

N:o 141.

Ank. till Riksd. kansli den 7 maj 1906, kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående
förvärfvande för statens räkning af Örebro—Svartå
järnväg.*

(R. A.)

I en till Riksdagen aflåten proposition (n:o 106) af den 30 mars 1906 har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder åt staten förvärfva Örebro—Svartå järnväg, till Kungl. Maj:t, efter ingången af år 1907, på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till järnvägens ägare utbetalas, äfvensom fullgöra räntelikvider och kapitalafbetalningar å det i järnvägen intecknade obligationslån samt eventuellt andra i järnvägen intecknade lån, hvilka af staten i följd af järnvägens förvärfvande öfvertagas.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anfört följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 6 mars 1906 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om åtgärders vidtagande för att åt staten förvärfva den Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag tillhöriga, af statens järnvägar sedan år 1900 trafikerade järnvägen mellan Örebro och Svartå.

Med anledning däraf tillåter jag mig till en början erinra därom, att den 23 november 1894 koncession meddelades f. d. öfverstelöjtnanten H. B. Hegardt med flera å järnvägsanläggning från Örebro till Svartå station vid nordvästra stambanan, därvid angående statens rätt att inlösa banan stadgats:

Koncessionen
å Örebro—
Svartå
järnväg.

att svenska statsverket är berättigadt inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

a) som, om yrkande om järnvägens afträdande till staten framställes inom tio år efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionshafvarna, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat; och

b) som, om dylikt yrkande göres efter tio år, från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarna i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock*, därest vare sig från statens eller från koncessionshafvarnas sida sådant fordras, bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshafvarna två, hvar efter de fyra sålunda valda tillkalla den femte;

skolande lösesumman, som skall anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år, efter det lösningsanspråket framställdes, och i hvarje fall inom sex månader, efter det staten tillträdit järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld; hvaremedellertid det åligger koncessionshafvarna att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper ägt rum, insända till civildepartementet, för att där förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägens delägare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1897.

Järnvägsanläggningen är utförd med normal spårvidd af 1,435 meter, starkaste lutning af 10 på 1,000, minsta krökningsradie i hufvudspår af 300 meter och med stålskenor af 27,7 kilograms vikt per meter. Broar finnas till antal af nio med spännvidder, varierande mellan 2,7—30 meter, samtliga försedda med öfverbyggnad af järn. Den rullande materielen utgöres af 3 lokomotiv, 9 personvagnar och 59 godsvagnar. Järnvägens hela längd är 49 kilometer. Mellan ändpunkterna, Örebro södra och Svartå, har järnvägen stationer vid Karlslund (4 km.), Gräfveby (8 km.), Latorps bruk (13 km.), Vintrosa (16 km.), Hidingebro (21 km.), Fjugesta (26 km.), (Gropen (29 km.), Qvisbro (31 km.), och Mullhyttemon (37 km.), alla afstånd räknade från Örebro södra station.

Vidare har Kungl. Maj:t den 22 februari 1895 medgifvit, att omfördälda koncession finge öfverlätas på Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag, för hvilket bolagsordning den 15 februari 1895 fastställdes. Af bolagsordningen äro §§ 5 och 33 i hithörande delar af följande lydelse, § 5 jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 31 december 1900.

Bolagsordning
för
Örebro—
Svartå
järnvägsaktie-
bolag.

§ 5.

Bolagets aktiekapital skall utgöra minst sjuhundratusen kronor och högst två miljoner etthundratusen kronor, fördeladt i aktier, hvarje å etthundra kronor.

Aktierna indelas i tre serier, serien A, serien B och serien C; varande vid aktierna af serierna A och B fästadt sådant företräde till utdelning af bolagets vinst, som i § 33 omförmäles.

Bolaget må icke träda i verksamhet, förrän sjutusen aktier af serien B blifvit tecknade, tjuguprocent af deras belopp inbetalts samt aktietecknarnes skriftliga förbindelser för återstoden aflämnats.

Utöfver minimikapitalet må inom ofvan stadgade begränsning nya aktier utsläppas, dock hvarje gång endast i den mån förut tecknad aktiekapital blifvit till fullo inbetaldt samt med iakttagande däraf, att antalet aktier af serierna A och C icke må öfverstiga två tusen stycken af serien A och åtta tusen af serien C.

Vid teckning af aktier utöfver minimikapitalet skall aktietecknare, för att teckningen skall anses giltig, kontant inbetala minst 20 procent af aktiebeloppet samt därjämte afgifva sin skriftliga förbindelse för återstoden.

§ 33.

I afseende å de olika aktieslagens inbördes rätt till årlig utdelning af bolagets vinst skall lända till efterrättelse:

att ägarne af aktier af serien A erhålla, innan någon utdelning å öfriga aktier äger rum, intill sex procent å de förra aktiernas sammanlagda belopp;

att, sedan sådan utdelning å aktierna af serien A verkställts, ägarne af aktier af serien B äga bekomma likaledes intill sex procent å dessa aktiers sammanlagda belopp;

att ägarne af aktier af serien C därefter äga undfå jämväl intill sex procent å aktiernas af serien C sammanlagda belopp; samt

att, om någon ytterligare utdelning ifrågakommer, den verkställles med lika belopp å hvarje aktie.

Trafik-
kontraktet
rörande Öre-
bro—Svartå
järnväg.

Jämlikt ett den 27 oktober 1895 mellan Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag och Köping—Hults järnvägsaktiebolag afslutadt kontrakt, af hvilket jämte tillhörande tabeller bestyrkta afskrifter torde få biläggas protokollet i detta ärende¹⁾, skulle Örebro—Svartå järnväg trafikeras af sistnämnda bolag under en tid af femtio år, räknadt från och med år 1897, då järnvägen öppnades för allmän trafik. Köping—Hults järnvägsaktiebolags förpliktelser enligt berörda kontrakt öfvertogos emellertid den 1 juni 1898 af Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag. Då emellertid sistnämnda bolag icke kunde försälja den bolaget tillhöriga bandelen Örebro—Frövi, om icke bolaget befriades från fullgörandet af sina förpliktelser på grund af nyssnämnda kontrakt, hade, då fråga sedermera uppstod om förvärfvande för statens räkning af nämnda bandel, redan vid förberedande förhandlingar i ämnet uppstälts såsom köpevillkor, att staten skulle öfvertaga trafikkontraktet. På grund af Kungl. Maj:ts och Riksdagens år 1899 därom fattade beslut blefvo också, samtidigt med inköpet af Örebro—Frövi järnväg, Örebro—Köpings-bolagets förbindelser jämlikt kontraktet öfverlåtna å järnvägsstyrelsen, räknadt från och med år 1900, därvid dock, enligt hvad förhållandena påkallade, vissa öfverenskomna ändringar i kontraktets ursprungliga bestämmelser upptogos uti särskild afhandling, af hvilken bestyrkt afskrift torde likaledes få biläggas detta protokoll²⁾.

Enligt trafikkontraktet är dess giltighetstid, såsom förut påpekats, fastslagen till femtio år, räknadt från början af det kalenderår, då

¹⁾ Se statsrådsprotokollet, bil. I, Jätt. A och B.

