N:o 122.

Ank. till Riksd. kansli den 9 maj 1905, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående öfverlåtelse af Länna—Norrtälje järnväg. (R. A.)

Uti en till Riksdagen den 7 april 1905 aflåten proposition (n:o 121) har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen bemyndiga fullmäktige i Riksgäldskontoret,

ej mindre att med Länna—Norrtälje och Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag träffa öfverenskommelse, hvarigenom, i sammanhang med det Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags koncession å järnvägen mellan Länna och Norrtälje jämte sagda järnväg med hvad därtill hör öfverlåtes på Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag befrias från sin skuld till staten på grund af det bolaget beviljade lån för järnvägens anläggning samt Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förbinder sig dels att senast vid tillträdet af järnvägen kontant till riksgäldskontoret inbetala 80,000 kronor samt afgifva en med säkerhet af första inteckning i Länna—Norrtälje järnväg försedd skuldförbindelse å 500,000 kronor att jämte ränta betalas i enlighet med af fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna bestämmelser, dels ock att enligt plan, som kan af Kungl. Maj:t varda fastställd, verkställa ombyggnad af järnvägen på sådant sätt, att den kan trafikeras med en medelhastighet af 40 kilometer, samt anskaffa erforderlig rullande materiel, äfvensom, därest ej af Kungl. Maj:t meddelas annan

bestämmelse, hafva ombyggnadsarbetet påbörjadt inom ett år efter det järnvägen öfvertagits samt ombyggnaden fullbordad och materielen anskaffad inom två år efter det arbetet påbörjats,

än äfven att, om sådan öfverenskommelse icke kan komma till stånd samt fullmäktige i riksgäldskontoret vid järnvägens försäljning å exekutiv auktion för statens räkning förvärfva järnvägen, till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag öfverlåta densamma emot nyss angifna villkor.

Till ofvannämnda statsrådsprotokoll har föredragande departementschefen anfört följande:

»Uti en till chefen för civildepartementet ingifven skrift har styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, under förbehåll af bolagsstämmans godkännande, afgifvit anbud att mot vissa villkor för en köpeskilling af 580,000 kronor med äganderätt förvärfva Länna—Norrtälje järnväg med alla dess tillgångar och tillhörigheter, men utan skyldighet att öfvertaga järnvägen enligt tilläfventyrs befintliga aftal åliggande förpliktelser.

Med anledning häraf tillåter jag mig erinra om följande.

Statslåns beviljande.

Genom nådig resolution den 17 februari 1882 har Kungl. Maj:t, under vissa villkor och förbehåll, beviljat Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag rättighet att, enligt då jämväl fastställd plan, anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg af 0,89 meters (3 fots) spårvidd från Länna station å Uppsala—Länna järnväg förbi Almunge, Stora Väsby, Knutby, Rånäs och Finsta till Norrtälje.

Vidare har Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 6 oktober 1882 fastställt kostnadsförslag för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvidt kostnaden skulle tagas till grund för beräknande af beloppet för sökt statslån, sluta å 1,586,000 kronor, äfvensom beviljat Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag för nämnda järnvägsanläggning ett lån af 750,000 kronor att af de medel till belopp af 5,000,000 kronor, som 1881 års Riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande för att till låneunderstöd för nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägar anvisas, utgå med 200,000 kronor af 1882 års anslag, med 200,000 kronor af 1883 års anslag, med 200,000 kronor af 1884 års anslag och med 150,000 kronor af 1885 års anslag.

För tillgodonjutande af den bolaget sålunda förunnade förmån stadgades, bland annat, följande villkor.

Annuiteten för låneunderstödets återgäldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter fyra och en half procent å oguldet kapital-

belopp och återstoden utgöra afbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande finge åtnjutas under tre år från lyftningsdagen, dock icke utöfver ett år från den dag, den 1 januari 1886, då järnvägen skulle vara färdig att för trafik öppnas; och skulle beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifvits, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all öfrig ränta, med hvars erläggande anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjordt, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfaras så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt. Kapitalafbetalningen skulle vidtaga den 1 januari 1889 och i sammanhang därmed godtgörelse ske af därförinnan upplupen obetald ränta, för såvidt uppskof med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera samma dag hvarje år erläggas, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blifvit till fullo gulden. Därest förfallet inbetalningsbelopp icke blefve i föreskrifven ordning erlagdt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp blefve behörigen inbetaldt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom skulle utgöra säkerhet för förevarande låneunderstöd och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i järnvägen. Till säkerhet för lånet har inteckning med första förmånsrätt i järnvägen blifvit den 26 oktober 1885 fastställd och den 4 maj 1903 senast förnyad.

I de för statslånets tillgodonjutande stadgade villkor hafva vissa ändringar sedermera ägt rum.

Genom nådigt bref den 13 november 1885 har Kungl. Maj:t tillåtit Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag att, på sätt bolaget begärt, afhända sig två lokomotiv under villkor, att af det bolaget den 6 oktober 1882 beviljade statslån skulle, till statens säkerhet, i riksgäldskontoret innestå ett belopp af 6,000 kronor, intill dess bolaget styrkt sig hafva anskaffat ytterligare materiel eller inventarier till det mot skillnaden mellan ifrågavarande lokomotivs inköpspris 35,500 kronor och de af bolaget för tillhopa 23,095 kronor 7 öre å järnvägsanläggningen nedlagda, i förslaget för densamma ej beräknade kostnader svarande belopp af 12,404 kronor 93 öre, och att, därest sådant icke blifvit fullgjordt inom fem år därefter, rätt till utbekommande af det sålunda innestående beloppet skulle hafva förfallit. Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag har sedermera under åberopande af särskilda utaf vederbörande kronofogde utfärdade intyg, utvisande att bolaget å järnvägsanläggningen med därtill hörande bygg-

nader och erforderligt jordförvärf, utöfver hvad i kostnadsförslaget varit beräknadt, nedlagt ett belopp af 9,538 kronor 12 öre, hos fullmäktige i riksgäldskontoret anhållit att utfå det belopp af nämnda statslån, som fullmäktige funne bolaget berättigadt att utbekomma. Efter det ärendet af fullmäktige underställts Kungl. Maj:ts pröfning, har Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 10 juli 1886 förklarat, att Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag genom nedläggande af omförmälda kostnader å järnvägens förbättring, 9,538 kronor 12 öre, finge anses hafva till motsvarande belopp fullgjort ifrågavarande i nådiga brefvet den 13 november 1885 stadgade villkor.

Vidare har enligt 1897 års Riksdags beslut den s. k. öfverräntan å uteblifna inbetalningsbelopp blifvit nedsatt, så att den från och med år 1898 beräknats efter endast 5 procent om året.

Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags köpeanbud.

Styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag har i den ingifna ansökningen, med förmälan att fråga till bolagets styrelse framställts därom, huruvida bolaget vore villigt öfvertaga Länna—Norrtälje järnväg, anfört följande.

Vid beräkning af Länna—Norrtälje järnvägs kapitalvärde hade styrelsen ansett sig kunna utgå från 1903 års trafikinkomst och driftkostnad såsom i det närmaste öfverensstämmande med medeltalet af sex års sådan inkomst och kostnad. Därvid måste dock hänsyn tagas till sådana mindre utvidgningar och anläggningar, som vore nödvändiga för en järnväg, huru ringa dess utveckling än vore. Kostnaderna därför syntes böra beräknas till minst tio procent af årsvinsten, motsvarande den för aktiebolag stadgade årliga afsättning till reservfonden. I följd däraf kunde högst ett belopp af 19,000 kronor anses tillgängligt för annuitet. Som emellertid järnvägen befunne sig i så otillfredsställande skick, att densamma med svårighet kunde trafikeras, ansåge styrelsen, att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, därest det blefve ägare till järnvägen, måste verkställa fullständig ombyggnad af densamma och därför nedlägga ett efter värdering till 390,000 kronor beräknadt kapital, hvartill komme kostnader för ökning af rullande materiel, beräknade till 100,000 kronor. Tillika måste beaktas, att ökade utgifter för slipersutbyte, byggnader, stängsel, skenor och ballastning m. m. för banans underhåll skulle uppkomma. Ehuru till följd däraf järnvägens förmåga att förränta det för dess iståndsättande erforderliga kapital icke kunde uppskattas till angifna belopp, 19,000 kronor, ansåge sig likväl sökande bolagsstyrelsen kunna för ifrågavarande järnväg erbjuda ett belopp af 580,000 kronor, dock under förutsättning att däraf 500,000 kronor finge innestå såsom lån mot 4 ½ procent ränta och två års anståndsränta, och att järnvägen finge tillträdas den 1 juli innevarande år. Styrelsen

anhölle därför att för Stockhlom—Rimbo järnvägsaktiebolag, under förbehåll af bolagsstämmans godkännande, få afgifva anbud att för en köpeskilling af 580,000 kronor med äganderätt förvärfva Länna—Norrtälje järnväg med alla dess tillgångar och tillhörigheter, men utan skyldighet att öfvertaga järnvägen enligt till äfventyrs befintliga aftal åliggande förpliktelser, mot villkor, att järnvägen finge tillträdas den 1 nästkommande juli, samt att af köpeskillingen 80,000 kronor erlades kontant och återstående 500,000 kronor finge af bolaget innehafvas såsom lån mot 4 ½ procent årlig ränta och två års anståndsränta samt villkor i öfrigt, som för järnvägslån plägade föreskrifvas, hvaremot Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förbunde sig att så snart som möjligt ombygga järnvägen på sådant sätt, att hinder ej mötte för järnvägens trafikerande med en hastighet af 40 kilometer i timmen.

