

Nr 229.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående förvärvande för svenska statens räkning av den Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mora Noret—Orsa m. m.; given Stockholms slott den 14 april 1917.

Under åberopande 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 förvärvande för svenska statens räkning av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mora Noret—Orsa, bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1918 på rekvisition utanordna köpeskillingen för ifrågavarande järnväg, 1,290,000 kronor;

dels besluta, att, i samband med förvärv av järnvägen Mora Noret—Orsa för statsverkets räkning, en ny broförbindelse i den sträckning, Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, skall anordnas från Mora station till lämplig punkt å nyssnämnda järnväg norr om Mora Norets station, vilken förbindelse beräknats kosta 750,000 kronor;

dels för år 1918 anvisa, att utgå av lånemedel, till gäldande av köpeskillingen för nyssberörda järnväg ett reservationsanslag av 1,290,000 kronor samt för påbörjande av förenämnda broförbindelselinje ett reservationsanslag av 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av sistnämnda belopp utanordna 200,000 kronor;

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att i 1918 års riksstat de bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,790,000 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 14 april 1917.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern SWARTZ,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LINDMAN,
Statsråden VON SYDOW,
STENBERG,
FALK,
HAMMARSTRÖM,
MÄRTEN ERICSSON,
ÅKERMAN,
CARLESON,
HANS ERICSON,
DAHLBERG.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Inledning. I skrivelse den 24 mars 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning att för statens räkning måtte förvärvas den Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga linjen Mora Noret—Orsa och i samband härmed anordnas en ny förbindelse mellan Mora Strand och nämnda linje.

De i styrelsens skrivelse omförmälda spörsmål voro redan nästlidne år föremål för dryftande i sammanhang med då ifrågasatt och av statsmakterna även beslutat inköp av de Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhörande bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limesforsen, gemensamt i allmänhet benämnda Mora—Vänerns järnväg.

Till grund för den föregående år till riksdagen avlätna propositionen i sistnämnda fråga låg en järnvägsstyrelsens skrivelse den 31 mars 1916.

I denna skrivelse hemställde styrelsen — med överlämnande av i nådigt brev den 21 september 1915 anbefalld utredning angående möjligheterna att på skäligen villkor för statens räkning förvärva, förutom Mora—Vänerns järnväg, bandelarna Mora Noret—Orsa och Mora Noret—Mora Strand av Falun—Rättvik—Mora järnväg — att de i Mora—Vänerns järnväg ingående bandelarna måtte inköpas för statens räkning. Beträffande åter frågan om förvärvet av linjerna Mora Noret—Mora Strand och Mora Noret—Orsa ansåg styrelsen densamma icke — i olikhet med förhållandet beträffande Mora—Vänerns järnväg — vara av beskaffenhet att behöva föreläggas 1916 års riksdag. Någon inlösen av linjen Mora Noret—Mora Strand syntes enligt styrelsens uppfattning överhuvud icke böra ifrågakomma, utan förklarade sig styrelsen ämna framdeles till Kungl. Maj:t inkomma med förslag om anläggning av en ny förbindelse mellan nämnda båda stationer. I fråga om bandelen Mora Noret—Orsa ansåg styrelsen Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags försäljningsanbud icke böra antagas, utan höll före, att bestämmandet av inlösningssumman i enlighet med koncessionens bestämmelser borde hänskjutas till gode män. Härmed åsyftade styrelsen tillämpning av en bestämmelse i nådig resolution den 12 juni 1891 rörande koncession å järnväg Mora Noret—Orsa, att svenska statsverket vore berättigat att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp, som, om inlösen skedde efter tio år från det banan blivit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skulle, allt efter det sätt, som funnes vara för koncessionshavarna förmanligast, antingen beräknas enligt viss närmare angiven grund eller ock bestämmas av fem gode män, utav vilka Kungl. Maj:t utsåge två och koncessionshavarna två, varefter de fyra sålunda valda ägde tillkalla den femte.

För den ståndpunkt, styrelsen sålunda intog beträffande frågan om inlösen av nyssberörda två Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhörande bandelar, anförde styrelsen i förenämnda skrivelse den 31 mars 1916 följande skäl.

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 för ägaren till ifrågasvarande 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 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 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 per km. Härtill har lagts kostnaden för nya anläggningar

å bana och stationer, utförda till och med år 1913, ävensom 10 års ränta efter 5 procent 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 tio 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 tillhopa 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.

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 25 april 1916 anslöt jag mig till styrelsens uppfattning, att någon inlösen av sträckan Mora Noret—Mora Strand icke borde ifrågakomma.

I likhet med järnvägsstyrelsen ansåg jag även, att nu berörda frågor rörande sträckan Orsa—Mora Strand icke behövde föreläggas 1916 års riksdag. Ehuru styrelsens förslag till ordnande av dessa frågor syntes mig väl motiverade, ansåg jag mig därför icke då behöva intaga slutgiltig ståndpunkt till desamma. Jag hade emellertid velat framlägga styrelsens förslag, enär de lämnade en överblick över de ungefärliga kostnader, varmed statsverket hade att räkna vid avgörandet av spörsmålet, om staten borde söka framföra inlandsbanan till hamn vid Väneren eller om denna bana skulle stanna vid Orsa.

Däremot tillstyrkte jag vid samma tillfälle livligt ett omedelbart inköp för statens räkning av Mora—Vänerens järnväg. Då de huvudsakliga skäl, jag härvid androg rörande fördelarna av en statens egen förbindelseled mellan Dalarna jämte trakterna norr därom samt Vänerhamn, i stort sett torde äga tillämpning jämväl vid prövning av frågan

om inlösen av den såsom en detalj i detta projekt ingående linjen Mora Noret—Orsa, ber jag att här få i största korthet erinra om desamma.

Genom inköpet av Mora—Vänerns järnväg jämte i enskild ägo varande järnvägslinjer norr därom upp till Sveg, där anslutning vunnes med inlandsbanan, skulle, framhöll jag, 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. I samband härmed betonade jag särskilt betydelsen av att inlandsbanan såsom statsbana sattes i förbindelse med lämplig hamn vid Vänern, ej minst med hänsyn till den viktiga samfärdsleden Trollhätte kanal, vilken numera, som bekant, blivit öppnad för trafik i sitt nya skick.

Då det vore att antaga, att staten på grund av de ekonomiska förhållandena inom Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag en gång bleve ägare till detta bolags järnväg, komme staten, då så skedde och statsbanan Sveg—Brunflo bleve färdigbyggd, vilket kunde beräknas inträffa omkring år 1919, att äga en sammanhängande trafikled från inlandsbanans nordligaste punkt till Orsa. Det kunde då, framhöll jag, ej anses lämpligt att en så lång och betydelsefull statsbanesträcka finge sin avslutning vid ett enskilt järnvägsnät. Än mer framträdande bleve betydelsen av en stambana i dessa trakter, då inlandsbanan, vars fortsättning norrut från Brunflo snart framkommit till Volgsjön vid Ångermanälven, bleve 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.

Slutligen erinrade jag, att chefen för generalstaben meddelat, att även strategiska skäl talade för statsinköp av Mora—Vänerns järnväg, därvid 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.

Kungl. Maj:t delade den av mig uttalade uppfattningen i samtliga nu föreliggande inlösningsfrågor. Den till 1916 års riksdag avlätna

propositionen i ämnet kom därför att endast omfatta förslag om statsinlösen av Mora—Vänerns järnväg, ett förslag, vilket, såsom förut nämnts, vann riksdagens bifall.

