

Nr 161.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärvande för statens räkning av den Dala-Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Orsa och Bollnäs m. m.; given Stockholms slott den 18 februari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1927.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning har hänskjutits förslag om förvärvande för statens räkning av den Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Orsa—Bollnäs med bibanan Göringen—Dalfors ävensom vissa nämnda bolag tillhöriga, särskilt lagfarna fastigheter.

Den 11 oktober 1895 beviljades koncession å Dala—Hälsinglands järnväg mellan Bollnäs och Orsa jämte sidolinjen Göringen—Dalfors. Koncessionen övergick sedermera å Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag. Tillstånd till

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 1 saml. 138 häft. (Nr 161.)

öppnande för allmän trafik lämnades för linjen Bollnäs—Voxna den 2 november 1899, för Voxna—Orsa den 15 januari 1900 och för Göringen—Dalfors den 12 november 1902. Banlängden utgör 121 kilometer. Ursprungliga anläggningskostnaden uppgick till 4,640,000 kronor.

Huvuddelägare i järnvägsbolaget voro Söderhamns stad och de kommuner, vilka gränsade till järnvägen. Aktiekapitalet uppgick till 2,775,500 kronor, därav 1,000,000 kronor i preferensaktier. Därjämte nödgades staden och kommunerna på grund av borgen och räntegarantier för bolaget utgiva sammanlagt 580,000 kronor. Bidrag av statsmedel till järnvägens byggande har ej utgått. Vid slutet av år 1914 förelåg en förlust av omkring 400,000 kronor, och uppgick då förnyelsefonden till allenast 55,000 kronor. Oaktat endast en mindre del av aktiekapitalet förbrukats, beslöt bolaget år 1915 att träda i likvidation.

Den 20 februari 1917 inköptes järnvägsanläggningen på exekutiv auktion av ett nytt för ändamålet bildat bolag, benämnt Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag, för en köpeskillning av 2,039,000 kronor, varav 1,600,000 kronor likviderades genom övertagande av in-tecknad skuld. Det nya bolaget, i vilket Söderhamns stad och till järnvägen gränsande kommuner voro huvuddelägare, hade ett aktiekapital av allenast 475,700 kronor.

Enligt kontrakt den 3 april 1917 utarrenderade det nya bolaget järnvägen för en tid av tio år räknat från den 1 maj 1917 till järnvägsstyrelsen mot ett arrende av 130,000 kronor årligen. I § 6 av arrendekontraktet föreskrevs bland annat, att, därest under arrendetiden behov uppkomme av nya byggnader, utvidgningar av bangårdar eller anläggningar i övrigt, skulle statens järnvägar utföra och bekosta dessa anläggningar, men vid arrendetidens slut skulle bolaget efter värdering av skiljemän tillösa sig anläggningarna, såvida desamma funnes vara för bolaget erforderliga med hänsyn till det koncessionsenliga upprätthållandet av järnvägens drift. Under arrendetiden hava statens järnvägar vid den arrenderade järnvägen utfört anläggningar för en kostnad av omkring 300,000 kronor, för vilka anläggningar statens järnvägar anse sig berättigade till ersättning enligt kontraktet. Av nyssnämnda kostnad hava omkring 70,000 kronor av statens järnvägar bokförts såsom underhållskostnader och sålunda bestritts av driftsmedel, medan återstoden, i det närmaste 230,000 kronor, balanserats i räkenskaperna.

Beträffande det nya bolagets finansiella ställning må nämnas: Nästan hela aktiekapitalet åtgick för gäldande av köpeskillingen för järnvägen. Återstoden jämte de medel, vilka erhöles för inventarier m. m., som av statens järnvägar övertogos, användes för nedbringande av den i järnvägen in-tecknade skulden från 1,600,000 kronor till 1,500,000 kronor, vilket belopp skulle förräntas efter 5 $\frac{1}{2}$ procent, vadan årliga räntan kom att uppgå till 82,500 kronor. Förutom nämnda ränta har bolaget jämväl haft att bestrida kostnaderna för sin egen administration ävensom skatter. Av uppkommande överskott använde bolaget för åren 1917—1923 en större del eller 26,000 kronor årligen för utdelning å aktierna. Från och med år 1924 har däremot uppkommet överskott helt fonderats.

Frånsett järnvägsanläggningen jämte däri in-tecknad skuld utgjorde bolagets disponibla tillgångar enligt 1925 års bokslut omkring 280,000 kronor, och be-

räknas desamma vid tidpunkten för arrendets upphörande, den 1 maj 1927 uppgå till omkring 330,000 kronor.

I en den 18 december 1925 dagtecknad skrivelse har Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolags styrelse hos Kungl. Maj:t hemställt om statens övertagande av bolagets järnväg, och därvid föreslagit i huvudsak följande villkor:

1) Bolaget skulle på järnvägsstyrelsen med tillträde den 1 maj 1927 överlåta ej mindre järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel, än även bolaget särskilt tillhörig fast egendom, huvudsakligen en byråfastighet med betjäningshus i Bollnäs till ett beräknat värde av sammanlagt 100,000 kronor, jämte den del av bangården vid Säversta, som av bolaget förvärvats annorledes än genom expropriation, allt med den rätt bolaget därtill ägde. Bolaget undantog förvaltningskontorets inventarier, i räkenskaperna upptagna till en krona.

2) Järnvägsstyrelsen övertog eller gäldade bolagets in-tecknade skuld till belopp av 1,500,000 kronor och utbetalade vid tillträdet till bolaget ett belopp av 250,000 kronor.