Yttrande af fullmäktige i riksgäldskontoret.

Öfver ansökningen hafva fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig och uti skrifvelse den 9 mars 1905 till en början, bland annat, meddelat, att Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag af lånebeloppet under åren 1883—1886 lyftat sammanlagdt 746,197 kronor 94 öre, hvaremot bolaget ej fullgjort de enligt nådiga brefven den 13 november 1885 och den 10 juli 1886 stadgade villkor för utbekommande af återstoden 3,802 kronor 6 öre.

Å skulden för statslånet hade bolaget dittills verkställt endast följande inbetalningar:

år 1893	kr. 10,000: —
» 1895	» 5,000: —
» 1896	» 10,000: —
» 1897	» 5,000: —
» 1898	» 5,000: —
» 1899	» 5,000: —
» 1900	» 5,000: —

hvilka belopp, tillsammans utgörande kr. 45,000: —, afförts å ränteskulden för året. Då bolaget sålunda endast i mycket ringa mån kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet, hade dess skuld till staten år för år ökats, så att densamma vid 1904 års slut uppgått till följande belopp:

förfallet kapital	kr. 84,765: 68	
icke förfallet kapital	» 661,432: 26	kr. 746,197: 94
ränta		» 556,805: 14
öfverränta		» 292,747: 42
anståndsränta		» 79,808: 91
		kr. 1,675,559: 41

Bolagets aktiekapital utgjorde enligt ett fullmäktige tillhandakommet utdrag af bolagets registerbok 799,300 kronor, fördeladt på aktier å 100 kronor, af hvilka 2,100 stycken innehades af Norrtälje stad, 955 stycken af 5 landskommuner, 150 stycken af Uppsala-Länna järnvägsaktiebolag och återstående 4,788 stycken af enskilda.

Vidare hafva fullmäktige anfört:

Sedan det under år 1901 blifvit utrönt, att aktiekapitalet till två tredjedelar gått förloradt, hade Länna-Norrtälje järnvägsaktiebolag, jämlikt föreskriften i 54 § af lagen om aktiebolag, under nämnda år trädt i likvidation, hvilken fortfarande påginge. Med skrifvelse af den 27 november 1902 hade bolagets likvidatorer till fullmäktige i riksgäldskontoret insändt instrument öfver en på grund af 59 § i samma lag verkställd värdering af järnvägen med rullande materiel och inventarier. Af detta värderingsinstrument framginge, att värderingsmännen, t. f. öfverdirektören V. Klemming och bandirektören A. Wiberg uppskattat järnvägens finansiella värde till 540,000 kronor men ansett, att såsom förutsättning för detta värde kräfdes rälsutbyte samt anskaffande af lokomotiv och vagnar för ett sammanlagt belopp af 80,000 kronor, hvadan alltså enligt värderingsmännens åsikt järnvägens finansiella värde i dess dåvarande skick utgjorde allenast 460,000 kronor. Värderingsmännen hade kommit till nämnda siffror under den förutsättning, att järnvägsdriften lämnade ett årligt öfverskott af 27,000 kronor, hvilket belopp utgjorde ränteafkastningen efter 5 för 100 å ett kapital af 540,000 kronor. Af ett utaf fullmäktige infordradt sammandrag öfver den behållning, som under tioårsperioden 1895—1904 uppstått å järnvägsdriften framginge emellertid, att öfverskottet af bruttoinkomsten öfver driftkostnaden utgjort i medeltal för dessa tio år 20,460 kronor och för perioden 1900—1904 21,000 kronor årligen. I detta sammanhang syntes böra nämnas, att skenvikten å bolagets järnväg utgjorde endast 15 kilogram pr meter och att tåg å densamma icke finge framföras med större hastighet än 30 kilometer i timmen.

Att staten skulle öfvertaga och för framtiden trafikera Länna-Norrtälje järnväg syntes ej ens kunna ifrågasättas, då densamma vore smalspårig och ej berörde statsbanenätet, utan borde i stället järnvägen försäljas till högsta möjliga pris, äfven om, enligt hvad af det anförda vore uppenbart, staten vid en blifvande realisation af densamma icke kunde påräkna att på långt när få sin fordran jämte därå upplupna räntor betäckt. Vid förhandlingar, som under hand blifvit förda i syfte att utröna möjligheten af ett för staten antagligt anbuds erhållande, hade det visat sig, att nu föreliggande af Stockholm—Rimbo järnvägs-

aktiebolag afgifna anbud vore vida bättre än de, som från andra håll ställts i utsikt. Utom det att den af nämnda bolag bjudna köpeskillingen 580,000 kronor med ej mindre än 120,000 kronor öfverstege järnvägens uppskattade värde i det skick, hvari den befunne sig år 1902, erbjöde detta anbud åtskilliga andra beaktansvärda fördelar. Med kännedom om Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning ansåge fullmäktige sålunda det med allt skäl kunna förväntas, att bolaget, därest det blefve ägare till Länna—Norrtälje järnväg, skulle kunna i enlighet med de af bolaget angifna villkor förränta och amortera den del af köpeskillingen, som icke redan vid tillträdet kontant erlades. Vidare hade bolaget erbjudit sig att så snart som möjligt ombygga järnvägen på sådant sätt, att hinder ej mötte för järnvägens trafikerande med en hastighet af 40 km. i timmen. Därigenom komme ej allenast den realsäkerhet, som staten på grund af inteckning redan innehade för sin fordran, att betydligt ökas utan äfven järnvägen att blifva till större gagn för den ort, som densamma genomlöpte.

Beträffande sättet för köpeskillingens gäldande hade fullmäktige ej något att erinra mot hvad bolaget i sådant afseende erbjudit. Enligt detta erbjudande skulle bolaget kontant erlägga 80,000 kronor och innehafva återstoden 500,000 kronor såsom lån mot $4^1/_2$ procent ränta men med åtnjutande af två års anståndsränta, och skulle för lånets återbetalning i öfrigt gälla de villkor, som plägade föreskrifvas för statslån till enskilda järnvägar. I öfverensstämmelse därmed skulle den ränta, som under de två första åren upplöpte å lånet, inbetalas först efter det skulden i öfrigt så till kapital som ränta blifvit till fullo gulden. Amorteringen af lånet skulle ske genom erläggande årligen, med början tre år efter tillträdesdagen, af en annuitet till belopp af 5 procent å ursprungliga lånesumman, af hvilken annuitet först skulle beräknas ränta efter $4^1/_2$ procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning därå. Därjämte skulle det åliggа bolaget att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlades, därå gälda 5 procent årlig ränta intill dess samma belopp blifvit behörigen inbetaldt.

I sin ifrågavarande skrift hade Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag uttryckligen framhållit, att bolaget icke skulle vara skyldigt att öfvertaga de järnvägen enligt till äfventyrs befintliga aftal åliggande förpliktelser, och hade bolaget därjämte såsom villkor för det afgifna anbudet uppställt, att järnvägen skulle få af bolaget tillträdas den 1 juli 1905. Det vore ock anledning antaga, att Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag skulle befinnas villigt att, mot befrielse från sin skuld till staten, utan vidare förbehåll afstå från sin järnväg med tillhörigheter att

af nye ägaren tillträdas nämnda dag. Skulle emellertid detta antagande visa sig ej gå i fullbordan, stode det alltid fullmäktige öppet att med anlitande af exekutiv försäljning förvärfva järnvägen fri från alla förpliktelser för att sedan öfverlåta densamma till ny ägare. Detta förfarande skulle emellertid föranleda så lång tidsutdräkt, att tillträdet af järnvägen icke kunde ske inom förut angifna tid. Då vid sådant förhållande Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag icke vidare skulle vara bundet af sitt nu gjorda anbud, syntes det vara önskvärdt, att fullmäktige erhölle bemyndigande att för träffande af uppgörelse med bolaget om järnvägens öfverlåtande å detsamma medgifva de jämkningar i öfverlåtelsevillkoren, som kunde befinnas vara af omständigheterna påkallade.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hemställde fullmäktige att, därest Kungl. Maj:t skulle finna skäl att i detta ärende till Riksdagen aflåta proposition, Kungl. Maj:t täcktes däruti föreslå Riksdagen

att ej mindre bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att vidtaga åtgärder, hvarigenom Länna—Norrtälje järnväg försåldes till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag på sådana villkor, att staten för sin fordran hos Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag godtgjordes med 580,000 kronor på det sätt, att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag senast vid tillträdet af järnvägen kontant till riksgäldskontoret inbetalade 80,000 kronor samt afgåfve en med hypotek af första inteckning i Länna—Norrtälje järnväg försedd skuldförbindelse å 500,000 kronor att jämte ränta betalas i enlighet med de bestämmelser, som af fullmäktige i det underdåniga utlåtandet angifvits, än äfven, för den händelse att de af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag för dess nu afgifna anbud uppställda förbehåll icke skulle kunna uppfyllas, lämna fullmäktige bemyndigande att för vinnande af uppgörelse med bolaget om öfverlåtande å detsamma af ifrågavarande järnväg medgifva de jämkningar i öfverlåtelsevillkoren, som kunde befinnas vara af omständigheterna påkallade.

