

N:o 62.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående jernvägsanläggningar för statens räkning samt inköp af bandelen Örebro—Frövi; gifven Stockholms slott den 6 mars 1899.

Under återopande af hvad bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag innehåller vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen,

dels att till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1900 anvisa 4,000,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret,

dels ock att, med godkännande, till hufvudsakliga delar, af de vid protokollet fogade förslagskontrakt angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontrakt om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att enligt bestämmelserna i förstnämnda kontrakt fullgöra liqviden af köpeskillingen med tillhörande räntebetalning samt utbetala godtgörelse för anläggning af ett förbindelse-spår vid Frövi, än äfven för år 1900 anvisa

till kompletteringsarbeten å bandelen Örebro—Frövi.....	kronor	237,500: —
till inköp af rullande materiel för linien Spånga—Frövi—Örebro	»	300,000: —
till fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro.....	»	500,000: —

eller tillsammans kronor 1,037,500: —

att utgå af riksgäldskontoret.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas, och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

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

GUSTAF.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kongl.
Höghet Kronprinsen-Regenten i Statsrådet å Stockholms
slott den 6 mars 1899.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve DOUGLAS,
Statsråden: herr friherre ÅKERHJELM,
 WIKBLAD,
 friherre RAPPE,
 ANERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA,
 grefve WACHTMEISTER,
 CLAËSON och
 DYRSSEN.

2:o.

Föredragande departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde:

Då jag den 13 januari innevarande år anmälde behofvet af anslag för år 1900 till fortsättning af statens pågående jernvägsbyggnader, meddelade jag, beträffande statsbanan från Göteborg till Skee, att den af Riksdagen fordrade ansvarighetsförbindelsen för byggandet af utfartsbanan Skee—Strömstad då ännu icke kunnat utfärdas. Sedan denna förbindelse numera inkommit och blifvit i dagens statsråd godkänd,

anhåller jag att härmed få anmäla behovet af anslag för år 1900 till fortsättning af arbetena å statsbanan Göteborg—Skee.

I skrifvelse den 27 april 1898 anmälde Riksdagen sig hafva beslutat anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisat 750,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå, allt under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehållet om sedvanlig, kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. för jernvägen, såvidt densamma genomlöpte Göteborgs och Bohus län, samt med vilkor, att landsting, kommuner eller enskilde genom förbindelse, som kunde af Kongl. Maj:t godkännas, dels åtog sig att två år efter tillsägelse, som dock ej finge ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg kunde med skälig hastighet derå framföras, dels ock medgåfve att, om jernvägen Skee—Strömstad icke vore färdig å utsatt tid eller befunnes icke vara bygd enligt fastställda plan- och profiliritningar, staten skulle ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisade, allt på dens eller deras bekostnad, som förbindelsen utfärdat.

Förbehållet om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. för jernvägen, såvidt densamma genomlöper Göteborgs och Bohus län, afsåg:

att af landsting, kommuner eller enskilde skulle kostnadsfritt upplåtas:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

samt att upplåtelsen jemväl skulle innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvärad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara

mätte, som kunde anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kunde komma att brista.

Hvad beträffar den del af statsbanan Göteborg—Skee, som genomlöper Göteborgs- och Bohus läns landstingsområde, har nämnda läns landsting genom laga kraftvunnet beslut den 22 september 1898 förbundit sig att fullgöra den nu omförmälda kostnadsfria upplåtelsen af mark; och är denna förbindelse affattad i ordagrann öfverensstämmelse med förbehållets lydelse.

Af banans sträckning inom Göteborgs och Bohus län återstår alltså den del, som faller inom Göteborgs stad. Beträffande denna del af jernvägen hafva, sedan Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 13 maj 1898 anbefalt Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län att vidtaga åtgärder för utrönande, huruvida de af Riksdagen för anläggningen af ifrågavarande statsbana uppställda vilkor blefve uppfyllda, stadsfullmäktige i Göteborg, jemlikt laga kraftvunnet beslut den 10 november 1898, förklarar sig villige att — sedan emellan Kongl. Maj:t och kronan, å ena, samt staden, å andra sidan, träffats öfverenskommelse angående statsbanans från Olskrokens station i Göteborg till Skee sträckning inom Göteborgs stads område samt om nödiga öfvergångar öfver samma bana — såväl till staten, i öfverensstämmelse med hvad i den nådiga skrifvelsen begärts, för all framtid eller under arbetets fortgång kostnadsfritt upplåta all den mark inom stadsområdet, hvilken enligt skrifvelsen erfordrades för jernvägsanläggningen och för arbetets utförande, som äfven att underkasta staden de i samma skrifvelse omförmälda förpligtelser att lemna ersättning för olägenheter af det genom banans anläggning orsakade intrång och att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende derutinnan tilläfventyrs kunde komma att brista, allt dock endast beträffande banans sträckning inom stadsområdet.

