

Nr 119.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anläggning av ett stickspår från Åkers styckebruks järnvägsstation till Åkers krutbruk; given Stockholms slott den 9 mars 1917.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över lantförsvarsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att av fjärde huvudtitelns allmänna besparingar ett belopp av högst 89,000 kronor må tagas i anspråk för anläggande av ett stickspår mellan Åkers styckebruks järnvägsstation och Åkers krutbruk.

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.

B. B. E. Mörcke.

*Utdrag av protokollet över lantförsvarsärenden, hållet inför
Hans Maj:ts Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 9 mars 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WÄLLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Mörcke, anförde härefter:

Framställning
av styres-
mannen för
Åkers krut-
bruk.

»Uti skrivelse till arméförvaltningens artilleridepartement den 22 januari 1917 gjorde styresmannen för Åkers krutbruk framställning om anläggande av ett stickspår från Åkers styckebruks station å Norra Södermanlands järnväg till krutbruket samt anförde därvid följande:

Allt sedan staten blivit ägare till Åkers krutbruk, hade produktionen av krut och sprängämnen, som vore föremål för fabrikation vid bruket, städse varit i stigande. Med år 1916 hade en särskilt stor utökning skett, i det att tillverkningskapaciteten genom om- och tillbyggnader uppdrivits till den dubbla mot vad förhållandet varit år 1915.

Redan för flera år sedan hade dryftats frågan, huruvida det icke skulle vara med kronans fördel förenligt att till underlättande av transporterna mellan Åkers styckebruks järnvägsstation och krutbruket för statens räkning bygga ett järnvägsstickspår mellan nämnda platser, men saken hade då fått förfalla.

Med anledning av de sedan denna tid alltjämt gjorda utvidgningarna hade emellertid behovet av en dylik förbindelseled blivit så påtagligt, att med spårets byggande ej längre syntes kunna anstå. För en dylik anläggning talade dels rent ekonomiska skäl, dels att utrymmet vid järnvägsstationen vore otillräckligt, om ej ytterligare utbyggnad vidtoges, dels att allt större svårigheter yppade sig för upprätthållande av landsvägstransport, dels slutligen att försiktigheten bjöde att redan i fredstid ordna för transporternas underlättande, enär i händelse av mobilisering hart när oövervinneliga svårigheter att erhålla körhjälp skulle kunna uppstå, då såväl arbetskraft som dragare behövde anlitas för än viktigare värv.

Vad den ekonomiska sidan av saken beträffade, framginge av i ärendet verkställd utredning, att antalet erforderliga kördagsverken uppginge till omkring 1,450. Härei hade ej inräknats skjutsar och smärre körslor inom fabriken och jordbruket m. m., för vilka dragare fortfarande måste hållas. Om man lade ett belopp av 10 kronor för kördagsverke till grund för räntabilitetsberäkningen av ett stickspår, bleve en summa av 14,500 kronor tillgänglig för ränta och amortering av anläggningen samt till driftkostnader för stickspåret. Denna siffra vore lågt beräknad, då ett kördagsverke (par) i medeltal numera betalades med 11 kronor, och kostnaden vid användning av egna hästar jämlikt uppgjord beräkning, som baserade sig på sannolika normala priser, uppginge till nära 10 kronor för kusk och två hästar, då allt skulle köpas kontant. Att utföra körslorna med enbart kronans hästar låte sig dessutom icke göra, enär transporterna och utrymmet samt förrådslokalerna vid järnvägsstationen vore sådana, att omedelbar hemforsling av materialier och råvaror oftast vore nödvändig och man sålunda under vissa perioder skulle få överflöd på egna dragare.

Enligt skrivelsen bifogade kostnadsförslag för två olika alternativ, betecknade såsom västra och östra linjen, skulle anläggningen av ett stickspår med normal spårvidd draga en kostnad för västra linjen av omkring 89,000 kronor samt för östra linjen av omkring 92,000 kronor. Huvudspåret hade en längd enligt det förra alternativet av 2,230 meter och enligt det senare av 2,270 meter. I båda fallen tillkomme 470 meter sidospår.

Kostnaderna enligt de två alternativa förslagen fördelade sig sålunda:

Västra linjen.

Jordlösen och skadeersättningar	kronor	5,900: —
Terrasseringsarbeten	»	14,484: —
Vattenbyggnader	»	10,400: —
Överbyggnad	»	41,456: —
Vägbyggnader	»	3,850: —
Stängsel	»	2,625: —
Signaler	»	600: —
Administration, diverse kostnader och oförutsedda utgifter	»	9,685: —
		<hr/>
	Summa kronor	89,000: —

Östra linjen.

Jordlösen och skadeersättningar	kronor	6,300: —
Terrasseringsarbeten	»	15,785: —
Vattenbyggnader	»	10,400: —
Överbyggnad	»	42,071: —
Vägbyggnader	»	4,350: —
Stängsel	»	2,625: —
Signaler	»	600: —
Administration, diverse kostnader, oförutsedda utgifter	»	9,869: —
		<hr/>
	Summa kronor	92,000: —

Förutom ur kostnadssynpunkt vore västra linjen även i andra hänseenden att föredraga, ty dels bleve anknytningen till huvudspåret och där liggande magasin naturligare och bekvämare samt lastning och trafikering lättare, dels bleve ägofigurerna mindre sönderskurna för de olika jordägarna, dels undveke man den östra linjen medföljande olägenheter att såväl på olämplig plats korsa allmän landsväg som att följa nära parallellt med densamma, vilket för landsvägstrafikens vidkommande skulle medföra en viss risk.