Vid fullmäktiges utlåtande var i bestyrkt afskrift fogadt nämnda värderingsinstrument, så lydande:

Värdering af järnvägen.

Undertecknade, som anmodats af likvidatorerna i Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag att värdera bolagets järnväg och därtill hörande byggnader, rullande materiel och öfriga inventarier, få, på grund af hvad vid besiktning af järnvägen med dess utrustning iakttagits samt med ledning af de uppgifter ur bolagets räkenskaper, som oss delgifvits, afgifva följande utlåtande:

1:o) *Rörande järnvägens tekniska värde sådant det framgår af räkenskapen och underhållet.*

Järnvägsbyggnadens bokförda värde den 31 december 1901 är enligt revisorernas berättelse	kr.	1,528,207: 53
hvilket värde under innevarande år ökats genom nybyggnader med	»	687: 45
Den rullande materielens bokförda värde den 31 december 1901 är	»	216,875: 80
hvilket under innevarande år ökats genom inköp af 7 st. öppna godsvagnar med	»	7,630: —
Inventariers bokförda värde den 31 december 1901, som sedan dess ej ändrats, är	»	22,121: 88
Andel i det med Upsala—Länna järnväg gemensamma materialförrådet uppskattas till	kr.	5,000: —
Enligt räkenskapen är således det nuvarande bokförda värdet af järnvägsanläggningen med rullande materiel, inventarier och materialförråd	»	1,780,522: 66

Delas denna kostnad med banans längd 60,6 kilometer, så erhålles en anläggningskostnad per kilometer af 29,380 kronor, hvilket är 880 kronor högre än byggnadskostnaden i medeltal enligt 1900 års allmänna svenska järnvägsstatistik för samtliga smalspåriga järnvägar i landet. Järnvägens anläggningskostnad kan således, ehuru icke billig, likväl icke sägas vara onaturligt hög och torde icke blifva mindre, om densamma skulle nu utföras med likadant byggnadssätt.

Emellertid anse vi, att ur teknisk-ekonomisk synpunkt det bokförda värdet bör underkastas en minskning. Icke så, att vi anse järnvägen med tillbehör vara illa underhållen; tvärtom hålla vi före, att den är med hänsyn till den sparsamhet, som ålegat järnvägsförvaltningen, väl underhållen, och gäller detta i synnerhet sådana delar, som hafva inflytande på trafiksäkerheten. Spårutökningar och nya byggnader hafva visserligen under årens lopp företagits, men endast där sådana varit högst nödvändiga, och representerar det bokförda värdet af sådana arbeten endast en summa af 25,022: 81 kronor, hvilken förts på kapitalkontot. Spåret, hvilket ursprungligen var lagdt med järnräler af delvis rätt dålig beskaffenhet, har redan tidigt kräft större rälsutbyten, än vid andra järnvägar af likartad natur pläga förekomma, och därigenom vissa år vållat betungande utgifter, men ännu återstå sammanlagda sträckor i hufvudspåret af 33,6 kilometer belagda med de ursprungliga rälerna, hvilka enligt vår mening inom den närmaste tiden måste utbytas. Kost-

naden, som detta medför, beräkna vi till 40,000 kronor, då afdrag göres för det belopp, som kan erhållas genom de gamla rälernas försäljning, och anse vi, att, så länge detta utbyte icke har skett, järnvägens tekniska värde bör nedskrifvas med samma belopp. Själfva banvallen med brobyggnader, trummor, ballast, sliprar och hägnad får anses icke hafva undergått någon försämring, som berättigar till en värdenedsättning. Husbyggnaderna äro hållna i ett godt, brukbart skick, men vi anse, att de hafva undergått en värdeminskning genom ålder af 20,000 kronor. Den rullande materielen, som utgöres af 2 fyrkopplade och 2 sexkopplade tanklokomotiv, 10 personvagnar, 19 täckta och 82 öppna godsvagnar, har, hvad lokomotiven beträffar, underhållits med stor omsorg samt är, hvad person- och godsvagnar vidkommer, i hufvudsak tillfredsställande. Den till förstärkning under åren 1895—1902 inköpta materielen har betingat en kostnad af 50,249 kronor, som påförts kapitalkontot. Däremot har afskrifning för slitning och föråldring af materielen endast skett sedan år 1894 och med blott 2 procent å den ursprungligen inköpta materielens bokförda värde, under det att vi anse att afskrifning bör ske med 3 procent per år å hvarje fordons inköpspris, hvarigenom vi komma till en total afskrifningssumma af 112,817 kronor. Inventariekontot är utan afskrifning bokfördt till 22,128: 88 kronor, hvilket värde bör nedsättas till 9,000 kronor. Å materialförlagets uppskattade värde är ingen ändring behöflig.

Utföras de sålunda af oss beräknade afskrifningarne, så erhållas följande värden i afrundade tal:

Järnvägsbyggnaden med dess fasta tillbehör	kronor	1,468,000: —
Rullande materiel	»	135,000: —
Inventarier	»	9,000: —
Materialförlaget	»	5,000: —
Summa	kronor	1,617,000: —

hvilken summa skulle angifva Länna—Norrtälje järnvägs nuvarande tekniska värde.

2:o) *Rörande järnvägens finansiella värde, beräknadt efter det uppnådda driftresultatet.*

För att bestämma järnvägens värde med hänsyn till möjligheten, att dess nettoafkastning skall lämna skälig ränta å företaget, har uppgjorts nedanstående tablå öfver trafikinkomster, driftkostnaden, trafiköfverskott och driftkostnadsprocent från och med år 1885 — järnvägens

första hela trafikår — till och med innevarande år, hvarvid är att märka, att för det sistnämnda året införts inkomster och utgifter, som beräknats genom proportionering för fullt kalenderår af de summor, som uppnåtts till den 1 oktober.

År	Trafik-inkomster.		Drift-kostnader.		Trafik-öfverskott.		Drift-kostnads-procent.
1885	78,992	56	59,689	32	19,303	24	75,5
1886	84,891	77	68,833	04	16,058	73	81,0
1887	76,959	38	57,871	84	19,087	54	72,6
1888	94,049	66	69,407	43	24,642	23	73,8
1889	99,425	03	80,592	78	18,832	25	81,0
1890	113,579	81	83,440	83	30,138	98	73,4
1891	96,621	74	83,549	67	13,072	07	86,5
1892	94,982	99	85,697	59	9,285	40	90,2
1893	92,655	60	82,363	58	10,292	02	88,9
1894	84,171	51	72,588	28	11,583	23	86,2
1895	90,405	65	78,925	11	11,480	54	87,3
1896	100,434	30	75,495	57	24,938	73	75,2
1897	106,627	45	90,725	35	15,902	10	85,9
1898	118,567	39	92,309	93	26,257	46	77,9
1899	127,229	80	106,161	17	21,068	63	83,4
1900	135,700	70	124,269	39	11,431	31	91,6
1901	135,560	64	118,955	01	16,605	63	87,7
1902	144,200	—	115,300	—	28,900	—	80,0
Summa	1,875,055	98	1,546,175	89	328,880	09	82,4 *)

Af denna tablå framgår, att trafikinkomsterna varit under denna period i ständig tillväxt, om man bortser från en ringa tillbakagång vid endast tre tillfällen, så att innevarande års trafikinkomster kunna antagas blifva 82,5 procent högre än första trafikårets. Förhållandet har dock varit alldeles likartadt med driftkostnaderna, som under samma tid ökats med 73,1 procent. Driftkostnadsprocenten har visserligen än stigit, än sjunkit, men i allmänhet varit hög: under den första 5-årsperioden var den i medeltal 76,8, under de 18 år banan varit trafikerad har den i medeltal varit 82,4 och under den sistförflutna 5-års-perioden

*) Medeldriftkostnadsprocenten för 18 år.

i medeltal 84,2. Till jämförelse antecknas, att medeldriftkostnaden för landets smalspåriga järnvägar varit 61 procent i medeltal för åren 1896—1900.

Det af denna jemförelse för Länna—Norrtälje järnvägs framträdande ogynnsamma förhållandet kan förklaras af två omständigheter: den ena att rälsutbytet fick börja tidigt och måste fortgå i ovanligt hög grad, beroende på det redan anförda sakförhållandet, att banan hade byggts med järnskenor af delvis dålig kvalitet, och den andra att transportarbetet är dyrbart, emedan det hufvudsakligaste godset är tungt. Samtidigt är inkomsten af transportarbetet ringa, emedan det mesta godset gifver låga frakter, enär det betalas efter de lägsta tarifferna och endast transporteras korta sträckor, i medeltal 20 kilometer. Att resultatet blir dåligt framgår däraf, att trafikinkomsten per bankilometer varit i medeltal för åren 1896—1900 endast 1,960 kronor, under det att medeltalet under samma period varit för samtliga smalspåriga banor 3,550 kronor. Såsom medverkande omständigheter kan äfven anföras: att antalet lokomotiv varit för knappt och att godsvagnarnes utnyttjande varit ofördelaktigt. Från början hade bolaget 5 lokomotiv, men måste redan under de första åren för penningebrist sälja (med vederbörligt tillstånd) och har sedermera i afräkningarne med Uppsala—Länna järnväg i regel fått ett saldo i lokomotivhyra att betala. Det ogynnsamma resultatet af godsvagnarnes användning beror därpå, att vagnarne efter en kort färd på egen bana utgå på grannbanorna, där de blifva borta lång tid mot en obetydlig ersättning.

