

Affskrift

Till Kongen.

Den 2 maj 1884 erhöi Sverlufs järnvägsaktiebolag tillstånd att enligt då fastställt plan anlägga och trafikera snålspårig järnväg, ledande från Kartfors - Karlstadsliniens ändpunkt Karlstad i nordvästlig riktning genom Karlhaga och Grytthytte socknar i Örebro län nordvästra del till Bergslagerus station Grytthyttehed samt sidospår från närliggande ändpunkts närhet till sjön Söderälven. Bolaget, för hvilket förnyad ordning fastställdes den 26 februari 1886, berättigades sedermera den 25 februari 1887 att utföra anläggningen med normal spårvidd enligt den nya plan som samtidigt blef till efterrättelse fastställt. I denna plan godkändes sedermera den 17 augusti 1888 en komplettering afseende linjens framdragande öfver kyrkoherdebostället i Grytthytte. Enär Sverlufs järnvägsaktiebolag genom förvärfvet äganderätten till den i sammanhang med Nora - Karlhagabanan förut trafikerade, liksom den nordspåriga linjen Kartfors - Karlstad, har efter den nya linjens tillkomst hela sträckningen Kartfors - Grytthyttehed trafikerats i ett sammanhang såsom spårständer järnväg med benämning Sverlufs järnväg.

Handelen Karlstad - Grytthyttehed öppnades för allmän trafik den 12 januari 1889.

För byggande af denna handel hade bolaget tillfoga dels aktiekapitalet, som numera utgör 448,900 kronor dels af staten beviljadt lån i

341.000 kronor och dels mindre lön, erhållna mot be-
gyns säkerhet.

För tillgångsytandet af det bolaget beviljade stats-
lånst. vore bland andra följande vilka stadgade
Annuiteten för låneunderstyrelsens gäldande beräk-
nades till fem procent i ursprungliga förstörnings-
beloppet, af hvilken annuitet föret skulle gästgöra
ränta efter fyra och en half procent i skuldet ka-
pitalsbelopp och återstoden utgöra afbetalning dera. An-
stånd med räntans erläggande singo årtjugels under
tre år från lyftningsdagen, dock icke utöfver ett år
från den dag, då järnvägen skulle vara färdig att för
trafik öppnas; och skulle beloppet af den ränta med
hvars erläggande antänd sålunda medgifits, till staten
inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetsliknande
nu utöfrig ränta, med hvars erläggande antänd icke
beviljats blifvit gulden och kapitalet gästgjort, så att
efter nämnda tid förlopp med annuitetens erlägga-
de skulle förföras så länge, till dess öfren beloppet af
den ränta, med hvars erläggande antänd medgifits,
blifvit till staten inbetalt. Kapitalafbetalningens
skulle vidlaga tre år efter den dag, då, enligt K. M.
Kungl. Maj:ts bestämmande, järnvägen omast skulle
vara färdig och för trafik öppnad. Järnvägsanlägg-
ningen med alla därtill ^{hörande} byggnader och material afvenom
all bolagets öfriga egendom skulle utgöra säkerhet
för förövrande låneunderstyrelsen och staten till säkerhet
för sin fardrons utbehovande erhålla inteckning
med förmåns rätt framför hvarje annan fardron
i järnvägen. Till säkerhet för lånest har inteckning
med förelå förmånerätt. Järnvägen blifvit fastställd
Järnvägsbolaget har under hela sin verksamhets-
tid haft att köpa med betydliga ekonomiska två-
righeter. Det begränsade trafikområdet och detta
område jämförelsevis små trafikmöjligheter ha välet,

att järnvägens inkomster per dag och hantelometer
ännu efter äfven 16 års trafik hålla sig vid en
tuffa, som knappt uppgår till 6 kronor. De som
planerade järnvägen hade beräknat, att den blifvan-
de trafikinkomsten skulle kunna förränta kostnaden
för en treårig järnväg, men de nödgades på-
yrkande af statens myndigheter att bygga den
treårig. Detta medförde dock icke att det
för banans byggande beviljade statslån till beloppet
ökades. Bolaget måste därför för att kunna full-
bereda bana och trafikera densamma hos ätthylliga
af de för banans tillkomst inträskade utverka
sig en reärgärig kredit i byggkost materialier
och annat och upptaga liffälliga lån. Föret under
år 1905 har den enskilda skuld bolaget sålunda i-
klädt sig blifvit till fulla inpräad och under samma
år har bolaget kunna göra den företa räntaafbetal-
ningen i statslånet med 5000 kronor.

På sätt Ederes Kungl. Majts förklar. inbentastaf
närlygde värderinginstrument, finner dock ringa
sannolikhet för att bolaget skall kunna fortset-
ta med sådana afbetalningar. Minutens lära
sådana ej kunna äga rum med några afsevärda
belopp. Nyanskaffning af rellande materiel, före-
klar, och ätthylliga arbeten för banans förbättring
kunna ej längre uppskjutas. Hattill kommer, såsom
värderingmännen äfven påpekat, att järnvägens tra-
fikoråde genom Kredsjo - Striberghökanas ombygg-
nad till bredspärig kommer att betydligt minskas
och att tilläpventys bruksrörelsen kommer att in-
skränkas i de trakter bolagets bana genomlöper.
hvarjämte den faran icke är utesluten att en icke
obetydande del af det virke som för närvarande frakta-
s i järnvägen kommer att flötas i Svartelfven.

