 1,000,000 kronor och för stamaktiernas räntefordran 191,500 kronor, skulle stamaktieägarna med utgångspunkt från förenämnda värdebelopp erhålla 75 % av stamaktiernas nominella belopp, eller omkring 2,338,000 kronor.

Att vid förhandlingarna om inköpet av Mora—Vänerns järnväg utgå ifrån vad det skulle kosta staten att nu bygga en motsvarande järnväg anser järnvägsstyrelsen icke kunna ifrågakomma. Statsverket har för transporterna från den blivande inlandsbanan till Vänerhamn och tvärtom icke behov av någon ny järnväg, då normal-spårig förbindelse redan förefinnes och givetvis kan förmedla ifrågakommande trafik, om denna ock för trafikanterna kommer att ställa sig dyrare, i händelse Mora—Vänerns järnväg förbliver privatbana än om densamma övergår till statsbana.

Ur affärssynpunkt kan ett inköp av banan enligt järnvägsstyrelsens åsikt icke betraktas såsom en för staten fördelaktig affär. Förutom de belopp, som enligt förestående utredning böra nedläggas å banan för att bringa den i fullgott privatbaneskick, erfordras enligt inom styrelsen verkställd utredning ganska avsevärda belopp för att sätta banan för den trafik, som däröver skall besörjas, i fullt tillfredsställande skick. Driftkostnaderna för banan komma givetvis att avsevärt stegras över de förutvarande normala driftkostnaderna, då priserna å kol och övriga materialier för framtiden givetvis måste beräknas väsentligt högre än före krigsutbrottet. Personalens

avlöning måste beräknas enligt statsbanegrunder och kommer därför att stiga väsentligt utöver icke blott de nuvarande lönerna utan även de högre löner, som även bolaget måste emotse vid en blivande lönereglering. Statens järnvägar hava givetvis att emotse vissa krav på utökande av tågförbindelser och anskaffande av större bekvämligheter i övrigt för den trafikerande allmänheten. Visserligen lära större inkomster kunna vara att emotse, i händelse vissa nu gällande ofördelaktiga trafikkontrakt upphöra att gälla, varförutom väl inlandsbanans anknäytning till den nuvarande trafikleden bör tillföra densamma ökad trafik, men ännu kan det enligt styrelsens åsikt icke avgöras, huruvida banans trafik kan tåla och hänsyn till trafikanter tillåta ett fullständigt upphävande av nu gällande nedsättningar, varförutom är att märka att med införande av statens järnvägars taxa högst väsentliga nedsättningar i de nuvarande ordinarie befodringsavgifterna komma att inträda, såväl i lokaltrafik som i samtrafik. Massgodset från inlandsbanan kommer helt visst att utgöras av lågt tarifferat gods, vars transport lämnar obetydligt netto.

Om således järnvägsstyrelsen anser, att ett statsinköp av banan icke skulle ur affärssynpunkt kunna sägas vara av intresse för staten, vill järnvägsstyrelsen emellertid icke förneka, att det enligt styrelsens åsikt skulle för statsverket vara av intresse att banan bleve statsbana, då det ju måste anses önskvärt, om också icke på något sätt nödvändigt, att inlandsbanans fortsättning till Vänerhamn är av statsbanenatur. Med hänsyn härtill anser sig styrelsen kunna föreslå regeringen att erbjuda ett högre pris för banan än det som motsvarar förenämnda 75 % av stamaktiebeloppet, och har styrelsen funnit sig kunna föreslå detta högre pris, så att de motsvarar 90 % av stamaktiernas belopp med något tillskott för betäckande av administrationskostnaderna för bolagets avveckling. Då för gäldande av 90 % stamaktiernas belopp erfordras ett belopp av 10,684,000 kronor, ville styrelsen föreslå ett inköpspris av 10,750,000 kronor, vilket belopp förslagsvis, enligt styrelseberättelsen för år 1914, skulle kunna gäldas på följande sätt:

Statslån kvittas.....	kronor	1,245,505: —
Obligationslån övertas av staten.....	»	6,097,679: —
Statens järnvägars fordran kvittas	»	61,243: —
För preferensaktierna lämnas skuldförbindelser av riksgäldskontoret löpande med 5 % ränta.....	»	1,000,000: —
Stamaktieägarnas räntefordran gäldas med		
liknande skuldförbindelser	kronor	191,458: —
C:a 69 % av stamaktiebeloppet gäldas på		
enahanda sätt.....	»	2,154,115: —
	»	2,345,573: —
Summa kronor 10,750,000: —		

Utöver nämnda belopp skulle således för bolaget återstå övriga tillgångar 823,200 kronor med avdrag av återstående skulder c:a 100,000 kronor.

Med beräkning av nämnda räntefot och ränta på ränta skulle stamaktieägarna om icke fullt åtta år återfå hela det tillsatta kapitalet.

Det torde böra anmärkas, att för underlättande av uppgörelsen de skuldförbindelser, som av riksgäldskontoret utfärdas till de aktieägande kommunerna, böra vara uppsägbara från kommunernas sida under en något så när avsevärd tid, exempelvis 10 år. Stockholm den 15 februari 1916.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

PER KJELLIN.

Bilaga B.

Avskrift.

Till Kungl. järnvägsstyrelsen.

Mora—Vänerens Järnvägsaktiebolag får härigenom vördsamt besvara Kungl. järnvägsstyrelsens skrivelse till undertecknad Kjellberg, ordförande i bolagets styrelse, av den 15 innevarande februari, innefattande förslag till inköpspris vid eventuellt förvärf för statens räkning av Mora—Vänerens järnväg.