Rörande anledningen dertill att stadsfullmäktiges i Göteborg utfästelse sålunda gjorts beroende deraf, att öfverenskommelse träffades mellan staten och staden angående banans sträckning inom stadsområdet och om nödiga öfvergångar öfver samma bana, torde jag från de vid stadsfullmäktiges skrifvelse fogade handlingar få meddela följande.

Till en början inhemtas beträffande den upplåtelse af jord, som hittills egt rum från staden Göteborg till statens jernvägar,

att all den stadens mark, som vid vestra stambanans anläggning och derefter till och med år 1876 tid efter annan tagits i anspråk för statens

bangård och banområde i Göteborg, lemnats med full eganderätt, utan att betalning därför till stads-kassan erlagts samt mot endast några mindre väsentliga vilkor, innefattande hufvudsakligen skyldighet för staten att underhålla ändamålsenligt vattenaflopp under banan samt frihet för staden att bekosta hägnad kring det för jernvägen använda området;

att jernvägsstyrelsens år 1876 framställda begäran om erhållande af åtskilliga större områden å Gullbergsvass och Olskroken bifölls sålunda, att dessa områden genom aftal af den 25 november 1882 lemnats kronan i byte mot åtskilliga kronan tillhöriga områden, hvarjemte kronan åtog sig, bland annat, att ombesörja och bekosta tre vägöfvergångar öfver och en vägundergång under banan, att underhålla strand och fördämning mot Gullbergsån samt att hägna kring banområdet och underhålla ändamålsenliga vattenaflopp i detsamma; samt

att stadsfullmäktige genom beslut den 7 april 1892 ytterligare öfverlåtitt ett mindre område till statens bangård under enahanda vilkor, i tillämpliga delar, som för nyssberörda byte; hvarförutom 37 qvadratmeter af Drottningtorget den 10 maj 1894 upplåtits, på viss tids uppsägning, för utvidgning af statens stationshus.

Vidare inhentas att, sedan i sammanhang med uppdrag åt jernvägsstyrelsen att uppgöra plan och kostnadsförslag öfver en bana genom Bohuslän, Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 19 juni 1896 anmodat bemälda styrelse att från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orterna påräkna, stadsfullmäktige den 29 oktober 1896 beslutat att icke bevilja något penningebidrag till den ifrågasatta jernvägsanläggningen samt att förklara, att stadsfullmäktige framdeles, efter erhållen fullständig kännedom om jernvägens sträckning inom stadens område, ville taga i öfvervägande, huruvida och på hvilka vilkor staden kunde finnas böra afstå mark, erforderlig för jernvägens framdragande inom sagda område.

Derutöfver framgår af handlingarne att, sedan stadsfullmäktige i Göteborg remitterat ärendet till de af stadsfullmäktige utsedde delegerade för behandling af frågan om centralbangård i Göteborg, desse delegerade, bland annat, anfört att, vare sig Kungelfslinien eller Ytterbylinien valdes, kunde jernvägen inom stadens område till sin allra största del framdragas öfver mark, som tillhörde staden, utan att vara stadslikt anordnad eller bebyggd, och af sådan anledning vore möjlig att för ifrågasatta ändamålet afstå utan alltför stora uppoffringar för staden. Skedde jernvägens framdragande på nu angifna sätt, ansåge delegerade, trots det att stadens fördel af denna jernväg ej torde vara jemförlig med

vigten för staden af den med fri mark af staden understödda stambanan, likväl vara riktigt att staden inginge på den gjorda framställningen om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de skedda jordafrädelserna till stambanan samt alltså med vilkor i främsta rummet om beredande af tillfälle till nödiga öfvergångar öfver banområdet.

Å andra sidan kunde bohusbanans sträckning inom staden komma att bestämmas på sådant sätt, att staden i händelse af bifall till framställningen finge vidkännas ej blott högst betydliga utgifter till ersättning åt enskilde, särskildt till Bergslagernas och Vestergötland—Göteborgs jernvägsaktiebolag för korsning af deras jernvägar och bangårdsområden, utan äfven stora olägenheter genom rubbning i fastställda stads- och hamnplaner samt kostnader genom uppoffring af dyrbara byggnadstomter och byggnader.

Då emellertid, innan banans sträckning inom stadens område blefve bestämd, det vore omöjligt att bilda sig ens en ungefärlig uppfattning af stadens uppoffringar, i händelse Kongl. Maj:ts ifrågakvarande framställning utan vidare af staden bifölles, och då det kunde inträffa, att dessa uppoffringar blefve större, än som motsvarade stadens fördel af att banan bygdes af staten, särskildt om Kungelfslinien valdes, hemstälde delegerade, som å andra sidan ansåge klokt, att staden gjorde allt hvad billigtvis kunde begäras för att tillmötesgå framställningen, att stadens utfästelse skulle affattas på det sätt, som sedan blef stadsfullmäktiges beslut.