3) Järnvägsstyrelsen, som genom överlåtelsen bleve ägare jämväl till de anläggningar, styrelsen i enlighet med § 6 i arrendekontraktet utfört, skulle avstå från all rätt till ersättning eller lösen, som styrelsen enligt kontraktet ägt bekomma, och inträda i förhållande till tredje man helt i bolagets ställning.

4) Järnvägsstyrelsen skulle förbinda sig att respektera den ställning järnvägens personal i enlighet med rätt och billighet intog i förhållande till bolaget.

I sin skrivelse har bolaget anfört bland annat, att järnvägslinjen i framtiden komme att i statens hand utgöra en värdefull sammanbindningslänk mellan norra stambanan och inlandsbanan, att, om försäljning icke komme till stånd bolaget vore nödsakat dels omsätta förenämnda in-tecknade lån å 1,500,000 kronor, dels anskaffa nödigt kapital för inlösen av under arrendetiden tillkomna anläggningar, för återköp av de av statens järnvägar övertagna inventarier och materialier ävensom för driftens ombesörjande, samt att de i banan intresserade kommunerna redan bragt mycket stora offer, under det att intet ekonomiskt stöd erhållits från staten.

I ett den 4 februari 1926 avgivet utlåtande över berörda framställning har järnvägsstyrelsen utvecklat de skäl, som kunna anföras för och emot ett statsförvärv.

Järnvägsstyrelsen har till en början avgivit en redogörelse för statens järnvägars inkomster och utgifter på grund av arrendet av ifrågavarande järnväg under arrendetiden 1917—1925, utvisande att utgifterna, däri de av statens järnvägar erlagda arrendeavgifterna om 130,000 kronor årligen inräknats, överstigit inkomsterna med tillhoppa 330,000 kronor. Styrelsen har emellertid framhållit, att detta resultat med hänsyn till de under nämnda tid rådande abnorma förhållandena icke kunde användas såsom ledning vid bedömning av järnvägens affärsvärde. Styrelsen anför vidare:

Resultaten för de senare förkrigsåren vore väsentligt jämnare såsom framginge av bolagets framställning. Om det vore fråga om en bana med mångsidig trafik, skulle man därför kunna ifrågasätta en användning av t. ex. medeltalet för åren 1909—1913, omkring 115,000 kronor, såsom utgångsvärde och därefter höja detsamma med ett procenttal, motsvarande den genomsnittliga ökningen i järnvägarnas driftöverskott.

En annan mera direkt och mindre angripbar metod vore måhända att göra en fullständig avkastningsberäkning i anslutning till de antaganden, som för

Framställning
om stats-
förvärv.

Järnvägs-
styrelsens
utlåtande den
4/2 1926.

statens järnvägars del gjorts i järnvägsstyrelsens nyligen avgivna skrivelse med förslag om ny taxa.

För Dala—Hälsinglands järnväg, som för sin ekonomi vore väsentligen beroende av ett enda huvudslag av transporter, nämligen av skogsbrukets produkter i olika stadier av bearbetning, kunde ingen av de antydda metoderna väntas giva något pålitligt resultat, då ju förhållandena inom en enstaka näringsgren i regel uppvisade betydligt starkare variationer än de för hela näringslivet genomsnittliga. Siffrorna för åren 1922—1925, vilka dock avsåge en tid av för järnvägarna i allmänhet någorlunda stabila förhållanden, manade till största försiktighet ifråga om förhandsberäkningar. I den mån man kunde döma av nuvarande priser och ekonomiska förhållanden i allmänhet, syntes man emellertid kunna beteckna som mycket osannolikt, att av skogsbruket beroende banor skulle under närmaste årtionde komma att uppvisa bättre resultat än vad som uppnåddes under ovan anförda år 1909—1913. För Dala—Hälsinglands järnväg skulle alltså ett överskott av 115,000 kronor snarast vara högt räknat.

Till samma resultat komme man, om man utginge från det bästa av efterkrigsåren, 1924, men räknade om inkomsterna efter nuvarande taxa.

Järnvägsstyrelsen ansåge sig följaktligen icke kunna räkna med högre driftöverskott för Dala—Hälsinglands järnväg, ägd av staten men förvaltd som enskild bana, än förut angivna 115,000 kronor.

Bland driftkostnaderna inginge enligt förestående beräkning ingen avsättning till förnyelsefond. Skulle en sådan avsättning bli tillfredsställande, erfordrades för densamma minst 50,000 kronor. Verkliga överskottet av rörelsen bleve alltså 65,000 kronor. Räknat efter en räntefot av 5 procent bleve i sådant fall järnvägens affärsvärde 1,300,000 kronor.

Anförda överskott vore beräknat under förutsättning att banan, även efter ett statsinköp, skulle få behålla sina nuvarande tariffer och personallöner. Vid en sammanslagning med statsbanenätet i tariffhänseende inträdde automatiskt en väsentlig sänkning i inkomsterna. Enligt en av styrelsen verkställd utredning skulle med 1924 års trafikomfattning ifrågavarande sänkning uppgå till 220,000 kronor årligen.

Inkorporering av banan i personalhänseende, d. v. s. tillämpning av statens järnvägars löner, hade beräknats medföra en merkostnad av nära 30,000 kronor årligen. Å andra sidan inträdde en ej oväsentlig minskning i utgifterna för allmän förvaltning och lokomotivstallkostnader, vilken dock först efter ett antal år kunde beräknas uppväga förenämnda löneökning.

