

Nr 183.

Ankom till riksdagens kansli den 1 juni 1920 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för anläggning av en statsbana från Hultebo station å statsbanan Dagarn—Hultebo till Riddarhyttans gruvfält jämte en i ämnet väckt motion. (4:e avd.)

I en till riksdagen den 7 januari 1920 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t med åberopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden samma dag, punkt 56, föreslagit riksdagen att *dels*, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas och under i statsrådsprotokollet i övrigt angivna villkor, besluta anläggning av en normalspårig statsbana från Hultebo station å statsbanan Dagarn—Hultebo till Riddarhyttans gruvfält för en med tillämpning av 1918 års pris beräknad kostnad av 2,216,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma järnvägens sträckning, *dels ock* för arbetenas påbörjande för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet sid. 220—240.

I en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 166, har herr *A. Zander* hemställt, att riksdagen må avslå Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida det kan vara med statens och det *Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 73 häft. (Nr 181—183.)* 2

allmännas intresse förenligt, att staten förvärvar och till normalspårig bana utvidgar Köping—Uttersbergs och Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar, och till riksdagen inkomma med de förslag, vartill denna utredning kan föranleda;

eller ock om riksdagen ej skulle finna anledning bifalla detta yrkande, att riksdagen måtte besluta att med avslag på Kungl. Maj:ts ovan nämnda proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av, huruvida staten må kunna förvärva och till normalspårig bana utvidga Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, samt att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunna föranledas.

I fråga om de skäl motionären anfört till stöd för sin framställning får utskottet hänvisa till motionen.

Beträffande nämnda motion har utskottet erhållit från järnvägstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffat yttrande, vilket som bilaga fogats vid detta utlåtande (Bil. I).

Föreliggande förslag om förlängning av statsbanan Dagarn—Hultebo fram till Riddarhyttans gruvfält har i likhet med vad fallet var beträffande förslaget om anläggning av nämnda statsbana icke huvudsakligen föranletts av ortsbefolkningens behov av förbättrade kommunikationer. Om också, säger departementschefen, avsevärd fördel för den vid Riddarhyttan boende befolkningen är att förvänta av att den över Dagarn kan komma i förbindelse med de personförande tågen å sträckan Krylbo—Hallsberg, avser dock förslaget i första hand att tillgodose ett enskilt intresse genom att befrämja transporterna av järnmalm från de Riddarhytte aktiebolag tillhöriga gruvfälten vid eller i närheten av Riddarhyttan.

Även om förslaget till anläggandet av järnvägen Hultebo—Riddarhyttan sålunda icke kan anses framsprunget av ett direkt statsintresse, kan, har departementschefen vidare framhållit, järnvägen dock antagas medföra nytta för det allmänna. På grund av otillräckliga transportmöjligheter hava under senare år från Riddarhyttan försålda malmprodukter icke kunnat i sin helhet utfraktas, och särskilt hava restpartierna av den till svenska järnverk sålda malmen starkt ökats. Leveranserna till dessa ske huvudsakligen över Krampen, varest omlastning från Köping—Uttersberg—Riddarhyttans smalspåriga järnväg till statens järnvägar måste äga rum. Svårigheterna vid denna omlastning utgöra enligt bolagets uppgift ett absolut hinder för varje ökning av malmleveranserna till de viktigaste svenska konsumenterna. På grund härav kommer, om förhållandena icke ändras, en avsevärd del

av bolagets produktion att avsättas i utlandet genom export över Köping. Uppenbarligen är det av statsekonomisk betydelse, säges det i propositionen, att i största möjliga utsträckning åt den svenska kvalitetsståltillverkningen bevara bolagets produkter, av vilka denna industri har stort behov. Därest järnvägen kommer till stånd, torde bolaget även komma att upptaga malmbrytning vid de högst betydande ännu icke utnyttjade malmfyndigheter, som äro belägna utmed den föreslagna järnvägssträckningen.

Även ur en annan än nu berörda synpunkt komme den ifrågasatta järnvägen att medföra nytta för det allmänna, i det genom banans framdragande till Riddarhyttan densamma komme i än närmare grannskap till Klotens kronopark, varmed utförsel av skogsprodukter från kronoparken skulle underlättas.

Att järnvägens byggande av statsmedel anses böra ifrågasättas är emellertid främst beroende på att amortering och förräntning torde kunna påräknas av det kapital, som staten nedlägger i anläggningen, detta på grund av de ekonomiska garantier, som lämnats från gruvbolagets sida.