Den förevarande frågan har varit föremål för behandling vid sammanträde den 16 innevarande februari med bolagets styrelse jämte en särskild av bolagsstämman utsedd rådgivande delegation, och får styrelsen hänvisa till protokollet vid nämnda sammanträde, av vilket protokoll styrkt avskrift här bilägges.

Under återopande av det beslut, vartill bolagets styrelse efter delegerades hörande kommit, får bolaget härigenom meddela:

dels att det pris för bolagets till inköp avsedda egendom av 10,750,000 kronor, som Kungl. Järnvägsstyrelsen i sin ovanberörda skrivelse föreslagit, icke blivit av bolagets styrelse godkänt;

dels ock att bolagets styrelse velat till Kungl. Järnvägsstyrelsen avgiva försäljningsanbud, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, å bolagets samtliga järnvägslinjer med de markområden, som enligt verkställda expropriationsförrättningar därtill höra, ävensom rullande materiel och inventarier till ett pris av 11,200,000 kronor.

Bolaget får vidare under hänvisning till bifogade utdrag av styrelsens och delegerades protokoll den 17 innevarande februari vördsamt meddela, att, för den händelse Kungl. järnvägsstyrelsen skulle önska att i samband med eventuellt förvärfvande för statens räkning av bolagets järnvägslinjer också inköpa den bolaget tillhöriga byråbyggnaden i Kristinehamn med tillhörande mark, vilken icke ingår i det för järnvägen exproprierade området, samma fastighet, likaledes under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, erbjudes Kungl. järnvägsstyrelsen för ett pris av 75,000 kronor.

Beträffande den av Kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna anordningen, att en blivande köpeskilling skulle till viss del gäldas medelst skuldförbindelser av riksgäldskontoret, löpande med 5 % ränta och uppsägbara under ett visst antal år, är bolaget icke i tillfälle att för närvarande avgiva yttrande, huruvida samma anordning kan å bolagets sida godkännas, men kommer bolaget att inom de närmaste dagarna till aktieäggande kommuner och andra större aktieägare framställa förfrågan, huruvida de godkänna att vid eventuellt skifte av bolagets tillgångar låta sin andel i bolaget likvideras med dylika skuldförbindelser. Bolaget skall därefter, så snart ske kan, hava äran att meddela Kungl. järnvägsstyrelsen vilka utsikter som finnas för anordningens genomförande.

Stockholm den 18 februari 1916.

Mora—Vänerens Järnvägsaktiebolag.

J. C:SON KJELLBERG.

Bilaga C.

*Protokoll vid sammanträde med Styrelsen för Mora—
Vänerns järnvägsaktiebolag och den av nämnda bolag vid
bolagsstämma den 15 november 1915 utsedda rådgivande
delegation, hållet å Kungl. järnvägsstyrelsens lokal i Stock-
holm den 16 februari 1916.*

Närvarande:

Styrelsens ordinarie ledamöter:

Bankdirektör J. C:son Kjellberg, ordförande,
Bankir C. Cervin,
Landshövding Fr. Holmquist,
Disponenten H. L. Larsson,
Riksdagsmannen J. Ström ävensom
Statens ombud, landshövding G. Dyrssen,
samt såsom *delegerade*, utsedde av bolagsstämman:
Herrar G. A. Murelius, Särna,
Bois Per Larsson, Lima,
Bengt Erik Ersson, Orsa,
E. Hedén, Älvdalen,
And. Eliasson, Malung,
Gust. Ekman, Storfors och
Arvid Jansson, Kristinehamn.

Vidare antecknades såsom närvarande bolagets verkställande Direktör K. Rosenquist av Åkershult.

§ 1.

Sedan Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag vid extra bolagsstämma den 15 november 1915 förehåft till behandling den uppkomna frågan om försäljning av bolagets järnvägslinjer till staten samt därvid uttalat sig för dylik försäljning under visst villkor samt uppdragit åt styrelsen att utse ombud att med Kungl. järnvägsstyrelsens ombud förhandla angående de villkor, under vilka försäljningen borde komma till stånd, så hade de av Styrelsen i anledning härav utsedda förhandlingsombuden, nämligen herrar J. C:son Kjellberg, Carl Cervin och And. Eliasson, jämte de till biträdande utsedde herrar K. Rosenquist av Åkershult och Mauritz Carlsson sammanträtt i och för förhandling i ämnet med Kungl. järnvägsstyrelsens ombud, herrar J. Flodin och A. Koersner, dels den 1 sistlidne december och dels den 11 innevarande februari. Vid sistnämnda sammanträde hade av Kungl. järnvägsstyrelsens ombud meddelats, att ett fixerat köpeanbud vore att från Kungl. järnvägsstyrelsens sida förvänta inom de närmaste dagarna.

I anledning härav hade bolagets styrelse kallats till nu förevarande sammanträde, och hade även ledamöterna av det förtroenderåd, som av bolagsstämman utsetts att fungera såsom rådgivande delegation och i sådant hänseende biträda styrelsen i de spörsmål, som i sammanhang med försäljningsfrågans lösning kunde uppkomma, anmodats närvara vid sammanträdet.