Antoges oförändrad trafik, skulle alltså ovannämnda överskott av järnvägsrörelsen, 65,000 kronor, förbytas till ett underskott å minst 155,000 kronor. I verkligheten torde väl resultatet av inkorporeringen icke bli fullt så ogynnsamt, då dels med en låg taxa trafiken säkerligen komme att så småningom arbetas upp, dels inkorporeringen komme att leda till viss för banan fördelaktig omläggning av en del samtrafiksvägar. I varje fall syntes det emellertid dröja länge, innan inkomsterna komme att täcka driftkostnaderna. Banan hade med andra ord såsom statsbanedel intet som helst affärsvärde.

Ifråga om möjligheterna att såsom ifrågasatts efter ett statsförvärv under någon längre tid bibehålla en högre taxa har järnvägsstyrelsen ställt sig tvivlande och härutinnan anförd:

»Om kommunerna också skulle förbinda sig att icke framställa krav på tillämpning av statens järnvägars tariffer utan tillägg, hjälper detta nog föga mot enskilda trafikanter och något fullt objektivt skäl, varför en statsbana Bollnäs—Orsa skulle hava högre tariffer än de längre åt norr belägna ävenledes oräntabla tvärbanorna till inlandsbanan, torde också knappast kunna angivas. — Inlöses banan, torde man följaktligen bära vara beredd på att förr eller senare

få skrida till tillämpning av statens järnvägars tariffer och även till ett i övrigt fullständigt införlivande av linjen i statsbanenätet.»

I den skrivelse till Kungl. Maj:t, vari arrenderandet av Dala—Hälsinglands järnväg föreslogs, anförde järnvägsstyrelsen, att det skulle vara för statens järnvägar förmånligt att förfoga över denna förbindelseled mellan de båda längdbanorna, dels på grund av möjligheten att därigenom nedbringa antalet tomvagnskilometer å Norrlandslinjerna, dels ock på den grund, att en del trafik skulle kunna avlastas från den tidvis hårt belastade bandelen Bollnäs—Krylbo.

Styrelsen har nu erinrat, att nämnda framställning avläts i april 1917, d. v. s. under en tid, då statens järnvägars transportförmåga ännu var ansträngd ända till bristningsgränsen. Under nu förutsebara förhållanden funnes däremot ingen anledning avleda trafik från linjen Bollnäs—Krylbo.

Beträffande tomdragningen av statens järnvägars vagnar å Dala—Hälsinglands järnväg har styrelsen åberopat en siffertablå, utvisande att tomvagnstransporterna där icke varit av större omfattning.

Styrelsen har härefter anfört:

»De indirekta fördelar, statens järnvägar hava av banans bibehållande i statsdrift, äro alltså numera ej särdeles stora. Funnes därför säkerhet att trafikeringen kunde på ett tillfredsställande sätt besörjas av ägaren, skulle statens järnvägars affärsintressen obetingat bäst tillgodoses genom avvisande av såväl försäljnings- som eventuella arrendeandbud. I det hela taget torde läget vara sådant, att om frågan kunde skärskådas endast ur statens järnvägars privatekonomiska synpunkt, ett bestämt avstyrkande från järnvägsstyrelsens sida av det ifrågasatta statsförvärvet skulle vara det naturliga och givna.»

Järnvägsstyrelsen har vidare erinrat, att bolaget i sin framställning påpekat svårigheterna för bolaget att ordna järnvägens trafikering på grund av den knappa tillgången å likvida medel samt osäkerheten ifråga om in-teckningslånet. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att de finansiella svårigheterna delvis vore självförvållade, då bolaget lämnat aktieutdelning i stället för att under arrende-tiden i möjligaste mån konsolidera sin ställning, samt har vidare anfört:

»Även frånsett bolagets trångmål kunna för övrigt vägande skäl anföras för ett statsingripande. En bana på föga mer än 100 kilometer är under nuvarande tidsförhållande väl liten, för att självständig drift skall kunna bliva fullt rationell och detta särskilt om trafiken är svag. Samarbeta med andra enskilda järnvägar torde därför komma att visa sig mer och mer nödvändigt för sådana banor. Dala—Hälsinglands järnväg har emellertid icke förbindelse med någon enskild järnväg, utan är därvidlag helt hänvisad till statens järnvägar.

Att densamma utgör en förbindelselänk mellan norra stambanan och inlandsbanan är redan berört, och är det givetvis icke uteslutet, att denna länk i framtiden kan komma att bliva av en större betydelse än för närvarande. — Det bör också erkännas, att statens järnvägar hava ett visst intresse, att järnvägsnätet i berörda bygder enhetliggöres. En ej ringa vikt synes slutligen böra tillmätas den omständigheten, att i Dala—Hälsinglands järnväg intresserade kommuner offrat högst betydande summor å sin järnväg. — Trots de förluster å affären, som åtminstone under de närmaste åren torde vara oundvikliga för statsverket, finner sig järnvägsstyrelsen följaktligen av allmänna hänsyn icke böra ställa sig helt avvisande mot tanken på statsförvärv, men denna sin ställning vill styrelsen dock intaga endast under den bestämda förutsättningen beträffande skydd för statens järnvägars del, att ett eventuellt förvärv icke får medföra någon ökning av statsbanans i första hand räntepliktiga kapital av länemedel, utan att för likviden avses andra statsinkomster.»

