

Nr 149.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående förvärvande för svenska statens räkning av den Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Orsa—Sveg; given Stockholms slott den 8 mars 1918.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att

dels, med godkännande av de i statsrådsprotokollet angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Orsa—Sveg, för inköp av nämnda järnväg under utgifter för kapitalökning för år 1919 anvisa ett förslagsanslag, högst 7,649,400 kronor, därav 720,100 kronor att utgå av lånemedel;

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att i 1919 års riksstat de bland inkomsterna under rubriken i anspråk tagna kapitaltillgångar från allmänna järnvägslånefonden upptagna medel skola höjas med 6,929,300 kronor.

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

GUSTAF.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1918.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
 Statsråden PETERSSON,
 SCHOTTE,
 PETRÉN,
 NILSON,
 LÖFGREN,
 friherre PALMSTIERNA,
 RYDÉN,
 UNDÉN,
 THORSSON.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

I skrivelse den 27 februari 1918 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om inköp för svenska statens räkning av den Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Orsa—Sveg.

Allmänna
 skäl för in-
 lösningen av
 järnvägen
 Orsa—Sveg.

Såsom redan vid föregående tillfällen framhållits, torde genom statsmakternas beslut år 1916 om förvärfvande för statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mora—Kristinehamn få anses vara fastslaget, att staten för åstadkommande av en västlig genomgående statsbaneförbindelse mellan mellersta och sydvästligare Sverige, å ena, samt Norrland, å andra sidan, bör förvärva även norr om nämnda järnväg liggande, i enskild ägo varande bandelar. Det torde härutinnan vara tillfyllest att, med hänvisning i övrigt till vad i detta ämne anförts

i propositionen angående förvärv av järnvägen Mora—Kristinehamn, erinra om att efter inköpet av nämnda järnväg jämte förvärv av i enskild ägo varande järnvägslinjer norr därom upp till Sveg, där anslutning vinnes med inlandsbanan, kommer att förverkligas den gamla tanken — låt vara på annat sätt än ursprungligen ifrågasatts — att i statens hand erhålla fortsättning söderut av den under byggnad varande inlandsbanan med därav följande uppenbara fördelar för det allmänna.

Ur nu angivna synpunkter beslöt även 1917 års riksdag att för statens räkning inköpa Mora Noret—Orsa järnväg. Riksdagen yttrade i sin skrivelse i detta ämne, att då år 1916 beslut fattades om statsinlösen av Mora—Vänerns järnväg, riksdagen utgått från att de i enskild ägo befintliga bandelar, som förbunde nämnda järnväg och inlandsbanans sydliga del, framdeles skulle förvärfvas för statens räkning.

Sedan bandelen Mora Noret—Orsa numera med ingången av år 1918 införlivats i statsbanenätet, återstår för sammanbindning med inlandsbanan endast den norr om sistberörda bandel belägna järnvägen Orsa—Sveg.

Om sålunda, därest detta i övrigt kan ske på antagliga villkor, bandelen Orsa—Sveg bör förvärfvas för statens räkning, återstår att tillse, om den lämpliga tidpunkten för dylikt inköp nu föreligger.

Järnvägsstyrelsen har härutinnan erinrat, hurusom, med anledning av tidigare hos Kungl. Maj:t av vederbörande i banan intresserade kommuner gjord ansökan om statsinlösen av banan, styrelsen i utlåtande den 31 juli 1916 framhållit, att ett övertagande av banan och dess trafikerande av statens järnvägar, innan den under byggnad ännu varande statsbanan Sveg—Brunflo bleve färdig, måste på grund av banans från det övriga statsbanenätet isolerade läge bliva förenat såväl med olägenheter i förvaltningshänseende som med onödiga kostnader för driften. Det vore, yttrade styrelsen i nämnda utlåtande, först i samband med färdigblivandet av inlandsbanan norr om Sveg — vilket man först torde kunna tänka sig under år 1919 — som ett besittningstagande av de mellanliggande bansträckorna för erhållande av en i statens ägo varande obruten förbindelse mellan Kristinehamns och Östersunds stationer å statsbanelinjen Laxå—Charlottenberg respektive Bräcke—Storlien kunde bliva angeläget. Att därför i sakens dåvarande läge omedelbarligen vidtaga några åtgärder i angivet syfte syntes icke vara från statens sida av något behov påkallat.

Att järnvägens övertagande av staten bör äga rum vid tiden för fullbordandet av statsbanan Sveg—Brunflo, vill ock synas uppenbart. Sistnämnda statsbana har förut beräknats bliva färdig omkring slutet

av år 1919. Även om tiden för färdigställandet, i enlighet med vad järnvägsstyrelsen i sin förevarande skrivelse framhållit, torde bliva i någon mån förskjuten, synes rätta tidpunkten för inköp av linjen Orsa—Sveg nu vara inne. Sammanknytningen av spåret å inlandsbanan med nämnda linje beräknar styrelsen nämligen i allt fall kunna ske vid slutet av år 1919. Frågan om statens järnvägars anslutning till Svegs station och stationens utbyggnad behöver ordnas, innan den genomgående trafiken påbörjas. För att kunna iordningställa banan för besörjandet av denna trafik behöver ock statens järnvägars förvaltning en tid, innan linjen Sveg—Brunflo i sin helhet öppnas för allmän trafik. Staten har också behov av banan för ordnande av transporter till statsbanebygget från Sveg i riktning mot Brunflo samt för byggande av linjen Sveg—Hede. Härtill kommer att, enligt vad styrelsen betonat, bolagets ekonomiska ställning gör det från bolagets sida önskvärt, att avgörande snarast träffas i frågan, huruvida och till vilket pris staten skall inlösa banan.

**Uppgifter
angående
järnvägen.**

Först torde böra lämnas några uppgifter angående koncessionsvillkoren för järnvägen Orsa—Sveg, dess tillkomst samt järnvägen berörande tekniska och ekonomiska förhållanden.

**Koncessions-
bestämmelser.**

Koncession för järnvägen Orsa—Sveg meddelades genom resolution den 12 september 1900.

I denna resolution finnes intaget det i dylika koncessioner i allmänhet föreskrivna villkoret om rätt för statsverket att inlösa bandelen i fråga.

I sådant avseende stadgas nämligen, att svenska statsverket är berättigat att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt

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

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

b)-villkoret, för tiden därefter,

mot ett penningbelopp, som skall *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt godkända räkenskaper, av hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, varunder lösningsanspråket blivit väckt, uppkomna nettobehållning av trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarna i järnvägen jämte ränte- och kapitalavbetalningar å upptagna lån samt avsättning av kontanta medel eller överförande av säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock* bestämmas av fem gode män, utav vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshavarna utser två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

Nyssnämnda koncession, som ursprungligen beviljades vissa enskilda personer, blev den 1 mars 1901 med vederbörligt tillstånd överlåten på Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag.

Sedan bolaget, som år 1901 erhållit statslån, under år 1905 inkommit med framställning om ytterligare statslån, föreskrevs vid bifall till berörda framställning att, därest från statsverkets sida påyrkades inlösning av järnvägen inom tio år från det någon del av järnvägen öppnats för allmän trafik, staten skulle äga påfordra, att lösningsvärdet bestämdes av gode män på sätt i koncessionen vore föreskrivet för den händelse inlösning skulle senare ifrågakomma.

Av järnvägen öppnades bandelen Orsa—Bäckedal för allmän trafik den 30 november 1908 och återstående delen den 9 februari 1909.