Omkostnaderna för transporter på stickspåret skulle enligt erbjudande från Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag uppgå till 6 kronor för järnvägsvagn fram och åter. Då vagnantalet beräknades till omkring 1,000 stycken per år, uppkomme en fraktkostnad av 6,000 kronor årligen.

Nuvarande urlastningskostnad vid Åkers styckebruks järnvägsstation syntes ungefärligen komma att uppvägas av blivande urlastningskostnad vid krutbruket, varför dessa faktorer kunde uteslutas ur kalkylen.

Droges nyssnämnda fraktkostnad, 6,000 kronor, från den, enligt vad förut nämnts, tillgängliga summan av 14,500 kronor, återstode för amortering och ränta å anläggningkapitalet, 89,000 kronor, ett belopp av 8,500 kronor, och visade sig byggnadsföretaget sålunda räntabelt.

Frånsett den ekonomiska sidan, vore de andra synpunkterna, nämligen utrymmesfrågan vid Åkers styckebruk samt svårigheten att anskaffa körare dels under nuvarande förhållanden och dels vid mobilisering, av så viktig natur, att dessa i och för sig kunde anses vara avgörande för saken. Särskilt under sista året, sedan behovet så avsevärt ökats, hade det icke varit möjligt att framforsla de för driften erforderliga materialerna utan att kronans dragare måst ställas till förfogande från annat håll.

Ifrågasätts kunde ju även, om det ej vore för staten förmånligast att själv ombesörja trafikeringen av det tilltänkta spåret, men, enligt vad ett av järnvägsstyrelsen avgivet yttrande utvisade, syntes så för närvarande icke vara fallet. I framtiden skulle man ju möjligen kunna tänka sig att antingen införa elektrisk drift med accumulatorvagn eller ock att övertaga något äldre lokomotiv från statens järnvägar, vilket nu icke finnes disponibelt.

Möjligheten att på billigaste sätt ordna trafikeringen, såsom t. ex. genom smalspårig järnvägsförbindelse eller medelst automobil, hade ock tagits i övervägande. Smalspårig järnväg kunde icke förordas, ty dels följde med en sådan omlastnings- och trafikeringskostnader m. m., som i längden uppvägede prisskillnaden mellan bred- och smalspårig bana, dels skulle, enligt uppgjort kontrakt med aktiebolaget Elektrosalpeter, vissa fördelar ernås, om inom den närmaste framtiden salpetersyra forslades till krutbruket i bredspåriga tankvagnar. Transport med automobil syntes vara utesluten på den grund, att sådan omöjliggjordes vintertid, och dessutom vore även under andra tider, då väderleksförhållandena ställde sig ogynnsamma, till krutbruket ledande vägar och lastningsplatsen vid järnvägsstationen av sådan beskaffenhet, att dylikt

transportsätt vore otänkbart utan stora omläggingskostnader, som man icke med fog syntes kunna påbörda enskilda väghållare på landet.

Mot kostnadsfritt inledande av ett stickspår vid Åkers styckebruks station hade Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde styresmannen, att artilleridepartementet måtte

dels utverka ett anslag av 89,000 kronor för byggande av ett stickspår mellan Åkers styckebruks järnvägsstation och Åkers krutbruk;

dels ock, för den händelse berörda anslag bleve beviljat, utverka koncession för byggandet av stickspåret enligt den s. k. västra linjen.

Arméförvaltningens artilleridepartements framtällning.

Med underdånig skrivelse den 12 februari 1917 har arméförvaltningens artilleridepartement överlämnat de till ärendet hörande handlingar samt därvid förklarar sig anse det vara av stor betydelse, att det föreslagna stickspåret snarast komme till utförande. Departementet hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte för anläggande snarast möjligt av ifrågavarande stickspår enligt det förslag, som benämndes västra linjen, ställa härför erforderliga medel, 89,000 kronor, till artilleridepartementets förfogande, samt att sagda belopp måtte få av arméförvaltningens civila departement förskjutas för att framdeles anmälas till ersättande.

Departementschefen.

Med hänsyn till driftens behöriga upprätthållande vid krutbruket icke blott under fredstid utan särskilt och framför allt i händelse av inträffande mobilisering torde det vara oundgängligen nödigt att vidtaga erforderliga anordningar för underlättande av transporterna mellan krutbruket och Åkers styckebruks järnvägsstation. Det lämpligaste sättet härför synes vara att på föreslaget sätt anordna järnvägsförbindelse mellan krutbruket och järnvägsstationen. Enligt vad styresmannen påvisat, torde en dylik anordning jämväl komma att ur ekonomisk synpunkt ställa sig för statsverket fördelaktig. Anläggningen av stickspåret torde böra utföras enligt det av artilleridepartementet förordade västra alternativet.

Mot de uppgjorda kostnadsberäkningarna, slutande å 89,000 kronor, har jag icke något att erinra. Beloppet torde lämpligen kunna utgå från fjärde huvudtitelns allmänna besparingar, vilka därtill lämna tillgång.

Jag får alltså hemställa, det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen medgiva,

att av fjärde huvudtitelns allmänna besparingar ett belopp av högst 89,000 kronor må tagas i anspråk för anläggande av ett stickspår mellan Åkers styckebruks järnvägsstation och Åkers krutbruk.»

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdna hemställen täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Harald Wiens.

STOCKHOLM, K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI, 1917.