Järnvägsstyrelsen har funnit de av bolaget föreslagna försäljningsvillkoren, sedda ur vanlig affärssynpunkt, vara för säljaren gynnsammare än vad som motsvarade bolagets ställning, och har styrelsen härom anfört:

Det ursprungliga järnvägsbolaget hade aldrig lämnat någon utdelning å aktierna. Därest det nuvarande bolaget skulle själv driving rörelsen kunde ej heller utdelning förväntas för de närmaste åren. Följaktligen kunde aktierna betecknas som praktiskt taget värdelösa.

Bolagets försäljningsförslag innebure däremot, att vid arrendetidens utgång de nuvarande aktierna skulle inlösas till sitt nominella värde jämte 5,5 procent ränta räknat från och med början av år 1924.

Antagandet av ett sådant anbud måste anses innebära en direkt subvention åt de i banan intresserade kommunerna, men ville styrelsen icke yttra sig om, huruvida några bärande skäl för en sådan kunde anses föreligga. Då styrelsen utginge från, att inköpet av banan icke borde få öka statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital, och följaktligen vid statsmakternas avgörande av lösenbeloppet andra synpunkter än de rent järnvägsekonomiska förväntades spela en avgörande roll, ansåge sig styrelsen ej heller böra framlägga något nytt förslag till köpeavtal.

Under återopande av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen förklarat, att styrelsen av allmänna hänsyn icke ville motsätta sig banans övertagande och i sinom tid införlivande med statens järnvägar, men att de erbjudna villkoren, sedda ur vanlig affärssynpunkt, måste förefalla styrelsen vara för statsverket oförmånliga. Styrelsen har därför ifrågasatt, att genom kommunikationsdepartementets försorg förhandlingar borde inledas med bolaget i syfte att ernå en statsfinansiellt gynnsammare överenskommelse.

Förslag till
köpeavtal.

Enligt Kungl. Maj:ts den 12 mars 1926 givna bemyndigande uppdrog dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet åt ledamoten av riksdagens andra kammare, riksgäldsfullmäktigen A. Anderson, statssekreteraren i kommunikationsdepartementet C. W. Aschan och extra byråchefen i samma departement A. B. Gärde att såsom sakkunniga inom departementet biträda vid förhandlingar med representanter för Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag rörande villkoren för statens eventuella övertagande av bolagets järnväg.

Såsom resultat av förda förhandlingar har framgått ett förslag till köpekontrakt, vilket enhälligt godkänts av extra bolagsstämma med delägarna uti Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag den 28 december 1926 och vilket torde få fogas såsom bilaga vid statsrådsprotokollet. Nämnda bolagsstämma uppdrog jämväl åt bolagets styrelse att genom utsedda delegerade verkställa de ytterligare åtgärder, som erfordrades för avslutande av försäljningen, med rätt för dem att medverka till de mindre väsentliga förändringar i eller tillägg till avtalet, som vid köpehandlingarnas utredigerande kunde påkallas.

Järnvägsstyrel-
sens utlåtande
den 10/1 1927.

Över nämnda förslag till köpeavtal har järnvägsstyrelsen den 18 januari 1927 avgivit yttrande. Styrelsen har därvid till en början återopat innehället av sitt utlåtande den 4 februari 1926 samt i anslutning därtill anfört.

De ekonomiska utsikterna för banan hade sedermera icke i nämnvärd mån förändrats, och måste järnvägsstyrelsen följaktligen vidhålla sitt uttalande, att banan som statsbandel icke hade något som helst affärsvärde.

De indirekta fördelarna för statens järnvägar av banans bibehållande i

statsdrift vore alltfört ej särdeles stora, varför statens järnvägars affärsintressen otvivelaktigt skulle bäst tillgodoses, om trafikeringen kunde på ett tillfredsställande sätt besörjas av nuvarande ägare.

Men även de skäl, som föranledde järnvägsstyrelsen att trots de ekonomiska betänkligheterna ej ställa sig avvisande mot tanken på ett statsförvärv, kvarstode orubbade. Styrelsen funne icke anledning närmare uppehålla sig vid bolagets svaga ekonomiska ställning och de mångahanda konsekvenser, som därur kunde uppstå för statens järnvägar såsom fordringsägare, innehavare av angränsande linjer, föreningsstationer o. s. v. Från allmän synpunkt viktigare vore den omständigheten, att för en bana på föga mer än 100 kilometer och med relativt svag trafik redan för närvarande helt självständig drift icke gärna kunde bli fullt rationell, ett förhållande, som teknikens snabbt fortgående utveckling blott kunde väntas ytterligare skärpa.

Den köpeskilling, som förutsatts i det anbud från bolagets sida, varöver järnvägsstyrelsen senast hade att yttra sig, hade enligt styrelsens uppfattning varit väsentligt högre än som motsvarade bolagets affärsställning, då det erhållna beloppet skulle medgivit en inlösen av nuvarande praktiskt taget värdelösa aktier till deras nominella värde jämte 5,5 procents ränta per år räknat från och med början av år 1924 eller den tidpunkt, då aktieutdelningen upphörde.

I denna punkt innebure ju föreliggande förslag en ändring till statens fördel med ej mindre än 480,000 kronor eller drygt hela aktiekapitalet, vilken endast till ringa del kompenserades därav, att viss del av »Ore broskogsområde» undantagits. Uppgörelsen kunde i sak sägas innebära, att staten övertog alla bolagets tillgångar och skulder, sedan resterande del av den från början i utsikt ställda aktieutdelningen för arrendetiden utbetalts. Den ytterligare reduktion av lösesumman, som med hänsyn till förefintliga tillgångar i bästa fall varit möjlig, uppginge tydligen blott till några tiotusental kronor, ett belopp, som ju ej kunde spela någon avgörande roll vid en affär så stor som denna. Järnvägsstyrelsen kunde ej heller finna, att ett antagande av de föreslagna villkoren skulle kunna åberopas som ett för staten ogynnsamt prejudikat vid eventuella framtida affärsuppgörelser av liknande art.