Järnvägen, som har en längd av 123 kilometer och vars belägenhet i det svenska bansystemet framgår av en karta, som torde få biläggas protokollet, utgår från Orsa station å statens järnvägar, följer Dala—Hälsinglands järnväg å en sträcka av omkring 1 kilometer, framgår därefter genom Emåns dalgång till Vallsjön samt över Ore älv till Stora Vassjön, fortsätter sedan förbi Sundsjön, Tandsjön och Fågelsjön samt går därefter i nordvästlig riktning över Ljusnan till Svegs kyrkoby i Härjedalen.

Järnvägens
sträckning
m. m.

Järnvägen har mellan ändstationerna å nedan angivet avstånd från Orsa stationerna Tallhed, 11 km., Emådalen, 28 km., Älvho, 51 km., Lillhamra, 69 km., Tandsjö, 76 km. och Fågelsjö, 89 km. samt hållplatserna Hansjö, 4 km., Storstupet, 17 km., Gråtbäck, 39 km., Vassjön, 60 km., Sidertjärn, 81 km., Kroppjärn, 101 km. och Bodarsjön, 110 km.

Beträffande de tekniska förhållandena vid järnvägen samt dess rullande materiel må framhållas följande.

Tekniska
förhållanden
och rullande
materiel.

Maximilutningen å linjen Orsa—Sveg är 14 ‰ och minsta krökningsradien 400 meter. Samtliga broars överbyggnader äro beräknade för 18 tons lokomotivaxeltryck. Överbyggnaden består av räler med vikt för meter av 27,5 kg. på 2,5 meters långa sliprar. Bandelen är försedd med telegrafledning, bestående av en tråd.

Den av järnvägen använda rullande materielen utgöres av 4 lokomotiv, 2 personboggivagnar, 1 tvåaxlig personvagn, 1 ångfinka med broms, 4 resgodsvagnar med broms, 5 täckta godsvagnar litt. G1, 48 öppna godsvagnar litt. NNs (utan broms) och 12 öppna godsvagnar litt. NNs (med broms).

Den tvåaxliga personvagnen är av järnvägen inköpt år 1910 och till fullo betald. Dess anskaffningskostnad utgör 10,963 kronor. All övrig rullande materiel är förhyrd av Nya aktiebolaget Atlas enligt särskild amorteringsplan. Enligt denna plan skulle skulden vara till fullo amorterad år 1923. Om järnvägen icke fullgör sina skyldigheter beträffande betalning av räntor och amortering, äger Nya aktiebolaget Atlas omedelbart återtaga materielen. Denna skall

därvid beräknas till anskaffningskostnaden efter avdrag för verkställda amorteringar eller till de lägre värden, som vid särskild värdering kunna äsättas densamma.

Den största tillåtna hastigheten för banan är 60 km. i timmen med ett största lokomotivhjultryck av 6 ton.

Ekonomiska
förhållanden.

Rörande Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolags ekonomiska förhållanden må framhållas följande.

Bolagets inbetalda *aktiekapital* utgör 1,903,300 kronor. De tecknade aktiernas fördelning på olika ägare framgår av efterföljande tablå:

Orsa kommun	kronor	1,250,000: —
Gävle stad	»	200,000: —
Svegs kommun	»	100,000: —
Hamra kapellag	»	100,000: —
Jämtlands landsting	»	100,000: —
Lillhärads kommun	»	50,000: —
Linsälls kommun	»	25,000: —
Hede kommun	»	10,000: —
Älvros kommun	»	10,000: —
Vemdalens kommun	»	5,000: —
Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag	»	25,000: —
Siljans kolaktiebolag	»	15,000: —
Diverse personer	»	13,300: —
	<u>Summa kronor</u>	<u>1,903,300: —</u>

Från riksgäldskontorets kaminerbyrå har lämnats följande uppgift rörande *statslånen storlek vid 1918 års slut*.

Äldre lånet (1901)

förfallet kapital	kronor	150,902: 78
icke förfallet d:o	»	<u>1,699,097: 22</u>
	kronor	1,850,000: —
ränta	»	991,274: 37
öVERRÄNTA	»	330,889: 36
anståndsrenta	»	<u>166,455: —</u>
	<u>Kronor</u>	<u>3,338,618: 73</u>

Yngre lånet (1905)

förfallet kapital	kronor	103,180: 15
icke förfallet d:o	»	<u>2,096,819: 85</u>
	kronor	2,200,000: —
ränta	»	942,405: 52
öVERRÄNTA	»	227,513: 42
anståndsrenta	»	<u>220,718: 75</u>
	<u>Kronor</u>	<u>3,590,637: 69</u>

Summa skuld kronor 6,929,256: 42

Enligt styrelse- och revisionsberättelserna för Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag har nämnda bolag inga obligationslån eller därmed jämförliga lån.

Här nedan äro sammanställda uppgifter rörande de viktigaste *trafikresultaten* beträffande Orsa—Härjedalens järnväg för perioden 1909—1916.

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

Å r.	Kostnad för färdiga banan och rullande materiel vid årets slut.		Bruttoinkomst av järnvägsdriften.	Utgifter för järnvägsdriften.	Nettoinkomst av järnvägsdriften.	Inkomst per dag och bankm.	Utgiftsprocent (utgifter i % av bruttoinkomst)	Avkomstprocent.				
	Kronor.	Kronor.							Kronor.	Kronor.	Kronor.	%
1909	6,742,844	57	206,228	47	204,626	18	+ 1,602	29	4	59	99.22	+ 0.02
1910	6,755,099	62	226,141	19	224,816	67	+ 1,324	52	5	04	99.41	+ 0.02
1911	6,767,562	03	262,726	95	254,805	72	+ 7,921	23	5	85	96.98	+ 0.12
1912	6,789,774	64	328,198	97	282,814	95	+ 45,384	02	7	29	86.17	+ 0.67
1913	6,818,983	47	275,203	06	276,762	51	— 1,559	45	6	13	100.57	— 0.02
1914	6,839,812	99	330,313	04	277,364	26	+ 52,948	78	7	36	83.97	+ 0.77
1915	6,861,900	89	376,683	83	335,988	31	+ 40,695	52	8	39	89.20	+ 0.59
1916	6,888,765	26	507,976	76	503,995	01	+ 3,981	75	11	28	99.22	+ 0.06

Person- och godstrafikens utveckling framgår av nedanstående tablå:

Å r	Inkomst av		Resande	Il- och fraktgods		
	persontrafik	godstrafik				
	K r o n o r		Tusental	Tusental ton		
1909	79,023	30	107,586	60	37.2	26.2
1910	71,689	56	121,387	13	35.0	36.6
1911	82,861	43	145,659	62	42.6	40.9
1912	89,773	28	206,845	40	47.5	59.3
1913	86,654	79	151,894	39	47.9	36.8
1914	95,210	25	198,397	50	53.0	55.4
1915	93,573	91	250,247	87	48.6	62.9
1916	130,891	76	339,689	24	63.1	64.4

Fluktuationerna i inkomsterna av godstrafiken äro väsentligen att återföra på träkolstransporternas olika storlek respektive år.