För att härefter övergå till närmare behandling av järnvägsstyrelsens föreliggande förslag om statsinlösen av bansträckan Mora Noret—Orsa, får jag först erinra, att styrelsen — i anslutning till sitt uttalande i framställningen av den 31 mars 1916 — i skrivelse den 23 augusti 1916 hemställde, att Kungl. Maj:t måtte utse två gode män för bestämmande av löseskilling vid ifrågasatt inlösen för statsverkets räkning av förevarande bansträcka.

Inlösen av
järnvägen
Mora
Noret—
Orsa.

Med bifall härtill utsåg Kungl. Maj:t för statens del till gode män distriktschefen i mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Fredrik Enblom samt vice häradshövdingen Gustaf Huselius.

Från Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags sida utsågos till gode män verkställande direktören i Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, majoren i väg- och vattenbyggnadskåren John Nyström och bandirektören vid trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar Carl Andersson, varefter de valde fyra gode männen tillkallade såsom femte god man justitierådet Axel Borgström.

Den 14 mars 1917 hava skiljemännen fattat sitt beslut i ämnet och därvid bestämt inlösningspriset för själva järnvägen till 1,290,000 kronor.

I nu förevarande skrivelse av den 24 mars 1917 har järnvägsstyrelsen lämnat en närmare redogörelse för de förhandlingar mellan parterna, som föregått detta skiljemännens beslut.

Innan jag ingår på denna redogörelse, ber jag emellertid att, med ledning av utav järnvägsstyrelsen lämnade uppgifter, få meddela en del upplysningar angående tillkomsten av linjen Mora Noret—Orsa samt om linjens tekniska och ekonomiska förhållanden.

Bandelen Mora Noret—Orsa, vars närmare belägenhet framgår av en karta, vilken torde få bifogas protokollet, utgör en särskilt koncessionerad del av den Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga linjen Falun—Orsa. Den sträcker sig, med en längd av 13,4 km., från Falun—Rättvik—Mora järnvägs station vid Mora Noret norrut efter Orsasjöns östra strand till Orsa kyrkoby i Kopparbergs län. Bandelen, som öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1892, har mellan ändstationerna två hållplatser, Vattnäs och Holen, upplåtna för enbart

Tillkomst.

persontrafik. Hela linjen Falun—Mora Noret—Orsa trafikeras av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag. Enligt vad jag inhämtat, kunna väl trafik-siffrorna redovisas för hela nämnda linje, men däremot ej särskilt för bandelen Mora Noret—Orsa.

Järnvägslinjen Falun—Mora Noret—Orsa byggdes under en tid, då arbets- och materialpriser voro jämförelsevis billiga. Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags bokförda skulder den 31 december 1894, uppgående till sammanlagt 3,181,636 kronor, torde kunna anses utgöra byggnads-kostnaden för hela linjen Falun—Orsa efter dess färdigbyggande. Då hela banlängden Falun—Orsa utgör 102 kilometer, kostade banan sålunda endast 31,200 kronor per kilometer. Av tillgängliga räkenskapsuppgifter har däremot icke kunnat inhämtas, vartill kostnaden för Mora Noret—Orsa järnväg ensamt för sig uppgått.

Tekniska
förhållanden.

Maximilutningen å linjen Mora Noret—Orsa är 16,67 ‰ och minsta krökningsradien 300 meter. Endast en bro av nämnvärd längd förekommer, nämligen vid Enån om 1 spann å 8 meter. Överbyggnaden består av räler med vikt för meter av 27,3 kg. på 2,7 m:s långa sliprar. Bandelen är försedd med telegrafledning, bestående av en tråd. Rullande materiel tillhandahålles av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag.

Ekonomiska
förhållanden.

Såsom nämnts, kunna några årliga trafikuppgifter icke lämnas enbart för bandelen Mora Noret—Orsa.

Rörande Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags ekonomiska förhållanden må, förutom vad nyss nämnts, framhållas följande.

Bolagets inbetalta aktiekapital utgör 1,282,100 kronor å aktier å 100 kronor, vilka aktier samtliga innehavas av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag. Utdelningen har under åren 1906—1915 utgjort resp. 6, 6, 6, 5, 5, 8, 8, 0, 0, 0 procent.

Av bolagets 4 ‰ obligationslån av den 1 september 1888 å 1,650,000 kronor (slutlikvid 1931) återstod vid 1915 års slut 962,000 kronor. Som säkerhet för obligationslånet gäller första inteckning i järnvägen Falun—Mora Noret samt garanti för ränta och amortering av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag. I Mora—Orsa järnväg finnes endast en ännu gällande inteckning enligt förbindelse till Orsa sockens skogsmedelsfond å 300,000 kronor med ränta. Förbindelsen är emellertid numera inlöst och kan, såsom befintlig i bolagets förvar, vid eventuell inlösen överlämnas.

Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags ställning den 31 december 1916 framgår av följande balanskonto:

Tillgångar:

Järnvägsanläggningen:

bandelen Falun—Orsa	3,795,083: 54	
» Mora—Älvdalen	953,618: 81	4,748,702: 35
Aktier i främmande järnvägar:		
600 st. aktier i Gävle—Dala järnvägsaktiebolag	30,000: —	
5,256 aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag	595,565: 46	
100 st. aktier i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag	10,000: —	635,565: 46
Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag		40,000: —
Stockholm enskilda bank, oblig. räkning		350: —
		<u>Summa tillgångar kr. 5,424,617: 81</u>

Skulder:

Aktiekapitalet	1,282,100: —
Reservfonden	450,000: —
Dispositionsfonden	600,000: —
1888 års 4 % obligationslån	918,000: —
Gävle—Dala järnvägsaktiebolag	1,970,382: 40
Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag	—: —
Obetalda räntor	350: —
Vinst- och förlustkonto	203,785: 41
	<u>Kronor 5,424,617: 81</u>

I följande översiktstablå lämnas uppgifter om Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags bokförda byggnadskostnad, nettoinkomst och avkomstprocent under åren 1906—1915.

År.	Bokford byggnadskostnad vid årets slut för		Summa bokförd byggnadskostnad.	Nettoinkomst.	Avkomstprocent.
	Falun—Orsa.	Mora Noret—Älvdalen.			
	Kr.	Kr.			
1906	3,588,268 21	—	3,588,268 21	266,705 60	7.4
1907	3,653,500 31	864,161 83	4,517,662 14	215,869 30	4.8
1908	3,681,866 79	991,275 75	4,673,142 54	176,450 73	3.8
1909	3,696,557 14	1,002,895 66	4,699,452 80	118,894 67	2.5
1910	3,707,300 70	963,562 23	4,670,862 93	141,616 31	3.0
1911	3,723,415 60	950,433 60	4,673,849 20	178,794 22	3.8
1912	3,626,202 84	951,318 45	4,577,521 29	183,857 45	4.0
1913	3,694,424 21	951,318 45	4,645,742 66	182,593 84	3.9
1914	3,732,095 71	951,318 45	4,683,414 16	297,617 75	6.4
1915	3,762,895 80	952,855 75	4,715,751 55	258,423 57	5.5

Bolagets disponibla inkomst och dess användning framgår av följande redogörelse.