Förutom nu behandlade sänkning av köpeskillingen innebure föreliggande avtalsförslag gentemot föregående anbud endast *en* ändring av större betydelse, nämligen preciseringen i § 8 av den tidpunkt, från och med vilken statens järnvägars taxa skulle tillämpas. Innebörden av bestämmelsen i sagda paragraf vore visserligen icke absolut oomtvistlig; järnvägsstyrelsen ansåge sig emellertid kunna utgå från, att meningen varit, att banan skulle från och med år 1928 i taxehänseende utgöra en del av statsbanenätet.

Detta medgivande vore givetvis av stor betydelse för banans trafikanter, som därigenom erhöle väsentligt nedsatta frakter för flertalet godstransporter, och borde detsamma följaktligen hava en gynnsam verkan å trafikområdets näringsliv och därmed även på trafikutvecklingen och inkomstresultatet, även om det beträffande det senare nog icke kunde undgås, att inkomsterna under en tid framåt bleve lägre, än om banan tillsvidare bibehållits som särskild järnväg.

Då emellertid, såsom i föregående utlåtande framhållits, det sannolikt under inga förhållanden visat sig möjligt att gentemot trafikanternas krav i längden uppehålla en sådan avgränsning, och då enligt vad styrelsen inhämtat avtalsförslaget framgått ur förhandlingar, vari deltagit ombud för staten, och vid vilka statens tillmötesgående i taxefrågan väl betraktats som en kompensation för bolagsrepresentanternas medgivande ifråga om inköpspriset, ville järnvägsstyrelsen icke motsätta sig, att bestämmelsen ifråga godkändes.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen tillstyrkt inköp av ifrågavarande järnväg enligt det framlagda avtalsförslaget, därvid styrelsen

dock ifrågasatt visst förtydligande av bestämmelserna i § 6 angående den övertagna personalens avlöning.

Därjämte har järnvägsstyrelsen framhållit angelägenheten av att finansieringen av köpet så ordnades, att ökning icke uppstode i statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital av lånemedel, ävensom önskvärdheten av att den övertagna järnvägen intill dess annorlunda kunde bliva bestämt, i den utsträckning köpekontraktet medgäve, förvaltades jämlikt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten.

Departements-
chefen.

Den järnväg, vars förvärvande för statens räkning nu föreslås, har en banlängd av 121 kilometer, varav 118 kilometer å huvudlinjen Orsa—Bollnäs samt 3 kilometer å bilinjen Göringen—Dalfors. Järnvägens spårvidd och normalsektion äro lika med statens järnvägars, den största tillåtna hastigheten är 60 kilometer per timme och det tillåtna hjulaxeltrycket, 14 ton, medgiver framförande av statens järnvägars vagnar samt användning av ett flertal av dess lokomotivtyper.

Av järnvägens tre föreningsstationer med andra järnvägar tillhöra Orsa och Bollnäs statens järnvägar, under det att Voxna tillhör ifrågavarande järnväg. Järnvägen äger lokomotivstallar, kolupplagsplatser och vattenstationer samt vändskivor å alla stationer, där sådana äro behöfliga. Dessutom har järnvägen egen reparationsverkstad i Bollnäs (Säversta), vilken under arrendetiden dock endast obetydligt utnyttjats. Den ursprungliga byggnadskostnaden utgjorde, som redan nämnts, 4,640,000 kronor. Före järnvägens utarrendering ökades anläggningskostnaden endast obetydligt och uppgick vid slutet av år 1916 till 4,720,000 kronor. Dessutom redovisades 340,000 kronor såsom räntor och kapitalrabatter under byggnadstiden. Från och med år 1917 hava tillkommit vissa nya anläggningar, huvudsakligen husbyggnader samt telegraf- och telefonledningar, för vilka kostnaderna förskotterats av statens järnvägar och som enligt § 4 i köpeavtalet skola lösas av bolaget med 230,000 kronor, motsvarande den del av berörda kostnader, som icke bokförts såsom underhållskostnader. Däremot avgå 57,000 kronor för inventarier, som statens järnvägar år 1917 inlöst. Totala byggnadskostnaden utom förenämnda räntor uppgår alltså till omkring 4,900,000 kronor.

Det ifrågasatta köpet omfattar all bolagets egendom utom viss del av det s. k. Ore broskogsområde vid Furudals station samt de lösa inventarierna i bolagets kontorsfastighet i Bollnäs. Nyssnämnda område tillhör i lagfartshänseende järnvägsanläggningen. Då detsamma emellertid icke ingår i nuvarande arrende och ej heller anses behöfligt för framtida utvidgningar av stationsområdet, lärer intet vara att erinra mot dess avskiljande.

Det är uppenbart, att den avtalade köpeskillingen, 1,500,000 kronor, är låg i förhållande till järnvägens tekniska värde.

Oavsett järnvägsanläggningen och däri in-tecknad gäld uppgingo bolagets disponibla tillgångar vid 1925 års utgång till omkring 280,000 kronor och kunna desamma vid arrendetidens utgång den 1 maj 1927 beräknas uppgå till omkring 330,000 kronor. Sedan härav erlagts den enligt § 4 i avtalsförslaget

till statens järnvägar utgående ersättningen om 230,000 kronor, skulle för bestridande av kostnaderna för bolagets likvidation och till fördelning mellan bolagets aktieägare återstå omkring 100,000 kronor jämte det från försäljningen undantagna Ore broskogsområde och inventarierna i kontorsfastigheten i Bollnäs, vilka tillgångar dock icke torde vara av större värde.