Möjligheten att nedbringa utgiftsprocenten är att söka i ett kapitalutlägg för snart utbyte af hela det återstående partiet järnräler i hufvudspåret, för inköp af ett starkt godstågslokomotiv och för iståndsättande af vagnparken. Sker detta, så kan med säkerhet förväntas, att utgiftsprocenten skall kunna nedbringas från 84,2 under senaste 5-årsperiod till 80 och detta dess hellre, som slipersutbytet, underhållet af husbyggnader och stängsel samt reparationer å lokomotiven nu kommit in i ett utjämnadt läge, då de årliga utgiftsposterna blifva mera likformiga.

Utgå vi från antagandet, att en utgiftsprocent af 80 är möjlig att här fasthålla såsom maximum, och förutsätta vi såsom sannolikt, att trafikinkomsterna, som under de sista 5 åren vuxit från 118,600 till 144,200 kronor och i medeltal utgjort 132,250 kronor, icke komma att gå ned under 135,000 kronor, så skulle med utgiftsprocenten 80 järnvägen lämna en årlig behållning af 27,000 kronor. Efter en räntefot af 5 procent motsvarar denna behållning ett kapitalvärde hos järnvägen af 540,000 kr.

Förutsättningarna för en lägre utgiftsprocent äro emellertid: *att* rälsutbytet skall vara fullbordadt, hvilket betingar ett utlägg af	kr. 40,000: —
att ett starkt godstågslokomotiv inköpes, hvilket betingar ett utlägg af	» 22,000: —
och att vagnparken iståndsättes, hvilket kräfver	» 18,000: —
hvadan ett kapitalutlägg genast erfordras af	kr. 80,000: —

Drages detta belopp från det efter afkastningen bestämda värdet af den iståndsatta banan, så skulle följaktligen banans finansiella värde i sitt nuvarande skick vara kr. 460,000: —.

Öfvertager ett bolag järnvägen för sistnämnda summa och nedlägger på de erforderliga förbättringarna 80,000 kronor, så kan på hela kapitalet beräknas en afkastning af 5 procent, hvilken skulle möjliggöra förräntning efter $4^1/_2$ procent af obligationslån och aktiekapital till belopp af 540,000 kronor samt afskrifning med $^1/_2$ procent å kapitalvärdet.

Mot det af oss satta nuvarande värdet 460,000 kronor är att förvänta uttalanden, såväl att det är för lågt som ock att det är för högt. Mot ett uttalande i förstnämnda riktning få vi erinra, att en ökning i trafikinkomsterna visserligen kan på goda skäl vara att förvänta, men trafikinkomsten pr bankilometer kommer dock alltid att hålla sig, relativt andra banor, låg och i följd däraf medföra en hög driftkostnadsprocent. Denna senare kommer äfven att fortfarande vara hög i följd af naturen af banans trafik och slutligen äfven i följd af material- och arbetsprisens höjning under samtidigt oförändrade eller nedgående transportafgifter. Utsikten, att nya järnvägslinjer skola uppstå och borttaga eller afleda trafik, manar äfven till att icke ställa förhoppningarne om uppsving för Länna—Norrtälje järnväg för högt.

Mot åsikten att värdet skulle vara för högt få vi uttala, att vi utgått från den förutsättningen, att en rekonstruering af järnvägsbolaget icke skall ske genom finansmän, som beräkna en hög och hastig vinst, utan från de i banan redan intresserade kommuner, bolag och personer, hvilka önska, att företaget, framdeles som hittills, må skötas så, att järnvägen blir till möjligast stora gagn för de orter, hvilkas trafikbehof den skall tillgodose.

Stockholm den 25 november 1902.

Viktor Klemming. *A. Wiberg.*

Vidare hade riksgäldsfullmäktiges utlåtande bifogats förberörda räkenskapssammandrag öfver behållningen å järnvägsdriften under tioårsperioden 1895—1904, hvarur till fullständigande af värderingsmännens tablå öfver trafikinkomster, driftkostnad och trafiköfverskott här meddelas de senaste årens siffror:

Å r.	Trafik-inkomster.		Drift-kostnader.		Trafik-öfverskott.	
1902	142,696	66	113,108	98	29,587	68
1903	140,464	60	118,916	71	21,547	89
1904	146,036	33	120,196	27	25,840	06

Järnvägsstyrelsens utlåtande.

Till följd af nådig remiss har järnvägsstyrelsen den 21 mars 1905 afgifvit underdånigt utlåtande, därvid järnvägsstyrelsen, som ansett sig i förevarande ärende böra afgifva yttrande allenast beträffande frågan, huruvida staten såsom enda betydande fordringsägaren kunde finna med sin fördel förenligt att inköpa järnvägen samt själf förvalta och trafikera densamma, hänvisat till hvad styrelsen anfört i sitt den 14 april 1904 afgifna yttrande i anledning af då föreliggande förslag om lämpligaste utvägen för uppgörelse af statens mellanhafvande med Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag. I berörda yttrande hade styrelsen framhållit, hurusom det låge i sakens natur, att en smalspårig bana icke kunde förvaltas och trafikeras efter samma grunder, som vid statsbanornas skötsel komme till tillämpning. Svårigheter af hvarjehanda art skulle helt naturligt uppstå. Så t. ex. skulle ytterligare rullande materiel, såväl vagnar som lokomotiv, behöfva anskaffas, hvilken emellertid blefve af helt andra typer än statens järnvägars öfriga rullande materiel och därför icke kunde med full fördel utnyttjas. Reparationer af samma materiel skulle icke heller lämpligen kunna äga rum vid statens järnvägars egna verkstäder, hvarjämte andra olägenheter beträffande förvaltningen skulle uppstå. Dessa af styrelsen anförda skäl ägde än mer sin giltighet i förevarande fall, där den smalspåriga banan icke ens anslöte till statsbanenätet, utan allenast genom annan smalspårig bana därmed stode i förbindelse. Helt naturligt skulle i följd däraf uppstå än större svårigheter och olägenheter för statsbaneförvaltningen att handhafva trafikskötseln å denna afskilda bansträcka.

På grund af det anförda har styrelsen för sin det uttalat, att ett förvärfvande för statens räkning eller trafikerande genom statsbaneförvaltningens försorg af ifrågavarande smalspåriga järnväg icke kunde anses vara med statens järnvägars fördel förenligt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 24 mars 1905 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förmält sig på grund af ärendets brådskande beskaffenhet icke hafva varit i tillfälle att närmare undersöka Länna—Norrtälje järnvägs nuvarande värde och beskaffenhet i öfrigt, anfört följande:

Då anbudsgifvaren, styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, bland annat, anförde, att Länna—Norrtälje järnväg befunne sig i så otillfredsställande skick, att densamma med svårighet kunde trafikeras, hvarför Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, därest det blefve ägare till järnvägen, måste verkställa fullständig ombyggnad af densamma och därför nedlägga ett efter värdering till 390,000 kronor beräknadt kapital äfvensom öka rullande materielen för en kostnad af 100,000 kronor, så öfverensstämde uppgiften om järnvägens tillstånd hvarken med det uttalande, som därom gjorts i det i ärendet ingifna besiktningsinstrument, där värderingsmännen framhölle, att järnvägen med hänsyn till den sparsamhet, som ålegat järnvägsförvaltningen, vore väl underhållen, och ej heller med de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från vederbörande distriktschef inkommande berättelserna öfver de årligen å järnvägen utförda inspektionerna, vid hvilka några mera betydande anmärkningar icke gjorts mot järnvägens med tillhörande rullande materiel beskaffenhet och underhåll. Bolagsstyrelsens uttalande syntes därför afse, att Länna—Norrtälje järnväg, hvarå största tillåtna tåghastigheten för närvarande vore 30 kilometer i timmen, icke vore lämplig att trafikeras med en medelhastighet af 40 kilometer och att, då bolagsstyrelsen ställde i utsikt att med järnvägens öfverlåtande till Stockholm—Rimbo järnväg skulle följa en så betydligt ökad snabbhet vid trafikeringen, så måste, för ernående af detta resultat, den nuvarande järnvägen undergå en afsevärd ombyggnad.

I likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret ansåge jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den sålunda af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag utlofvade förbättringen af Länna—Norrtälje järnväg skulle för orten och det allmänna vara af så stort gagn, att ernåendet däraf utgjorde ett tungt vägande skäl för bifall till den gjorda framställningen. Vid öfverlåtelsen af järnvägen till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag syntes därför böra i första hand fästas det villkor, att

förberörda ombyggnad inom en ej alltför aflägsen framtid blefve genomförd på sådant sätt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde blifva i tillfälle att till den ifrågasatta ökade tåghastigheten å järnvägen i vanlig ordning lämna sitt tillstånd.