Å r.	Disponibel inkomst			Av disponibla inkomsten har använts eller avsatts till					
	för året.	från föregående år överförd.	Summa.	Reservfonden.	Dispositions-fonden.	Utdelning å aktier.		nästa års vinst- och förlust-konto.	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	%	Kr.	
1906	195,675 60	— —	195,675 60	— —	118,749 60	76,926 —	6.0	— —	
1907	146,539 30	— —	146,539 30	— —	69,613 30	76,926 —	6.0	— —	
1908	105,140 81	— —	105,140 81	— —	— —	76,926 —	6.0	28,214 81	
1909	53,084 67	28,214 81	81,299 48	— —	— —	64,105 —	5.0	17,194 48	
1910	77,646 31	17,194 48	94,840 79	— —	— —	64,105 —	5.0	30,735 79	
1911	116,724 22	30,735 79	147,460 01	— —	— —	102,568 —	8.0	44,892 01	
1912	124,639 75	44,892 01	169,531 76	— —	— —	102,568 —	8.0	66,963 76	
1913	140,299 24	66,963 76	207,263 —	— —	150,000 —	— —	— —	57,263 —	
1914	246,529 16	57,263 —	303,792 16	180,000 —	61,637 10	— —	— —	62,155 06	
1915	218,066 47	62,155 06	280,221 53	— —	200,000 —	— —	— —	80,221 53	

Förhand-
lingarna inför
gode männen.

Jag ber härefter få meddela vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 24 mars 1917 anført rörande förhandlingarna inför gode männen och dessas beslut.

Med erinran, att det av bolaget under förberedande förhandlingar lämnade erbjudande att avstå järnvägen för 1,264,902 kronor 53 öre vore ett förlknings-
anbud, som, då det icke antagits, numera förfallit, har bolaget inför skilje-
männen förklarat sig anse det billigt, att löseskillingen bestämdes till icke blott
hittillsvarande kostnaden för järnvägen jämte ränta därå före avträandet med av-
drag av driftöverskottet under tiden, utan även ett skäligt belopp med hänsyn
till att järnvägen under de 25 år den trafikerats erhållit en för varje år stigande
trafikinkomst och således ett allt högre affärsvärde. Ifrågasättas kunde för öv-
rigt, om icke, då staten mot ägarens vilja begagnade sig av sin rätt att förvärva
järnvägen, till grund för löseskillingens bestämmande borde läggas icke de verk-
liga kostnaderna för järnvägsanläggningen, utan det belopp, som skulle erfordras
för att nu bygga järnvägen. Denna kostnad hade av sakkunnig person beräknats
till 1,405,000 kronor. Förbises finge ej heller, att bolaget, som i följd av statens
förvärfvande av järnvägen berövades den nuvarande slutstationen vid Orsa för
bolagets järnväg Falun—Mora Noret—Orsa, vore nödsakat att nedlägga avse-
värda belopp för åstadkommande vid Mora Noret av anordningar, motsvarande
de nu vid Orsa befintliga. Dessa anordningar, som måste vara färdiga före den
1 januari 1918, då järnvägen eventuellt komme att övertagas av staten, hade av
bolagets bandirektör beräknats medföra en utgift av 524,000 kronor.

De hittills varande kostnaderna för järnvägen, inberäknat ränta å byggnadskapitalet till 1915 års slut jämte värdet av inventarier, men med frånräknande av driftöverskottet under åren 1892—1915, utgjorde 1,370,794 kronor 81 öre; och fordrade bolaget nu i lösen för järnvägen detta belopp samt såsom ersättning för järnvägens affärsvärde hälften därutöver eller således i runt tal 2,057,000 kronor.

Sedermera har bolaget uppgivit, att anläggningskostnaden för järnvägen enligt ovan angivna grunder borde beräknas till allenast 1,283,403 kronor 13 öre och följaktligen nedsatt sitt anspråk till utbekommande av nämnda belopp jämte hälften därutöver eller således till i runt tal 1,925,105 kronor.

Järnvägsstyrelsen har anfört: Koncessionen borde så förstås, att då vid ifrågasatt inlösen av järnvägen löseskillingen skulle bestämmas av gode män, därvid skulle läggas till grund järnvägens sakvärde, d. v. s. vad järnvägen kostat i anläggning utan att därvid finge beräknas ränta å anläggningskostnaden. Från detta sakvärde borde avdragas den värdeminskning järnvägen undergått, vilken skäligen kunde beräknas efter den avskrivningsprocent, som vid statens järnvägar tillämpades. Vidare borde avdragas det belopp om 255,333 kronor 20 öre, som Dala—Hälsinglands och Orsa—Härjedalens järnvägar erlagt till bolaget för rätten till gemensamt begagnande av Orsa station och såsom ersättning för därav föranledda utvidgningar av densamma. Det kunde ifrågasättas om, på sätt bolaget gjort gällande, bolaget utöver den sålunda beräknade gottgörelsen vore berättigat till särskild ersättning för anordnandet vid Mora Norets station i stället för vid Orsa av slutstation för bolagets järnväg Falun—Mora Noret, men även om gode männen av billighetsskäl skulle tillerkänna bolaget dylik ersättning, vore det av bolaget uppgivna beloppet alltför högt. Styrelsen hade låtit uppgöra ett förslag till erforderliga bangårdsanläggningar vid Mora Noret, slutande å 375,000 kronor. Med detta förslag skulle bolaget erhålla en bättre anordnad station med större möjligheter till framtida utveckling av spårsystem m. m. än bolaget för närvarande hade vid Orsa. Vid sistnämnda station funnes endast omkring 12,000 kvm. mark, som lämpligen kunde användas till framtida utvidgningar, under det att motsvarande areal vid Mora Noret utgjorde omkring 10,000 kvm mera. Från det av styrelsen beräknade kostnadsbeloppet borde följaktligen avdrag ske för värdet av 10,000 kvm. mark, uppskattad till 10,000 kronor. Vidare borde avdrag ske för den del av ersättningsbeloppet för Orsa station, som vore att hänföra till nämnda stations egenskap att vara slutstation för bolagets linje söder om Mora Noret. De anläggningar vid Orsa, som härvid borde tagas i beräkning, kunde uppskattas till två lokomotivstallar och nio rum, värda sammanlagt omkring 42,200 kronor. Slutligen borde avdragas det kapitaliserade värdet av de inkomster, bolaget erhöle i uthyrda lägenheter i nyuppförda bostadshusen i Mora Noret. Antalet nya rum uppgäves till 28. Med frånräknande av ovan nämnda nio rum återstode 19, för vilka bolaget ärligen ägde uppbära i hyra 75 kronor per rum eller sammanlagt 1,425 kronor. Kapitaliserat efter 5 % utgjorde detta belopp 28,500 kronor.

Enligt styrelsens uppfattning borde för övrigt de nyanläggningar, som för bolagets nya slutstation vore erforderliga, lämpligen förläggas till statens järnvägars station vid Mora, och påyrkades, att gode männen undersökning för bestämmandet av järnvägens värde måtte omfatta jämväl frågan om och i vad mån utvidgning av Mora eller Mora Norets station kunde anses erforderlig för att

ersätta de fördelar, bolaget haft genom att Orsa station hittills varit utgångs- och slutstation för trafik å bolagets järnväg.