Under sådana förhållanden har bolagets styrelse vid

gats taga i allvarligt öfvervägande hvilka åtgärder som
må anses nödiga för att järnvägens ekonomi icke må
varda undergräfd. Styrelsen har därvid på grund af de
hoga och alltmer stegsade pris stökoken betingar i bok-
ter, aflägena från hamnar, och den rymligen billiga
vattenkraft, som erbjödets bolaget, beslutat att om
möjlighet därtill kan erhållas, ändra bonans drift till
elektrisk.

Bolagets finansiella ställning - med en skuld till Stats-
verket, som får närvarande uppgår till omkring 675.000
kronor - omöjliggör emellertid för bolaget att upplä-
na eller på annat sätt anskaffa härför nödiga
medel. Enda tänkbara utvägen är att staten afskrif-
ver en del af sin ifrågakvarande fordran. Skulle en
sådan afskrifning äga rum, i det att samma fordran
nedsattes till ett belopp motsvarande järnvägens
beräknade värde 235.200 kronor, så skulle en-
ligt hvad styrelsen äger grundad anledning antaga
bolaget blifva i stånd att utföra ifrågasatta omändring
af bonans drift, hvartill E. d. K. Maj. genom
nädig resolution den 5 maj 1905 lämnat tillstånd.

Genom en sådan ändring skulle enligt vårt förme-
nande betydande fördelar tillskyndas icke blott vårt
bolag utan öfver det allmänna. Det får väl nume-
ra anses såsom endast en tidsfråga när den så elikt
rikt väg öfverfärda vattenkraften kommer att blifva
drifkraften för åtkilliga af statens och enskilda järn-
vägar i vårt land. Sådant lär dock icke lämp-
ligen kunna ävägbringas förr än genom omfattande
försök nödig erfarenhet vunnits. Staten har visser-
ligen gjäf i bandelen Florsholm - Wärlan - Tomtebo
anordnat elektrisk försöksdrift, erfarenheten skulle dock
gifvets blifva rikare och värdefullare, om jämfärel-
ser kunde äga rum mellan resultatet i tvänne ba-
nor, där sådan drift vore igångsatt. Därtill kom-

mer, att Svartåls järnväg e matsato mot driften å banan till Tomtebodas genomlöper skogsmark där under längre tid af året stora snömassor förekomma. Gifvet är, att den erfarenhet beträffande den elektriska drifkraftens användande vid persongodstrafik, som skulle vinna å vår bana, kommer att blifva af mycket stor betydelse vid införande i större omfattning å statsbanorna.

Därest Eders Kungl. Majt. delar denna vår uppfattning, torde Eders Kungl. Majt. finna, att den upplifning om nedsättning till 235 200 kronor af statsverkefordran hos Svartåls järnvägsaktiebolag möjligen må anses innebära, skulle vara väl befogad. Det är emellertid, för att elektrisk drift må kunna användas å bolagets bana, omöjligtvis erforderligt, att oftast derom vorder träffadt med vederkännande entreprenören redan före den 1. maj innevarande år. Skyslem tillåter sig därför i underdånighet hemställa,

att Eders Kungl. Majt. tänktes till nu pågående riksdag oflåta proposition med förslag: att statens kapital och räntefordran hos Svartåls järnväg till den del, samma fordran öfverskyuter 235 200 kronor, från 1906 års utgång och tillvidare i statsräkenskaperne föres inom linien;

att bolaget skall å detta belopp 235 200 kronor erlägga $4\frac{1}{2}$ % ränta om året från och med den 1. januari 1907 samt från och med ingången af år 1907 i kapitalafbetalning så stor procent, att berörda belopp vorder till fullo inbetalt inom loppet af 40 år derafter;

att bolaget skall vara skyldigt att till den 31 juli 1907 antingen ställa sådan säker

ket för myndigheternas ardentliga erlaggande som
fullmäktige i riksgäldskontoret finna erforder-
lig utöfver den intecknings-säkerhet, hvilken för-
aflämnats eller ock inbetalas 235.200 kronor
med $4\frac{1}{2}$ procent ränta dera från den 1 janu-
ari 1907 samt

att, därest bolaget ställer sådan säkerhet
som ofvan sägs, statens fordran utöfver an-
gifna kapitalbeloppet 235.200 kronor och dera
upplupen ränta varder afskrifven; men att, om
beloppet 235.200 kronor med ränta dera in-
betalas, hela statens fordran hos bolaget
afskrifvas.

Underdånigt
för Svartalfs järnvägsaktiebolag
Dess styrelse
H. v. F. Lagercrantz

Johan Nordenfalk, Gustaf Lagercrantz, P. M. Carlberg

Stockholm den 10 februari 1906.

Widimeras
Joh. Nilsson W. Nilsson