Genom järnvägsstyrelsens utredningar kan anses ådagalagt, att under nuvarande konjunkturen och med en omedelbar övergång till statens järnvägars taxor man åtminstone under den närmaste framtiden icke kan hoppas erhålla tillfredsställande förräntning av den ifrågasatta köpeskillingen; under de första åren torde till och med en viss driftförlust vara oundviklig.

Å andra sidan äro emellertid de indirekta fördelar, som statens järnvägar vinna, obestriddliga, även om desamma svårligen kunna värderas i penningar. Först och främst är det givetvis förmånligt att kunna fritt disponera över någon förbindelseled mellan den långa inlandsbanesträckan Brunflo—Kristinehamn å ena sidan samt norra stambanan å den andra, och synes det ingalunda uteslutet, att nyttan av en sådan led kan i framtiden bliva mera framträdande än nu. Vidare erhålla statens järnvägar enligt ifrågavarande avtalsförslag gottgörelse för förenämnda förskotterade anläggningskostnader med belopp, som med hänsyn till arrendekontraktets bestämmelser i förevarande avseende och föreliggande omständigheter i övrigt måste anses tillfredsställande, varjämte vissa av bolaget bebådade anspråk på ersättning komma att förfalla. Slutligen är det ingalunda otänkbart, att de ändringar i tidtabells- och tariffpolitik, som en enskild järnvägsledning eventuellt kunde göra, skulle kunna hava en oförmånlig inverkan å anslutande statsbanelinjers trafik, en möjlighet som genom statsförvärvet skulle uteslutas.

Häruöver föreligga emellertid andra skäl för ett statsförvärv. Vad angår själva järnvägsdriften, torde det, såsom även järnvägsstyrelsen erinrat, vara obestriddligt, att för en bana på endast 120 kilometers längd och med relativt svag trafik självständig trafikering icke gärna kan göras fullt rationell. I en tid, då kravet på sammanslutning av de mindre enskilda järnvägarna för ernående av bättre ekonomi framföres från olika håll och med allt större styrka, skulle det vara anmärkningsvärt, om staten principiellt vägrade sin medverkan i de fall, där inkorporering i statsbanenätet framstår såsom enda möjligheten att åstadkomma större förvaltningsenheter.

Från allmän synpunkt önskvärd är givetvis den avsevärda förbättring i taxehänseende, som banans trafikanter erhålla i och med inkorporeringen, och vilken rimligtvis bör leda till större livaktighet inom trafikområdets näringsliv och så småningom även medföra ökad trafik. Slutligen kan ju också med visst skäl åberopas, att den bana, vars inköp nu föreslås, är till sin natur ej alltför olik de nordligare tvärbanor, vilkas byggande helt bekostats av staten. I detta avseende bör vid frågans bedömande även beaktas, att kommunerna redan å banan offrat ett betydande kapital, enligt uppgift omkring 3,000,000 kronor, under det att staten hittills icke lämnat understöd i annan mån än att den till statens järnvägar gjorda arrendeupplåtelsen måste anses hava varit till fördel för bolaget.

Med hänsyn till de skäl, som tala för järnvägens övertagande av staten, och då de villkor, avtalsförslaget innehåller, i stort sett synas mig godtagbara, anser jag mig böra förorda inköp av ifrågasatt järnväg på de i avtalsförslaget angivna villkor med de mindre jämkningar, som möjligen befinnas önskvärda.

I avtalsförslaget har förutsatts, att den ifrågasatta köpeskillingen, 1,500,000 kronor, gäldas genom övertagande av bolagets in-teckningslån till samma belopp. Vare sig ifrågasatt lån efter vederbörlig räntenedsättning kommer att kvarstå eller detsamma omedelbart inlöses, bör ett anslag motsvarande köpeskillingen nu upptagas å riksstaten. Järnvägsstyrelsen har hemställt, att, då ifrågasatt järnväg saknade affärsvärde, erforderligt anslag måtte utgå av skattemedel. Till denna mening kan jag ej ansluta mig. Även om det är sannolikt, att järnvägens drift omedelbart efter övergången till statens järnvägars taxor kommer att medföra förlust, kan man såsom jag nyss anfört räkna med att genom taxesänkningen ökning i trafiken framkallas, och den möjligheten lär ingalunda vara utesluten, att järnvägsdriften, i synnerhet vid en förbättring av trävarukonjunkturen, skall kunna förränta den nu ifrågasatta köpeskillingen. Med hänsyn särskilt till det jämförelsevis ringa kapital, som skulle åtgå till förvärf av järnvägen, torde i varje fall denna järnväg erbjuda lika goda förräntningsmöjligheter som de tvärbanor till inlandsbanan, som byggts och nu byggas med lånemedel. Ifrågasatt anslag torde därför böra utgå av lånemedel. Chefen för finansdepartementet har meddelat, att erforderliga medel för täckande härav torde kunna beredas genom höjning av den i förslaget till riksstat för budgetåret 1927—1928 under rubriken »Fasta lånemedel» upptagna inkomstposten »Ny upplåning» med motsvarande belopp.