Då här emellertid förelåge fråga om större ombyggnad af för allmän trafik upplåten järnväg, syntes nödigt, att själfva ombyggnadsarbetet utfördes på sådant sätt, att trafiken kunde obehindradt fortgå utan att trafiksäkerheten å järnvägen i någon mån äfventyrades. Det mindre tillfredsställande sätt, hvarpå Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag utförde dubbelspårsanläggning å bolagets järnväg å sträckan Stockholm—Ösby, hade ådagalagt, att, då fråga vore om arbete, som berörde trafiksäkerheten å för allmän trafik upplåten järnväg, arbetet borde från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida ställas under en mer ingående kontroll än den, som utöfvades vid vanlig nybyggnad af järnväg, och syntes därför bolaget, vid bifall till dess framställning om öfverlåtelse på bolaget af Länna—Norrtälje järnväg, jämväl böra tillförbindas att dels underkasta sig förbemälda särskilda kontroll och dels bestrida de med anställandet af en af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnad arbetskontrollant förenade kostnader.

Då vidare styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag vid sitt anbud fogat det förbehållet, att med öfverlåtelsen till bolaget af Länna—Norrtälje järnväg icke skulle följa skyldighet att öfvertaga järnvägen enligt till äfventyrs befintliga aftal åliggande förpliktelser, syntes detta uttryck icke få anses innebära, att icke bolaget skulle vilja underkasta sig hvarken de förpliktelser, som följde med innehafvandet af koncessionen för järnvägen, och ej heller de uppgörelser, Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag träffat med den personal, som vore fast anställd vid Länna—Norrtälje järnväg och som vid en öfverlåtelse af ifrågavarande slag icke borde efter en långvarig tjänstgöring göras beroende uteslutande på den nye ägarens godtfinnande. På det att emellertid icke missförstånd i berörda afseende skulle kunna uppstå, borde enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening fullt tydliga bestämmelser i denna del fästas vid öfverlåtelsen.

Beträffande slutligen storleken af statens fordran hos järnvägsaktiebolaget hade fullmäktige i riksgäldskontoret beräknat, att densamma vid 1904 års slut uppgått till 1,675,000 kronor. I afseende på järnvägens värdering hade de förbemälda, af likvidatorerna utsedda värderingsmännen dels förklarat, att enligt bolagets räkenskaper vore bokförda tekniska värdet å järnvägen med rullande materiel, inventarier och

materialförråd i slutet af år 1902 1,780,522 kronor 66 öre, hvilket belopp enligt förrättningsmännens mening borde minskas genom vissa afskrifningar till 1,617,000 kronor, dels beräknat, att järnvägens dåvarande finansiella värde, beräknadt efter det uppnådda driftresultatet, vore allenast 460,000 kronor.

Då nu fullmäktige i riksgäldskontoret funnit skäl att godkänna de ifrågasatta öfverlåtelsevillkoren och värdesättningen för Länna—Norrtälje järnväg med dess tillhörigheter, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke funnit anledning till någon anmärkning däremot, och då enligt styrelsens mening en sammanslagning af Stockholm—Rimbo och Länna—Norrtälje järnvägar, under förutsättning af den senare järnvägens ombyggnad på föreslaget sätt, skulle för det allmänna medföra snabbare och vid nuvarande samtrafiksafgifters bortfallande billigare förbindelser mellan Stockholm och de af Länna—Norrtälje järnväg berörda orterna än under nu rådande förhållanden kunnat ernås, så hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, därest Kungl. Maj:t funne för godt att till Riksdagen aflåta proposition i detta ärende i öfverensstämmelse med fullmäktiges i riksgäldskontoret omförmälda framställning, Kungl. Maj:t därvid täcktes, som villkor för öfverlåtelsen af Länna—Norrtälje järnväg till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, föreslå Riksdagen, utöfver hvad af fullmäktige i riksgäldskontoret framhållits,

att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag skulle åligga att inom ett år efter öfverlåtelsen och i enlighet med en af Kungl. Maj:t fastställd plan påbörja och på högst två år fullborda ombyggnad af Länna—Norrtälje järnväg på sådant sätt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd kunde erhållas att trafikera järnvägen med 40 kilometers medelhastighet, äfvensom att underkasta sig och bekosta den särskilda, med hänsyn till pågående trafik ordnade kontroll, som af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåges böra utöfvas öfver järnvägens ombyggnad,

att rullande materielen skulle ökas för ett belopp af minst 100,000 kronor,

att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag skulle på sig erhålla öfverlåtelse af koncessionen för Länna—Norrtälje järnväg,

att Stockholm—Rimbo och Länna—Norrtälje järnvägar skulle i samtrafiksafseende räknas som en järnväg, så att samtrafiksafgifter för trafik mellan dessa järnvägar bortfölle,

samt att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag skulle vara skyldigt öfvertaga de förpliktelser, Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag på sin tid åtagit sig mot den vid järnvägen fast anställda personalen.

Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags yttrande.

Genom nådig remiss den 18 mars 1905 har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län anbefallts lämna styrelsen för Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag i likvidation tillfälle att i ärendet yttra sig samt med det yttrande, som sålunda kunde komma att afgifvas, äfvensom eget underdånigt utlåtande till Kungl. Maj:t inkomma.

Till åtlydnad häraf har Kungl. Maj:ts bemälde befallningshafvande inkommit med yttrande i ärendet af styrelsen för Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag i likvidation äfvensom eget underdåningt utlåtande af den 28 mars 1905, hvarjämte Kungl. Maj:ts befallningshafvande öfverlämnat en af stadsfullmäktige i Norrtälje ingifven skrift i ämnet.

Bolagsstyrelsen har i det afgifna yttrandet till en början anhållit få nedlägga en bestämd protest mot styrelsens för Rimbobanan i dess köpeanbud framkastade påstående, att Länna—Norrtälje järnväg befunne sig i så otillfredställande skick, att densamma med svårighet kunde trafikeras, och att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, därest det blefve ägare till järnvägen, måste verkställa fullständig ombyggnad af densamma. I detta afseende tilläte sig styrelsen dels framhålla, att hvarken från myndigheter eller från allmänheten något klander dittills anförts mot järnvägens trafikerande, dels hänvisa till det omdöme om järnvägens beskaffenhet, som lämnats uti det af t. f. öfverdirektören V. Klemming och bandirektören A. Wiberg upprättade värderingsinstrument, hvarur särskildt anfördes värderingsmännens yttrande, att järnvägen vore med hänsyn till den sparsamhet, som ålegat järnvägsförvaltningen, väl underhållen, och gällde detta i synnerhet sådana delar, som hade inflytande på trafiksäkerheten, samt i fråga om järnvägsbyggnadens bokförda värde af kronor 1,528,894: 98, att själfva banvallen med brobyggnader, trummor, ballast, sliprar och hägnad finge anses icke hafva undergått någon försämring, som berättigade till en värdenedsättning.

Likaledes önskade styrelsen anmärkningsvis framhålla, att den förbindelse att ombygga järnvägen för större trafikhastighet, som af Rimbobanans styrelse lämnats i köpeanbudet och hvilket för fullmäktige i riksgäldskontoret tycktes utgöra *ett* skäl att förorda försäljningen, vore ytterst sväfvande och utan alla garantier, ställd som den vore på en oviss framtid.

Därjämte har bolagsstyrelsen anfört. Hvad själfva saken beträffade, så innehölle styrelsens för Rimbobanan anbud å järnvägen uttryckligt förbehåll, att järnvägen skulle af bolaget öfvertagas utan skyldighet för bolaget att jämväl öfvertaga järnvägen enligt till äfventyrs befintliga aftal åliggande förpliktelser, och fullmäktige i riksgäldskontoret om-

nämnde i sitt utlåtande inga andra villkor för öfverlåtelsen, än att staten för sin fordran hos Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag godtgjordes med visst belopp. Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag hade emellertid förpliktelser ej blott mot staten, och ansåge styrelsen sig därför för sin del ingalunda kunna medgifva försäljning af järnvägen på nu föreslagna villkor, att bolagets affärer därvid ordnades endast i förhållande till staten.

Skulle banan försäljas under hand, ansåge sig styrelsen därför böra uppställa som villkor, först och främst att alla bolagets förpliktelser öfvertoges af en blifvande köpare. Bland dessa förpliktelser ansåge sig styrelsen särskildt böra framhålla den skyldighet, som ålåge bolaget enligt det underdåniga yttrandet närslutet reglemente för Uppsala—Länna och Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags pensions- samt änke- och pupillkassa §§ 1 och 8. Till bildande af denna kassa, för närvarande uppgående till omkring 80,000 kronor, hade järnvägens personal genom afdrag å sin lön bidragit med halfva beloppet, och ansåge sig styrelsen skyldig att så vidt möjligt vore tillse, att kassan bibehölles och stärktes, så att densamma blefve satt i tillfälle fortfarande bestrida de pensioner, till hvilka delägarna vore berättigade.