²⁾ Se statsrådsprotokollet, bil. II.

Örebro—Svartå järnväg öppnats för allmän trafik, eller sålunda till 1946 års utgång; och skall kontraktet, om det ej uppsäges före utgången af nämnda tid, gälla ytterligare tio år.

Kontraktets hufvudbestämmelser i öfrigt äro följande:

Järnvägsstyrelsen, som äger att under kontraktstiden utan afgift begagna den af Örebro—Svartå järnväg enligt det ursprungliga kontraktet från Köping—Hults järnvägsaktiebolag förvärfvade rullande materiel, åligger att ombesörja Örebro—Svartå järnvägs trafikerande, underhåll i fullgodt skick och förvaltning, med skyldighet för järnvägsstyrelsen att ställa sig till efter rättelse de förpliktelser i afseende å järnvägens trafikerande och underhåll, som i koncessionen för Örebro—Svartå järnväg äro bestämda eller till hvilka samma koncession kan föranleda.

Ny anläggning eller stationsutvidgning, som järnvägsstyrelsen finner vara för trafiken å Örebro—Svartå järnväg nödvändig, och om hvars behöflighet öfverenskommits med denna järnväg genom aftal, eller hvarom kompromiss, vald enligt bestämmelse i kontraktet, fattat beslut, skall utföras af järnvägsstyrelsen. Betalning för sådan anläggning eller stationsutvidgning skall af bolaget utgifvas till järnvägsstyrelsen enligt lämnad verifierad räkning antingen kontant eller medelst B-aktier efter bolagets val; dock att ränta å räkningens belopp ej får beräknas eller kostnaden öfverstiga det förslag, som, innan arbetet företages, skall vara af bolaget granskadt och godkänt.

Järnvägsstyrelsen ansvarar för och fullgör betalning af annuiteterna å Örebro—Svartå järnvägsaktiebolags obligationslån å 825,000 kronor, enligt vid kontraktet bilagd ränte- och amorteringsplan Litt. A, intill dess lånet blifvit i sin helhet betaldt; och skall järnvägsstyrelsen, hvilken för kapitalafbetalningarna å nämnda lån hos Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag erhåller en räntefri fordran, bekomma, i den mån järnvägsstyrelsen sålunda blir fordringsägare, betalning för denna fordran af bolaget medelst till fullo inbetalda C-aktier i samma bolag.

Järnvägsstyrelsen äger uppbära alla de från Örebro—Svartå järnväg inflytande trafikinkomster, magasins- och platshyror, arrendeavgifter, avgifter för annonsering, gångbiljetter, post- och telegrambefordring, telefoneringsavgifter m. m., allt så bokfördt, att det kan visas, huru mycket däraf belöper sig särskildt på Örebro—Svartå järnväg enligt därom i 11 § af kontraktet gifna bestämmelser. Af den årliga bruttoinkomsten å Örebro—Svartå järnväg har järnvägsstyrelsen att tillgodoföra sig driftkostnaden å järnvägen i enlighet med kontraktet bifogad tabell Litt. B, och därutöfver det belopp, som för året utgör annuiteten å Örebro—Svartå järnvägsaktiebolags förenämnda obligationsskuld.

Därest utöfver dessa båda belopp och, sedan obligationsskulden blifvit betald, utöfver det förstnämnda beloppet eller driftkostnaden, öfverskott finnes, skall detta öfverlämnas till Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag, dock ej mer än som motsvarar sex procent å alla utelöpande A- och B-aktier i bolaget. Öfverstiger den ifrågavarande bruttointkomsten alla dessa här förut angifna belopp, tillfaller detta öfverskott järnvägsstyrelsen, som till följd däraf ansvarar för den utdelning å C-aktierna, som möjligen kan dem tillkomma, dock ej öfverstigande sex procent.

Slutligen är föreskrift meddelad därom, att, för den händelse svenska statsverket begagnar sig af den i koncessionen å järnväganläggning från Örebro till Svartå statsverket förbehållna rätt att inlösa järnvägen, ifrågavarande kontrakts giltighet upphör.

I sin förberörda underdåniga skrifvelse den 6 mars 1906 har järnvägsstyrelsen i fråga om de viktigaste ekonomiska trafikresultaten från och med år 1898 beträffande ifrågavarande järnväg meddelat följande tabell, angifvande, enligt från järnvägsstyrelsens statistiska kontor lämnade uppgifter, järnvägens byggnadskostnad, bruttointkomst, driftkostnad och nettobehållning samt utgifts- och afkomstprocent.

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 6 mars 1906.

År	Längd	Byggnadskostnad	Bruttointkomst	Driftkostnad (verklig)	Nettobehållning	Utgiftsprocent (driftkostnad i % af bruttointkomsten)	Afkomstprocent
	Km.	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor		
1898.....	49	1,625,000	144,691	95,219	49,472	65,8	3,04
1899.....	49	1,719,000	168,282	103,026	65,256	61,2	3,80
1900.....	49	1,721,941	165,969	127,070	38,899	76,6	2,26
1901.....	49	1,723,557	193,788	154,081	39,707	79,5	2,80
1902.....	49	1,733,653	204,988	142,096	62,892	69,3	3,63
1903.....	49	1,770,537	205,106	146,077	59,029	71,2	3,33
1904.....	49	1,777,437	224,370	182,377	41,993	81,3	2,36
1905.....	49	1,780,837	221,634	202,804	18,830	91,5	1,06

Ur de af järnvägsstyrelsens kontrollkontor utarbetade trafikrapporterna för Örebro—Svartå järnväg har järnvägsstyrelsen äfven meddelat, att från och med år 1900 eller det år, staten öfvertog järnvägens trafikerande, person- och godstrafiken utvecklade sig på sätt följande öfversikt närmare utvisar:

År	Person- och posttrafik		Godstrafik		Inkomst per dag och bankm.
	Antal resande	Inkomst	Ton fraktgods	Inkomst	
		Kr.		Kr.	Kr.
1900	125,088	77,957	52,159	87,288	9,09
1901	131,840	81,105	79,992	111,864	10,61
1902	136,425	83,294	92,636	120,710	11,22
1903	143,778	86,607	77,497	117,355	11,22
1904	153,659	88,878	87,759	134,239	12,25
1905	164,555	94,088	76,761	125,482	12,10

Järnvägsstyrelsen anför vidare, att förestående uppgifter gäfvé vid handen en ej oväsentlig ökning af bruttoinkomsten under de år banan varit öppnad för trafik. För åren 1900 och 1905 vore dock att märka någon minskning af nästföregående årets trafikresultat därutinnan. Såväl antalet resande som inkomsten af person- och posttrafiken å banan hade, allt sedan staten 1900 öfvertagit banans trafikerande, varit i stadig tillväxt. Äfven godstrafiken kunde sägas hafva varit i genomsnitt i stigande, då man nämligen toge i beaktande, att uti denna öfversikt icke borde för år 1902 medräknas en tillfällig inkomst af 7,700 kronor för grustransporter, som nämnda år ägt rum för Örebro—Skebäcksbanans räkning, och hvarigenom inkomsten för godstrafiken icke uppgått för år 1903 till så stort belopp som för år 1902. Äfven år 1905 gjorde i detta hänseende ett undantag till följd af den snöfattiga vintern i början af samma år samt strejk inom stenhuggeriindustrien. Den stora ökningen af godstrafiken under år 1904 vore mest föranledd af stora trävarutransporter från Qvisbro station, hvilka fortgått nästan hela året.