Därest förvärf av järnvägen kommer till stånd, lär Kungl. Maj:t föreskriva att i avseende å dess förvaltning bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten, skola i tillämpliga delar tills vidare lända till efterrättelse.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att med Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Orsa och Bollnäs med bibanan Göringen—Dalfors i huvudsaklig överensstämmelse med ovan omförmälda förslag till köpeavtal,

dels för gäldande av köpeskillingen för nämnda järnväg för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av kronor 1,500,000, att utgå av lånemedel.

dels ock höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1927—1928 under rubriken »Fasta lånemedel» upptagna inkomstposten »Ny upplåning» från 13.104.944 kronor till 14,604,944 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall av låtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.

K o n t r a k t

angående förvärvande för svenska statens räkning av Dala-Hälsinglands järnväg.

§ 1.

Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag, nedan benämnt bolaget, försäljer till svenska staten

dels den bolaget tillhöriga järnvägen Orsa—Bollnäs med bibanan Göringen—Dalfors — i det följande benämnd banan eller järnvägen — för närvarande arrenderad av Kungl. Järnvägsstyrelsen, med all dess fasta och lösa egendom, av vad slag det vara må,

dels följande särskilt lagfarna fastigheter:

5³/₁₀ penningland litt. Ab nr 4 Säverstad, i jordregistret Säverstad 4¹⁹;

1³/₁₀ penningland litt. Eb nr 4 Säverstad, i jordregistret Säverstad 4¹⁵;

16,222 penningland litt. Db nr 4 Säverstad, i jordregistret Säverstad 4³²;

den från ett öres- 22⁷/₁₀ penningland nr 4 Säverstad avsöndrade lägenheten Verkstadsbangården nr 1, om 0,0770 hektar i vidd, i jordregistret Säverstad 4²¹;

den från en lägenhet, kallad Jonstorp nr 4 och avsöndrad från en lägenhet, kallad Jonstorp, under ett öresland nr 3 och två öres- 12 penningland nr 7 Häggestad, avsöndrade lägenheten Banvaktstorp nr 33, innehållande 0,0005 hektar i vidd och i jordregistret kallad Jonstorp 4²; och

den från ett öresland nr 3 Häggestad avsöndrade lägenheten Vaktarbo nr 1, innehållande 0,0782 hektar i vidd och i jordregistret kallad Häggesta 3¹⁴, allt i Bollnäs socken;

den från sex öres- 18 penningland nr 3 Böle, därav i skifteshandlingar tre öres- 18 penningland kallas Böle nr 3 och tre öresland nr 17 Emnebo, och sex öresland nr 4 Böle, därav i skifteshandlingar två öresland kallad Emnebo nr 12 och fyra öresland Böle nr 4, allt i Ovanåkers socken, avsöndrade lägenheten Grustaget nr 2, om 1,8550 hektar i vidd, i jordregistret kallad Grustaget 2¹;

lägenheten Bunkskiftet nr 1, om 84,74 kvadratrevor i vidd, avsöndrad från 12 × 81,40 reducerade bandland under nr 14 litt. O i Orsa kyrkoby och Orsa socken;

ett ägoområde om 0,20 hektar, å expropriationskartan 1897—1900 betecknat med 297 b och ett ägoområde om 0,1680 hektar, å samma karta betecknat med 299 c, bägge områdena fallande under lägenheten Kyrk- eller, Vågängen, som undantagits vid laga skifte å byarna Norrbor, Björktjära, Hamre, Heden, Säverstad, Häggesta och Vik, i Bollnäs socken;

lägenheten Viksjöfors nr 12, innehållande 0,1485 hektar i vidd och i jordregistret kallad Viken 4²⁰ samt avsöndrad från ett öresland litt. Da nr 4 Viken, i Alfå socken;

lägenheten Stationsplatsen nr 2 om 0,1710 hektar i vidd och avsöndrad från den från ett öres- 23¹/₂ penningland, eller numera efter mantalsfördelning ett öres 7⁰⁵/₂₄₀ penningland, under nr 2 Myra i Alfå socken, avsöndrade lägenheten Viksjöfors Ångsåg nr 2, i jordregistret kallad Myra 2¹⁹;

lägenheten Stationsplatsen nr 1, innehållande 0,2118 hektar i vidd och avsöndrad från den från 17⁷/₈ penningland nr 4 Viken i Alfå socken avsöndrade lägenheten Viksjöfors nr 2, hel om 0,7785 hektar i vidd;

dels ock såväl den från Sockentorpet Gammelhomna, avsatt för samtliga byar i Ovanåkers socken, avsöndrade lägenheten Grustaget nr 1, om 0,58 hektar i vidd, som ett ägoområde, å expropriationskarta betecknat med nr 309—311, om 0,50

hektar, under hemmanat nr 5 Hamre i Bollnäs socken, å vilka fastigheter för Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag den 12 februari 1918 § 312 och den 27 augusti 1919 § 155 sökts, men ännu ej erhållits lagfart.

I köpet ingå således:

1) hela det jordområde, som för banan tagits i anspråk enligt kartor och beskrivningar eller eljest tillhör bolaget, dock med undantag av den del av Ore Broskogsområde, som å en med »Tillhör kontrakt om överlåtelse av Dala—Hälsinglands järnväg» påtecknad karta utmärkts med röd färg;

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

3) alla bolaget tillhöriga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar ävensom fasta inventarier;

4) bolaget tillhörig rullande materiel;

5) alla järnvägen tillhörande telegraf- och telefonapparater med därtill hörande ledningar; samt

6) alla bolaget i övrigt tillhöriga lösa inventarier, med undantag för dem, som tillhöra den fastighet i Bollnäs, i vilken järnvägens kontor är inrymt.