I motionen har uttalats vissa betänkligheter mot Kungl. Maj:ts förslag, och har motionären därvid anført, bland annat, följande:

»Den ifrågasatta banan, Hultebo—Riddarhyttan, avser, att för transport till norrländska bruk upptaga malm från Riddarhyttans gruvfält. Denna transport sker nu med den smalspåriga Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg till Krampen, där omlastning sker till statens bana Hallsberg—Krylbo, för att sedan gå till destinationsorten. Det torde icke vara tvivel underkastat annat än att en anordning, varigenom den kostsamma och tidsödande omlastningen i Krampen skall kunna undvikas, i mycket hög grad skall vara till gagn för Riddarhyttans gruvors rationella drift. Det kan dock ifrågasättas, om icke detta skall kunna nås på annat sätt, än att staten för ändamålet bygger en särskild järnväg.

Till Riddarhyttans gruvor går, som sagt, den smalspåriga Köping—Uttersbergs—Riddarhyttans järnväg. Denna järnväg har inom gruvfältets område utvecklat sitt bannät, så att särskilda stickspår numera gå till flera av de olika gruvorna, och järnvägsbolaget har skaffat sig en vagnpark, som svarar mot gruvbolagets leveransförmåga.

Blir den nu föreslagna järnvägen en verklighet, komma dessa banor att tangera varandra på flera ställen. De komma på vissa ställen att gå parallellt och taga sitt gods vid samma gruvor. Den propositionen åtföljande kartan åskådliggör detta på ett tydligt sätt.

Att en dylik anordning för gruvförvaltningen ej kan vara ofördelaktig, kan man nog förstå — konkurrens mellan ett par trafikleder är ju alltid till gagn för trafikanten — men om det ur allmän och national-ekonomisk synpunkt kan vara att tillråda, och om staten bör engagera sig så omfattande i ett enskilt företags tjänst, torde däremot kunna ifrågasättas.

Det torde också vara något i sitt slag enastående, att staten, sedan Kungl. Maj:t beviljat en järnväg koncession, och denna järnväg blivit en verklighet, själv bygger en järnväg till precis samma plats för att fylla det trafikbehov, som den enskilda banan avsett att tjäna och fått koncession på. Det brukar ju eljest tillgå så, att, om förhållandet under tiden utvecklats sig, så att det befinnes vara av allmänt intresse att staten äger en trafikled på en ort, där järnväg redan finnes, staten då löser in den redan befintliga banan i stället för att bygga en ny sådan. Genom en under sådana förhållanden nyanlagd järnväg bindes ju onödigtvis kapital, samtidigt som ej någondera banans ekonomiska bärighet kan bli tillfredsställande.

Vad då denna ort beträffar, torde det vara ådagalagt, att behov av normalspårig järnväg föreligger. Detta behov är emellertid inte enbart begränsat till Riddarhyttan. Det är gemensamt för hela den trakt, som Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg genomlöper. Stora ansträngningar hava också gjorts för att åstadkomma ombyggnad av den smalspåriga järnvägen till bredspårig. Det bolag, som nu äger dessa två på särskilda koncessioner baserade järnvägar, Köping—Uttersbergs järnväg och Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, har också ingått till Kungl. Maj:t med anhållan om koncession på omläggning av banorna till bredspåriga. Denna ansökan vilar ännu hos Kungl. Maj:t.

Det ser ut som Kungl. Maj:t förbisett denna ansökning vid prövning av Riddarhyttans aktiebolags anhållan om att staten skall anlägga järnväg Hultebo—Riddarhyttan. Blir det så, att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägs ansökan om koncession på utbyggnad till bredspårig blir av Kungl. Maj:t bifallen, synes således Riddarhyttans gruvfälts behov av en normalspårig järnväg bli tillfredsställt utan att staten behöver göra en dyrbar anläggning. En järnväg Hultebo—Riddarhyttan skulle givetvis i sin tur återverka på Uttersbergsbanans räntabilitet och, till förfång för traktens övriga industri, omöjliggöra banans utbyggande till normalspårig.

Det ser emellertid ut, som skulle de bolagsägare, som nu äga Uttersbergsbanan, ett konsortium intressenter i Norrköping, som förvärvat bolaget i avsikt att i sammanhang med byggandet av den pla-

nerade järnvägen Katrineholm—Köping utvidga Köpings—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar till normalspåriga, ej skulle äga förutsättningar att fullfölja planen. Krigstidens svårigheter ha kommit emellan och försvarat omläggningen.