Häremot har bolaget genmält: Anspråket på gottgörelse jämväl för järnvägens affärsvärde vore fullt befogat. Då järnvägen med tillbehör alltjämt underhållits förstklassigt, och materialpriser, särskilt beträffande järnvägsräls, nu vore avsevärt högre än som betingats vid järnvägens anläggning, kunde järnvägen icke sägas hava undergått någon som helst värdeminskning. Tillämpning av det av styrelsen påyrkade avskrivningsförfarandet kunde därför icke ifrågakomma. Styrelsens påstående att från järnvägens värde borde avdragas de belopp, anslutande järnvägar fått erlägga för rätten att begagna Orsa station, vore fullkomligt obefogat. Beträffande det av styrelsen uppgjorda förslaget till nya bangårdsanläggningar vid Mora Noret, vore detta i visst fall till och med en försämring av nu rådande förhållanden och motsvarade för övrigt icke behovet. Styrelsens jämförelse med nuvarande stationsanläggningar i Orsa vore missvisande, då förhållandena icke vore direkt jämförbara. Av de av styrelsen från uppgivna kostnadssumma påyrkade avdrag kunde endast godkännas avdraget för den kapitaliserade hyran för vissa bostadslägenheter. Hyresbeloppet borde emellertid minskas med kostnaden för byggnadens underhåll och brandförsäkring, vilka kunde skattas till $1\frac{1}{2}$ % av anläggningskostnaden eller således för ifrågakomma 19 rum till 763 kronor 40 öre. Behållna hyresinkomsten utgjorde således allenast 661 kronor 60 öre och kapitaliserade värdet därav 13,232 kronor. Att, såsom styrelsen ifrågasatt, förlägga de för den nya slutstationen erforderliga anordningarna till Mora station i stället för till Mora Noret ville bolaget icke underkasta sig, då det för bolaget vore ur alla synpunkter fördelaktigast att i största möjliga utsträckning ombesörja sin trafik vid egen station.

Gode männens
beslut.

Såsom förut nämnts, fastställde gode männen den 14 mars 1917 värderingsbeloppet för själva järnvägen till 1,290,000 kronor. Vissa i Orsa befintliga inventarier uppskattades till 22,300 kronor. Inlösningssumman i dess helhet fixerades sålunda till sammanlagt 1,312,300 kronor. Gode männens beslut var av följande lydelse.

»Godemännen finna, att såsom utgångspunkt för bestämmandet av järnvägens inlösningsvärde bör tagas den beräknade kostnaden för anläggning i närvarande tid av motsvarande järnväg, med frånseende dock från de av nu pågående krig betingade särskilt höga byggnadskostnader, samt utan avdrag för vad vissa järnvägar erlagt för rätten till anslutning vid Orsa station.

Från det sålunda erhållna beloppet bör avräknas skälig avskrivning å husbyggnader, överbyggnader till bana och broar, bangårdsmaskinerier samt telefon- och telegrafanläggningar.

Däremot bör tilläggas skälig ersättning åt bolaget för det bolaget i följd av järnvägens avträdande blir nödsakat att under nuvarande dyrtid förskaffa sig ny slutstation för bolagets järnvägslinje Falun—

Mora Noret, vilken slutstation bolaget måste vara berättigat anlägga å egen bana och således vid Mora Norets station.

På grund av vad sålunda anförts fastställa godemännen inlösningsvärdet för järnvägen Mora Noret—Orsa i ett för allt till 1,290,000 kronor.

Till detta belopp skall emellertid läggas ostridiga beloppet för de i hotellet, lokomotivstallet och övriga byggnader i Orsa befintliga inventarier 22,300 kronor.

Vid bestämmande av järnvägens värde hava godemännen utgått från att järnvägens gräns vid Mora Noret mot järnvägen Falun—Mora Noret sättes vid kilometerpålen 89 från Falun räknat, uppsatt strax norr om yttersta norra växeln å Mora Norets station.»

Gode männen Borgström och Huselius hava ansett principiellt riktigare att vid ersättningens fastställande utgå från ursprungliga anläggningskostnaden utan rätt för järnvägens ägare att därå beräkna ränta, men då de även med denna utgångspunkt skulle kommit till ungefär samma praktiska slutresultat som övriga godemän, hava de förenat sig i det slut, vartill dessa kommit.

I sin förevarande skrivelse av den 24 mars 1917 har järnvägsstyrelsen förordat statsinlösen av linjen Mora Noret—Orsa till av gode männen åsatt värde. Såsom skäl härför anför styrelsen:

Den av skiljenämnden fastställda lösesumman ställer sig ungefär lika hög som det av järnvägens ägare vid föregående underhandlingar begärda försäljningspriset. Det är härvid att märka, att bolaget vid nämnda underhandlingar enligt egen uppgift avglömt att begära ersättning för de ändringsarbeten vid Mora Norets station, som bliva en följd av att bolagets slutstation genom fränskiljandet av linjen Mora—Orsa flyttas från Orsa till Mora, och har bolaget nu inför skiljenämnden framställt krav på dylik ersättning med ett belopp av 524,000 kronor. Styrelsen har väl ifrågasatt, huruvida inlösningsvärdet lagligen borde påverkas av den av bolaget anförda omständigheten att, efter fränskiljande från bolagets övriga egendom av linjen Mora—Orsa, lokomotivstallar och andra anläggningar skulle bliva nödvändiga att utföra i Mora för trafikens behöriga upprätthållande. Styrelsen har dock ansett sig icke böra förneka, att billighetsskäl tala för beviljandet av viss ersättning för berörda arbeten, åtminstone i den mån kostnaden för dessa arbeten icke täckes av den del av ersättningen för Orsa station, som motsvarar de för trafiken å linjen Mora—Orsa allt för stora anläggningarna i Orsa. Inför skiljenämnden har styrelsen yrkat på att, om över huvud taget ersättning för behövliga ändringsarbeten ansågos böra beviljas, densamma icke måtte sättas högre än 294,300 kronor. Styrelsen har nämligen upprättat ett förslag till behövliga ändringsarbeten å Mora Norets station, enligt vilket förslag kostnaderna med avdrag för överflödiga anläggningar i Orsa skulle uppgå till sistnämnda belopp.

Järnvägsstyrelsens skäl för godkännande av värderingspriset.

Ett av järnvägsstyrelsen yrkat avdrag av 255,000 kronor, motsvarande de belopp, som Dala—Hälsinglands järnväg och Orsa—Härjedalens järnväg erlagt till Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag såsom ersättning för rätten för förstnämnda järnvägar att ansluta till Orsa station, har icke av nämnden medgivits.

I beaktande av vad nu nämnts och med hänsyn till de föreliggande förhållandena synes den av skiljenämnden bestämda lösesumman icke vara större än att densamma bör av statsmakterna antagas och således inlösen nu böra äga rum. Enligt styrelsens uppfattning lär det icke finnas någon utsikt att under följande år kunna erhålla banan till billigare pris än nu bestämts.

I enlighet med det av gode männen bestämda inlösningsvärde å järnvägen erfordras alltså anslag av riksdagen till belopp av 1,290,000 kronor. Det i beslutet angivna värdet av inventarier synes böra gäldas av trafikmedel.