Till belysande af hvilka varuslag i största mängder transporterats å Örebro—Svartå järnväg kunde nämnas, att af afsändt och emottaget vagnslastgods vid denna järnväg i samtrafik med statens järnvägar i partier af minst 5 tons hade, enligt senast tillgängliga uppgifter eller för år 1904, de hufvudsakliga varuslagen utgjorts af mineral, råämnen och oformade fabrikat 25,679 tons, trävaror, oarbetade 13,599 tons, mineral, formade fabrikat 8,060 tons, spannmål m. m. 3,374 tons samt foder och dylikt 2,469 tons.

Enligt hvad förestående redogörelse gäfvé vid handen vore all anledning att antaga, att banans trafik fortfarande skulle visa tillväxt.

Vederbörande distriktsbefäl hade ock vitsordat, att torf- och snickeri-industrien inom banans område syntes gå framåt samt att kalk- och stentransporterna antagligen ock komme att ökas. Bruttoinkomsten för år 1906 hade därför beräknats blifva omkring 10,000 kronor högre än under år 1905, då det ej kunde antagas, att minskningen under sistnämnda år äfven skulle kunna återvinnas.

Utgående från denna beräkning och med antagande af en ökning af bruttoinkomsten per år med 10,000 kronor skulle denna inkomst kunna beräknas blifva

år 1906	230,000 kr.
» 1907	240,000 »
» 1908	250,000 »
» 1909	260,000 »
» 1913	300,000 »

Beträffande driftkostnaden utvisade den upprättade tabellen, att jämväl denna varit i stadig tillväxt sedan banans öppnande, därvid dock vore att märka, att år 1901 hade att uppvisa högre driftkostnad än hvarterdera af de två näst därpå följande åren. Särskildt från och med år 1904 vore stegringen af driftkostnaden väsentlig, och utgjorde utgiftsprocenten för år 1905 91,5, medan den i medeltal för åren 1898—1903 utgjort 70,6.

Huru driftkostnaden för Örebro—Svartå järnväg fördelade sig å de olika afdelningarna framginge af följande öfversikt:

År	Administra- tiva afd.	Banafd.	Maskinafd.	Trafikafd.	Summa
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1900	—	29,091	50,454	47,525	127,070
1901	32	37,055	61,961	55,033	154,081
1902	30	34,962	49,808	57,296	142,096
1903	45	40,409	45,265	60,358	146,077
1904	76	62,185	56,348	63,768	182,377
1905	58	71,499	67,984	63,263	202,804

Denna öfversikt utvisade, att förenämnda stegring af driftkostnaden från och med år 1904 hufvudsakligen komme på banafdelningens ut-

gifter. Denna stegring vore beroende på ökad utbyte af slipers. För år 1904 var kostnaden för sådant utbyte omkring 22,000 kronor och för år 1905 omkring 29,500 kronor samt beräknades för år 1906 till 40,700 kronor, hvarefter normala utgiftsförhållanden beträffande denna post skulle inträda; och syntes under enahanda trafikförhållanden, som nu existerade, banafdelningens årliga utgifter för de därpå följande åren kunna antagas uppgå till i rundt tal 70,000 kronor efter en beräkning af 1,400 kronor per kilometer. Under samma förutsättning syntes ej heller någon afsevärd ökning böra beräknas i maskin- och trafikafdelningarnas utgifter; dock syntes, därest, såsom förut nämnts, en ökning antoges i bruttoinkomsten med 10,000 kronor per år, äfven böra beräknas någon ökning i driftkostnaden, åtminstone hvad maskin- och trafikafdelningarna anginge. Antoges denna ökning utgöra 5,000 kronor per år, skulle efter år 1906, då stort utbyte af slipers å banan försigginge, och hvilket år således ej syntes böra ingå i denna beräkning, driftkostnaderna utgöra

år 1907	210,000 kronor
» 1908	215,000 »
» 1909	220,000 »
» 1913	240,000 »

I detta sammanhang borde omnämnas, att den ordinarie trafiken, som från och med år 1898 skötts med 3 tåg i hvardera riktningen, från och med den 1 maj 1904 upprätthållits med 4 tåg i hvardera riktningen.

Den nu angifna driftkostnaden utgjorde eller beräknades för kommande år utgöra den verkliga driftkostnaden, hvaremot enligt förberörda trafikkontrakt järnvägsstyrelsen hade, såsom förut nämnts, att i den årliga afräkningen med Örebro—Svartå järnväg påföra denna järnväg driftkostnad, beräknad enligt förhållandena vid tiden för trafikkontraktets upprättande efter viss procent af bruttoinkomsten. Den förväntan, man vid nämnda tid hyst, att den beräknade driftkostnaden skulle i det närmaste motsvara den verkliga, hade emellertid icke förverkligats, utan hade denna sistnämnda under hela tiden för statens trafikerande af banan särskildt under de senare åren väsentligen öfverskridit den beräknade driftkostnaden.

Den driftkostnad, som jämte annuiteten å obligationslånet i afräkning påförts Örebro—Svartå järnväg, samt bolagets saldo enligt afräkning uppginge till följande belopp:

År	Driftkostnad (enligt kontraktet)	Bolagets saldo
1900.....	70 % af bruttot eller 116,178: 08 kr.	8,510: 60 kr.
1901.....	67 % » » » 129,837: 83 »	22,029: 98 »
1902.....	66 % » » » 135,292: 05 »	28,175: 90 »
1903.....	66 % » » » 135,369: 93 »	27,616: 02 »
1904.....	64 % » » » 143,596: 77 »	39,093: 18 »
1905.....	64 % » » » 141,845: 64 »	37,548: 18 »

Jämfördes denna driftkostnad med den verkliga, uppkomme statens järnvägars förlust på sätt följande tabell utvisade:

År	Driftkostnad (verklig)	Örebro—Svartå järnväg påford driftkostnad enligt kontrakt	Statens järnvägars förlust
1900.....	127,069: 99 kr.	116,178: 08 kr.	10,891: 91 kr.
1901.....	154,081: 17 »	129,837: 83 »	24,243: 34 »
1902.....	142,096: 49 »	135,292: 05 »	6,804: 44 »
1903.....	146,077: 83 »	135,369: 93 »	10,707: 90 »
1904.....	182,376: 61 »	143,596: 77 »	38,779: 84 »
1905.....	202,803: 68 »	141,845: 64 »	60,958: 04 »

och syntes på grund af hvad förut anförts kunna beräknas för

Ar	Driftkostnad (verklig)	Örebro—Svartå järn- väg påford driftkostnad enligt kontrakt	Statens järnvägars förlust
1907.....	till 210,000: — kr.	148,800: — kr.	61,200: — kr.
1908.....	» 215,000: — »	152,500: — »	62,500: — »
1909.....	» 220,000: — »	156,000: — »	64,000: — »
1913.....	» 240,000: — »	168,000: — »	72,000: — »

Hvad slutligen anginge banans nettobehållning, hade denna under perioden åren 1898—1903 växlat från lägsta beloppet 38,899 kronor under år 1900 till högsta beloppet året förut 65,256 kronor samt sista

året af denna period utgjort 59,029 kronor, medan afkomstprocenten för berörda tre år utgjort respektive 2,26, 3,80 och 3,33. För åren 1904—1906 syntes, enligt hvad förut närmare utvecklats, hufvudsakligast på grund af omfattande slipersutbyten under dessa år, nettobehållningens resultat icke böra tagas i beaktande vid beräkningen af nettoinkomsten för kommande år. Denna nettoinkomst skulle efter förberörda beräkningar af bruttoinkomsten och driftkostnaden utgöra:

för år 1907	30,000 kronor
» » 1908	35,000 »
» » 1909	40,000 »
» » 1913	60,000 »

samt afkomstprocenten för samma år respektive 1,52, 1,77, 2,02 och 3,03. Styrelsen lämnar härefter en utredning, huru inlösningspriset enligt de förut omnämnda olika koncessionsvillkoren skulle komma att ställa sig.