Herr ordföranden meddelade, att det köpeanbud, som från Kungl. järnvägsstyrelsens sida ställts i utsikt, under gårdagen blivit herr Ordföranden tillställt genom en samma dag dagtecknad skrivelse från kungl. järnvägsstyrelsen, och blev nu samma skrivelse i sin helhet vid sammanträdet uppläst. Skrivelsen skulle såsom bilaga fogas till detta protokoll.

Herr ordföranden hade därefter den i föreliggande frågan ett anförande, vars huvudsakliga innehåll här skulle antecknas sålunda:

Ej utan förvåning hade herr Ordföranden funnit, att Kungl. järnvägsstyrelsen baserat sina beräkningar på järnvägens bokförda värde och ej på dess avkastningsförmåga. Hade tillbörlig hänsyn tagits till denna, hade resultatet säkerligen blivit ett helt annat, än det Kungl. järnvägsstyrelsen kommit till.

Under åren 1910—1913 utgjorde bolagets vinst, innan avdrag för räntor och lånekostnader samt avsättning till förnyelsefonden ägt rum, i medeltal kronor 578,000 per år. Medräknades även år 1914, vilket års resultat dock varit synnerligen dåligt på grund därav, att trafiken efter krigsutbrottet under flera månader varit ringa, utgjorde vinsten i medeltal för de fem åren kronor 556,000 per år. Om man utginge från den först angivna vinstsiffran, eller kronor 578,000, och därifrån droge ett års ränta å den skuld, som skulle övertagas av staten och som den 31 december 1916 kunde beräknas utgöra kronor 7,080,000, eller således kronor 312,000, återstode kronor 266,000, vilket belopp motsvarade $7\frac{1}{4}$ % å det belopp, kronor 3,668,000, vartill den av Kungl. järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen utöver nyssnämnda skuld uppginge. Vid sådant förhållande måste herr Ordföranden anse den av Kungl. järnvägsstyrelsen ifrågasatta köpeskillingen alldeles för låg, och denna uppfattning vunno även ytterligare stöd i följande omständigheter:

1:o) Fraktavgifterna komme antagligen att för det huvudsakliga godset, sedan nu gällande fraktkontrakt under närmaste tiden upphört att gälla, väsentligt höjas;

2:o) Den nya kanalliden till Göteborg komme utan tvivel att förorsaka ökad trafik och större vinst;

3:o) Ökning av den rullande materielen (vartill nödiga medel kunde upplånas) komme även innan kanalen vore färdig att väsentligt förbättra inkomsterna, då ju järnvägen av brist på materiel icke kunnat för befordran mottaga allt fraktgods, som erbjudits;

4:o) Det torde kunna anses sannolikt, att man från annat håll skulle kunna få ett anbud, som borde motsvara åtminstone 150 % för stamaktierna.

Herr Ordföranden anhöll att få erinra därom, att bolaget under de senaste sex åren förbättrat sin ställning högst betydligt. I detta avseende förtjänade följande siffror att nämnas:

Bolagets lånesumma hade under nämnda år nedbragts med	kronor	671,000
Banktillgodohavandet hade ökat med.....	»	180,000
Rullande materiel hade inköpts för	»	136,000
Summa kronor		987,000

Dessutom hade värdet av bolagets förråd och beloppet av dess utestående fordringar betydligt ökat.

I anslutning till vad herr Ordföranden sålunda anført uttalade herr Ordföranden för sin del den meningen, att Kungl. järnvägsstyrelsens anbud icke vore antagligt och att motiv icke heller kunde anses föreligga att sänka bolagets pris under det belopp, som bolagets ombud vid förhandlingarna antytt som bolagets lägsta pris, eller

för bolagets samtliga järnvägslinjer med rullande materiel jämte fastigheter i Kristinehamn och inventarier 11,500,000 kronor, motsvarande omkring 40,000 kronor per kilometer banlängd.

Under den livliga diskussion, som härefter följde i den viktiga fråga, som förelåg till behandling, yttrade sig flertalet av de närvarande, och kommo därunder åtskilliga synpunkter till uttryck. Å ena sidan underströks vad herr Ordföranden anført och framhöllos de synnerligen ljusa utsikter, som för närvarande tedde sig till väsentlig förbättring av järnvägens affärsställning och som jämväl — i uppenbar motsats till vad Kungl. järnvägsstyrelsen sökt hävda — borde anses göra det ifrågasatta inköpet av järnvägen även till det pris, som från bolagets sida föreslagits, till en synnerligen fördelaktig affär för staten. Å andra sidan borde icke heller underskattas de kostnadsökningar av varjehanda slag, som kunde väntas uppkomma till följd av prisstegring å stenkol och andra materialier samt merutgifter i avlöningar till personalen. Även vore den stora fördel värd synnerligt beaktande, som låge däri, att järnvägen komme att övergå i statens hand, vilket inom kommunerna ansåges komma att i hög grad främja såväl järnvägen som de vidsträckta trakter, för vilkas behov densamma vore avsedd.

Sedan herr Ordföranden under diskussionen gjort en hemställan, att de närvarande ville till ledning för styrelsen särskilt yttra sig i den frågan, huruvida bolagets aktieägare kunde antagas vara villiga att reflektera på eventuellt köpeanbud från annan än staten eller om staten borde betraktas såsom den enda köpare, som kunde komma under överbäggande, yttrade sig härom flertalet av delegerade, nämligen herrar Jansson, Kristinehamn, Murelius, Särna, Bois Per Larsson, Lima, Bengtar Erik Ersson, Orsa och Eliasson, Malung, sålunda, att enligt deras mening aktieägarne sannolikt icke ville för närvarande reflektera på järnvägens försäljning till annan än staten, även om från sådant håll högre köpeanbud komme att föreligga. Herr Hedén däremot ävensom herr Cervin — som härvid förmälde sig företräda bolagets preferensaktieägare — uttalade sig i den riktningen, att ett eventuellt föreliggande högre köpeanbud icke borde få förkastas till förmån för ett av staten avgivet lägre anbud.