Efter framhållande av, att det genom statsmakternas beslut år 1916 om förvärvande för statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolags olika järnvägsdelar torde vara fastslaget, att staten för åstadkommande av en västlig genomgående förbindelse mellan mellersta och sydligare Sverige, å ena, samt Norrland, å andra sidan, bör förvärva även norr om berörda järnvägsdelar liggande bandelar, och med hänvisning till förberörda av mig år 1916 anförda huvudsakliga skäl för dylik inlösen fortsätter styrelsen:

I detta samband må erinras om vad styrelsen anført i sitt den 31 juli 1916 angivna utlåtande över ifrågasatt inlösen för statsverkets räkning av den norr om ifrågavarande bandel varande järnvägslinjen Orsa—Sveg. Där framhölls bland annat, att ett övertagande av denna järnvägslinje och dess trafikerande av statens järnvägar, innan den under byggnad ännu varande statsbanan Brunflo—Sveg bleve färdig, måste på grund av banans från det övriga statsbananätet isolerade läge bliva förenat såväl med olägenheter i förvaltningshänseende som med onödiga kostnader för driften.

Det vore uppenbarligen i samband med färdigblivandet av Inlandsbanan norr om Sveg — vilket man först torde kunna tänka sig under år 1919 — som ett besittningstagande av de mellanliggande bansträckorna för erhållande av en i statens ägo varande obruten förbindelse mellan Kristinehamns och Östersunds stationer å statsbanelinjen Laxå—Charlottenberg respektive Bräcke—Storlien kunde bliva angeläget. Att därför i sakens dåvarande läge omedelbarligen vidtaga några åtgärder i angivna syfte syntes icke vara från statens sida av något behov påkallat.

Huru än förhållandena komme att utveckla sig i fråga om statens förvärv av omförmälda bansträcka Orsa—Sveg, vore i föreliggande fråga att beakta den uppenbara fördelen att snarast möjligt få i statens hand en sammanhängande linje från den viktiga grenstationen Orsa till Vänerhamn.

Departements-
chefen.

Beträffande själva frågan, huruvida ett förvärv över huvud bör äga rum av banan Mora Noret—Orsa, torde jag kunna fatta mig kort. Genom statsmakternas år 1916 fattade beslut om inlösen av Mora—Vänerns järnväg lär det nämligen vara fastslaget, att för åstadkommande av en

västlig genomgående förbindelse mellan mellersta och sydligare Sverige, å ena sidan, samt Norrland, å andra sidan, samtliga norr om Mora—Vänerns järnväg liggande bandelar och således även linjen Mora Noret—Orsa böra av staten förvärvas.

Jag vill därför inskränka mig till att framhålla, hurusom vikten av denna nya genomgående statsbaneförbindelse allt tydligare framstår på grund av de erfarenheter, som under de sista årens högtrafik gjorts. Otillräckligheten av den statsbanelinje, linjen Bräcke—Krylbo, som för närvarande ensam har att upptaga trafiken mellan Norrland och det övriga Sverige, har därunder blivit alltmera uppenbar. Visserligen torde man få antaga, att krigsårens egenartade trafikförhållanden, varunder särskilt de norrländska linjerna hårt ansträngts, skola i större eller mindre omfattning komma att återgå till vad som förut varit det normala. Å andra sidan har man även vid en mera jämnt fortgående utveckling kunnat spåra tendenser till en allt hastigare årlig trafikstegring på Norrland, och den tidpunkt torde icke vara avlägsen, då den norrländska trafikens storlek även efter en eventuell tillfällig nedgång kommer att vara densamma som för närvarande eller till och med större. Detta antagande framstår såsom desto mer sannolikt, som inom stora delar av Norrland torde kunna påräknas en hastigt stigande utveckling, påverkad särskilt av det livliga järnvägsbyggande, som där planerats och delvis beslutats. Vid tillkomsten av nya trafikskapande och trafiksamlande banor måste det tydligtvis vara en nödvändighet att i god tid vidtaga åtgärder för att kunna på tillfredsställande sätt framföra och fördela den ökade trafiken på längre ned belägna linjer. Bristande trafikförmåga å dessa linjer kommer eljest att verka hämmande å utvecklingen, så att syftet med statens uppoffringar för den nordliga landsändans förseende med kommunikationer skulle kunna förfelas.

I den här föreliggande frågan synes det mig alltså endast gälla att bedöma, huruvida en inlösen av järnvägslinjen Mora Noret—Orsa bör ske nu eller om därmed någon tid skulle kunna anstå.

Det är härvid att märka, dels att en sammanknytning av statsbanelinjen Sveg—Brunflo med den enskilda järnvägen Orsa—Sveg icke kan komma att ske förrän under år 1919, dels att frågan om statsförvärv av nämnda enskilda järnväg ännu ligger i ett mera ovisst läge. Den planerade nya statsbaneleden kan alltså ej omedelbarligen i sin helhet komma till stånd. Oavsett detta måste det emellertid framstå såsom ett intresse av största vikt, att staten snarast kommer i besittning av en genomgående förbindelse åtminstone upp till den viktiga grenstationen Orsa. Detta intresse knyter sig ej endast till trafikan-

terna, som genom en sådan anordning få fördelar i taxehänseende, utan även till statens järnvägar, som därigenom erhålla möjlighet att fördela och avlasta trafiken från en del av de överbelastade norrländska linjerna. I detta sammanhang vill jag också såsom varande av betydelse för frågan meddela, att järnvägsstyrelsen efter nu slutförda förhandlingar med ägarna till Dala—Hälsinglands järnväg inkommit med underdånig framställning om rätt att för statens järnvägars räkning få arrendera denna enskilda järnväg för en tid av 10 år och på villkor i övrigt, som synas vara av beskaffenhet att kunna godkännas.

Det återstår sålunda att pröva, huruvida det av gode männen åsatta värdet av banan Mora Noret—Orsa är rimligt och bör av staten godtagas eller icke.

Såsom framgår av det föregående hava de förhandlande parterna, järnvägsstyrelsen och Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, hävdat olika åsikter angående principerna för värderingen. Gode männens flertal har därvid i stort sett följt de av bolaget ifrågasatta riktlinjerna härför, medan minoriteten ansett de av järnvägsstyrelsen anförda synpunkterna i huvudsak principiellt riktigare. Då emellertid nämnda minoritet kommit till ungefär samma praktiska slutresultat och därför samtliga gode män kunnat enas om själva slutet, anser jag det överflödigt att här ingå på granskning av de olika principuttalandena rörande värderingen, utan synes mig den föreliggande inlösningsfrågan helt böra ses ur praktiska synpunkter. Man finner då, att den av gode männen fastställda lösesumman, tillhoppa 1,312,300 kronor, icke mycket överstiger det av bolaget vid föregående underhandlingar förlikningsvis begärda priset 1,264,902 kronor 53 öre. Vid detta belopps fixerande hade bolaget dock avglömt att begära gottgörelse för de arbeten, som erfordrades för förändring av Mora Norets station till slutstation i stället för Orsa, en gottgörelse, som sedermera av bolaget beräknats till 524,000 kronor. Med hänsyn härtill och då utsikter icke torde finnas att under följande år kunna erhålla banan till billigare pris, tillstyrker jag, att inlösen för statsverkets räkning av ifrågavarande bana med tillbehör nu sker till det av gode männen fixerade beloppet om tillhoppa 1,312,300 kronor.

Jag ansluter mig även till järnvägsstyrelsens uppfattning, att den del av inlösningssumman, som skulle utgöra gottgörelse för inventarier, eller 22,300 kronor, bör gäldas av trafikmedel. Däremot bör givetvis anslag för gäldande av det belopp, som motsvarar ersättningen för själva järnvägen, 1,290,000 kronor, begäras av riksdagen. Då det här

är fråga om en kapitalplacering för produktivt ändamål, torde dylikt anslag böra utgå av lånemedel.

Mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag har förhandlats om de närmare huvudvillkoren för statsinköpet, att intagas i det förslagskontrakt, som är avsett att träffas mellan styrelserna, under förutsättning för järnvägsstyrelsens del av statsmakternas och för bolagsstyrelsens del av bolagsstämman godkännande. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat mig, har enighet preliminärt uppnåtts rörande dessa huvudvillkor.

Huvudvillkor
för köpet.

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 1918;

4) likviderandet av den av skiljenämnden angivna, statsmakternas prövning underställda köpeskillingen;

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.

Rörande omfånget av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier, avtalet skulle avse, skulle häri inbegripas järnvägs- linjen med tillhörande markområden, beräknat i södra gränsen såsom av gode männen angivits.

Järnvägens
område m. m.

Inventarier övertagas efter mellan parterna upprättat inventeringsinstrument.

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 överlåtas å staten.

Beträffande personalen har man utgått från att statens järnvägar skola övertaga den linjen Mora—Orsa tillhörande personal, för vilken bolaget anser sig icke vidare hava användning. Enligt preliminär uppgift uppgår denna personal till ett antal av omkring 20. Givetvis har man tänkt sig att bolaget skulle vara obetaget att i önsk-

Personalen.

värd omfattning överflytta personal å denna linje till sina andra trafiklinjer.

Avlönings-
förhållanden.

Avlöningsvillkoren för den personal, som övertages, skulle ordnas i huvudsak enligt samma grunder som de, vilka kommit till tillämpning vid inköpet av Mora—Vänerns järnväg.

Bestämmelserna rörande nämnda personals avlöningsvillkor skulle alltså bliva följande.

De vid järnvägen 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 indelning, järnvägsstyrelsen skulle till befattnings inrättande hava lämnat sitt tillstånd — skulle äga rätt att den 1 januari 1918 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 öntledigande, 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;

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 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.

Beträffande pensionsvillkoren har styrelsen i sin förevarande skrivelse av den 24 mars 1917 meddelat, att utredning för ordnande av denna fråga påginge.

Pensionsvillkor.

Efter slutförda utredningar och underhandlingar förklarar sig styrelsen komma att underställa Kungl. Maj:ts prövning förslag till avtal mellan parterna rörande statens förvärvande av järnvägen i enlighet med förenämnda huvudgrunder.

För min del har jag icke något att erinra mot de nu anförda huvudgrunderna för statsinköpet, helst desamma i stort sett äro ensartade med de vid inköpet av Mora—Vänerns järnväg tillämpade, och kommer jag, i händelse av riksdagens bifall till nu ifrågasatta köp, att hemställa, att kontrakt, upprättat i enlighet med dessa huvudgrunder, må av Kungl. Maj:t godkännas.

Departementschefen.

Beträffande personalens pensionsförhållanden må nämnas, att samtliga nu ifrågavarande befattningshavare äro delägare i särskilda för Gävle—Dala järnvägs personal bildade pensionskassor. Vid sådant förhållande torde vara lämpligast, om personalens pensionsförhållanden kunde ordnas på samma sätt som skett vid statens övertagande av Västkustbanan och Malmö—Kontinentens järnväg, d. v. s. att personalen kvarstår i vederbörande pensionskassor och att staten gent emot dessa ikläder sig den enskilda järnvägens förpliktelser beträffande den övertagna personalen. Härför läser emellertid erfordras en ändring i sådan riktning i de för berörda pensionskassor gällande reglementen, varom det tillkommer fullmäktige för delägarna i kassorna att besluta. Järnvägsstyrelsen har meddelat, att styrelsen satt sig i förbindelse med järnvägsbolaget för erhållande av dess medverkan till åstadkommande av en dylik ändring, och har från bolagets sida under hand förklarats, att bolaget ställer sig villigt att i vad på detsamma ankommer söka bidra till en lösning av pensionsfrågan i nu angiven riktning.

Såsom förut nämnts, behandlade järnvägsstyrelsen redan i sin skrivelse den 31 mars 1916 frågan om åstadkommande av förbindelse norrut från Mora Strand till banlinjen Mora Noret—Orsa. Styrelsen hävdade härvid den uppfattningen, att frågan om dylik förbindelse

Ny förbindelse mellan Mora Strand och linjen Mora Noret—Orsa.

kunde lösas på två sätt, nämligen antingen genom att inköpa bandelen Mora Strand—Mora Noret eller genom att anlägga ny förbindelselinje med ny bro över Östra Dalälven. Styrelsen ställde sig för egen del av förut här återgivna skäl på den ståndpunkten, att någon inlösen av sträckan Mora Strand—Mora Noret icke borde ifrågakomma.

Med erinran härom ävensom att jag — såsom förut nämnts — vid frågans behandling i statsrådet den 25 april 1916 anslöt mig till styrelsens uppfattning i förevarande hänseende, framhåller nu styrelsen i sin skrivelse den 24 mars 1917, att styrelsen vid bedömande av frågan utgår från förslaget att bygga ny förbindelselinje från Mora Strand norrut.

Vid genomförandet av ifrågavarande förslag har styrelsen till en början tänkt sig, att en ny bro, avsedd endast för statsbanans tåg, skulle byggas över älven och förläggas strax norr om den nuvarande, den enskilda järnvägen tillhöriga bron, vilken senare användes även för landsvägstrafik. Från den nya bron skulle vidare nytt spår, på sätt å en styrelsens skrivelse bifogad ritning närmare angives, framdragas i en större kurva fram till konnektion med nuvarande linjen Mora Noret—Orsa vid en punkt ungefär 0,8 km. norr om Mora Norets stationshus' mitt. Det gamla spåret från nyssnämnda punkt till Mora Norets stations norra ända skulle borttagas.

Den nya bron över älven skulle förses med ett rörligt spann för framsläppande av ångbåtstrafiken å älven, som visserligen är jämförelsevis obetydlig, men som dock ej kan avstängas utan olägenhet. Bropelarne skulle placeras så, att de åstadkomme minsta möjliga olägenhet för flottningen, för vilken strax nedanför bron ett skiljeställe är anordnat.

För att utröna, huruvida den av järnvägsstyrelsen sålunda ifrågasatta nya bron över Östra Dalälven skulle kunna anses utgöra hinder för dels den ångbåtstrafik dels den flottning, som framgår i älven, eller huruvida andra invändningar mot densamma kunde göras från ortsbefolkningens sida, har styrelsen i detta hänseende vänt sig med förfrågan såväl till Kungl. Maj:ts befallningshavande i Kopparbergs län som även direkt till Dalälvarnas flottningsförening och Österdalarnas ångbåtsaktiebolag. Svar å dessa förfrågningar hava sedermera inkommit.

I september 1916 meddelade sålunda *Dalälvarnas flottningsförening*, att densamma för sin del icke hade något att erinra mot den ifrågasatta nya bron, under förutsättning att det rörliga spannet något flyttades emot vad som varit angivet i styrelsens förslag, ävensom att mindre ändringar i läget för pelarna jämväl vidtoges på av flottningsföreningen angivet sätt. Dessa ändringar äro, enligt vad styrelsen

upplyser, icke större än att de utan svårighet kunna vid byggnadens utförande iakttagas.