Vid årsskiftet balanserad brist samt under året erhållen nettoinkomst av järnvägsdriften, bokförda räntor och vinst (respektive förlust) enligt vinst- och förlustkonto framgår av efterföljande tabell:

Å r.	Vid årets slut balanserad brist.		Nettoinkomst av järnvägs- driften.		Räntor å lån.		Vinst.		Förlust.	
1909.....	—	—	+ 1,602	29	—	—	1,602	29	—	—
1910.....	222,424	81	+ 1,324	52	223,749	33	—	—	222,424	81
1911.....	424,775	26	+ 7,921	23	210,271	68	—	—	202,350	45
1912.....	598,153	94	+ 45,384	02	218,762	70	—	—	173,378	68
1913.....	829,718	73	— 1,559	45	230,005	34	—	—	231,564	79
1914.....	1,012,443	81	¹⁾ + 52,948	78	238,371	36	—	—	182,725	08
1915.....	1,218,415	75	+ 40,695	52	246,667	46	—	—	205,971	94
1916.....	1,468,881	45	²⁾ + 3,981	75	257,924	78	—	—	250,465	70

Den för år 1909 redovisade vinsten är endast skenbar, enär å bolaget belöpande resterande andel för år 1909 av omkostnaderna för skötseln av Orsa station m. m. icke vid årsskiftet guldits.

Bolagets ekonomiska ställning den 31 december 1916 framgår av följande balanskonto:

Tillgångar:

Järnvägsanläggningen	6,769,945: 74	31 dec. 1916.
Rullande materiel	118,819: 52	6,888,765: 26
Förskottskassor	250: —	
Innestående i banker	10,590: 56	
Förlag i kassan	2,890: 40	13,730: 96
Förlag i förråd bestående av inventarier och materialier		112,638: 06
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening.....		1,500: —
Vid stationerna utestående frakter		12,635: 07
Trafikmedel ej influtna.....		48,340: —
Vinst- och förlustkonto		1,468,881: 45
	<u>Summa kronor</u>	<u>8,546,490: 80</u>

¹⁾ Härtill kommer bidrag till hållplats kr. 2,697: 50.

²⁾ " " diverse konti till belopp av kr. 3,477: 33.

31 dec. 1916.

Skulder:

Aktiekapital	1,903,300: —
1901 års statslån	1,850,000: —
1905 års statslån	2,200,000: —
Riksgäldskontorets anståndsrenta	387,173: 75
Riksgäldskontorets räntekonto	1,957,725: 15
Statsbidraget till bron över Ljusne älv	63,200: —
Diverse personers fordringar	32,891: 90
Acceptor	119,200: —
Bankinrättning, å löpande räkning	33,000: —
	<hr/>
	Summa kronor 8,546,490: 80

Med iakttagande av förut återgivna koncessionsbestämmelse erhålles enligt a)-villkoret inlösningspriset enligt följande beräkning:

Kalkyler
angående
inköpspriset.

Anläggningskostnad (för färdiga banan med rullande materiel).		Ränta å 5 % å anläggningskostnaderna.		Nettoinkomst (skillnaden mellan bruttoinkomst och driftkostnad).
Datum.	Kronor.	För tiden	Kronor.	Kronor.
1 januari 1909.....	6,402,345 74	1 januari—31 december 1909	320,117 29	+ 1,602 29
1 " 1910.....	6,742,844 57	1 " —31 " 1910	337,142 23	+ 1,324 52
1 " 1911.....	6,755,099 62	1 " —31 " 1911	337,754 98	+ 7,921 23
1 " 1912.....	6,767,562 03	1 " —31 " 1912	338,378 10	+ 45,384 02
1 " 1913.....	6,789,774 64	1 " —31 " 1913	339,488 73	— 1,559 45
1 " 1914.....	6,818,983 47	1 " —31 " 1914	340,949 17	+ 52,948 78
1 " 1915.....	6,839,812 99	1 " —31 " 1915	341,990 65	+ 40,695 52
1 " 1916.....	6,861,900 89	1 " —31 " 1916	343,095 04	+ 3,981 75
31 december 1916	6,888,765 26	Summa	2,698,916 19	+ 152,298 66

Vid 1916 års slut skulle följaktligen inlösningspriset för Orsa—Härjedalens järnväg enligt a)-villkoret uppgå till nedanstående belopp:

Anläggningskostnader (till den ³¹ / ₁₂ 1916) ...	6,888,765: 26	
Ränta å dito	2,698,916: 19	9,587,681: 45
varifrån avgår nettoinkomst		152,298: 66
		<hr/>
	Återstår kronor	9,435,382: 79

Inräknas ej rullande materielen, vilken den 1 januari 1911 upptagits till en bokförd kostnad av 42,823 kronor och enligt senast tillgängliga bokslut, eller vid 1916 års utgång, uppgår till ett belopp av 118,819 kronor 52 öre, skulle inlösningsvärdet ifråga utgöra 9,298,993 kronor 25 öre.

Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelar, har på uppdrag av bolagets styrelse värdering av järnvägsanläggningen företagits av löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Fr. Ploman, som i under februari månad 1917 avgivet utlåtande uppskattar järnvägsanläggningens värde, inklusive gjorda avbetalningar å den rullande materielen, till i runt tal 8,500,000 kronor, vartill kommer under byggnadstiden upplupna räntor 615,000 kronor, eller sålunda tillhoppa 9,115,000 kronor. Det bokförda värdet av järnvägsanläggningen den 31 december 1916 utgjorde, såsom framgår av balansräkningen, 6,888,765 kronor 26 öre, inklusive rullande materiel.

Inköps- priset.

I sin skrivelse har järnvägsstyrelsen lämnat en redogörelse för förloppet av de angående järnvägens inköp förda förhandlingar. Styrelsen yttrar härom till en början följande:

Förberedande utredning av värderings- män.

»Järnvägsstyrelsen, som i förevarande fråga funnit önskvärt att till ledning för sina åtgöranden i frågan äga tillgång till ett av opartiska personer avgivet uttalande angående det värde, bolagets till inlösen ifrågasatta egendom för närvarande kunde enligt koncessionsbestämmelserna anses äga, hemställde i skrivelse den 22 november 1917 till justitierådet A. Borgström att denne ville föranstalta om värdering av banan enligt koncessionsbestämmelserna, vilken värdering enligt styrelsens förmenande lämpligen borde företagas av samma personer, som förut verkställt en liknande värdering av bandelen Mora Noret—Orsa, nämligen, förutom Borgström såsom ordförande, vice häradshövdingen G. Huselius, distriktschefen, majoren Fr. Enblom, majoren J. Nyström och bandirektören K. L. Andersson.

Mot den sålunda föreslagna förberedande värderingen hade bolaget icke något att invända.

Sedan de sålunda ifrågasatta värderingsmännen åtagit sig uppdraget, verkställdes av dem besiktning å järnvägen den 6 december 1917, därvid närvaro för järnvägsstyrelsen överdirektören J. Flodin och överingenjören, överstelöjtnanten Hj. Fogelmark samt för bolaget dess verkställande direktör häradsskrivaren G. Brundin jämte bolagets kamrerare W. Svensson och dess trafikchef H. Nyström.»

De sålunda utsedda värderingsmännen förklarade i utlåtande den 8 december 1916 anse sitt uppdrag innefatta uppskattande av järnvägens värde enligt koncessionsbestämmelserna den 1 januari 1919, med vilken dag järnvägens övertagande för statsverkets räkning tidigast borde kunna äga rum.

Ifråga om den fasta järnvägsanläggningen — och således exklusive den rullande materielen, vilken, enligt vad här nedan utvecklas, icke ifrågasatts skola ingå i köpet — beräknade värderingsmännens flertal (herrar Enblom, Nyström och Andersson) dess värde den 1 januari 1919 till 7,712,000 kronor.

Nämnda värderingsmän förklarade sig därvid anse, att som utgångspunkt vid bestämmandet av anläggningens inlösningsvärde borde tagas den beräknade kostnaden för anläggning i närvarande tid av motsvarande järnväg, med frånseende dock från de av nu pågående krig betingade särskilt höga byggnadskostnader, därvid från det sålunda erhållna beloppet borde avräknas skälig avskrivning å husbyggnader, vattenstationer, kolbryggor, överbyggnader till bana och broar, bangårdsmaskinerier, signaler, telefon- och telegrafanläggningar samt stationsinventarier.