I avseende å frågan om antagande eller förkastande av det av Kungl. järnvägsstyrelsen avgivna anbudet fortsattes härefter diskussionen. Av herr Eliasson framfördes därvid den tanken, att man å bolagets sida visserligen icke borde antaga det föreliggande anbudet men dock borde i någon mån tillmötesgå Kungl. järnvägsstyrelsen genom en jämkning i det å bolagets sida antydda salupriset. Herr Eliasson föreslog sålunda, att delegerade måtte uttala sig för försäljning av bolagets järnvägslinjer med de markområden, som enligt verkställda expropriationsförrättningar därtill hörde, ävensom rullande materiel och inventarier till ett pris av 11,200,000 kronor, motsvarande i runt tal 39,000 kronor per kilometer. Med avseende å tiden för tillträdet — varom ingenting nämnts i Kungl. järnvägsstyrelsens anbud — förutsatte herr Eliasson, att densamma bestämdes till den 1 januari 1917.

Det av herr Eliasson framställda förslaget vann härefter understöd av följande delegerade, nämligen herrar Jansson, Murelius, Bois Per Larsson, Bengtar Erik Ersson och Hedén, medan herr Ekman uttalade sig för saluprisets bestämmande till 11,500,000 kronor.

Sedan delegerade sålunda yttrat sig i det föreliggande ämnet, framställde herr Ordföranden i och för beslut inom styrelsen proposition på frågan om det pris, som

för bolagets för försäljning till staten avsedda egendom skulle å bolagets sida fordras, och beslöts därvid, att till Kungl. järnvägsstyrelsen skulle avgivas försäljningsanbud, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, å bolagets järnvägslinjer med den mark, som lagligen därtill hörde, ävensom rullande materiel och inventarier till ett pris av 11,200,000 kronor.

Emot detta styrelsens beslut anmälde herrar Kjellberg och Cervin sin reservation, enär de ansåge det ifrågasatta priset vara för lågt.

Som ovan:

M. CARLSSON.

Bilaga D.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde med styrelsen för Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag och den av nämnda bolag vid bolagsstämma den 15 november 1915 utsedda rådgivande delegation, hållet å Kungl. järnvägsstyrelsens lokal i Stockholm den 17 februari 1916.

Närvarande:

Av *Styrelsens* ordinarie ledamöter:

Bankdirektör J. C:son Kjellberg, ordförande,
Landshövding Fr. Holmquist,
Disponenten H. L. Larsson och
Riksdagsmannen J. Ström,
ävensom såsom suppleant i styrelsen hemmansägaren Bois Per Larsson, jämväl delegerad,
samt såsom *delegerade*, utsedde av bolagsstämman:

Herrar G. A. Murelius, Särna,
Bengt Erik Ersson, Orsa,
And. Eliasson, Malung och
Arvid Jansson, Kristinehamn.

Vidare antecknades såsom närvarande bolagets verkställande direktör K. Rosenquist av Åkershult.

§ 1.

Upplästes och godkändes protokollet vid styrelsens och delegerades sammanträde under gårdagen.

§ 2.

Meddelade herr Ordföranden, att Kungl. järnvägsstyrelsen, enligt vad man hade anledning förmoda, skulle, därest försäljningsfrågan vunne en lösning i positiv rikt-

ning, önska att i sammanhang med järnvägslinjerna förvärva icke allenast därtill hörande exproprierad mark utan även bolagets byråbyggnad i Kristinehamn med tillhörande område, vilket icke inginge i den mark, som för järnvägen exproprierats, och anhöll herr Ordföranden att till ledning för styrelsen få inhämta delegerades mening i fråga om eventuell försäljning av denna särskilda fastighet.

Sedan upplyst blivit, att fastigheten i fråga vore bokförd till ett belopp av 80,000 kronor och att densamma beräknades vid en försäljning åt annat håll kunna betinga ett pris av 75,000 kronor, uttalade de närvarande delegerade sitt tillstyrkande av att försäljningsanbud till staten avgäves å det sist angivna beloppet.

Styrelsen beslöt härefter i enlighet med delegerades tillstyrkan, att i den skrivelse, som komme att avlätas till Kungl. järnvägsstyrelsen angående försäljningsfrågan i övrigt, även skulle meddelas, att styrelsen vore villig att, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, till staten försälja järnvägens byråbyggnad i Kristinehamn med tillhörande område för ett pris av 75,000 kronor.

Styrelsen uppdrog vidare åt herr ordföranden bankdirektör J. C:son Kjellberg att å styrelsens vägnar underteckna och avlåta omförmälda skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Som ovan

M. CARLSSON.

Rätt utdraget intygas:

E. Södergren.

M. Lundholm.

P. M.

Bilaga E.

angående av förste aktuarien Sam. Larsson å statistiska kontoret verkställd approximativ beräkning rörande Mora—Vänerns järnvägs inkomster, driftkostnader och nettobehållning åren 1910—1914 under förutsättning att järnvägen under denna tid ingått i statsbanenätet.