Vid beräkningen af inlösningspriset, därest a-villkoret skulle komma till tillämpning, hade styrelsen ansett sig böra utgå från enahanda grunder, som gjort sig gällande vid inköp af de delar af Västkostbanan, där tillämpning af dylikt a-villkor ifrågakommit, nämligen,

att byggnadskostnaden för hvarje år upptoges till det belopp, hvar till den efter behörig granskning funnes i räkenskaperna uppförd;

att den ränta efter fem för hundra, som borde tilläggas byggnadskostnaden, borde beräknas å det i järnvägen nedlagda, bokförda kapital för hvar år särskildt och från början af samma år (för år 1907 för tre månader);

att från summan af den sålunda funna byggnadskostnaden med därtill lagd ränta afdroges hela den nettoinkomst, som järnvägen under tiden lämnat järnvägsbolaget; samt

att såsom nettoinkomst beräknades hela det öfverskott, som kommit järnvägsbolaget tillgodo, inberäknadt ränte- och kapitalafbetalningar m. m.

Vid sammanträde den 12 sistlidne januari i Örebro med representanter för, å ena sidan, järnvägsstyrelsen, och, å andra sidan, Örebro—Svartå järnvägsaktiebolags styrelse hade, med iakttagande af förenämnda grunder och efter behörig granskning af bolagets räkenskaper, priset enligt a-villkoret befunnits böra vid 1905 års utgång utgå enligt följande beräkning:

Anläggningskostnad			Ränta à 5 % å anläggningskostnad			Nettoinkomst						Anteckningar
Datum	kronor		för tiden	kronor		å den till bolaget direkt öfverlämnade trafikinkomst		med trafikinkomst utbetald ränta och amortering å obligations-skuld		Summa kronor		
18 ¹ / ₁₀ :197	981,880	87	¹ / ₁₀ — ³¹ / ₁₂ 1897	12,273	50	1,298	26	—	—	1,298	26	1) approximativt beräknad.
18 ¹ / ₁₀ :198	1,504,279	23	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1898	75,213	95	1,628	06	42,000	—	43,628	06	
18 ¹ / ₁₀ :199	1,572,863	79	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1899	78,643	15	6,126	79	41,640	—	47,766	79	
19 ¹ / ₁₀ :200	1,627,662	72	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1900	81,383	10	5,880	—	41,280	—	47,160	—	
19 ¹ / ₁₀ :201	1,701,144	45	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1901	85,057	20	18,331	18	41,920	—	60,251	18	
19 ¹ / ₁₀ :202	1,733,464	06	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1902	86,673	20	25,251	53	41,520	—	66,771	53	
19 ¹ / ₁₀ :203	1,750,911	58	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1903	87,545	55	22,685	12	42,120	—	64,805	12	
19 ¹ / ₁₀ :204	1,770,536	58	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1904	88,526	80	33,572	90	41,680	—	75,252	90	
19 ¹ / ₁₀ :205	1,777,436	58	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1905	88,871	80	¹ / ₁ 31,000	—	42,240	—	73,240	—	
Sgr.	1,777,436	58	Summa	684,188	25	145,773	84	334,400	—	480,173	84	

Inlösningspris för järnvägen:

Anläggningskostnaden	kr. 1,777,436: 58	
Ränta å d:o	» 684,188: 25	2,461,624: 83,
hvarifrån skulle afgå nettoinkomst		480,173: 84.
		<hr/>
	Återstod kronor	1,981,450: 99

I öfverensstämmelse med denna beräkning af inlösningspriset enligt a-villkoret hade styrelsen mottagit från de vid sammanträdet närvarande representanterna för Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag, bolagsstyrelsens vice ordförande M. Agrelius och dess verkställande direktör F. Bäckström, en handling, hvori för bolagets räkning berörda pris uträknats jämväl till 1,981,450 kronor 99 öre, därvid dock Bäckström afgifvit den reservation, att då järnvägsbolaget enligt trafikkontraktet skulle utgifva C-aktier utan att erhålla kontant valuta till samma belopp som årliga amorteringsbeloppet å obligationslånet, amorteringen å lånet enligt hans mening icke vore någon verklig skuldafbetalning, hvadan utbetalta annuiteter, 334,400 kronor, borde minskas med de ut-

släppta C-aktiernas belopp, 81,000 kronor, och alltså järnvägens inlösningspris blifva 2,062,450 kronor 99 öre.

Beträffande innehållet af denna reservation ville styrelsen framhålla, att då, såsom här, ett för järnvägsanläggning upptaget obligationslån årligen minskades genom amortering med inflytande bruttoinkomst, kapitalafbetalning föreläge af beskaffenhet att enligt koncessionsbestämmelserna böra tagas i beaktande vid bestämmande af inlösningspriset enligt a) villkoret, oberoende däraf att, såsom i förevarande fall ägt rum, särskilda bestämmelser träffats med den trafikerande järnvägen, enligt hvilka densamma skulle komma i åtnjutande af C-aktier för de fullgjorda amorteringarna. Sistnämnda förhållande syntes i öfrigt förklaras af den omständigheten, att därigenom inrymts ersättning åt den trafikerande järnvägen för banans förvaltning och skötsel.

Styrelsen funne för den skull inlösningspriset enligt a-villkoret böra, beräknadt efter förhållandena vid 1905 års utgång, utgöra 1,981,450 kronor 99 öre. Då emellertid, därest inlösen efter a-villkoret skulle komma till stånd, densamma syntes lämpligen böra äga rum med 1907 års ingång, kunde inköpssummans verkliga belopp, beräknad efter förenämnda grunder, först efter ingången af år 1907 bestämmas, därvid naturligen jämkning af nyss angifna inlösningssumma måste vidtagas.

Komme inlösen att ske efter tio år, skulle b-villkoret tillämpas, i hvilket fall, såsom förut sagts, lösesumman allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionshafvarna förmånligast, skulle antingen beräknas så, att densamma motsvarade dubbla summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket vore väckt, uppkomna nettobehållningen af trafiken, eller ock bestämmas af fem gode män.

Huru priset i sistnämnda fall skulle ställa sig, vore ju omöjligt att bestämdt angifva.