Då nu emellertid förslag uppkommit om en statsbanans byggande vid Riddarhyttan även med hänsyn till, att denna bana, utom det allmänna behov, som den avser att fylla vid Riddarhyttan, skulle komma att tjäna ett direkt statsintresse genom sin närhet till Klotens kronpark, varigenom ett bättre utnyttjande av skogsprodukterna skulle ernås, synes det mig vara lämpligt att pröva, huruvida man inte i ännu högre grad skulle kunna tillgodose statens och det allmännas intresse genom statens övertagande av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar och dess utbyggande till bredspåriga.

Efter Mälarens öppnande för den större sjöfarten, för vilket staten nedlagt så stora summor, träffar man i Köping den i dagarna påbörjade, i hjärtat av landet liggande stora djuphamnen. Med övertagande av Uttersbergsbanan skulle en järnvägsförbindelse komma i statens ägo, genom vilket man, icke blott efter tillbyggnad skulle nå statens skogar i Klotens kronopark, utan staten skulle också då kunna leda det gods, som från vissa delar av mellersta Sverige vill söka sig första stora hamn, på egna järnvägar över Krylbo—Krampen—Köping, och i Köping nå en sådan. Riddarhyttans gruvfält skulle få sitt behov på järnväg med stor trafikkapacitet fyllt, utan att staten byggde en med Uttersbergsbanan konkurrerande, båda järnvägarna ruinerande bana.

Genom inlösning och ombyggnad av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar skulle staten för en relativt liten kostnad öppna en ny, stor trafikled, som kommer dessa trakters industri och näring till god hjälp. Det kan bli en pendang till de goda förbindelser, som ernåddes genom statens förvärv av Mora—Vänerns järnväg, då i statens hand lades förbindelsen mellan Inlandsbanan och Kristinehamns stora hamnar. Köpings läge som hamnstad motsvarar på visst sätt Kristinehamns; den ligger djupast inne i det stora sjöfartssystem, som Mälaren, liksom Vänern, utgör och träffar hjärtat av vårt lands gamla bergsbruksindustri. Ett förvärv för staten av Uttersbergsbanan bleve ett företag med lång sikt och ställt i sammanhang med Mälarens öppnande för den större sjöfarten, skulle det i väsentlig grad kunna stärka våra mellansvenska järnbruk i konkurrens utåt och öppna möjligheter av stort allmänt intresse.

Skulle, mot förmodan, riksdagen ej vilja stanna för och låta undersöka möjligheterna av statsförvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans

järnvägar, förefaller det emellertid att ett förvärv av enbart Uttersberg—Riddarhyttans järnväg vore att föredraga framför att bygga Hultebo—Riddarhyttans järnväg. Ett inlösande av Uttersberg—Riddarhyttans järnväg och dess ombyggnad till normalspårige bana skulle i varje fall inte lägga så stora svårigheter i vägen för banan Köping—Uttersbergs utbyggnad, och Riddarhyttans gruvfält finge å sin sida sitt behov av en bredspårige bana tillgodosett.

Jämte mitt yrkande om utredning av möjligheterna av statens förvärvande av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar och järnvägarnas utbyggnad till bredspåriga, kommer jag därför, att, i händelse av att detta förslag ej vinner riksdagens bifall, alternativt ställa förslag om förvärv av enbart Uttersberg—Riddarhyttans järnväg och om dess utbyggnad till normalspårige.

Till sist får jag som min bestämda åsikt uttala, att en statsbanas byggande från Hultebo till Riddarhyttan kommer att menligt inverka på Hedströmmens bruks industri med dess talrika arbetarestam och hela traktens allmänna tillstånd. Efter denna trafikled ligger Kolsva stora järnverk samt Uttersbergs, Ferna, Karmansbo och Gisslarbo järnbruk samt en del mindre sågverk o. d.

Trafikförhållandena äro på Köpings—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar redan nu på det högsta otillfredsställande, och varje åtgärd, som sänker banans ekonomiska bärighet, hotar att förkväva traktens industri. Omlastningarna i Köping och Krampen äro båda tidsödande och kostsamma och de höga toppriser i fråga om frakter, som Uttersbergsbanan håller, trycka brukens konkurrensförmåga på ett för dem mycket ofördelaktigt sätt. Som exempel på huru otillfredsställande trafikförhållandena äro på denna järnväg, kan anföras att Kolsva bruk inköpt lastbilar och upptagit landsvägstransport för visst gods på den 14 kilometer långa vägen, Kolsva—Köping, vilket lär ställa sig fördelaktigare än att använda järnvägen.