De återstående värderingsmännen (herrar Borgström och Huselius) hava åter ansett, att vid värdets bestämmande borde läggas till grund ursprungliga anläggningskostnaden. Med hänsyn därtill, att kostnaden för de till anläggningen erforderliga materialier, även frånsett de av nu pågående världskrig betingade extra ordinära förhållanden, allt sedan anläggningens fullbordande utvisat en jämn stegring, och då denna stegring, åtminstone delvis, vid en eventuell inlösnings till statsverket skäligen borde tillgodoräknas järnvägens ägare, borde vidare vid bestämmandet av anläggningens nuvarande värde avskrivningarna å anläggningskostnaden sättas väsentligt lägre än som med eljest tillämpade grunder skulle vara förenligt. Då järnvägsanläggningen i bolagets balansnotering för den 31 december 1916 upptoges till ett värde av 6,769,945 kronor 74 öre och avskrivningarna härå kunde beräknas till 59,945 kronor 74 öre, beräknade nämnda värderingsmän följaktligen järnvägsanläggningens värde till 6,710,000 kronor, vartill emellertid borde läggas värdet av de nyanläggningar, som bolaget kunde visa sig hava utfört under åren 1917 och 1918.

Efter redogörelse för gode männens sålunda avgivna utlåtanden yttrar järnvägsstyrelsen:

»I skrivelse den 13 december 1917 från generaldirektören och chefen för statens järnvägar överlämnades till bolagsstyrelsens kännedom det av gode männen avgivna utlåtande rörande värderingen av järnvägen och meddelades därvid att, om än någon säker ledning för styrelsen för bedömandet av inlösningsvärdet ej erhållits genom den företagna värderingen, det likväl, efter övervägande av olika på frågan inverkan omständigheter, funnes utsikt för att styrelsen skulle, om än på grund av värderingsmännens betydligt skiljaktiga uppfattning med stor tvekan, hos Kungl. Maj:t föreslå den fasta järnvägsegendomens inlösen på grund-

Anbud från
järnvägssty-
relsens sida.

val av den av värderingsmännens flertal angivna högre siffran, för den händelse bolaget å sin sida kunde vara villigt att preliminärt med styrelsen härom träffa frivillig överenskommelse.

Vad den rullande materielen beträffar, hade man från styrelsens sida antagit, att bolaget helst skulle önska få försälja densamma för sig. Då bolaget ej förfogade över sin materiel på annars vanligt sätt och även andra orsaker från statens järnvägars synpunkt sett talade för att ifrågavarande materiel ej medtoges i köpet, syntes ej heller från styrelsens sida något vara att erinra mot att materielen undantoges.

Det kontanta belopp, staten skulle hava att betala för järnvägsegendomen, änge givetvis bestämmas av det avdrag, som skulle göras för statens olika fordringar hos järnvägsbolaget, sådana de kunde befinnas vara upplupna den 31 december 1918.

Bolagsstyrel-
sens svar.

I skrivelse den 7 januari 1918 meddelade bolagsstyrelsen, att bolagsstämman samma dag, i anslutning till bolagsstyrelsens enhälliga uppfattning, förklarar, att stämman, ehuru den ifrågasatta köpeskillingen 7,712,000 kronor för den fasta järnvägsegendomen vore synnerligen låg, dock med hänsyn till andra å frågan inverkan omständigheter vore beredd att reflektera på det från styrelsens sida sålunda gjorda anbudet, i följd varav stämman uppdragit åt bolagsstyrelsen att genom av densamma utsedda ombud med representanter för järnvägsstyrelsen omedelbart träda i förhandling om de närmare detaljerna i den preliminära uppgörelsen.»

Ifrågavarande förhandlingar hava förts å järnvägsstyrelsens sida av därtill utsedda överdirektören J. Flodin och professorn A. Koersner samt å bolagets sida av landshövdingen F. Holmquist, häradskrivaren G. Brundin, nämndemannen Bengtar E. Ersson och landsfiskalen O. Bromée. Vid berörda förhandlingar har överenskommelse träffats om en köpeskillning till angivna belopp 7,712,000 kronor.

Inköpspriset.

Beträffande det sålunda överenskomna inköpspriset anför styrelsen följande:

»Vad inköpspriset beträffar, har styrelsen redan omförmält, att inom styrelsen tvekan rått, huruvida icke det av majoriteten bland förenämnda värderingsmän angivna priset vore för högt. Vid förhandlingarna om inköpet under hand av linjen Mora Noret—Orsa anförde järnvägsstyrelsen såsom sin åsikt, att koncessionen för berörda järnvägslinje borde så förstås, att, då vid ifrågasatt inlösen av järnvägen löseskillingen skulle bestämmas av gode män, därvid skulle ligga till grund järnvägens sakvärde, d. v. s. vad järnvägen kostat i anläggning, utan att därvid änge beräknas ränta å anläggningskostnaderna. Från detta sakvärde borde avdragas den värdeminskning järnvägen undergått, vilken skäligen kunde beräknas efter den avskrivningsprocent, som vid statens järnvägar tillämpas. Järnvägsstyrelsen har vid överbägande av nu föreliggande fråga icke haft skäl att frångå denna sin uppfattning, och av värderingsmännen hava ju också herrar Borgström och Huselius ställt sig på samma utgångspunkt, vilken skulle leda till

ett väsentligt lägre pris för järnvägen än det, vartill majoriteten kommit. Då emellertid majoriteten av de opartiska värderingsmännen uttalat sig för ovanstående belopp, 7,712,000 kronor, och billighetsskäl dessutom tala för, att bolaget må kunna erhålla något överskott till betäckande av bolagets övriga skulder utom statslånet och till utdelning åt aktieägarna, anser sig styrelsen böra tillstyrka statsmakterna att antaga samma belopp. Härför talar ock, att en ytterligare tidsutdräkt, av skäl som förut anförts, icke kan anses tillräddig.»

Av järnvägsstyrelsens skrivelse framgår, att inom styrelsen tvekan rått, huruvida icke det nu föreslagna inköpspriset är för högt. Denna tvekan grundar sig därpå, att av de utav järnvägsstyrelsen anlitade värderingsmännen två ställt sig på den ståndpunkten, att vid bestämmandet av löseskillingen skulle läggas till grund endast järnvägens sakvärde — d. v. s. vad järnvägen kostat i anläggning utan beräkning av ränta å anläggningskostnaden — med avdrag av den värdeminskning, järnvägen under den förflutna tiden undergått, medan däremot det nu föreslagna beloppet beräknats, i enlighet med majoritetens av värderingsmännen åsikt, till den beräknade kostnaden för anläggningen i närvarande tid av motsvarande järnväg, med bortseende från de av pågående krig betingade särskilt höga byggnadskostnaderna och efter avdrag av skäligen avskrivningsbelopp.

Departements-
chefen.

Frågan om vilkendera av nämnda grunder bör vara bestämmande vid inlösen av en enskild järnväg är utan tvivel av stor betydelse. Vid slutlig prövning av det utav den s. k. trafiksäkerhetskommittén framlagda förslaget till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik, vilket förslag för närvarande är föremål för behandling inom civildepartementet, torde man jämväl hava att fatta ståndpunkt till frågan om vilken utgångspunkt bör för framtida koncessioner fastslås beträffande beräkning av inlösningsvärdet av enskild järnväg. Måhända torde därvid även böra tagas i övervägande, huruvida åtgärder, och i så fall vilka, kunna och böra vidtagas för att närmare precisera beräkningen av inlösningsvärdet å redan förut koncessionerade järnvägar.