Styrelsen ansåge sig vidare böra uppställa den fordran, att i järnvägens tjänst anställda personer, hvilka inom tre år efter järnvägens öfvertagande af ny ägare vore berättigade till full pension, skulle bibehållas vid nu innehafvande löneförmåner, intill dess pensionsålder af dem uppnåddes, samt att järnvägens personal fortfarande bibehölles vid personalen nu tillförsäkrad uppsägningstid.

Dessutom borde alla de förbindelser, som i gällande koncession för järnvägen föreskrefves, lända till efterrättelse jämväl för en blifvande köpare.

Vid bedömande af förevarande fråga syntes för öfrigt billigt, att någon hänsyn toges till anledningen till järnvägens ekonomiska betryck. Detta hade föranledts, bland annat, af öfver måttan höga expropriationskostnader, sämre beskaffenhet af inköpt räls, hvars underhåll och ersättande med ny sedermera vållat bolaget dryga omkostnader, bristande tillgång till anskaffande af för järnvägsdriften erforderliga trafikinventarier samt den minskning i beräknad godstrafik från Västmanlands bergslag, som redan från början vållades bolaget genom fraktnedsättning å annan bana.

Det otillfredsställande resultatet af järnvägsdriften syntes alltså till hufvudsaklig del få tillskrifvas omständigheter, på hvilka bolaget ej kunnat inverka. Det syntes under sådana förhållanden väl hårdt för

dem, som bidragit till järnvägens åstadkommande, att utan bestämda garantier för framtiden se järnvägen öfverlämnad i andra händer och de stora belopp, som af kommuner och enskilda nedlagts i företaget, hjälplöst förlorade. Särskildt gällde detta det flertal af kommuner, som ännu under många år nödgades fortsätta med inbetalningar för gäldande af den skuld, de ådragit sig för aktieteckning i järnvägen. Och då fråga nu vore om anläggning af två järnvägar norrut från Länna—Norrtälje järnväg, genom hvilka bansträckor järnvägen skulle tillföras betydligt ökad trafik och bolaget följaktligen komma i bättre ställning, så syntes det önskligt, att frågan om järnvägens försäljning icke omedelbart måtte företagas till afgörande.

Styrelsen ansåge sig därför underdånigst böra hemställa, att bolaget måtte komma i åtnjutande af samma förmåner, som Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag erhållit, för att möjligen kunna efter rekonstruerande af det gamla bolaget lämna ett antagligt anbud å järnvägen.

Af bestämmelserna i förberörda, af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län den 27 juni 1891 fastställda reglemente för Uppsala—Länna och Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags pensions- samt änke- och pupillkassa framgår, att kassans inkomster utgöras hufvudsakligen af dels delägarnas bidrag, nämligen inträdesafgifter, årsafgifter och ålderstillägg samt afgifter vid aflöningsförhöjningar, och dels järnvägsbolagens kontanta bidrag, som utgår med lika stort belopp som delägarnas årsafgifter tillhopa.

Yttrande af stadsfullmäktige i Norrtälje.

Stadsfullmäktige i Norrtälje hafva uti den af dem ingifna skriften andragit. Då Norrtälje stad ägde aktier i Länna—Norrtälje järnväg för det betydliga beloppet af 210,000 kronor, vore det helt naturligt, att staden med bekymmer motsåge det förhållande, att icke allenast detta kapital skulle jämte därå tills dato utgifna räntor och amortering gå oåterkalleligen förloradt, utan äfven att staden skulle mista allt inflytande i afseende å järnvägens trafikerande. Tanke hade därvid uppstått på möjligheten för staden att antingen ensam eller i förening med andra lika olyckligt lottade aktieägare förvärfva järnvägen. Men då därför erfordrades så betydliga förberedelser, att anbud omöjligen kunde afgifvas inom de närmaste månaderna, föranlätes stadsfullmäktige till den underdåniga anhållan, att Kungl. Maj:t täcktes, i hvad på Kungl. Maj:t berodde, låta med försäljningen af järnvägen anstå åtminstone till början af nästa års Riksdag, då, efter det nödig utredning och underhandling ägt rum, ett eventuellt anbud från stadsfullmäktige kunde inkomma; och hoppades stadsfullmäktige så mycket säkrare på bifall till denna

begäran, som, stadsfullmäktige veterligt, icke något tillkommit, som gjorde, att försäljningen borde vara så synnerligen brådskande.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande.

Uti sitt förberörda utlåtande har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län anfört, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret ansåge det af Rimbobolaget gjorda erbjudande om öfvertagande af Länna—Norrtäljebanan mot 580,000 kronor vara för staten så fördelaktigt som under förhandenvarande förhållanden kunde påräknas. Visserligen hade såväl af stadsfullmäktige i Norrtälje som af Länna—Norrtäljebolagets styrelse framkastats, att planer vore å bane att söka genom en sammanslutning mellan de största aktieägarna åvägabringa en rekonstruktion af sistnämnda bolag för öfvertagande af Länna—Norrtäljebanan, hvarigenom skulle för de gamla aktieägarna vinnas åtminstone den fördelen i ersättning för gjorda uppoffringar, att de finge bibehålla inflytande öfver järnvägens drift och förvaltning, om de än icke — hvad ju ej heller vore möjligt — kunde påräkna att rädda någon del af sitt i järnvägen redan nedlagda aktiekapital. Men hvarken från stadsfullmäktiges sida eller af bolagsstyrelsen hade lämnats någon antydan om det pris för banan, som skulle tagas till utgångspunkt vid den sålunda tillämnade rekonstruktionen af det gamla bolaget, än mindre hade någon som hälst garanti lämnats för att en sådan rekonstruktion vore möjlig att genomföra på lika gynnsamma eller åtminstone ej afsevärdt sämre betingelser för staten, än Rimbobolagets anbud erbjöde. Vid sådant förhållande och då anstånd med åtgärderna för järnvägens realiserande skulle föranledda, att Rimbobolaget blefve löst från sitt köpeanbud, funne Kungl. Maj:ts befallningshafvande, huru önskvärdt det än vore, att de gamla aktieägarna kunde på något sätt tillgodoses för deras gjorda uppoffringar för järnvägens bringande till stånd, det betänkligt att understödja den af stadsfullmäktige och Länna—Norrtäljebolagets styrelse framställda begäran om sådant anstånd för erhållande af tid till rekonstruktionsplanernas förberedande och utförande.

Däremot ansåge Kungl. Maj:ts befallningshafvande det riktigt, att Rimbobolaget, på sätt Länna—Norrtäljebolagets styrelse fordrat, iklädde sig den skyldighet, som ålåge sistnämnda bolag på grund af det för bolaget och Uppsala—Länna järnvägsaktiebolag gemensamma reglemente rörande pensions- samt änke- och pupillkassan för dessa bolags befattningshafvande, äfvensom att Rimbobolaget tillmötesginge det af Länna—Norrtäljebolaget framställda kraf i fråga om bibehållande i järnvägens tjänst af vid järnvägens öfvertagande där anställda personer.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande hemställde därför, att Rimbo-

bolagets styrelse måtte, innan ärendet afgjordes, höras öfver berörda, från Länna—Norrtäljebolagets sida framställda fordringar eller ock uppdrag lämnas fullmäktige i riksgäldskontoret att förhandla med de båda bolagen angående dessa frågor.

I öfrigt anslöte sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande till de af fullmäktige i riksgäldskontoret i ärendet uttalade åsikter.

Ny skrift från Norrtälje stadsfullmäktige.

Sedermera har Kungl. Maj:ts befallningshafvande till civildepartementet öfverlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däruti stadsfullmäktige i Norrtälje anfört, att vid förfrågan under hand hos större aktieägare uti Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag benägenhet att deltaga i rekonstruerande af sagda bolag icke försports, samt att stadsfullmäktige för öfrigt genom lämnad upplysning från vederbörande kommit till insikt om att det icke gåfves någon möjlighet att med de inkomster från järnvägen, hvilka under närmaste åren kunde beräknas, förränta och amortera ens köpesumman 580,000 kronor, ännu mindre det belopp, som för järnvägens förbättrande och ny materiels anskaffande därutöfver erfordades. På grund däraf och då följaktligen det uppskof med järnvägens försäljning, hvarom stadsfullmäktige hos Kungl. Maj:t gjort underdånig framställning, syntes onödigt, återkallade stadsfullmäktige denna uppskofsbegäran.

Skrift af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Slutligen har styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift anfört följande.