Flera av Kolsva järnbruk beräknade utvidgningar äro baserade på förutsättningen av banans utbyggnad till normalspårige, som under flera år varit ifrågasatt.

Kommer, genom statens åtgöranden att bygga Hultebo—Riddarhyttans järnväg, Uttersbergsbanan att förbli smalspårige, komma dessa utvidgningar vid Kolsva sannolikt ej till stånd och nuvarande driften snarare att begränsas. Likartade förhållanden äro rådande vid de övriga bruken. De arbeta under, i transportavseende, mycket svåra förhållanden.»

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, hava olika meningar gjort sig gällande om lämpligheten av att trots föreliggande ekonomiska garantier företaga den i propositionen föreslagna utbyggnaden av statsbanan Dagarn—Hultebo fram till Riddarhyttans gruvfält. Och då utskottet vid innevarande års riksdag haft att behandla ett stort antal andra frågor av omfattande och viktig beskaffenhet, har det icke varit utskottet möjligt att ägna detta ärende den ingående granskning, som för ett rättvist och allsidigt bedömande av detsamma syntes erforderligt. Utskottet har därför ansett förevarande fråga icke nu böra företagas till avgörande, utan förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t, eventuellt efter omprövning huruvida ur nationalekonomisk synpunkt betingelser för statsinlösen av järnvägslinjerna Köping—Uttersberg och Uttersberg—Riddarhyttan och deras ombyggnad till banor av normal spårvidd kunna befinnas föreligga, ånyo underställer frågan riksdagens prövning.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

a) att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

b) att herr Zanders i ämnet väckta motion må anses besvarad genom vad här ovan anförts.

Stockholm den 1 juni 1920.

På statsutskottets vägnar:

A. ANDERSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 181.

Bilaga I.

Till riksdagens statsutskott.

Enligt skrivelse den 12 sistlidne mars från statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva och till riksdagens statsutskott avlämna av utskottet begärt yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 166 om avslag å Kungl. Maj:ts förslag om anläggning av statsbana från Hultebo station till Riddarhyttans gruvfält samt om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning, huruvida det vore med statens och det allmännas intresse förenligt att staten förvärvade och utvidgade till normalspårig bana Köping—Uttersbergs och Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar, eventuellt endast Uttersberg—Riddarhyttans järnväg.

Till åtlydnad härav får järnvägsstyrelsen anföra följande.

Den i motionen framförda åsikten, att en blivande statsbana Hultebo—Riddarhyttan skulle medföra minskning av trafiken å Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar synes -- under förutsättning att dessa järnvägar fortfarande bibehållas smalspåriga -- icke riktig. Å de smalspåriga järnvägarna transporterades nämligen från Riddarhyttan under åren 1913—1918 över Krampen för omlastning i medeltal cirka 27,000 ton årligen samt under åren 1916—1918, då malmtransporten ökats i medeltal omkring 33,000 ton per år under det att över Köping transporterats i medeltal under perioderna 1914—1918 och 1916—1918 omkring 45,000 respektive 47,000 ton. Kommer den ifrågasatta järnvägen Hultebo—Riddarhyttan till stånd, skulle visserligen icke någon malm från Riddarhyttan uttransporteras över Krampen för omlastning därstädes, men skulle däremot enligt Riddarhyttebolagets beräkning på grund av den ökade malmproduktion, som bolaget anser sig genom den nya banans tillkomst kunna igångsätta, transportkvantiteten över Köping år 1925 ökas till 75,000 ton per år. Som avstånden å de enskilda järnvägarna mellan Riddarhyttan och Krampen respektive Köping, uppgå till 8.5 respektive 46 kilometer har den under senare år framgående malmtrafiken från Riddarhyttan, räknat i tonkilometer, uppgått till omkring 2,440,000 tonkilometer, varemot malmtrafiken å den smalspåriga banan år 1925 beräknats uppgå till 3,450,000 tonkilometer. Härav synes, att antalet tonkilometer skulle ökas år 1925 med omkring 40 procent i förhållande till det nuvarande. Skulle den av järnvägsbolaget ifrågasatta ombyggnaden till normalspår av bolagets järnvägar däremot förverkligas och samtidigt den av Riddarhyttebolaget planerade ökade malmproduktionen äga rum, komme givetvis en statsbana Hultebo—Riddarhyttan att förorsaka en minskning i den trafik, som eljest skulle uppkommit på de ombyggda Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar.