§ 2.

Tillträdet sker den 1 maj 1927, då all den egendom, som enligt § 1 till staten överlåtes, av bolaget överlämnas till dem, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen förordnas att emottaga densamma. Därvid skola av bolaget avlämnas slutlig överlåtelsehandling och samtliga åtkomsthändingar till den bolaget tillhörande jord, som överlåtes till staten, ävensom de skriftliga avtal och andra handlingar, vilka avse sådana rättigheter och skyldigheter ifråga om järnvägen och dess drift, som skola enligt detta kontrakt av staten övertagas.

§ 3.

Köpeskillingen utgör en miljon fem hundra tusen kronor och gäldas sålunda, att staten från och med tillträdesdagen övertager betalningsansvaret för bolagets nuvarande inteckningslån å en miljon fem hundra tusen kronor. Bolaget gäldar ränta å förenämnda inteckningslån intill tillträdesdagen samt överlämnar järnvägen sagda dag fri från andra inteckningar än här sagts. Till styrkande härav har bolaget att vid överlåtelsen uppvisa vederbörligt gravationsbevis.

§ 4.

Som lösen jämlikt § 6 i gällande arrendekontrakt för de anläggningar å banan, som statens järnvägar under arrendetiden utfört och som enligt vad ovan nämnts samtidigt med banan i övrigt övergå i statens ägo, skall bolaget till Kungl. Järnvägsstyrelsen senast den 30 april 1927 erlægga tvåhunderttrettio-tusen kronor. Däremot befrias bolaget från skyldigheten jämlikt § 10 i samma avtal att mot lösen övertaga inventarier m. m.

Utöver vad i första stycket sägs må varken statens järnvägar eller bolaget framställa något anspråk i anledning av beskaffenheten av järnvägen med dess rörliga materiel och övriga tillhörigheter vid arrendetidens slut, i följd varav bestämmelserna i arrendekontraktet angående besiktning och värdering vid avtalstidens slut icke skola träda i tillämpning.

§ 5.

De rättigheter och skyldigheter, som åligga bolaget på grund av nedanstående avtal, övergå, i vad på bolaget ankommer, på statens järnvägar:

1) Överenskommelsen mellan Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag och Voxna—Lobonäs järnvägsaktiebolag angående skötseln av trafiken för Voxna

—Lobonäs järnvägs räkning å Voxna station av den $20/4$ 1913 och $30/5$ 1913.

2) Överenskommelsen mellan Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag och Voxna—Lobonäs järnvägsaktiebolag angående den senare järnvägens anslutning till den förra vid Voxna station av den $20/4$ 1913 och $30/5$ 1913.

3) Överenskommelsen mellan Kungl. Telegrafstyrelsen och Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag angående gemensam stolplinje mellan Orsa och Bollnäs av den $7/2$ och $11/2$ 1913.

Överenskommelse mellan Kungl. Generalpoststyrelsen och Kungl. Järnvägsstyrelsen den 5/19 mars 1918 angående handhavande av postgöromål vid Dala—Hälsinglands järnvägs stationer.

4) Kontrakt emellan K. B. i Jämtlands län (å Kungl. Fångvårdsstyrelsens vägnar) och Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag av den $20/5$ 1909 angående fängstransporter.

5) Kontrakt mellan Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag och Voxna—Lobonäs järnväg samt firman H. C. Kindberg & C:o i Göteborg beträffande affischeringsrätt av den $13/6$ och $16/6$ 1913.

6) Kontrakt mellan Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag och kontorsbiträdet P. O. Edvall, Göringen, angående arrende av ett jordområde vid Göringen.

7) Nyttjanderätskontrakt mellan bolaget och lägenhetsinnehavare å järnvägens område.

§ 6.

De vid järnvägen anställda befattningshavare, vilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning (Bil. A)¹, skola äga rätt att den 1 maj 1927 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande, till dem utgående löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll:

1) att de åtnöja sig med sådana — med deras innehavande platser såvitt möjligt 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,

3) att de icke äga rätt att ingå som delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre sådant efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavares därom ingivna ansökan kan medgivnas, varemot Kungl. Järnvägsstyrelsen från och med den 1 maj 1927 skall i avseende å de bolagets befattningshavare — vilka samtliga tillhöra Enskilda järnvägarnas pensionskassa — som icke 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 kungl. brev den 4 juni 1920 tillkomma

¹) Här utesluten.

vissa tjänstemän, förut anställda vid Väst kustbanan m. fl. järnvägar, vilka kvarstå i nyssnämnda pensionskassa.

§ 7.

Före arrendetidens utgång och så snart ske kan, skall bolaget till Kungl. Järnvägsstyrelsen överlämna förteckning över de befattningshavare, som önska begagna sig av dem enligt § 6 tillerkänd rätt att övergå i statens järnvägars tjänst.

§ 8.

Staten förbinder sig att från och med år 1928 tillämpa statens järnvägars taxor för person- och godstransport å järnvägen.

§ 9.

Giltigheten av detta kontrakt är beroende på godkännande av Kungl. Maj:t och riksdagen ävensom vederbörande bolagsstämma.

Skulle detta kontrakt komma att under år 1926 godkännas av bolagets stämma, men försäljningen likväl på grund av statsmakternas beslut icke komma till stånd före den 1 maj 1927, förlänges löpande arrendeavtal för en tid av ett år, räknat från nämnda dag, dock med nedsättning från samma dag av arrendeavgiften till åttiofem tusen kronor årligen.