Första alternativet syntes styrelsen approximativt kunna beräknas på följande sätt.

Utgående från en årlig bruttoinkomst i genomsnitt af 220,000 kronor efter trafikresultatet för år 1905, skulle enligt trafikkontraktet med staten 64 % däraf utgöra beräknad driftkostnad och återstående 36 % eller 79,200 kronor nettobehållning; priset skulle alltså blifva

$$2 \times 10 \times 79,200 = 1,584,000 \text{ kronor.}$$

Det vore dock all anledning förmoda, att järnvägsbolaget skulle finna för sig förmånligare att begära uppskattning genom gode män, något som förenämnda representanter för bolagets styrelse för sådan eventualitet syntes antaga för gifvet. Förty skulle efter de tio årens

förlopp, därest banans inköp ansåges af statsintresset påkalladt, staten varda satt i den belägenhet att nödgas underkasta sig något så oberoäkneligt som afgörande genom skiljemän af inlösningspriset.

Redan härutinnan föreläge en omständighet, som syntes påfordra ett noggrannt öfvervägande, huruvida skäl nu förefunnes för staten att förvärfva ifrågavarande järnväg.

Därest inlösen efter a-villkoret skulle ske, komme den enligt förhållandena vid 1905 års slut beräknade köpeskillingen, 1,981,450 kr. 99 öre, att fördelas sålunda:

B-aktier	kr.	870,100: —
C-aktier	»	81,000: —
Obligationer	»	744,000: —
Lån i öfrigt (approxim.)	»	43,900: —
Utdelning till aktieägarna	»	242,450: 99
		<hr/>
Summa kronor		1,981,450: 99.

Enligt bolagsordningen vore väl aktierna indelade i tre serier, varande vid aktierna af serierna A och B fästadt företräde till årlig utdelning intill 6 procent af bolagets vinst. Några A-aktier hade emellertid hittills icke utfärdats. Af B-aktier, å hvilka utdelning först för år 1904 skett med 3 procent och sannolikt äfven för år 1905 komme att ske efter samma procenttal, innehade statens järnvägar för närvarande aktier till belopp af 32,400 kronor och af C-aktierna aktier till belopp af 63,000 kronor, allt enligt trafikkontraktet. Vid bolagets upplösning efter banans inköp skulle likviden för de af statens järnvägar innehafda B-aktierna jämte utdelning därå tillgodokomma statens järnvägar, som, mot erhållande af sådana aktier, utfört i räkenskaperna bokförda arbeten för Örebro—Svartå järnväg. Med det belopp af 63,000 kronor, som efter förhållandena vid 1905 års utgång skulle inflyta å C-aktierna jämte utdelning å dem, vid samma tidpunkt i rundt tal 16,000 kronor, syntes däremot till statsverkets fördel den lånesumma, som för banans förvärfvande skulle erfordras, kunna minskas.

I samband med beräkningen af järnvägens inlösningspris hade förehafvs frågan om eventuell kostnad för banans komplettering.

Vid statens öfvertagande af trafikeringen af Örebro—Svartå järnväg hade syn verkställtts å järnvägens fasta egendom med hvad därtill hörde, därvid synemännen i utlåtande den 24 november 1899 förklarar besiktningen icke hafva gifvit anledning till någon anmärkning mot det sätt, hvarpå Örebro—Svartå järnvägs underhåll blifvit utfördt, hvarför

synemännen samstämmigt ansett, att banan jämte byggnader och öfriga tillhörigheter, som kunde till fast egendom hänföras, vore i fullgodt skick. Beträffande den rullande materielen hade synemännen hänvisat till afsyningsinstrument rörande järnvägen af den 9 december 1898. Uti detta sistnämnda hade förrättningsmännen, på grund af hvad vid afsyningen iakttagits och då arbetena vore väl och omsorgsfullt utförda samt den rullande materielen af god beskaffenhet, utlåtit sig, att Örebro—Svartå järnväg med därtill hörande inrättningar och rullande materiel vore i sådant skick, att de tillstyrkte, att järnvägen i allo godkändes; hvarjämte de ansett den största tåghastigheten böra bestämmas till 50 kilometer i timmen.

På anmodan af järnvägsstyrelsen att inkomma med yttrande, huruvida och i sådant fall hvilka kostnader kunde för tillgodoseende af den nuvarande trafiken å Örebro—Svartå järnväg anses af behovet påkallade att nedläggas å banan för densamma försättande i fullgodt skick, hade vederbörande distriktsförvaltning i sådant afseende anmält, att för förändring af inredningen af vissa stationsbyggnader samt uppförande af tvätt- och bagarestugor erfordrades 12,700 kronor samt att, då för tillgodoseende af trafiken nu vore anordnade sex blandade tåg och två godståg, hvilka tågförbindelser, så anordnade som de för närvarande vore, kräfde fyra lokomotiv, men järnvägsbolaget icke ägde mer än tre lokomotiv, dessutom å järnvägen användes ett statens järnvägars lokomotiv.

Berörda mindre husbyggnadsarbeten syntes emellertid, såsom i dylika fall plägade ske, kunna företagas i samband med mera omfattande reparationer af stationsbyggnaderna; och hvad vidkomme behovet af ytterligare ett lokomotiv, utöfver banans tre egna lokomotiv, syntes detta behof, vid banans inrangerande i statsbanenätet, kunna tillgodoses genom lämpliga anordningar i syfte att från statens järnvägars egen lokomotivpark tillhandahålla behöflig reservdragkraft.

På grund häraf hade i förevarande beräkningar icke ansetts böra intagas någon kostnad för banans komplettering.

Beträffande själfva hufvudfrågan, huruvida skäl förefunnes för statens inlösen af Örebro—Svartå järnväg, ville styrelsen erinra, att uppställandet af villkoret om statens rätt att inlösa en järnväg uppenbarligen skett, emedan förhållandena antagits kunna komma att utveckla sig så, att statens intresse kräfde, att den enskilda järnvägen borde blifva statsbana, och att staten för sådan eventualitet ville hafva fria händer. Enligt styrelsens uppfattning föreläge nu här ett sådant fall.

Väl syntes icke med fog kunna anföras, att ifrågavarande förbin-

delseled mellan, å ena sidan, nordvästra stambanan och, å andra sidan, statsbanedelen Örebro—Krylbo med dess fortsättning norrut samt den enskilda tillhöriga järnvägsförbindelsen från dessa trakter till hufvudstaden norr om Mälaren vore af sådan synnerlig betydelse för den allmänna samfärdseln, att af detta skäl inlösen af banan borde ifrågakomma och densamma inkorporeras i stambanenätet.

Då emellertid styrelsen ansåge sig böra tillstyrka banans inlösen, hade detta föranledts af de särskilda förhållanden, hvarunder staten trafikerade banan. En ändring däraf genom statens inlösen af banan ställde nämligen i utsikt ett för staten gynnsammare resultat i finansiellt afseende.