Beträffande sättet för beräkningarna må följande anföras.

Inkomsterna i persontrafik (lokal- såväl som samtrafik) hava beräknats så, att för februari och augusti månader år 1913 detaljerad uträkning gjorts för samtliga biljetter med användande av statens järnvägars taxor. Med ledning av de sålunda erhållna uppgifterna hava persontrafiksinkomsterna för samtliga år approximativt beräknats.

Den lokala godstrafiken har likaledes för nämnda månader i detalj omtaxerats efter Statens järnvägars taxor och de vunna talen lagts till grund för approximationen.

I fråga om godssamtrafiken med statens järnvägar har förfarits så, att en banavgift borttagits för den nedre bandelen och två för den övre. Man har sålunda utgått från den förutsättningen, att godset från den övre bandelen i regel ingår på statens

järnvägar vid Kristinehamn, och att de avvikelser, som äga rum, komme att motvägas av att gods från nedre bandelen understundom norrut ingår på statens järnvägar och därvid erhållit två banavgifter.

Beträffande utgifterna har från Mora—Vänerns järnvägs förräds- och utgiftsjournaler erhållits uppgifter om åtgångna kvantiteter och pris för olika artiklar. Statens järnvägars pris för motsvarande varor hava meddelats av förrädsbyrån. Med ledning av dessa uppgifter har beräkning verkställt om utgifternas storlek, om Mora—Vänerns järnväg varit statsbana.

Från kameralbyrån har en förteckning över personalen och dess avlöningar ställts till kontorets förfogande. På grund av uppgifterna däri har personalen ingrupperats i de vid statens järnvägar förekommande avlöningsklasserna och en approximation rörande personalkostnaderna verkställt.

Inkomster, driftkostnader och nettobehållning för Mora—Vänerns järnväg åren 1910—1914, jämförda med approximativt beräknade motsvarande uppgifter under förutsättning att järnvägen varit statsbana.

A. Inkomster.

År.	Verkliga inkomster.			Beräknade inkomster, om Mora— Vänerns järnväg varit statsbana.			Minskning, om Mora— Vänerns järnväg varit statsbana.
	Inkomst av		Summa.	Inkomst av		Summa.	
	Resande, post etc.	Gods, åkdon, djur m. m.		Resande, post etc.	Gods, åkdon, djur m. m.		
	Kronor.	Kronor.		Kronor.	Kronor.		
1910	237,096	1,173,969	1,411,065	177,467	1,102,667	1,280,134	— 130,931
1911	236,718	1,120,075	1,356,793	177,670	1,052,067	1,229,737	— 127,056
1912	249,148	1,253,815	1,502,963	186,510	1,177,705	1,364,215	— 138,748
1913	255,122	1,350,562	1,605,684	192,767	1,266,794	1,459,561	— 146,123
1914	241,633	1,150,629	1,392,262	181,430	1,079,214	1,260,644	— 131,618

B. Driftkostnader.

År.	Verkliga driftkostnader.			Beräknade driftkostnader, om Mora— Vänerns järnväg varit statsbana.			Ökning, om Mora— Vänerns järnväg varit statsbana.
	Personal- kostnader.	Sakliga kostnader.	Summa.	Personal- kostnader.	Sakliga kostnader.	Summa.	
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1910	483,131	348,416	831,547	560,576	328,635	889,211	+ 57,664
1911	488,924	357,851	846,775	567,397	327,463	894,860	+ 48,085
1912	522,516	379,156	901,672	606,471	354,017	960,488	+ 58,816
1913	537,318	442,702	980,020	623,844	415,233	1,039,077	+ 59,057
1914	572,558	357,945	930,503	664,909	321,969	986,878	+ 56,375

C. **Nettobehållning.**

Å r.	Verklig netto- behållning. Kronor.	Beräknad netto- behållning, om Mora—Vänerns järnväg varit statsbana. Kronor.	Minskning, om Mora—Vänerns järnväg varit statsbana. Kronor.
1910	579,518	390,923	— 188,595
1911	510,018	334,877	— 175,141
1912	601,291	403,727	— 197,564
1913	625,664	420,484	— 205,180
1914	461,759	273,766	— 187,993
Medeltal	—	364,755	— 190,895

Bilaga 2.

Till KONUNGEN.

Genom nådig remiss den 10 innevarande april har Eders Kungl. Maj:t anbefallt vattenfallsstyrelsen att skyndsammast avgiva underdånigt utlåtande över en av järnvägsstyrelsen hos Eders Kungl. Maj:t gjord framställning i fråga om statsinköp av

Mora—Vänerns järnväg m. m.; och får i anledning därav vattenfallsstyrelsen, som vågar antaga, att dess yttrande i huvudsak bör avse endast det ifrågasatta statsinköpets samband med trafiken på den under styrelsens förvaltning ställda Trollhätte kanal, härmed i underdånighet anföra följande.