Vid bedömande av den nu föreliggande inlösningsfrågan torde man vara hänvisad till uteslutande praktiska synpunkter. I sådant avseende hava redan framhållits de skäl, som tala för att ett uppskov med banans förvärvande icke bör äga rum. Skillnaden mellan de två nu ifrågasatta olika inlösningsprisen är visserligen icke oväsentlig. Härvid må emellertid uppmärksamheten fästas därpå, att när frågan om inlösen av linjen Mora Noret—Orsa enligt koncessionsbestämmelserna hänsköts till avgörande av skiljemän, samma beräkningssätt, som nu använts av värderingsmännens majoritet, lades till grund för inköpspriset bestämmande och att

det således med allt skäl kan antagas, att, därest den nu träffade överenskommelsen icke skulle godtagas och frågan hänskjutas till avgörande av skiljenämnd, billigare inlösningspris icke skulle komma att fastställas av skiljenämnden.

För godkännande av det högre priset tala ock andra skäl. Jag anser mig visserligen ingalunda kunna medgiva, att ett enskilt järnvägsbolags svaga ekonomiska ställning bör utgöra ett skäl för staten att betala det högre av två ifrågasatta inlösningspris. Emellertid torde i detta fall billighetsskäl kunna sägas tala för det högre priset. De landskommuner, som tecknat bidrag till banan och som på sin tid åtagit sig mer eller mindre dryga bördor för att järnvägen skulle kunna komma till stånd, äro i allmänhet ekonomiskt svaga. Järnvägen framgår genom förut i kommunikationshänseende vanlottade trakter, och staten har ju ifråga om andra landsdelar av samma beskaffenhet ansett sig skyldig att själv åtaga sig kostnaden för vederbörande traktors förseende med järnvägskommunikationer. Under sådana förhållanden synes ett inlösningsbelopp, som ger respektive kommuner tillfälle att återfå en om också obetydlig del av det utav dem utlagda kapitalet, kunna väl försvaras.

Jag tillstyrker alltså, att inlösen för statsverkets räkning av ifrågasvarande bana nu sker till det av gode människens flertal bestämda och preliminärt överenskomna beloppet av 7,712,000 kronor.

**Närmare
villkor för
inköp.**

Vid de förhandlingar om inköp av järnvägen, som enligt vad förut omförmälts ägt rum mellan representanter för järnvägsstyrelsen och bolaget, har enighet uppnåtts rörande de närmare huvudvillkoren för statsinköpet. Dessa hava sedermera intagits i ett förslagskontrakt angående förvärvande av järnvägen, vilket blivit träffat mellan järnvägsstyrelsen, under förutsättning av statsmakternas godkännande, å ena, samt bolaget, å andra sidan, och vilket torde som bilaga få åtfölja protokollet.

De huvudvillkor, som i anslutning till förut följda grunder vid statens inköp av enskilda järnvägar intagits i förslagskontraktet, röra

- 1) omfånget av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier, avtalet avser;
- 2) upprättande av inventarieförteckning;
- 3) tillträdestid och formaliteterna vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1919;
- 4) köpeskillingen och dess likviderande;
- 5) järnvägens behöriga underhåll under löpande år;

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

7) den vid järnvägen anställda personalens avlöningsvillkor och pensionsförhållanden.

Ifråga om *omfånget* av de järnvägs- och fastighetsområden samt de lösa inventarier, som avtalet avser, framhåller järnvägsstyrelsen följande:

»Köpeavtalet omfattar järnvägslinjen med de markområden, som därtill höra, eller vad som innefattas i den lagfarna järnvägsenheten, med undantag av några smärre områden om tillhoppa 3.2 hektar invid Tandsjö station. Dessa områden hava av bolaget år 1916 utbytts mot lika stora, enskild person förut tillhöriga områden, vilka senare äro avsedda att ingå i köpet. Dessutom inbegripes i köpet ett område om 6.48 hektar, vilket område bolaget år 1908 tillhandlat sig av aktiebolaget Iggesunds bruk för erhållande av lämpligt grustag.

Alla vid tillträdestiden befintliga, järnvägsbolaget tillhöriga lösa inventarier ingå i försäljningen och äro avsedda att övertagas efter mellan parterna upprättat inventeringsinstrument. Dock är att märka, att i köpet icke inbegripas de i bolagets förråd befintliga och i dess förrådsjournal upptagna förlags- och konsumtionsartiklar.»

Järnvägens rullande materiel skulle, enligt vad förut antytts, icke ingå i köpet. Järnvägsstyrelsen anför härom följande:

»Såsom förut anförts, äger järnvägen av rullande materiel endast en 2-axlig personvagn. Den övriga materielen är förhyrd av Nya aktiebolaget Atlas och blir enligt den uppgjorda amorteringsplanen bolagets egendom först år 1923. Skulle järnvägen icke fullgöra sina skyldigheter enligt amorteringsplanen, äger nämnda bolag omedelbart återtaga materielen. Givetvis skulle ett övertagande från statens sida av berörda materiel kunna låta ordna sig på sådant sätt, att staten gottgjorde järnvägsbolaget dess hittills gjorda avbetalningar med vederbörligt avdrag för värdeminskning på grund av materielens förslitning samt dessutom övertog återstående amortering till Nya aktiebolaget Atlas och eventuellt till bolaget erlade erforderligt tillskott. Någon större fördel för statens järnvägar att övertaga materielen kan emellertid icke sägas förefinnas. Såväl lokomotiv som personvagnar äro nämligen av andra typer än de vid statens järnvägar använda, vadan införlivande av dessa med statens järnvägars lokomotiv- och vagnpark skulle ytterligare öka det redan förut stora antalet typer. Godsvagnarna äro visserligen av samma typer som redan finnas vid statens järnvägar, men antalet vagnar är relativt så obetydligt, att deras förvärvande icke skulle spela någon nämnvärd roll för statens järnvägar. Styrelsen har på grund härav ansett sig vid nu pågående förhandlingar med bolaget böra avskilja frågan om inlösen av den rullande materielen.»

Bestämmelserna rörande upprättande av *inventarieförteckning*, *tillträdestid* och *formaliteter* vid järnvägens överlåtande den 1 januari 1919 äro avfattade i huvudsaklig överensstämmelse med vad vid liknande statsinköp förekommit.

Köpeskillingen skall likvideras sålunda att

1) kvittningsvis avräknas vad vid tillträdestiden återstår oguldet av de bolaget år 1901 och 1905 beviljade statslån, som — ursprungligen å tillhopa 4,050,000 kronor och beviljade mot säkerhet av inteckning å detta belopp i Orsa — Härjedalens järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar till och med år 1918 här utföras sålunda:

Å äldre lånet av år 1901:

förfallet kapital	kr.	150,902: 78	
icke förfallet kapital ... »		<u>1,699,097: 22</u>	1,850,000: —
ränta	kr.	991,274: 37	
öVERRÄNTA	»	330,889: 36	
ANSTÅNDRÄNTA	»	<u>166,455: —</u>	3,338,618: 73

Å yngre lånet av år 1905:

förfallet kapital	kr.	103,180: 15	
icke förfallet kapital ... »		<u>2,096,819: 85</u>	2,200,000: —
ränta	kr.	942,405: 52	
öVERRÄNTA	»	227,513: 42	
ANSTÅNDRÄNTA	»	<u>220,718: 75</u>	3,590,637: 69
			6,929,256: 42

2) avräknas det av staten till bolaget genom nådigt brev den 24 april 1908 angående statsbidrag till bro över Ljusne älv såsom bidrag till byggandet av berörda bro under visst villkor överlämnade beloppet..... kr. 63,200: —

3) den 2 januari 1919 utbetalas till bolaget återstående beloppet av löseskillingen på det sätt, att till bolaget överlämnas dels sammanlagt 400,000 kronor svenska statens 5 % obligationer av år 1917, här beräknade till en kurs av 97 % » 388,000: —
dels ock kontant återstoden av köpeskillingen » 331,543: 58

Summa kr. 7,712,000: —

Vanliga bestämmelser rörande *järnvägens underhåll* under löpande året hava intagits i förslagskontraktet.