Såsom förut påvisats, hade staten för vinnande af det större målet, inköpet af Örebro—Frövilinjen, år 1900 nödgats öfvertaga ifrågavarande kontrakt rörande trafikerandet af Örebro—Svartå järnväg, hvilket kontrakt då, med den erfarenhet, som vunnits under den gångna trafiktiden, ansetts icke blifva ofördelaktigt för den trafikerande förvaltningen. Trafikförhållandena hade sedan dess, såsom af styrelsens utredning framginge, sålunda förändrats, att, på grund af kontraktets bestämmelse rörande beräkning af driftkostnaden efter viss procent af bruttoinkomsten, statens järnvägar redan under första trafikåret 1900 tillskyndats en förlust af närmare 11,000 kronor och alltjämt för hvarje år genom trafikeringen tillskyndats förlust, hvilken utgjort för år 1904 närmare 39,000 kronor och för år 1905 omkring 61,000 kronor samt beräknades uppgå för år 1907 till 61,200 kronor, för år 1908 till 62,500 kronor, för år 1909 till 64,000 kronor och för år 1913 till 72,000 kronor samt alltså vara i ständigt stigande, allt under det bruttoinkomsten förutsatts skola vara stadd i tillväxt.

Att en förändring därutinnan vore för statens vidkommande eftersträfvansvärd läge i öppen dag, och då uppsägning af kontraktet ej kunde ske förr än i en aflägsen framtid, hade själfallet den frågan uppkommit, huruvida icke ett för staten gynnsammare resultat skulle uppnås genom inlösande af banan, hvilken fråga ju nu ock vore af aktuell natur, då tillämpningen af a-villkoret måste ske före den 1 oktober 1907.

Under förutsättning, att inlösen enligt b-villkoret med den oberäkneliga utgång ett skiljemannautslag kunde erhålla icke skäligen borde ifrågakomma, samt att den upplåningsränta, staten skulle få utgifva för anskaffandet af de för banans förvärfvande nödiga medel, ej blefve högre än 3,8 procent, hade upprättats följande på förenämnda utredningar grundade beräkning rörande det för staten gynnsammare resultat, som genom banans förvärfvande skulle ernås:

Statens järnvägars förlust
enligt trafikkontraktet.

Beräknade inköpsvärdet = 1,980,000 kr.

1903.

Nettoinkomst = 59,000 kr. Afkomst % = 2,98
Förlust (3,8 — 2,98) = 0,82 % = 16,236 kr. 10,708: —

1904.

Nettoinkomst = 42,000 kr. Afkomst % = 2,12
Förlust (3,8 — 2,12) = 1,68 % = 33,264 kr. 38,780: —

1905.

Nettoinkomst = 19,000 kr. Afkomst % = 0,96
Förlust (3,8 — 0,96) = 2,84 % = 56,232 kr. 60,958: —

1907.

Nettoinkomst = 30,000 kr. Afkomst % = 1,52
Förlust (3,8 — 1,52) = 2,28 % = 45,144 kr. 61,200: —

1908.

Nettoinkomst = 35,000 kr. Afkomst % = 1,77
Förlust (3,8 — 1,77) = 2,03 % = 40,194 kr. 62,500: —

1909.

Nettoinkomst = 40,000 kr. Afkomst % = 2,02
Förlust (3,8 — 2,02) = 1,78 % = 35,244 kr. 64,000: —

1913.

Nettoinkomst = 60,000 kr. Afkomst % = 3,03
Förlust (3,8 — 3,03) = 0,77 % = 15,246 kr. 72,000: —

Af denna beräkning framginge, att under det statens järnvägars förlust under ett fortsatt trafikerande af banan skulle alltjämt stegras eller från 61,200 kronor för år 1907 till 72,000 kronor för år 1913, sänkning för hvarje år af förlusten skulle äga rum, därest banan komme i statens ägo, i det denna förlust från 45,144 kronor under år 1907 skulle nedgå till 15,246 kronor under år 1913.

Särskildt i betraktande af den i jämförelse med de två senaste årens trafikresultat rätt afsevärda nettoinkomst, banan under trafiktiden dess-

förrinnan lämnat, vore icke heller den möjlighet utesluten, att nettoinkomsten för kommande år komme att ställa sig bättre än beräkningarna angåfve, och att, i förhållande till upplåningsräntans storlek, vinst skulle uppkomma i stället för förlust.

Därvid borde framhållas, att vid uppgörande af beräkningar rörande nettobehållningen för kommande år borde tagas i beaktande, i hvad mån banans öfvergång i statens ägo kunde antagas verka någon ändring i nettoinkomsten. Någon ändring i de gjorda beräkningarna hade dock icke ansetts påkallad af berörda förhållande.

Då i stället för samtrafikstaxan statens gällande frakttaxa skulle tillämpas, uppkomme väl, till följd af de särskilda banafgifternas bortfallande, en minskning i bruttoinkomsten, men enligt verkställda utredningar syntes denna minskning komma att kompenseras af det tillskott af inkomst genom ökad transitotrafik, ett eventuellt införlifvande af linjen Örebro—Svartå med statens järnvägar komme att tillföra denna linje.

Möjligt vore ju ock, att någon ökad trafik kunde blifva en följd af tillämpning af statens järnvägars i vissa hänseenden något lägre taxa å trafiken mellan banans stationer inbördes. Huruvida denna trafikökning kunde blifva så stor, att den kunde hafva till följd äfven en ökad inkomst, syntes väl vara tvifvelaktigt. Den minskning i inkomst af lokaltrafik, som, därest någon trafikökning icke uppkomme, skulle genom tillämpning af statens järnvägars taxa uppstå, hade ansetts icke vara af beskaffenhet att föranleda ändring i de gjorda beräkningarna.

Någon hufvudsaklig ändring i beloppet af de för banan nu utgående driftkostnader hade icke heller genom statens förvärfvande af banan antagits kunna ifrågakomma, då trafikskötseln å banan, i hvad anginge själfva tåganordningen (tågantalet, hastigheten, resandes bekvämlighet o. s. v.), vore förutsatt skola äfven under statens förvaltning såsom ägare af banan försiggå på enahanda sätt som under nuvarande förhållanden.

Såsom en fördel i fråga om förvaltningen af banan, därest inlösen skulle ifrågakomma, ville styrelsen i detta sammanhang framhålla, att det torde ligga i sakens natur, att staten såsom ägare af banan bättre kunde tillgodose de kraf, som från allmänhetens sida framställdes i afseende på anordningar rörande trafiken, och att styrelsen skulle vara lättare i stånd att vidtaga erforderliga åtgärder i och för trafiken, än under nuvarande trafikkontrakts bestånd.

Slutligen borde beaktas, att genom banans inlösen statens järnvä-

gar skulle, räknadt efter förhållandena vid 1905 års utgång, tillgodoföras för B- och C-aktier i banan ett belopp af omkring 120,000 kronor, däraf hufvudparten såsom belöpande å C-aktierna eljest, såvidt nu kunde bedömas, icke skulle i någon form komma statsverket tillgodo.