Det förnämsta motivet till statsmakternas år 1909 fattade beslut att ombygga Trollhätte kanal så att genom kanalen kunde även vid lågvatten framföras fartyg med 4 m:s djupgående, dock att slussar och vissa andra arbeten från början utfördes för 5 m:s led, var givetvis, att därigenom Vänern och dess förnämsta hamnar skulle göras tillgängliga för havsgående fartyg eller åtminstone för sådana, som med fördel kunna gå i fraktfart på europeiska hamnar. Därigenom att fartyg av upp till 1,300 tons lastdrygheit skulle kunna anlöpa Vänerns hamnar, i stället för att högst 300 tons fartyg nu kunna passera Trollehätte kanal, borde fraktkostnaden mellan Göteborg och Vänerns hamnar så avsevärt nedbringas, att en betydligt ökad trafik på den nya kanalen komme att uppstå. Förutom den större lastdrygheten på fartygen skulle givetvis också minskningen av antalet slussar från 16 till 6, slussarnas modernare anordning, farledens utvidgning och rätning, bättre fyrbelysning m. m. bidraga till lägre fraktkostnader och därmed till ökad trafik, särskilt genom minskning i den erforderliga tiden för kanalens passerande. För sådant gods, som icke behöfde omlastas i Göteborg, skulle dessutom omlastningskostnaden bortfalla.

Redan i den nuvarande omodern kanalen framföras betydande godsmängder, uppgående under sista »normala» år, 1913, till ej mindre än 1,434,000 ton. Av dessa kommo från eller gingo till Göta kanal 218,000 ton, medan ensamt på Kristinehamn kom ungefär samma kvantitet eller 213,000 ton. Att en så avsevärd godsmängd från och till Kristinehamn föres över Vänern—Trollhätte kanal torde bero därpå, att vederbörande järnvägsförvaltning med egen materiel upprätthåller en regelbunden sjötransport mellan Kristinehamn och Göteborg. Motsvarande är förhållandet med Nora Bergslags järnväg över Vänerhamnen Otterbäcken. Det torde vara uppenbart, att denna »blandade transport» dels över järnväg, dels över vattenväg skall kunna än vidare utvecklas, sedan fraktkostnaden på vattenvägen nedbringats, och att därigenom ökad trafik och förbättrad avkastning skall kunna tillföras staten, som ju är ägare av Trollhätte kanal och som nedlagt betydande summor på dess ombyggnad. En beräkning, som visserligen måst fotas på åtskilliga mindre säkra faktorer, har sålunda exempelvis givit vid handen, att fraktkostnaden för visst massgods mellan Mora och Göteborg skulle bliva omkring 20 — 25 % lägre vid en »blandad» transport — å järnvägen Mora—Kristinehamn (enligt statens taxa) och å vattenvägen Kristinehamn—Vänern — ombyggd Trollhätte kanal — än vid normal fraktkostnad över Bergslagsbanan. Några allmängiltiga siffror kunna emellertid så mycket mindre uppställas, som dylika fraktsatser givetvis äro beroende på en mångfald förhållanden, som äro underkastade starka ändringar.

Men skall den »blandade» transporten utvecklas, måste ovillkorligen ses till, att de i förbindelse med Vänern stående järnvägarna icke genom särskilda åtgärder i fråga om tarifiering o. d. lägga stenar i vägen för den »blandade» transporten. Detta är icke att förstå så, att de enskilda järnvägarna skulle så att säga underbjudas av den »blandade» transportvägen. Men en naturlig uppdelning av gods bör eftersträvas, så att icke genom en konstgjord tarifiering det mera lukrativa godset drages till järnvägarna, och endast det mindervärdiga tillfölle vattenvägen, som dessutom kanske endast vid tillfälliga överbelastningar i järnvägstrafiken komme till vidsträcktare användning. Under sådana förhållanden kan ingen fördelaktig reguljär fraktfart på vattenvägen ordnas.

Bland de förnämsta medlen att utöva ett reglerande inflytande på berörda transport- och fraktförhållanden liksom på motsvarande förhållanden i övrigt i västra Sverige anser vattenfallsstyrelsen ett statsinköp av Mora—Vänerns järnväg vara.

Redan den 2 februari 1907 framhöll dåvarande förvaltaren av Trollhätte kanal, styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk, i underdånig skrivelse betydelsen av, att den då debatterade inlandsbanan sattes i direkt och bekväm förbindelse med Vänern i stället för att, såsom från vissa håll ifrågasatts, dragas genom västra Värmland i närheten av och parallellt med norska gränsen till hamn vid västkusten. Järnvägsstyrelsen har i sin nu förevarande underdåniga skrivelse refererat, vad Trollhättestyrelsen sålunda anförde. Vattenfallsstyrelsen kan icke finna annat, än att detta Trollhättestyrelsens uttalande nu har än större bärkraft, sedan Trollhätte kanal verkligen ombyggt med större dimensioner och under detta år kan väntas bli öppnad i sitt nya skick.

Men genom ett statsinköp av Mora—Vänerns järnväg erhåller staten i själva verket — såsom järnvägsstyrelsen också tydligt påvisat — sin inlandsbana klar och kan dymedelst dirigera godset från och till motsvarande landsdelar, på sätt för statens bästa är fördelaktigast. Att härvidlag en viss konkurrens kan och måste uppstå med Bergslagsbanan är uppenbart, men en dylik konkurrens är givetvis endast till fördel för trafikanterna och måste verka stimulerande på de konkurrerande företagen; den är därför även till nytta för staten, sedd som det allmännas representant. Mindre tilltalande skulle det däremot vara, om samma trafiksammanslutning, som behärskar Bergslagsbanan, jämväl skulle bli herre över Mora—Vänerns järnväg. Staten miste då i realiteten tillräckligt inflytande på transportförhållandena i västra Sverige, och Trollhätte kanal finge säkerligen då svårare att göra sina intressen gällande. Men, att döma av förut förda underhandlingar, bleve tydligen en dylik »fusion» följden, om det föreslagna statsinköpet ej nu vunne Eders Kungl. Maj:ts och riksdagens bifall.