Beträffande *bolagets rättigheter och skyldigheter*, som skulle övergå å staten, anför styrelsen:

» Vid förslagskontraktet skulle fogas förteckning över de avtal och i öfrigt de bolagets rättigheter och skyldigheter, som överlåtas å staten. Bland de skyldigheter, som staten skall övertaga, ingår skyldigheten att till pensionstagaren Eskils Per Olsson, född den 10 oktober 1851, årligen under hans livstid utgiva pension till ett belopp av 60 kronor Vidare skall staten till parikurs övertaga de aktier å tillhopa 500 kronor, som bolaget för erhållande av elektrisk belysning vid Svegs station tecknat i Härjeåns kraftaktiebolag. Vad beträffar ovan anmärkta statsbidrag till bro över Ljusne älv må framhållas, att bolaget jämlikt nådiga brevet av 24 april 1908 erhållit rätt att uppbära det statsbidrag på 63,200 kronor, som anslagits för byggande av enbart landsvägsbro över Ljusne älv, mot det att bolaget utförde en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro. Härvid fästes emellertid det villkor, att de i nådiga brev av 2 juni 1905 och 23 mars 1906 med-

delade föreskrifterna fortfarande skulle lända till efterrättelse samt att bolaget skulle, innan någon del av anslaget lyftades, avlänna en förbindelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till statsverket återbära ifrågavarande statsbidrag 63.200 kronor, därest Kungl. Maj:t framdeles funne ifrågavarande bro böra användas uteslutande för järnvägstrafik. Från den förbindelse, som bolaget sålunda åtagit sig, bör detsamma givetvis befrias, samtidigt med att ifrågavarande statsbidrag avräknas från den överenskomna köpeskillingen för järnvägen. Kontraktet innehåller ett särskilt stadgande om dylik befrielse.»

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

Dessa bestämmelser äro följande.

De vid järnvägarna nu anställda befattningshavare ävensom innehavare utav nya befattningar — med avseende å vilka dock, så vitt rörer tjänstemän av högre grad enligt den vid statens järnvägar gällande indelning, järnvägsstyrelsen skall till befattningarnas inrättande hava lämnat sitt tillstånd — skola äga rätt att den 1 januari 1919 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande, till dem från järnvägen utgående löneförmåner och utaf minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt de vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll:

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

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

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

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

Personalens pensionsförhållanden äro avsedda att ordnas i överensstämmelse med vad som brukat stadgas vid inköp av andra järnvägs-

linjer, vilkas befattningshavare i likhet med bolagets tillhöra enskilda järnvägarnas pensionskassa.

Befattningshavare skall sålunda icke äga rätt att bliva delaktiga i statens järnvägars pensionsvillkor, med mindre sådant efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavares därom ingivna ansökan kan medgivas, varemot järnvägsstyrelsen från och med den 1 januari 1919 skall i avseende å de bolagets befattningshavare, som tillhöra enskilda järnvägarnas pensionskassa och som ej erhålla särskilt tillstånd att bliva delaktiga i statens järnvägars pensionsvillkor, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till nämnda kassa, som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock såvitt angår den avlöningsförhöjning, som bemälda befattningshavare må komma att erhålla efter banans övertagande av staten, endast under förutsättning av enskilda järnvägarnas pensionskassas samtycke.

Den personal, som kvarstår i enskilda järnvägarnas pensionskassa, tillerkännes enahanda förmåner som de, vilka enligt kungl. brevet den 13 juni 1913 tillkomma viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Departements-
chefen.

Den föreslagna köpeskillingen, 7,712,000 kronor, skall enligt förslaget gäldas sålunda, att dels kvittningsvis avräknas vad vid tillträdes-tiden den 1 januari 1919 beräknas återstå oguldet av de bolaget beviljade statslån, motsvarande tillhoppa 6,929,256 kronor 42 öre, dels avräknas av bolaget bekommet statsbidrag till en brobyggnad om 63,200 kronor, dels ock återstoden, 719,543 kronor 58 öre, till bolaget gäldas kontant eller i svenska statens obligationer.

Beträffande till en början omförmälda belopp å 63,200 kronor beviljade Kungl. Maj:t den 2 juni 1905 och den 23 mars 1906 av medel, som riksdagen anvisat till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder, statsbidrag utan återbetalningsskyldighet med nämnda belopp till anordnande av landfästen och pelare för landsvägsbro över Ljusnan vid Sveg samt till överbyggnad för samma bro. Med anledning av framställning från de väghållningsskyldiga i Svegs tingslags väghållningsdistrikt samt från Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag medgav Kungl. Maj:t därefter den 24 april 1908, att de genom breven den 2 juni 1905 och den 23 mars 1906 till omförmälda landsvägsbro beviljade statsbidragen finge utgå till nämnda bolag såsom bidrag till utförande av en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro under villkor, bland andra, att bolaget skulle till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avlämna förbindelse att till statsverket återbära statsbidraget, därest Kungl. Maj:t framdeles funne bron böra användas uteslutande för järnvägstrafik. Med anlitande av statsbidraget har sedermera bolaget låtit uppföra den ifrågakvarande lands-

vägs- och järnvägsbron. Det av bolaget bekomna statsbidraget, 63,200 kronor, skulle nu enligt förslaget avräknas från den av gode männen bestämda köpeskillingen. Å andra sidan skulle bolaget befrias från den genom brevet den 24 april 1908 bolaget åliggande skyldigheten att under vissa förutsättningar till statsverket återbära statsbidraget, och har bestämmelse i sistnämnda hänseende intagits i det uppgjorda förslaget till kontrakt om järnvägens förvärvande. Att beloppet ifråga räknas staten tillgodo vid köpeskillingens likviderande synes naturligt. Då emellertid detsamma redan blivit till bolaget utbetalat från ett å riksstaten uppfört anslag, torde vid äskande av medel till köpeskillingens gäldande någon hänsyn ej böra tagas till beloppet.

Den del av köpeskillingen, som skulle betalas kontant eller genom överlämnande till bolaget av svenska statsobligationer, utgör enligt förslaget 719,543 kronor 58 öre. Härtill bör emellertid läggas en summa av 500 kronor, som staten enligt den träffade överenskommelsen skulle hava att erlægga i likvid för aktier i Härjeåns kraftaktiebolag, vilka aktier bolaget tecknat för erhållande av elektrisk belysning vid Svegs station. Det sålunda erhållna beloppet, i avrundat tal tillhopa 720,100 kronor, torde böra utgå av lånemedel. I samband härmed må erinras, att i den till innevarande års riksdag avlåtna statsverkspropositionen för förvärvande av ifrågavarande järnväg beräknats ett reservationsanslag för år 1919 av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

I överensstämmelse med grunderna för den vid 1911 års riksdag genomförda förändringen av riksstatens uppställning torde även den del av köpeskillingen, som skall likvideras genom kvittning av vad som vid tillträdestiden den 1 januari 1919 beräknats återstå oguldet av de bolaget beviljade statslån eller sålunda 6,929,256 kronor 42 öre, böra uppföras å riksstaten för år 1919. Nämnda del av köpeskillingen, i avrundat tal 6,929,300 kronor, läser böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel, och bör för detta belopp å riksstatens inkomstsida ske en motsvarande höjning av inkomstiteln för i anspråk tagna kapitaltillgångar från allmänna järnvägslånefonden.