Då, under förutsättning att järnvägen skulle af staten öfvertagas den 1 januari 1907, inköpssummans verkliga belopp icke kunde bestämmas förr än efter ingången af år 1907, kunde icke ifrågakomma, därest inlösen skulle ske, att äska något visst belopp för inköpets verkställande, utan syntes nådig proposition i ämnet endast kunna innefatta förslag om bemyndigande till fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kungl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förberörda grunder åt staten förvärfva ifrågavarande järnväg, till Kungl. Maj:t efter ingången af år 1907, på rekvisition, utanordna de medel, som erfordrades för gäldande af hvad för järnvägen skulle kontant till ägaren utbetalas, äfvensom fullgöra räntelikvider och kapitalafbetalningar å bolagets i järnvägen in-tecknade, ej inlösta lån; och skulle det åligga järnvägsstyrelsen att, efter mot-tagen likvid för af järnvägsstyrelsen innehafda C-aktier jämte utdelning å dem, till riksgäldskontoret för minskning af det för banans förvärfvande upplånade kapital inleverera det vid sådan likvid uppburna belopp.

Uti ifrågavarande järnväg, därå lagfart meddelats för bolaget vid Stockholms rådstufvurätt, vore, enligt hvad styrelsen inhämtat, in-teckningar fastställda till belopp af dels 744,000 kronor för obligationslån och dels 50,000 kronor för lån i Örebro sparbank. Då beträffande obligationslånet de årliga utlottningarna kunde efter den 31 december 1907 efter godtfinnande ökas, eller lånet efter samma tid uppsägas, skulle betalning af detta lån kunna ske först under år 1908; och skulle alltså staten, därest köpet ägde rum den 1 januari 1907, därvid mot afräkning af lösesumman öfvertaga det i järnvägen in-tecknade obligationslån. I händelse vid köpeskillingens likviderande äfven förenämnda, till Örebro sparbanks säkerhet meddelade in-teckning eller eventuellt äfven annan in-teckning graverade järnvägen, skulle naturligen ock behörigt afdrag ske å köpeskillingen.

I blifvande köpekontrakt syntes böra inryckas de närmare bestä-melserna därom samt hvad i öfrigt i samband med statens förvärfvande af banan kunde vara att iakttaga. Förslag till sådant kontrakt hade, särskildt med hänsyn därtill att statens järnvägar genom sin personal ombesörjde skötseln af järnvägen, hvilken icke heller hade något

eget förråd, hvarigenom jämförelsevis enkla rättsförhållanden komme att genom köpekontraktet regleras, i frågans nuvarande skick icke ansetts erforderligt upprätta.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, har styrelsen hemställt, det Kungl. Maj:t täcktes i nådig proposition till innevarande års Riksdag föreslå Riksdagen bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kungl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förut angifna grunder åt staten förvärfva Örebro—Svartå järnväg, till Kungl. Maj:t efter ingången af år 1907 på rekvisition utanordna de medel, som erfordrades för gäldande af hvad för järnvägen skulle kontant till järnvägens ägare utbetalas, äfvensom fullgöra räntelikvider och kapitalafbetalningar å det i järnvägen intecknade obligationslån samt eventuellt andra i järnvägen intecknade lån, hvilka af staten i följd af järnvägens förvärfvande öfvertoges, med skyldighet för järnvägsstyrelsen att efter mottagen likvid för de af styrelsen innehafta C-aktier jämte utdelning å dem till Riksgäldskontoret inleverera det vid sådan likvid uppburna belopp.

Departement-
schefens
yttrande.

Såsom jag förut påpekat, var en af förutsättningarna för statens inköp af Örebro—Frövibanen, att staten i sammanhang därmed öfvertog de förpliktelser, som ålago Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag enligt förenämnda mellan detta bolag och Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag gällande kontrakt angående trafikerande af Örebro—Svartåbanan. Till följd häraf är staten pliktig att bedrifva trafiken å banan under tiden intill utgången af år 1946. Af järnvägsstyrelsens utredning och beräkningar framgår emellertid, att trafikerandet af ifrågavarande bana under åren 1900—1905 gifvit ett betydligt ogynnsammare ekonomiskt resultat, än man från början hade anledning antaga. Detta torde delvis vara en följd af den i kontraktets 10 § förefintliga bestämmelsen, att staten skall af den årliga bruttoinkomsten tillgodoföra sig, ej den verkliga driftkostnaden, utan en driftkostnad, som skall beräknas i enlighet med den kontraktet bilagda tabellen Litt. B. Vid tiden för kontraktets upprättande, eller år 1895, torde man hafva antagit, att den sålunda beräknade driftkostnaden skulle i det närmaste motsvara den verkliga. Emellertid har detta antagande icke visat sig vara riktigt, enär, såsom järnvägsstyrelsen meddelat, under hela tiden för statens trafikerande af banan den verkliga driftkostnaden väsentligen öferskridit den beräknade. Därtill kommer, att jämlikt samma kontrakts 10 § skall, sedan staten af bruttoinkomsten tillgodofört sig den enligt tabell Litt. B beräknade driftkostnaden, af samma inkomst årligen gäldas annuiteten å Örebro—Svartå järn-

vägsaktiebolags obligationsskuld enligt den kontraktet bilagda tabellen Litt. A. Finnes, sedan dessa afräkningar skett, öfverskott å bruttoinkomsten, skall detsamma med viss inskränkning, hvartill jag får tillfälle att i det följande återkomma, öfverlämnas till Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag såsom dess tillgodohafvande. De olika utbetalningarna samt statens förlust framgå af följande tabell:

År.	Verklig driftkostnad.	Annuitet å bolagets obligations-skuld.	Örebro—Svartå järnvägsaktiebolags tillgodohafvande.*)	Summa.	Bruttoinkomst.	Statens för-lust: (= skillnaden mellan den verkliga och den beräknade driftkostnaden).	Summa.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1900	127,070	41,280	8,510	176,860	165,969	10,891	176,860
1901	154,081	41,920	22,030	218,031	193,788	24,243	218,031
1902	142,096	41,520	28,176	211,792	204,988	6,804	211,792
1903	146,077	42,120	27,616	215,813	205,106	10,707	215,813
1904	182,377	41,680	39,093	263,150	224,370	38,780	263,150
1905	202,804	42,240	37,548	282,592	221,634	60,958	282,592

Då statens järnvägar innehafva ett mindre belopp i B-aktier samt för år 1904 kommit och sannolikt för år 1905 komma i åtnjutande af utdelning å dessa med 3 procent, blir i verkligheten statens årliga förlust för nämnda båda år något mindre än den förenämnda, men skillnaden blir ej afsevärd.

Järnvägsstyrelsen har vidare, på grundvalen af hittills vunnen erfarenhet om de gångna årens trafikresultat i fråga om Örebro—Svartåbanan samt af denna banas utvecklingsmöjligheter, beräknat det ekonomiska resultatet af trafikeringen under de närmast kommande åren på följande sätt:

*) Dessa belopp uträknas sålunda:

t. ex. för år 1900: beräknad driftkostnad	116,179
annuitet	41,280
bolagets tillgodohafvande	8,510
	<u>Summa 165,969 =</u>
	= bruttoinkomsten för året.