Då styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag vid afgifvandet af sitt anbud att öfvertaga Länna—Norrtälje järnväg gjorde det förbehåll, att Rimbobolaget icke skulle åläggas skyldighet att öfvertaga Länna—Norrtälje järnväg åliggande förbindelser, afsåge styrelsen, som ej hade någon kännedom om de förbindelser, Länna—Norrtäljebolaget kunde hafva iklädt sig, att genom nämnda förbehåll förekomma, att sådana till äfventyrs förekommande förbindelser, som icke medförde motsvarande förmåner, skulle åläggas bolaget. Däremot hade styrelsen ej för afsikt att icke i möjligaste mån tillgodose de rimliga anspråk, som från den nu vid Länna—Norrtälje järnväg anställda personals sida kunde framställas, ehuru styrelsen ansåge fråga därom såsom berörande alldeles privata aftal icke kunna eller böra dragas inför Kungl. Maj:ts afgörande. Hvad särskildt anginge omförmälda personals pensionsförhållanden, vore styrelsen — som ansåge sig icke kunna därutinnan ikläda sig några förbindelser under andra villkor, än att den samrätt, som för närvarande ägde rum mellan Länna—Norrtälje och Uppsala—Länna järnvägar, upphörde och att den andel i den gemensamma kassan, som tillkomme Länna—Norrtälje järnväg eller dess personal, öfverläm-

nades till förvaltning af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, samt att sakkunnig utredning verkställdes angående kassans ställning i förhållande till densamma åliggande förbindelser och att, därest sådan utredning gåfve vid handen, att brist i kassan förefunnes, denna brist blefve Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag ersatt — villig att på anförda villkor öfvertaga pensioneringsskyldigheten, dock att, därest möjlig brist i kassan icke kunde fyllas, Rimbobolaget ej ålades bestrida pensionering i större omfattning än i förhållande till kassans tillgång. Vidkommande personalförhållandena i öfrigt vore styrelsen, som ej, såsom Länna—Norrtäljebolaget ifrågasatt, kunde ikläda sig större skyldigheter än detta bolag, villig att öfvertaga de rättigheter och skyldigheter, som tillkomme Länna—Norrtälje järnväg gent emot den personal, som hade befattning allenast vid denna järnväg. Men ifråga om den personal, som innehade förenad befattning vid Länna—Norrtälje och Uppsala—Länna järnvägar, hvilka järnvägar hade gemensam trafik, ansåge sig styrelsen icke för närvarande eller förr, än delning af ifrågavarande personal mellan nämnda järnvägar ägt rum, kunna ikläda sig några förbindelser; men sedan så skett, vore Rimbobolaget villigt att gent emot den personal, som blefve tilldelad Länna—Norrtälje järnväg, öfvertaga Länna—Norrtäljebolagets skyldigheter och rättigheter.

Hvad anginge öfriga af Länna—Norrtäljebolaget möjligen ingångna förbindelser, kunde naturligtvis Rimbobolaget icke, utan att utredning om dessa förbindelsers art och beskaffenhet förelåge, ikläda sig någon ansvarighet därför, så att den för järnvägen erbjudna köpesumman ökades.

Vidkommande de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna villkor, erinrade bolagsstyrelsen till en början, att bolagsstyrelsen i sitt anbud förbundit sig att så snart som möjligt ombygga järnvägen på sådant sätt, att hinder ej mötte för järnvägens trafikerande med en hastighet af 40 kilometer i timmen. Under medgifvande att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, påbörja järnvägsbyggnaden inom ett år efter öfverlåtelsen och på två år hafva fullbordat arbetet, ansåge sig bolagsstyrelsen, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan kunde anses innebära strängare villkor än hvad bolagsstyrelsen i anbudet och genom berörda medgifvande åtagit sig, ej böra obetingadt ingå därpå, liksom bolagsstyrelsen ej kunde finna skäl föreligga att i förevarande fall ikläda sig någon särskild kostnad för kontroll utöfver hvad i sådant afseende vid andra järnvägsbyggnadsföretag vore vanligt, hvaremot bolagsstyrelsen ej hade något att erinra däremot, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utöfvade all den

kontroll, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde anse erforderlig. Mot hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i öfrigt för sin del hemställt hade bolagsstyrelsen icke något att erinra.

Länna—Norrtälje bolags ställning.

Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags ställning framgår af likvidatorernas berättelse öfver bolagets förvaltning för år 1904, som är så lydande:

Likvidatorernas berättelse till Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag.

Enligt bolagsordningens föreskrift få likvidatorerna härmed till bolagsstämman afgifva berättelse öfver förvaltningen för 1904.

Bolagets ställning har under räkenskapsåret varit följande:

Balans från 1903:

Skuld vid 1904 års ingång			kr. 2,428,254: 78
Tillgångar vid årets början		kr. 1,842,571: 96	
Skulder utöfver tillgångarna		» 585,682: 82	» 2,428,254: 78

Trafikinkomster och driftkostnader:

Trafikinkomster		kr. 145,292: 58	
Diverse inkomster		» 743: 75	kr. 146,036: 33
Motsvarande inkomster 1903			» 140,464: 60
Driftkostnader för byråafdelningen	kr. 7,618: 91		
Driftkostnader för banafdelningen	» 32,100: 01		
Driftkostnader för trafikafdelningen	» 39,285: 24		
Driftkostnader för maskinafdelningen	» 41,192: 11	kr. 120,196: 27	
Trafiköfverskott		» 25,840: 06	kr. 146,036: 33

Förlust- och vinstkonto visar följande ställning:

Debet:

Balanserad brist från föregående år	kr. 585,682: 82	
Afskrifningar	» 5,397: 58	
Räntor	» 61,222: 19	kr. 652,302: 59

Kredit:

Trafiköfverskott	kr. 25,840: 06		
Balanserad brist från föregående år	» 585,682: 82		
Förlust år 1904	» 40,779: 71	kr. 652,302: 59	

Bolagets ställning vid 1904 års slut.

Skulder:

Aktieägarnas räkning		kr. 801,200: —	
Joh. Lundström & C:ni Stockholm		» 17,700: 62	
Riksgäldskontoret:			
Kapital	kr. 746,197: 94		
Ränta	» 556,805: 14		
Anståndsränta	» 79,808: 91		
Öfverränta	» 292,747: 42	kr. 1,675,559: 41	kr. 2,494,460: 03

Tillgångar:

Järnvägsanläggningen	kr. 1,561,505: 18		
Rullande materiel	» 242,150: —		
Diverse inventarier	» 22,255: 67		
Kasserade skenor	» 8,903: 37		
Uppsala—Länna—Norrtälje järnvägstrafik	» 32,883: 28		
Rimbo—Sunds järnvägsbolag	» 300: —	kr. 1,867,997: 50	
Skulder utöfver tillgångarna		» 626,462: 53	kr. 2,494,460: 03.

Till järnvägens underhåll har för påfyllning i ballasten användts c:a 2,020 kubikmeter grus samt för rälsutbyte 150 ton 15 kg. räls jämte skarfförbindelser sträckande sig öfver en banlängd af 5 kilometer.

Årets trafiköfverskott har användts på följande sätt:

Återstående afbetalning på af herrar Nydqvist & Holm levereradt lokomotiv	kr. 11,850: —
rälsinköp m. m.	» 12,374: 42
rullande materiel	» 1,173: 10
diverse inventarier	» 380: 21

Å likvidatorernas vägnar:

Carl Quennerstedt.

Departementschefens yttrande.

Af den utredning som i ärendet förebragts framgår, att Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags skuld till staten ständigt vuxit, i det att endast några år inbetalningar till riksgäldskontoret kunnat äga rum, utan att dock någon gång hafva uppgått till stadgad ränta å bolagets kapitalskuld. Bolagets ställning är för öfrigt sådan, att med hänsyn till det belopp, hvartill nämnda skuld nu stigit, utsikt ej finnes, att bolaget skall kunna återbetala densamma. Detta förhållande, som naturligtvis icke kan fortfara, bör på något sätt ordnas.

Att staten skulle förvärfva järnvägen för att behålla och trafikera densamma kan, på sätt riksgäldsfullmäktige och järnvägsstyrelsen äfven framhållit, icke gärna sättas i fråga, då järnvägen ej är byggd med samma spårvidd som statens järnvägar och ej heller ens ansluter sig till statsbanenätet utan endast genom annan smalspårig bana står i förbindelse därmed.

Däremot framstår, enligt min uppfattning, det af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag nu gjorda erbjudandet såsom antagligt. Jag förbiser därvid icke den från Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag framhållna synpunkten, att detta bolag skulle af billighetshänsyn lämnas tillfälle att efter rekonstruerande af det gamla bolaget om möjligt lämna ett antagligt anbud å järnvägen. Men, såsom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län i sitt underdåniga utlåtande riktigt anmärkt, har därvid icke någon som helst garanti företetts för att en dylik rekonstruktion skulle vara genomförbar på villkor, som någorlunda motsvarade Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags anbud. Stadsfullmäktige i Norrtälje, som i egenskap af stor aktieägare i Länna—

Norrtälje järnvägsaktiebolag till en början anhållit om anstånd med järnvägens försäljning för att kunna inkomma med eventuellt anbud, hafva också, såsom jag omnämnt, sedermera återkallat sin uppskofsbegäran, enär benägenhet hos de större aktieägarna saknats att deltaga i bolagets rekonstruktion och det för öfrigt icke syntes någon möjlighet att med järnvägens inkomster förränta och amortera ens den af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag erbjudna köpesumman 580,000 kronor.