Österdalarnas ångbåtsaktiebolag har den 20 oktober 1916 meddelat, att bolaget instämde i det yttrande, som avgivits av flottningsföreningen, men har samtidigt påpekat, att bolagets ångare vore avsevärt större än någon av flottningsföreningens båtar, varför bolaget påyrkat, att hänsyn därtill skulle tagas vid brons byggande. Detta har, meddelar järnvägsstyrelsen, jämväl beaktats i planen för byggnadens utförande.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Kopparbergs län, som i ärendet hört ordsbefolkningen, har den 20 december 1916 meddelat sig icke hava något att erinra mot broförslaget, därest nödig hänsyn toges till de av flottningsföreningen gjorda erinringarna.

Kostnaderna för den beräknade nya förbindelsen mellan Mora station och den gamla linjen mellan Mora Noret—Orsa har styrelsen, såsom förut nämnts, i sin skrivelse den 31 mars 1916 angivit till 578,000 kronor, för det fall anläggningen utföres på nyss angivet sätt. Vid upprättandet av detta kostnadsförslag hava använts de arbets- och materialpriser, som voro gällande under år 1914 före kristidens inträdande. På grund av de sedan denna tid ändrade konjunkturerna är det, anför nu styrelsen, med säkerhet att förutse, att dessa kostnadsberäkningar icke skola visa sig vara tillförlitliga, utan att vid tiden för arbetets utförande priserna skola ställa sig högre än de beräknade.

Då särskilt priset på brojärn ökats i synnerligen avsevärd grad, har styrelsen därför nu låtit omarbета det tidigare upprättade förslaget till bron i syfte att i möjligaste mån nedbringa järnvikten. Därvid har en annan spannindelning tänkts komma till användning, som visserligen medför ökad kostnad för brons underbyggnad men i ännu högre grad minskar kostnaderna för överbyggnaden. Spannindelningen är dock fortfarande sådan, att den tillfredsställer de krav, som uppställts med hänsyn till flottningen och sjöfarten. Vid de nya beräkningar, som nu verkställts över kostnaderna för förbindelselinjen, hava lagts till grund de arbets- och materialpriser, som styrelsen i allmänhet ansett bliva rådande under de närmaste åren, och skulle förbindelselinjen under dessa förutsättningar komma att kosta 750,000 kronor. I samband härmed anmärker styrelsen, att enligt samma beräkningsgrunder skulle de i förberörda skrivelse den 31 mars 1916 angivna kostnader, för förstärkning av nuvarande bron över älven 300,000 kronor och för en ny bro 415,000 kronor, böra upptagas med förhöjda belopp av respektive 400,000 kronor och 510,000 kronor.

Emellertid framhåller styrelsen, att om de vid nuvarande tidpunkt i högsta grad uppdrivna prisen å i synnerhet järn skulle komma att hålla sig, icke heller den senast angivna kostnadssumman av 750,000 kronor torde visa sig tillräcklig. Någon kostnadsberäkning med användande av dessa nu gällande priser har styrelsen emellertid icke låtit utföra. Konjunkturerna äro nämligen — anser styrelsen — nu så svävande, att det icke ens med ringa grad av säkerhet kan avgöras, huru de komma att ställa sig vid tiden för arbetenas utförande, vadan kostnadsberäkningar med användande av nu gällande priser måste anses vara av ringa värde.

Styrelsen anser, att förbindelselinjen bör komma till stånd snarast möjligt, efter det linjen Mora Noret—Orsa förvärvats åt statsverket, och att därför, om statsmakterna nu besluta inköp av denna bana, arbetena å förbindelselinjen böra igångsättas redan innevarande år. Emellertid håller styrelsen före, att i så fall dessa arbeten böra inskränka sig till brons underbyggnad, terrasseringar och dylikt, å vilka arbeten priserna icke mera avsevärt torde komma att skilja sig från dem, som styrelsen använt i nyss nämnda nya kostnadsförslag. Härigenom komme dessa arbeten att vara färdiga, så snart brons överbbyggnad är klar för uppsättning. Att däremot med nu gällande uppdrivna priser på järn beställa det erforderliga brojärnet anser styrelsen sig icke kunna tillstyrka.

Styrelsen erinrar i detta sammanhang, att den nuvarande bron över älven användes gemensamt för den enskilda banans trafik och för landsvägstrafiken. Då denna sistnämnda trafik är av ganska stor omfattning och givetvis måste beräknas tillväxa och jämväl järnvägstrafiken nu är jämförelsevis betydande och måste antagas komma att ökas avsevärt framdeles, kan enligt styrelsens förmenande den tidpunkt icke vara alltför avlägsen, då det blir nödvändigt att skilja på järnvägs- och landsvägstrafiken. Det blir då nödvändigt att anlägga en särskild bro för landsvägstrafiken. Enär emellertid tre broar, förlagda tätt bredvid varandra, måste anses medföra stora olägenheter för trafiken å älven, har styrelsen tänkt sig, att det skulle vara förmånligare, om järnvägstrafiken, såväl statsbanans som den enskilda järnvägens, förlades till samma bro, till en början med användande av endast ett spår å bron men med möjlighet att framdeles utbygga denna bro till dubbel-spårig, då landvägstrafiken finge framgå ensamt på en särskild bro. Närmast skulle enligt styrelsens förmenande saken då ordnas så, att den för statsbanans och bolagets trafik gemensamma bron förlades omedelbart nedanför den nu befintliga bron och att denna senare finge

användas uteslutande för landsvägstrafiken. Statens järnvägars nya förbindelsespår skulle då sammanlöpa med den enskilda banans spår från Mora Noret omedelbart öster om den nya bron, vilken eventuellt framdeles skulle kunna utbyggas till dubbelspårig bro.

En fördel med den nya bron förläggande nedanför nuvarande bron anser styrelsen vara, att någon korsning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken då icke skulle behöva förekomma mellan bron och stationen vid Mora, en fördel som vore särskilt beaktansvärd på grund av att korsning i olika plan där icke kan anordnas.

Förutsättning för en sådan anordning, som nu senast nämnts, måste emellertid enligt styrelsens uppfattning bland annat vara, att anordningen ej för statsverket ställer sig ekonomiskt ofördelaktigare än om en uteslutande för statens järnvägars räkning avsedd bro förlägges ovanför den nuvarande bron.

Såväl Dalälvarnas flottningsförening som Österdalarnas ångbåtsaktiebolag hava, efter anmodan om yttrande från järnvägsstyrelsen, förklarat sig givetvis anse det vara fördelaktigast, om frågan kunde lösas på nyss angivet sätt med en gemensam järnvägsbro förlagd nedanför den nuvarande bron och den nuvarande bron avsedd endast för landsvägstrafiken.

Emellertid hava, enligt vad styrelsen upplyser, förhandlingar med den enskilda banan, ledande till överenskommelse angående sådan gemensam ny bro, som nu senast avhandlats, ännu icke kunnat äga rum. Enligt gjorda beräkningar över de blivande kostnaderna för statsverket att ordna förbindelserna på nu senast angivet sätt med gemensam bro, anser emellertid styrelsen frågans lösning på detta sätt icke komma att medföra större utgifter för statsverket än om förbindelsen anordnas med ny bro, avsedd uteslutande för statsbanan och förlagd ovanför den nuvarande bron.