År.	Brutto- inkomst kr.	Verklig drift- kostnad kr.	Netto- inkomst kr.
1907	240,000	210,000	30,000
1908	250,000	215,000	35,000
1909	260,000	220,000	40,000
1913	300,000	240,000	60,000

Mot styrelsens beräkningar i fråga om de kommande årens väntade bruttoinkomst och driftkostnad har jag intet att i sak erinra. Med stöd af dessa beräkningar har emellertid styrelsen, såsom förut anförts, beräknat statens järnvägars förlust till följande belopp

år 1907 till 61,200 kr.
 » 1908 » 62,500 »
 » 1909 » 64,000 »
 » 1913 » 72,000 »

Dessa förlustsiffror torde dock vara i någon mån för högt beräknade. Enligt stadgandet i § 10 mom. 3 af trafikkontraktet får nämligen till Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag ej öfverlämnas mer än som motsvarar 6 procent å utelöpande A- och B-aktier, och jämlikt nästföljande moment skall, om öfverskott uppstår, sedan 6 procent å aktierna afräknats, detta öfverskott tillfalla staten, som ansvarar för utdelning å C-aktierna. Då Örebro—Köping-bolaget, som under åren 1898 och 1899 trafikerade Örebro—Svartå-banan, härunder betalte annuiteterna, tillhoppa 18,000 kr., å Örebro—Svartå-bolagets obligationsskuld, innehar Örebro—Köping-bolaget, på grund af trafikkontraktets bestämmelser i § 9, C-aktier till motsvarande belopp. Under förutsättning att fortfarande inga A-aktier utsläppas och att B-aktiekapitalet förblir det nuvarande, eller 870,100 kronor, skulle följaktligen ifrågavarande tillgodohafvande ej öfverstiga 6 procent å nyssnämnda belopp eller, om därifrån afdrages hvad som belöper på järnvägsstyrelsens aktiebelopp, 50,262 kronor på B-aktiekapitalet och 1,080 kronor på C-aktiekapitalet. Till följd häraf skulle det ekonomiska resultatet af trafikeringen, under berörda förutsättning, blifva följande:

År.	Verklig drift-kostnad.	Annuitet å obliga-tions-skulden.	Örebro—Svartå järnvägs-aktiebo-lags till-godohaf-vande.	Utdelning å C-aktier.	Summa	Brutto-inkomst.	Statens förlust.	Summa
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1907.....	210,000	41,280	49,920	—	301,200	240,000	61,200	301,200
1908.....	215,000	41,800	50,262	1,080	308,142	250,000	58,142	308,142
1909.....	220,000	41,280	50,262	1,080	312,622	260,000	52,622	312,622
1913.....	240,000	42,000	50,262	1,080	333,342	300,000	33,342	333,342

Enligt den för Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag gällande bolagsordning, § 5, äger emellertid bolaget utsläppa A-aktier till belopp af högst 200,000 kronor och B-aktier till belopp af högst 1,100,000 kronor. Därest bolaget skulle besluta utsläppa aktier utöfver det nuvarande aktiekapitalet — ökning af B-aktiekapitalet förutsättes redan i trafikkontraktet samt har hittills för hvarje år skett —, kan ifrågasättas, huruvida icke, med anledning af stadgandet i § 10 mom. 3 af trafikkontraktet, staten kan blifva skyldig lämna bolaget ytterligare tillgodohafvande. Under sådana förhållanden skulle statens förluster på grund af trafikkontraktet kunna komma att uppgå till de af järnvägsstyrelsen förut beräknade.

Af hvad jag sålunda framhållit torde med all tydlighet framgå, att ett fortsatt trafikerande af Örebro—Svartå-banan enligt berörda trafikkontrakts bestämmelser blir för staten ogynnsamt.

Det synes således böra öfvervägas, om ej banan i fråga borde för statens räkning förvärfvas. Hvad då beträffar de båda alternativ, efter hvilka banans inlösen kan äga rum, synes, på grund af hvad järnvägsstyrelsen anfört, a-villkoret erbjuda åtskilliga fördelar. Det torde därför böra ifrågasättas att, medan ännu detta villkor för banans inlösende är öppet, lämna Riksdagen tillfälle att öfverväga järnvägens förvärf af staten enligt a-villkoret, hvarför emellertid ärendet bör hänskjutas till beslut af innevarande års Riksdag.

Därest staten enligt förut angifna grunder inlöser banan den 1 januari 1907 skulle, enligt järnvägsstyrelsens beräkningar med en köpe-skillning af 1,980,000 kronor, det ekonomiska resultatet för de kommande åren blifva följande:

År	3,8 % ränta å köpe- skillingen	Netto- inkomst	Statens förlust
	Kr.	Kr.	Kr.
1907.....	75,240	30,000	45,240
1908.....	75,240	35,000	40,240
1909.....	75,240	40,000	35,240
1913.....	75,240	60,000	15,240

Af denna tabell framgår sålunda, att statens förluster, under förutsättning af banans inköp, för hvarje af nämnda år blifva åtminstone omkring 18,000 kronor mindre än de under nuvarande förhållanden skulle komma att blifva.

Hvad angår priset för banans förvärfvande, har jag icke något att erinra mot de grunder, hvarpå styrelsen stödt sina beräkningar, hvilka grunder äro desamma, som vunno tillämpning år 1895 vid inköp af de delar utaf den s. k. västkustbanan, där tillämpning af a-villkoret ifrågakom. Ej heller har jag något att erinra mot det resultat af dessa beräkningar, hvartill styrelsen kommit.

Inköpssumman, beräknad efter förhållandena vid 1905 års slut, utgör, som förut är nämnt, 1,981,450 kronor 99 öre. Hela detta belopp skall dock icke af staten utbetalas vid järnvägens inlösen. Afdrag skall nämligen göras för de i statens järnvägars ägo befintliga C-aktier i Örebro—Svartå-bolaget å ett nominellt belopp af 63,000 kronor samt för den dessa aktier tillkommande utdelning af inköpssumman eller omkring 16,000 kronor. Vidare torde staten komma att öfvertaga ej mindre bolagets i järnvägen in-tecknade obligationsskuld, däraf enligt amorteringsplanen vid 1905 års slut oguldna återstoden utgjorde 744,000 kronor, än äfven bolagets lån i öfrigt, hvilka synas inskränka sig till det af Örebro sparbank lämnade, för hvilket in-teckning i järnvägen meddelats till ett belopp af 50,000 kronor.

I blifvande köpekontrakt torde böra inryckas de närmare bestämmelserna härom samt hvad i öfrigt i samband med statens förvärfvande af banan är att iakttaga.

Vidkommande sättet för anskaffande af de för inköpet nödiga medel lärer annat icke kunna ifrågasättas, än att dessa medel skola anskaffas genom upplåning och följaktligen utgå från riksgäldskontoret.»

Den utredning, som i detta ärende förebragts, har synts utskottet innefatta giltiga skäl för den gjorda framställningen; och får utskottet därför hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret, att, på det Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 30 mars 1906 angifna grunder åt staten förvärfva Örebro—Svartå järnväg, till Kungl. Maj:t, efter ingången af år 1907, på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till järnvägens ägare utbetalas, äfvensom fullgöra räntelikvider och kapitalafbetalningar å det i järnvägen intecknade obligationslån samt eventuellt andra i järnvägen intecknade lån, hvilka af staten i följd af järnvägens förvärfvande öfvertagas.

Stockholm den 7 maj 1906.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservation

af herr *J. A. Sjö*.

Herrar *Å. H. Hammarskjöld* och *E. Hammarlund* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