Det anslag, som bör äskas av riksdagen för järnvägens förvärvande, skulle alltså uppgå till sammanlagt 7,649,400 kronor, därav 720,100 kronor borde gäldas av lånemedel. Anslaget torde böra betecknas som »förslagsanslag, högst».

Därest förslaget av riksdagen bifalles, torde riksdagen beträffande köpeskillingens likviderande komma att lämna närmare föreskrifter i reglementet för riksgäldskontoret.

Mot de föreslagna huvudgrunderna för statsinköpet synes erinran i övrigt ej vara att framställa, helst desamma i stort sett äro ensartade

med de vid inköpen av Mora—Vänerns och Mora Noret—Orsa järnvägar tillämpade, och kommer jag i händelse av riksdagens bifall till nu ifrågasatta köp att hemställa, att kontrakt om köpet, upprättat i huvudsaklig enlighet med det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget, må av Kungl. Maj:t godkännas.

På grund av vad nu anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels, med godkännande av förut angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Orsa—Sveg, för inköp av nämnda järnväg under utgifter för kapitalökning för år 1919 anvisa ett förslagsanslag, högst 7,649,400 kronor, därav 720,100 kronor att utgå av lånemedel;

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att i 1919 års riksstat de bland inkomsterna under rubriken i anspråk tagna kapitaltillgångar från allmänna järnvägslånefonden upptagna medel skola höjas med 6,929,300 kronor.

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

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.

Bilaga.

Under förutsättning för Kungl. Järnvägsstyrelsens del av Kungl. Maj:ts nådiga stadfästelse och för styrelsens för Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag del av bolagsstämmans godkännande hava sagda styrelser träffat nednämnda avtal och därom upprättat följande

Kontrakt

angående förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—
Härjedalens järnväg.

§ 1.

Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag försäljer till svenska staten med här nedan angivna undantag den bolaget tillhöriga, vid rådstuvurätten i Stockholm den 18 november 1907 lagfarna Orsa—Härjedalens järnväg med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, av vad slag de vara må, tillika med all övrig järnvägsbolaget tillhörig fast egendom.

I köpet ingå särskilt:

1) hela det jordområde, varå bolaget enligt rådstuvurättens i Stockholm lagfartsprotokoll den 18 november 1907 erhållit lagfart;

2) följande genom ägobyte mellan bolaget och J. A. Ågren i Alfta den 13 januari 1916 till bolaget överlämnade områden, nämligen:

0,4440	har	av	lägenheten	Järnvägsskiftet	nr	1,	avsöndrad	från	Tandsjö	nr	3
1,1680	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,2150	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
0,3730	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Summa 3,2000 har;

3) 6,48 har av hemmanet nr 1 litt. A 2¹ i Byn inom Svegs socken, Svegs tingslag, vilket område bolaget genom köpebrev den 25 september 1908 tillhandlat sig av Aktiebolaget Iggesunds bruk;

4) själva järnvägen med över- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårväxlar samt vändskivor och vagnvågar jämte stängsel;

5) alla järnvägsbolaget tillhöriga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier;

6) alla till järnvägen hörande telegraf- och telefonapparater med därtill hörande ledningar;

7) alla övriga vid tillträdestiden befintliga järnvägsbolaget tillhöriga lösa inventarier.

Från köpet av järnvägen undantagas

- a) följande genom förestående ägobyte bolaget frånhända områden, nämligen:
 0,4440 har inrösningsjord och 0,0150 har impedimenter av Hamra kronopark,
 1,1680 har av Tandsjö nr sub 1 litt. A 2,
 1,2150 har av Tandsjö nr 2 litt. B,
 0,3730 har av samfälld mark till Tandsjö by.

b) för järnvägens drift anskaffade lokomotiv, personvagnar, ångfinkor, resgodsvagnar, godsvagnar, snöplogar, traverser och motordressiner, allt med tillbehör, jämväl kolskrov.

c) de för trafikens behov i förråd befintliga, bolaget tillhöriga förlags- och förbrukningseffekter, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, ved, stenkol, oljor m. m.

§ 2.

Förteckningar över de i § 1 mom. 7 upptagna föremål skola under december månad 1918 upprättas så, att dessa förteckningar med hänsyn till sannolik förbrukning under tiden till den 1 januari 1919 utvisa vad av de förtecknade föremålen kan antagas återstå sistnämnda dag; skolande sagda förteckningar uppgöras av Kungl. Järnvägsstyrelsens och bolagets ombud.

Vid skiljaktiga meningar härom mellan ombuden tillkallas en av Kungl. Järnvägsstyrelsen och bolaget eller, i brist av överenskommelse dem emellan, av överståthållarämbetet för sådant ändamål utsedd skiljeman, som äger i omtvistade punkter skilja mellan ombuden.

§ 3.

Tillträdet sker den 1 januari 1919, då all den egendom, som enligt § 1 till staten överlätas, av bolaget överlämnas till dem, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen förordnas att mottaga densamma. Mot likvid skola av bolaget avlämnas slutlig överlåtelsehandling och samtliga åtkomsthandlingar till den bolaget tillhörande jord.

Vid likviden skola ock överlämnas de skriftliga avtal och andra handlingar, rörande sådana rättigheter och skyldigheter ifråga om järnvägen och dess drift, som skola enligt detta kontrakt av staten övertagas.

§ 4.

Köpeskillingen utgör 7,712,000 kronor.

Under villkor att bolaget med behöriga bevis styrker, att i den lagfarna järnvägen icke finnes in-teckning för annan gäld än nedannämnda statslån, likvideras köpeskillingen sålunda att

1) kvittningsvis avräknas vad vid tillträdestiden återstår oguldet av de bolaget år 1901 och 1905 beviljade statslån, som — ursprungligen å tillhoppa 4,050,000 kronor och beviljade mot säkerhet av in-teckning å detta helopp i Orsa—Härjedalens järnväg — efter beräkning av vederbörliga räntelikvider och kapitalavbetalningar till och med år 1918 här utföras sålunda:

Å äldre lånet av år 1901

Förfallet kapital	kr.	150,902: 78	
Icke förfallet kapital	»	1,699,097: 22	1,850,000: —
Ränta	kr.	991,274: 37	
Överränta	»	330,889: 36	
Anståndsrenta	»	166,455: —	3,338,618: 73

Å yngre lånet av år 1905

Förfallet kapital	kr.	103,180: 15	
Icke förfallet kapital	»	2,096,819: 85	2,200,000: —
Ränta	kr.	942,405: 52	
Överränta	»	227,513: 42	
Anståndsrenta	»	220,718: 75	3,590,637: 69
			6,929,256: 42

2) avräknas det av staten till bolaget genom nådigt brev den 24 april 1908 angående statsbidrag till bro över Ljusne älv såsom bidrag till byggandet av berörda bro under visst villkor överlämnade beloppet

3) den 2 januari 1919 utbetalas till bolaget återstående beloppet av löseskillingen på det sätt att till bolaget överlämnas dels sammanlagt 400,000 kronor svenska statens 5 % obligationer av år 1917, här beräknade till en kurs av 97 %

dels ock kontant återstoden av köpeskillingen

Summa kronor 7,712,000: —

§ 5.

Bolaget förbinder sig att, till dess järnvägen avträdes, behörigen underhålla densamma.