Det torde dock med skäl kunna ifrågasättas, om under avsevärd tid framåt det enskilda bolaget mäktar genomföra ombyggnaden. Enligt det kostnadsförslag, som var bifogat bolagets ansökan om koncession på järnvägarnas utbyggande till normalspår, beräknades nämligen ombyggnaden draga en kostnad av 4,460,000

kronor. Förslaget är emellertid upprättat i september 1917 och har sedan dess en kostnadsstegring av 40 å 50 procent inträtt, vadan förslagets genomförande enligt nu gällande prisnivå, men i övrigt med de förutsättningar bolaget tänkt sig vid förslagets upprättande, torde kunna beräknas till 6 å 7 miljoner kronor. Härvid är dessutom att märka, att det av bolaget uppgjorda ombyggnadsförslaget är uppgjort med tekniska bestämmelser, vilka i många avseenden måste betraktas som provisoriska för nedbringande av den första ombyggnadskostnaden och som näppe- ligen torde kunna komma till användning av banorna, på sätt ifrågasättes i motio- nen, skulle förvärfvas av staten och därefter ombyggas. Av nedanstående samman- ställning framgår, dels de av järnvägsbolaget vid kostnadsberäkningen använda tek- niska bestämmelserna, dels de bestämmelser, som anses böra tillämpas vid ombygg- naden efter ett eventuellt statsinköp.

		Ifrågasatta tekniska bestämmelser vid ombyggnaden	
		av bolaget	efter ett eventuellt statsinköp
Spårvidd	m.	1.485	1.485
Skenvikt i huvudspår	kg/m.	24.8	27.5
Största syllavstånd	m.	0.7	0.7
Syllens längd, klossad syll	m.	2.4	2.4
» » övriga syllar	m.	2.1	2.4
» bredd i topp	m.	0.2	0.2
» tjocklek, skrädd på två motsatta sidor	m.	0.15	0.15
Största lutning { Köping—Uttersberg	0/00	10	10
» { Uttersberg—Riddarhyttan	0/00	16.67	16.67
» { i lastspår	0/00	25	25
Minsta kröknings- { huvudspår	m.	300	300
radie för { sidospår å stationer	m.	180	180
» { industri- och gruvspår	m.	150	150
Ballastens krönbredd vid 2.1 meters syllar	m.	2.4	—
» » » 2.4 »	m.	2.7	3.0
» djup	m.	0.3	0.4
Banvallens krönbredd minst	m.	4.0	4.8
Jordskärnings bredd i balansplanet minst	m.	6.7	7.3
» brantaste sidolutning	m.	1: 1.5	1: 1.5
Bergskärnings bredd i balansplanet minst	m.	4.9	4.9
» brantaste sidolutning	m.	10: 1	10: 1
Minsta dimension å avloppstrumma	m.	0.6 x 0.6	0.6 x 0.6
Broarna beräknade för ett axeltryck av	ton	18	18
Största tillåtna hastighet	km/tim.	32	50

Beträffande skiljaktigheterna mellan de tekniska bestämmelserna i ena eller andra fallet kan anföras följande.

Vid rälsutbytet bör banan om den skall ombyggas av staten beläggas med raler av minst 27.5 kilogram per meter, enär i annat fall användandet av stats- banornas befintliga lokomotivtyper skulle lida en oekonomisk inskränkning särskilt Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 73 häft. (Nr 181—183.) 3

i betraktande av att å banan skulle framgå jämförelsevis tung trafik. Likaså borde givetvis förutsättas att de nu befintliga syllarna av 2.1 meters längd utbyttes å hela banan mot sådana med 2.4 meters längd. Visserligen skulle väl banan kunna trafikerar med bibehållna 2.1 meters syllar, men på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen också förutsatt måste detta anses såsom en provisorisk åtgärd och den trafikerade allmänheten skulle säkerligen snart framkomma med berättigade anspråk på större tåghastighet än den som skulle kunna tillåtas om sliprarna med 2.1 meters längd bibehölles eller maximalt 32 kilometer per timme. I konsekvens härmed bör också ballastens krönbredd och djup samt banvallens krönbredd ökas utöver vad bolaget tänkt sig för att spåret skall bliva så tillfredsställande att tågen kunna framföras med den maximihastighet, som torde böra förutsättas eller omkring 50 kilometer per timme.