Det torde jämväl förtjäna framhållas, att ett statsinköp av Bergslagsbanan vid mångfaldiga tillfällen varit på tal, givetvis i huvudsakligen samma syfte som det nu ifrågasatta, d. v. s. för att bereda staten ett kraftigare inflytande på transportförhållandena i västra Sverige. Ett förvärfv av Bergslagsbanan, vilket skulle kräva högst betydande summor, torde emellertid i varje fall icke äga samma betydelse, om den nu ifrågavarande mindre affären komme till stånd. Via Kristinehamn—Laxå eller senare eventuellt Kristinehamn—Töreboda samt Kristinehamn—Vänern—Trollhätte kanal torde staten få sin egen ekonomiskt berättigade samfärdsväg mellan västra Sverige och västkusten utlagd utan att behöva anlita Bergslagsbanan, en samfärdsväg, som till det allmännas båtnad kan upparbetas i konkurrens men ock i samarbete med den väster om Vänern gående viktiga pulsådern, Bergslagsbanan.

Vattenfallsstyrelsen kan sålunda icke finna annat, än att ett statsinköp av Mora—Vänerns järnväg måste vara av största värde för staten, särskilt i dess egenkap av ägare till Trollhätte kanal, och vill i sådant hänseende ytterligare framhålla, att de uppskattningar av den väntade kanaltrafiken, vilka lågo till grund för den till ombyggnadsförslaget hörande räntabilitetskalkylen, togo alldeles speciella hänsyn till den ökade trafik, som kunde väntas från västra Dalarna och andra delar av inlandsbanan över Mora—Vänerns järnväg till Kristinehamn. Dessa trakter äro nämligen i avseende på sina naturtillgångar icke på långt när så fullständigt utnyttjade som Värmland, bergslagen och övriga delar av Vänerns uppland.

Vid kalkylerande av Mora—Vänerns järnvägs räntabilitet såsom statsbana har järnvägsstyrelsen helt naturligt utgått från redan föreliggande trafiksiffror. Därjämte påpekas dock, att avkomstprocenten sannolikt kommer att förbättras genom den ökning

av trafiken, som kan förväntas, då inlandsbanan anknutits till linjen Orsa—Kristinehamn. Däremot synes järnvägsstyrelsen vid tal om väntad trafikökning ej hava tagit särskild hänsyn till den nu snart avslutade ombyggnaden av Trollhätte kanal. Såsom torde framgå av vad redan anförts, hyser emellertid vattenfallsstyrelsen den bestämda uppfattningen, att utvidgningen och moderniserandet av farleden Vänersborg—Göteborg skall utöva en mycket förmånlig inverkan på trafiken å Mora—Vänerns järnväg. I all synnerhet har man anledning antaga, att detta skall bliva fallet, sedan järnvägen ingått i statsbanenätet, då därigenom beredes tillfälle att genom samarbete mellan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen avpassa tarifferna så, att de, särskilt beträffande den genomgående trafiken, bliva lämpliga såväl för trafikanterna som för kronan.

Vattenfallsstyrelsen vill dessutom icke underlåta att framhålla, att, om Mora—Vänerns järnväg bleve statsegendom, statens järnvägar skulle kunna få sitt stenkolsbehov för södra delen av inlandsbanan fyllt över egna banor via Kristinehamn. Även för andra centrala delar av statens järnvägar torde det vara lämpligt att använda Kristinehamn som importhamn för stenkol, sedan större fartyg kunna komma upp i Vänern. Jämväl ur strategisk synpunkt lär ett större kolupplag i Kristinehamn få anses vara väl beläget.

Vad till sist tidpunkten för ett statsinköp av Mora—Vänerns järnväg beträffar, anser vattenfallsstyrelsen den nuvarande, trots de ogynnsamma tidsförhållandena, vara den rätta. Icke allenast att den ombyggda Trollhättekanalen kommer att öppnas för trafik under innevarande år, men alla tecken tyda på, att priset på järnvägen komme att avsevärt höjas, om det nu föreliggande anbudet, vilket synes fullt skäligt, skulle förkastas. Om banan förbliver i bolagets ägo, kan det för övrigt förväntas, att med andra förvaltningar träffas uppgörelser om dess trafikerande, vilka kunna göra det än osannolikare, att densamma skulle till skäligt pris sedermera erbjudas staten.

På grund av det anförda får vattenfallsstyrelsen i underdånighet tillstyrka det föreslagna inköpet.

Remissakten återgår härjämte.

I behandlingen av detta ärende hava deltagit undertecknad Hansen samt ledamöterna Magnell, Herlenius, Hagelin och Hedenlund.