§ 6.

Skulle före tillträdesdagen å någon bolagets till försäljning angivna egendom inträffa eldskada eller annan skada, mot vilken försäkring av bolaget tagits, skall det försäkringsbelopp, som på grund av skadan tillkommer bolaget, av detta tillhandahållas Kungl. Järnvägsstyrelsen.

§ 7.

Bolagets rättigheter och skyldigheter på grund av de överenskommelser, som upptagits i den vid detta kontrakt fogade förteckning (Bil. A*) övergå, i vad på bolaget ankommer, på staten.

§ 8.

Bolaget förbinder sig att söka åstadkomma, att den här ovan omnämnda hemmansdelen 6,48 har av hemmanet nr 1 litt. A 2¹ i Byn inom Svegs socken varder frigjord från därå vilande inteckningar.

*) Ej här intagen.

§ 9.

Staten övertager till parikurs de aktier å tillhopa 500 kr., som bolaget för erhållande av elektrisk belysning vid Svegs station tecknat i Härjeåns kraftaktiebolag.

§ 10.

Staten befriar järnvägsbolaget från den bolaget jämlikt nådiga brevet den 24 april 1908 åliggande skyldigheten att, därest Kungl. Maj:t finner, att den med statsbidrag uppförda, för såväl järnvägs- som landsvägstrafik avsedda bron över Ljusne älv bör användas uteslutande för järnvägstrafik, till statsverket återbära ifrågakvarande statsbidrag 63,200 kronor.

§ 11.

Det skall åligga staten att respektera dels de medgivanden, som av bolaget lämnats till framdragande över och under dess järnväg av elektriska och andra ledningar, dels de upplåtelser av mindre jordområden, som av bolaget gjorts för uppförande av magasin och kolbryggor, för beredande av upplagsplatser eller utläggande av spår med flera ändamål, allt enligt särskilda av bolaget denna dag upprättade förteckningar (Bil. B*), som till Kungl. Järnvägsstyrelsen överlämnats.

Bolaget överlåter å staten sin rätt enligt olika uppgörelser dels angående tillhandahållande åt bolaget av elektrisk energi för belysning av olika stationer, dels angående skadestånd för genom järnvägsdrift uppkommen eldskada inom bolaget tillhöriga områden likaledes enligt av bolaget denna dag upprättade, till Kungl. Järnvägsstyrelsen överlämnade förteckningar (Bil. C*).

§ 12.

De vid järnvägarna nu anställda befattningshavare, vilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning (Bil. D*), ävensom innehavare utav nya befattningar — med avseende å vilka dock, såvitt rör tjänstemän av högre grad enligt den vid statens järnvägar gällande indelning, Kungl. Järnvägsstyrelsen skall till befattningarnas inrättande hava lämnat sitt tillstånd — skola äga rätt att den 1 januari 1919 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande, till dem från järnvägen utgående löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt de vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll:

1) att de åtnöja sig med sådana med deras innehavande platser jämförliga befattningar, som Kungl. Järnvägsstyrelsen anser lämpligt att åt dem anförtro;

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

*) Ej här intagen.

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

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

5) att de icke äga rätt att ingå såsom delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre sådant, efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavares därom ingivna ansökan, kan medgivs, varemot Kungl. Järnvägsstyrelsen från och med den 1 januari 1919 skall i avseende å de bolagets befattningshavare, som tillhöra enskilda järnvägarnas pensionskassa och som ej erhålla särskilt tillstånd att i statens järnvägars pensionskassor inträda, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till förstnämnda kassa, som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock, såvitt angår den avlöningsförhöjning, som bemälda befattningshavare må komma att erhålla efter banans övertagande av staten, endast under förutsättning av enskilda järnvägarnas pensionskassas samtycke.

Den personal, som kvarstår i enskilda järnvägarnas pensionskassa, tillerkännes enahanda förmåner som de, vilka enligt nådiga brevet den 13 juni 1913 tillkomma viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

§ 13.

Så snart ske kan före årets utgång, skall bolaget till Kungl. Järnvägsstyrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska begagna sig av dem tillerkänd rätt att övergå i statens järnvägars tjänst, jämte uppgift å de löneförmåner, som skola tillkomma dem den 1 januari 1919.

Stockholm och Orsa i februari 1918.

För Orsa—Härjedalens järnväg.

F. Holmquist.

Gust. Brundin.

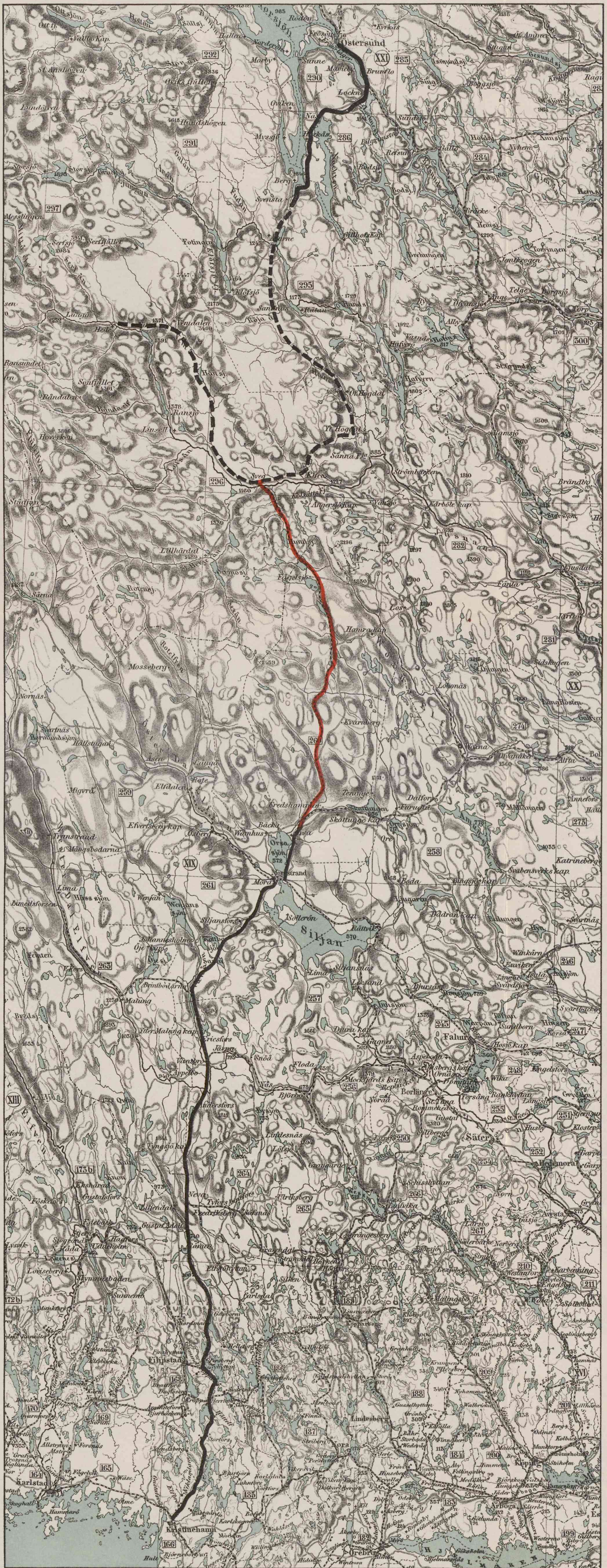
Bengtar Erik Ersson.

Olof Bromée.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

PER KJELLIN.



Skala i 1:100,000
 0 10 20 30 40 50 Km.

GEN. STAB. LIT. ANST. STOCKH