Med ledning av den av bolaget upprättade kostnadsberäkningen och med användande av ovanstående tekniska bestämmelser för banan ombyggd som statsbana har ny approximativ överslagsberäkning av kostnaden för banornas ombyggnad till normalspår utförts, varvid följande är att märka.

1) Kostnaderna hava beräknats enligt nu gällande prisnivå.
2) Till sidospårerna å stationerna hava räler av 24.8 kilograms vikt per meter tänkts komma till användning och finnas sådana i tillräcklig kvantitet tillgängliga från det nuvarande huvudspåret, som till viss mindre del är belagt med räler av denna vikt.

5) Å bandelen Uttersberg—Riddarhyttan har banan tänkts omlagd enligt ett förut av bolaget ifrågasatt förslag mellan Forshammar och Uggelfors — i bolagets kostnadsberäkning har denna omläggning dock icke nu medtagits — varigenom dels stickspåret till Krampens station försvinner och Krampen kommer att trafikeras såsom vanlig mellanstation mot att nu endast vara åtkomlig från de enskilda banorna förmedelst berörda stickspår, dels den mellan nyssnämnda platser belägna höjdkammen kringgås, varigenom den därstädes befintliga långa och starka stigningen försvinner.

4) Kostnaderna för stationernas ombyggnad har vid jämförelse med bolagets förslag måst betydligt ökas, vilket särskilt gäller anslutningsstationerna Köping och Krampen. De beräknade kostnaderna för dessa ombyggnader äro dock ytterst approximativa, då tiden icke medgivit att upprätta några detaljerade ritningar för ombyggnaderna.

5) I det av bolaget uppgjorda förslaget har kostnaden för nyanskaffning av rullande materiel upptagits till 2,000,000 kronor men har denna summa minskats med 500,000 kronor, som beräknas utgöra försäljningsvärdet av den nuvarande materielen. I den av styrelsen verkställda överslagsberäkningen har beloppet 2,000,000 kronor med vederbörlig höjning på grund av nu gällande prisnivå godtagits, då ej nu tiden medgivit att verkställa en närmare utredning över behovet av rullande materiel efter ombyggnaden, oaktat enligt styrelsens uppfattning berörda belopp säkerligen är otillräckligt. Som styrelsen är mycket tveksam, huruvida den nuvarande materielen med sin enastående spårvidd av 1.093 meter kan avyttras för det av bolaget beräknade priset har något försäljningsvärde icke upptagits för den nuvarande materielen, detta så mycket mer då som nyss nämnts kostnaden för nyanskaffning av rullande materiel synes väl så lågt upptagen.

De efter ovanstående förutsättningar verkställda överslagsberäkningarna hava

givit för handen, att ombyggnad av bandelen Köping—Uttersberg med bispår skulle draga en kostnad av omkring 5,800,000 kronor och av bandelen Uttersberg—Riddarhyttan med bispår en kostnad av omkring, 3,500,000 kronor eller tillsammans omkring 9,300,000 kronor. Till dessa kostnader skola givetvis läggas kostnaderna för banornas inlösen, vilka senare kostnader kunna uppgivas först efter förhandlingar med järnvägsbolaget, enär i banornas koncessionsvillkor icke finnas inrymda några bestämmelser beträffande ett eventuellt statsinköp av desamma. Upplýsningsvis kan nämnas, att enligt av bolaget lämnad uppgift banornas avkomstberättigade byggnadskostnad utgjorde år 1918 omkring 3,250,000 kronor.

Av det ovanstående framgår, att för ett statsinköp och utvidgande till normalspår av Köping—Uttersbergs och Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar, eventuellt av endast den senare järnvägen, skulle erfordras ett avsevärt kapital, vilket efter allt att döma näppeligen åtminstone under lång tid framåt skulle kunna förräntas. Däremot är statens kapitalutlägg för utförande av den projekterade järnvägen Hultebo—Riddarhyttan av betydligt mindre omfattning och därjämte kommer detta kapital på grund av den mellan statens järnvägar och Riddarhyttebolaget träffade överenskommelsen att förräntas på ett fullt nöjaktigt sätt.

Med anledning av vad styrelsen sålunda anfört, får styrelsen avstyrka den föreliggande motionen.

Stockholm den 17 april 1920.

Kungl. järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

Hj. Fogelmarck.