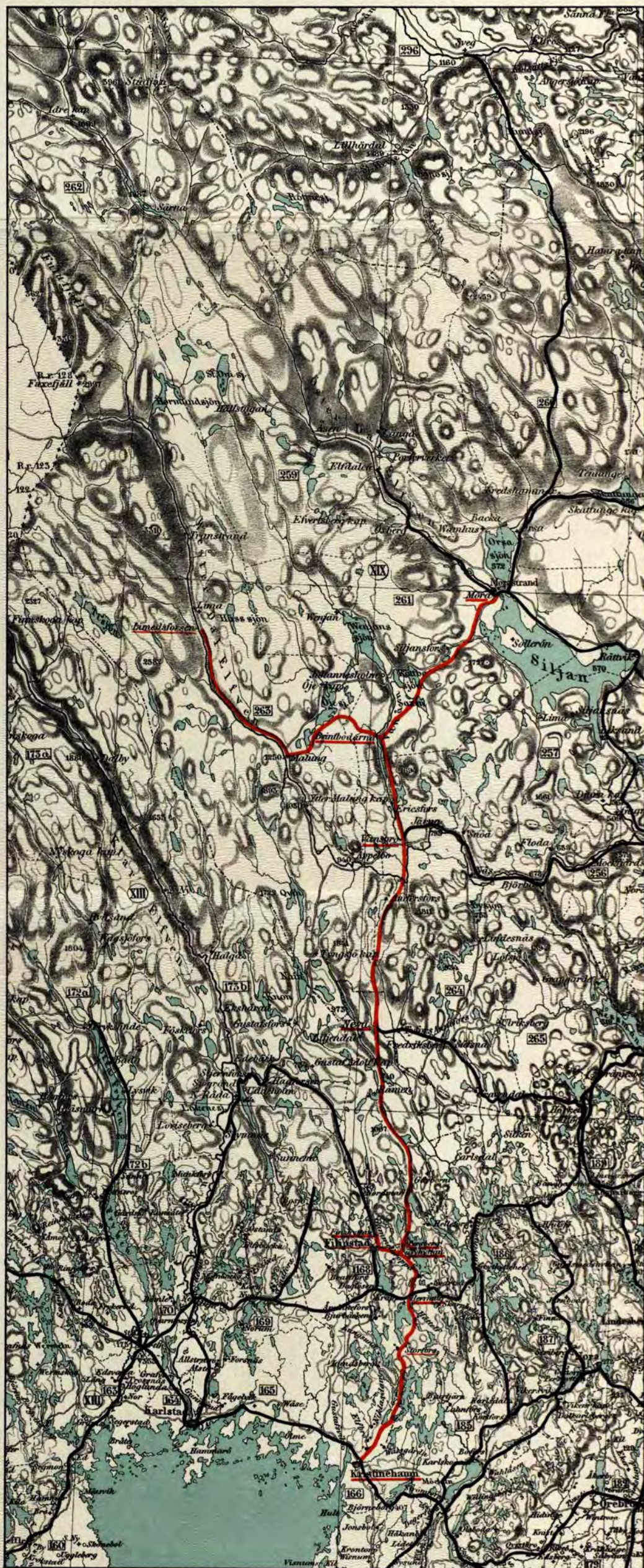
Underdånigst

F. V. HANSEN

enligt uppdrag.

M. Munck af Rosenschöld.

Stockholm den 18 april 1916.



Skala i 1:600 000

0 5 10 20 30 40 50 Km

GEN. STAB. LIT. ANST. STOCKHOLM

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
1. Skäl för utredning i fråga om statsinköp av linjen Kristinehamn—Orsa	2
Mora—Vänerns järnväg.	
2. Järnvägens läge och sträckning	6
3. Byggnadskostnad	7
4. Rullande materiel	7
5. Aktiekapital och lån	7
6. Trafikresultat	8
7. Inköpspris enligt vanliga koncessionsbestämmelser	8
8. Värde enligt bolagets räkenskaper	8
9. Bolagsrepresentanternas åsikt om värdet	10
10. Järnvägsstyrelsens anbud	10
11. Bolagsstyrelsens anbud	10
12. Järnvägsstyrelsens förslag	12
13. Skäl mot och för inköp	12
14. Det föreslagna inköpspriset	21
15. Huvudvillkor för inköpet	24
16. Kompletteringsarbeten	34
Linjen Mora—Sveg.	
17. Linjen Orsa—Sveg	36
18. Linjen Mora Noret—Mora Strand	36
19. Linjen Mora Noret—Orsa	38
20. Departementschefens hemställan	39
Bil. 1. Järnvägsstyrelsens und. skrivelse:	
21. Inledning	41
Mora—Vänerns järnväg.	
22. Koncessionsbestämmelser	42
23. Bandelarnas tillkomst m. m.	43

	Sid.
24. Aktiekapital och lån	45
25. Trafikresultat	46
26. Ekonomisk ställning den 31 december 1915	49
27. Förslag av järnvägsstyrelsens representant	50
28. Bolagets representanter	52
29. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1916	52
30. Bolagsstyrelsens skrivelse den 18 februari 1916	53
31. Skäl för statsinköp och antagande av det gjorda anbudet	54
32. Närmare villkor i blivande köpeavtal	60
33. Vissa kompletteringsarbeten omedelbart och framdeles	65
34. Styrelsens hemställan i denna del	70

Linjen Mora—Orsa.

35. Redogörelse för hittills förda förhandlingar	70
36. Bil. A. Järnvägsstyrelsens anbudsskrivelse till bolagets ordförande den 15 februari 1916	73
37. Bil. B. Bolagets svarsskrivelse den 18 februari 1916	75
38. Bil. C. Bolagsstyrelsens och bolagsstämmans delegerades protokoll den 16 februari 1916	76
39. Bil. D. Bolagsstyrelsens och bolagsstämmans delegerades protokoll den 17 februari 1916	79
40. Bil. E. P. M. angående järnvägens inkomster, driftkostnader och nettobehållning 1910— 1914	80

Bil. 2. Vattenfallsstyrelsens und. skrivelse	83
---	-----------

Karta.