Styrelsen är fördenskull för sin del av den uppfattningen, att det förslag i ämnet, som Kungl. Maj:t kan komma att förelägga riksdagen, bör avse utverkande av anslag för utförande av ny förbindelse för statsbanans tåg från Mora station till lämplig punkt å bandelen Mora Noret—Orsa norr om Mora Norets station samt att därvid kostnaderna böra beräknas enligt förslaget med särskild bro för statsbanan till 750,000 kronor. Skulle efter förhandlingar med den enskilda banan det visa sig vara för statsverket och det allmänna fördelaktigt att få annan förbindelseled än vad med förslaget om bro endast för statsbanans tåg avsetts, bör, säger styrelsen, givetvis förbindelseleden så ordnas, och torde fördenskull vid anslagets beviljande böra lämnas med-

givande åt Kungl. Maj:t att låta utföra förbindelseleden i den sträckning, Kungl. Maj:t prövar vara lämplig.

Slutligen framhåller styrelsen vikten av att anslag för ändamålet utverkas redan vid innevarande års riksdag, så att förbindelseleden ifråga må hinna iordningställas under åren 1918 och 1919. Styrelsen framhåller i sammanhang härmed, att under sistnämnda år den norr om Sveg under utförande varande linjen Sveg—Brunflo i sin helhet väntas bli öppen för allmän trafik.

Av det erforderliga anslagsbeloppet, 750,000 kronor, anser styrelsen ett belopp av 200,000 kronor böra ställas till styrelsens förfogande redan under år 1917.

Departements-
chefen.

För egen del ber jag till en början få meddela, att jag vidhåller den av mig vid frågans behandling förra året intagna ståndpunkten, att vid val mellan inlösen av den Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga bansträckan Mora Noret—Mora Strand och anordnandet av en särskild förbindelselinje mellan Mora Strand och linjen Mora Noret—Orsa det senare alternativet är att föredraga. Beträffande skälen härför hänvisar jag till järnvägsstyrelsens förut av mig återgivna skrivelse den 31 mars 1916. Jag vill härvid emellertid ytterligare tillägga, att det för skapandet av den nya genomgående statsbaneförbindelsen — som i betraktande av den hastigt stigande norrländska trafiken bör anordnas med avsevärd trafikkapacitet — icke kan vara tillfyllest med endast förvärvandet av berörda enskilda järnvägar och deras bibehållande i det skick, vari de nu befinna sig. En nödig förstärkning av de svagast byggda bandelarna måste förutsättas komma till stånd, om förbindelseleden överhuvudtaget skall kunna rätt tjäna sitt syfte och såsom statsbana drivas på ett ekonomiskt och i övrigt rationellt sätt. För en dylik förstärkning till högre trafikkapacitet lämpar sig, såsom järnvägsstyrelsen anfört, den gamla kombinerade järnvägs- och landsvägsbron icke.

Därest järnvägen Mora Noret—Orsa från ingången av år 1918 skulle övergå i statens ägo, måste det därför ock givetvis vara angeläget, att den nu ifrågavarande nya broförbindelsen snarast möjligt kommer till stånd. Kostnaderna för densamma synas ej heller alltför avskräckande. Såsom förut nämnts, beräknade järnvägsstyrelsen år 1916 kostnaden för en dylik förbindelselinje till 578,000 kronor, därvid utgående från de under år 1914 före kristiden rådande arbets- och materialpris. Den nu gjorda kostnadsberäkningen, som grundar sig å de arbets- och materialpriser, som styrelsen antager komma att bli

rådande under den närmaste framtiden, slutar å 750,000 kronor med reservation dock för ytterligare ökning med hänsyn särskilt till de enorma prisstegringarna på järn. Anledningen till att kostnadsökningen ej är än större är att tillskriva den omständigheten, att styrelsen i syfte att i möjligaste mån nedbringa åtgången på järn vidtagit vissa förändringar i det ursprungliga förslaget till brobyggnad. Den av styrelsen antydda arbetsplanen för förbindelseledens utförande synes mig ock vara uppgjord med förtänksamhet. Särskilt finner jag i likhet med styrelsen lämpligt att med hänsyn till rådande järnpriser låta i det längsta anstå med beställning och utförande av den i förbindelseleden ingående brons överbyggnad.

För den ifrågavarande förbindelseledens sträckning har järnvägsstyrelsen, såsom av det anförda framgår, framlagt två alternativ. Det ena är uppgjort under förutsättning, att den nya bron skall utföras uteslutande för statens järnvägars behov samt att den nuvarande bron fortfarande skall användas för den enskilda järnvägens trafik och för landsvägstrafiken. Enligt det andra alternativet skall den nya bron göras gemensam för staten järnvägars och den enskilda banans tåg, medan den nu befintliga bron skulle tagas i anspråk uteslutande för landsvägstrafiken. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, talar för det senare alternativet den omständigheten, att det i framtiden torde bli nödvändigt att skilja på järnvägs- och landsvägstrafiken. En förutsättning för detta alternativ är emellertid, att uppgörelse kan träffas med det enskilda bolaget. Då underhandlingar med bolaget ej lämpligen kunnat upptagas förr än beslut föreligger i själva huvudfrågan — rörande inköpet av järnvägen Mora Noret—Orsa — delar jag styrelsens uppfattning, att frågan om förbindelseledens definitiva sträckning bör uppskjutas till en senare tidpunkt. Det blivande avgörandet härutinnan torde emellertid — under förutsättning att det senare alternativet ej från kostnadssynpunkt ställer sig ofördelaktigare än det tidigare — lämpligen kunna uppdragas åt Kungl. Maj:t.

På grund av det anförda tillstyrker jag styrelsens förslag om anordnandet av en ny förbindelselinje från Mora Strand till järnvägen Mora Noret—Orsa.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att hela det för brobyggnaden erforderliga anslaget, 750,000 kronor, skulle anvisas å 1918 års stat. Då emellertid byggnadsföretaget icke torde kunna slutföras förr än under år 1919, synes ett anslag för år 1918 av 500,000 kronor vara tillfyllest. Av sistnämnda belopp lära dock, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt, 200,000 kronor böra göras tillgängliga redan under år 1917.

Departement-
chefens
hemställan.

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

dels, med godkännande av förut angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mora Noret—Örsa, bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1918 på rekvisition utanordna köpeskillingen för ifrågasvarande järnväg, 1,290,000 kronor;

dels besluta, att, i samband med förvärv av järnvägen Mora Noret—Örsa för statsverkets räkning, en ny broförbindelse i den sträckning, Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, skall anordnas från Mora station till lämplig punkt å nyssnämnda järnväg norr om Mora Norets station, vilken förbindelse beräknats kosta 750,000 kronor;

dels för år 1918 anvisa, att utgå av lånemedel, till gäldande av köpeskillingen för nyssberörda järnväg ett reservationsanslag av 1,290,000 kronor samt för påbörjande av förenämnda broförbindelselinje ett reservationsanslag av 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av sistnämnda belopp utanordna 200,000 kronor;

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att i 1918 års riksstat de bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,790,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan 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:

Åke Karlholm.

- Järnvägen Mora Noret—Orsa
- - - Ifrågasatt förbindelsespår
- För allmän trafik upplåten statsbana
- » » » » upplåtna enskilda järnvägar



1:100000

GEN. STAB. LIT. ANST.

1000

5000

10000 Meters