Då således något annat antagligt anbud icke föreligger än det af sistnämnda bolag gjorda och detta bolags ekonomiska ställning är sådan, att någon tvekan icke bör förefinnas därom, att detsamma äfven kan fullgöra de förpliktelser, som dess anbud innehåller, anser jag, att anbudet icke bör afvisas.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hafva förutsatt, att, därest Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag går in på den ifrågasatta uppgörelsen, bolaget skulle befrias från sin återstående skuld till statsverket. Med hänsyn till hvad som blifvit upplyst om bolagets ställning finner jag icke någon betänklighet möta häremot. Hvad beträffar de i öfrigt dels af sagda bolag och dels af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna särskilda villkor för uppgörelsen, synes det uppenbart, att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag icke kan åläggas en allmän ansvarighet för Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags förbindelser utom statslånet. I fråga särskildt om detta bolags förpliktelser i afseende å den vid järnvägen anställda personal och den för denna personal och Uppsala—Länna järnvägs personal gemensamma pensionskassan har Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förklarat sig villigt tillmötesgå de framställda anspråken under vissa villkor och med vissa restriktioner, ehuru bolaget ville låta denna fråga blifva beroende på privat aftal. Med afseende å hvad i detta hänseende förekommit torde ej vara erforderligt, likasom det knappast är möjligt att nu stadga något härom. I anledning af hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört torde böra bestämmas viss tid, inom hvilken bolaget har att verkställa den tilltänkta ombyggnaden af järnvägen och anskaffa erforderlig rörlig materiel. Därest särskilda bestämmelser om bolagets skyldighet att underkasta sig kontroll från det allmännas sida öfver arbetets utförande finnas nödiga, synas de lämpligast böra meddelas först i sammanhang med fastställelse af plan därför. Stadgandena i gällande samtrafiksaftal beträffande de s. k. banafgifterna tolkas, enligt hvad jag inhämtat, sålunda, att särskilda järnvägar, som tillhöra samma ägare, i förevarande

afseende betraktas såsom en järnväg, hvadan någon bestämmelse härom nu ej lärer erfordras.»

Utskottets yttrande.

Den utredning, som i statsrådsprotokollet lämnats beträffande Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags ställning och dess skuldförhållande till staten, synes utskottet oförtydbart gifva vid handen, att från statens synpunkt de nuvarande förhållandena måste anses ohållbara och att med anledning häraf åtgärder böra vidtagas för att tillförsäkra staten någon godtgörelse för sin fordran. Den utväg till förhållandenas ordnande, som föreligger i det af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag gjorda anbudet om öfvertagande af Länna—Norrtälje järnväg, synes utskottet innefatta beaktansvärda fördelar för det allmänna, och under förevarande omständigheter torde ett för staten förmånligare anbud icke vara att påräkna. Föredragande departementschefen har ock ansett, att staten borde begagna sig af detta anbud, och påpekat, hurusom de erinringar, som i vissa hänseenden framställts mot detsamma, måste anses vara mindre befogade. I den aflåtna propositionen hafva emellertid anspråken på Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag i ett hänseende blifvit skärpta utöfver hvad bolaget i anbudet utfäst eller eljest anser sig kunna medgifva. Med afseende härå har utskottet fått från bolagets styrelse mottaga en så lydande promemoria:

»Då styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag i skrifvelse till herr statsrådet och chefen för civildepartementet erbjöd sig att öfvertaga Länna—Norrtelje järnväg för 580,000 kronor och mot villkor, bland andra, att så snart som möjligt ombygga järnvägen på sådant sätt, att hinder ej mötte för järnvägens trafikerande med en hastighet af 40 kilometer i timmen, hade styrelsen beräknat kostnaderna för omläggning af järnvägen för en sådan trafikhastighet och tagit hänsyn därtill vid bestämmandet af det pris styrelsen ansåg sig kunna erbjuda. Dessa kostnader beräknades till 390,000 kronor.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt underdåniga utlåtande i ärendet hemställt, att ombyggnaden af järnvägen skulle så utföras, att kungl. styrelsens tillstånd kunde erhållas att trafikera järnvägen med 40 kilometers *medelhastighet.*

Uti en därefter ingifven underdånig skrifvelse har styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förmält, att, därest väg- och

vattenbyggnadsstyrelsens hemställan kunde anses innebära strängare villkor än hvad bolagsstyrelsen i anbudet och i sistberörda skrifvelse åtagit sig, styrelsen ansåge sig ej böra obetingadt ingå därpå.

Kungl. Maj:t har emellertid i proposition i ämnet (n:o 121) till Riksdagen formulerat ifrågavarande villkor så, att hastigheten af 40 kilometer skulle vara *medelhastighet.*

Bolagsstyrelsen hade visserligen afsett att delvis ombygga järnvägen med möjlighet till större hastighet än 40 kilometer, men ville icke *förbinda sig* härtill, då ombyggnadskostnaderna för erhållandet af en större hastighet skulle väsentligt ökas, beroende på nödvändigheten att använda starkare skenor, gröfre syllar, andra mått på ballasten m. m.

Genomförandet af en ombyggnad af hela Länna—Norrtälje järnväg med de tekniska bestämmelser kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett sig böra uppställa som villkor, komme enligt verkställda beräkningar att medföra en kostnad ej understigande *700,000 kronor*, hvartill säkerligen skulle komma en ej obetydlig kostnadsförhöjning för den rullande materielen. Framförandet af bantåg med 40 kilometers medelhastighet lärer nämligen enligt teknisk tolkning innebära att den största hastigheten måste vara omkring 60 kilometer. Då för närvarande hastigheten för de af bolaget trafikerade järnvägar, som Länna—Norrtälje järnväg tillstöter, är för Stockholm—Rimbo järnväg 30 och för Rimbo—Sunds järnväg 40 kilometer och då den *största* nu tillåtna hastigheten för järnvägar af samma typ som dessa och Länna—Norrtälje järnväg ej öfverstiger 45 kilometer, synes kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i förevarande fall så väsentligt skärpta fordringar vara oförklarliga och kunna ej heller på ofvananförda ekonomiska skäl antagas af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, men vidhåller bolagsstyrelsen sitt i anbudet utfästa villkor att ombygga järnvägen så, att densamma kan trafikeras med en hastighet af 40 kilometer i timmen.

Stockholm den 22 april 1905.

För Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags styrelse:

MATTHS FALK
Ordförande.

Nils Cronstedt
Kapten K. V. V. K.»

Med anledning af hvad i förestående promemoria blifvit upplyst och då Länna—Norrtälje järnvägs ombyggnad på det sätt, som af Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag utlofvats, eller så, att järnvägen kan trafikeras med en hastighet af 40 kilometer i timmen, utan tvifvel måste anses innebära en väsentlig förbättring af järnvägen och medföra stort gagn för orten och det allmänna, anser utskottet anledning saknas att framställa fordran på än mera omfattande förbättringar af banan, en fordran som torde lägga allt för stora hinder i vägen för affärens ordnande på ett för det allmänna tillfredsställande sätt.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hafva i sitt utlåtande påpekat, hurusom, i händelse Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag icke skulle befinnas villigt att på de ifrågasatta villkoren till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag öfverlåta sin järnväg, fullmäktige hade att anlita exekutiv försäljning för att förvärfva järnvägen fri från alla förpliktelser och sedan öfverlåta densamma till ny ägare. Detta förfarande skulle emellertid föranleda så lång tidsutdräkt, att järnvägen icke kunde, på sätt Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag såsom villkor för sitt anbud uppställt, af bolaget tillträdas den 1 nästkommande juli. Då vid sådant förhållande bolaget icke vidare skulle vara bundet af sitt anbud, anser utskottet, lika med fullmäktige, det vara önskvärdt, att åt fullmäktige lämnas bemyndigande att för träffande af uppgörelse om järnvägens öfverlåtelse medgifva de jämkningar i villkoren, som kunna befinnas vara af omständigheterna påkallade.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning, må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret

ej mindre att med Länna—Norrtälje och Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag träffa öfverenskommelse, hvarigenom, i sammanhang med det Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolags koncession å järnvägen mellan Länna och Norrtälje jämte sagda järnväg med hvad därtill hör öfverlåtes på Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag befrias från sin skuld till staten på grund af det bolaget beviljade lån för järnvägens anläggning samt Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förbinder sig dels att senast vid tillträdet af järnvägen kontant till riksgäldskontoret inbetala 80,000 kronor samt afgifva

en med säkerhet af första inteckning i Länna—Norrtälje järnväg försedd skuldförbindelse å 500,000 kronor att jämte ränta betalas i enlighet med af fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna bestämmelser, dels ock att enligt plan, som kan af Kungl. Maj:t varda fastställd, verkställa ombyggnad af järnvägen på sådant sätt, att den kan trafikeras med en hastighet af 40 kilometer i timmen, samt anskaffa erforderlig rullande materiel, äfvensom, därest ej af Kungl. Maj:t meddelas annan bestämmelse, hafva ombyggnadsarbetet påbörjadt inom ett år efter det järnvägen öfvertagits samt ombyggnaden fullbordad och materielen anskaffad inom två år efter det arbetet påbörjats,

än äfven att, om sådan öfverenskommelse icke kan komma till stånd samt fullmäktige i Riksgäldskontoret vid järnvägens försäljning å exekutiv auktion för statens räkning förvärfva järnvägen, till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag öfverlåta densamma emot nyss angifna villkor med de jämkningar, som kunna befinnas vara af omständigheterna påkallade.

Stockholm den 9 maj 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.