Då stadsfullmäktiges beslut om upplåtelse af mark inom Göteborgs stads område icke kan i sin nuvarande form anses vara affattadt med den bestämdhet, som är önskvärd, då det gäller ett af Riksdagen uppställt vilkor, har jag till stadsfullmäktige i Göteborg öfverlemnadt »kostnadsförslag för statsbanan genom Bohuslän 1896 och 1897» jemte tillhörande ritningar, hvilka handlingar, bland annat, innehålla uppgifter rörande jernvägens föreslagna sträckningar öfver såväl Kungelf som Ytterby, under anhållan att stadsfullmäktige ville taga under öfvervägande och meddela, huruvida stadsfullmäktige kunde vara villige att, derest jernvägen anlades i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ettdera af de båda, Göteborg rörande förslagen, sådana de i dessa handlingar förekomme, eller åtminstone om jernvägen anlades i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af förslagen, för hvilket kostnaderna stannade inom det af Riksdagen för Bohuslänsbanan i dess helhet beräknade belopp eller Kungelfsförslaget, kostnadsfritt upplåta mark för banan m. m. i enlighet med stadsfullmäktiges beslut den 10 november 1898 men utan det vid sistnämnda

beslut fogade förbehåll om särskild öfverenskommelse angående banans sträckning inom stadens område och beredande af nödiga öfvergångar.

Då svar på denna framställning ingår, lärer detsamma böra meddelas Riksdagens vederbörande utskott.

Till fullgörande af det af Riksdagen uppställda vilkor angående anläggning af normalspårig jernväg mellan Skee och Strömstad, har Strömstad—Skee jernvägsaktiebolag genom skriftlig förbindelse, hvilken, på sätt jag redan nämnt, blifvit i dagens statsråd godkänd, dels åtagit sig att två år efter tillsägelse, som dock ej får ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg må kunna med skälig hastighet derå framföras, dels ock medgifvit att, om jernvägen Skee—Strömstad icke är färdig å utsatt tid eller befinnes icke vara bygd enligt fastställda plan- och profiliritningar, staten må ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisa, allt på Strömstad—Skee jernvägsaktiebolags bekostnad.

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra, att Kongl. Maj:t den 22 december 1898 beviljat Strömstad—Skee jernvägsaktiebolag, för hvilket bolagsordning samma dag faststälts, koncession å jernvägsanläggning från Strömstad till Skee.

Vid koncessionsansökningen, öfver hvilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och jernvägsstyrelsen haft att yttra sig, fans fogadt ett kostnadsförslag, enligt hvilket denna jernväg med en spårvidd af 1,435 meter och en längd i hufvudspår af 6,45 kilometer skulle komma att kosta 716,000 kronor, deruti emellertid icke inbegripits kostnad för rullande materiel eller för jernvägens anslutning till den blifvande statsbanestationen i Skee. Båda de hörda styrelserna hafva sammanstående framhållit, att den underställda planen för banan syntes uppfylla den af Riksdagen uppställda fordran, att byggnadssättet skulle vara sådant, att statsbanans bantåg skulle kunna med skälig hastighet derå framföras.

Utöfver vanliga vilkor är i koncessionen särskildt föreskrifvet, att koncessionshafvaren skall vara pliktig tillåta att, på vilkor som mellan jernvägsstyrelsen och koncessionshafvaren öfverenskommas eller, om öfverenskommelse ej kan träffas, af Kongl. Maj:t bestämmas, låta statsbanans tåg mellan Göteborg och Skee framgå jemväl å linien Skee—Strömstad.

Med anslutning till de i Riksdagens vilkorsbestämmelse angifna tider är i koncessionen föreskrifvet, att arbetet å jernvägsanläggningen

skall börja senast den 1 februari 1901 och derefter så bedrifvas, att jernvägen må vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 februari 1903.

Enligt bevis från patent- och registreringsverket inregistrerades Strömstad—Skee jernvägsaktiebolag den 6 februari 1899. Aktiekapitalet uppgick då till 360,400 kronor och kan utgöra lägst 350,000, högst 900,000 kronor. Å aktiekapitalet hade inbetalts 180,200 kronor, och skulle återstående inbetalning fullgöras å tider, som styrelsen bestämde, dock före den 23 oktober 1900.

Då härtill kommer, att af de teknade aktierna ett så stort antal, som svarar mot minimikapitalet, 350,000 kronor, tillhör Göteborgs och Bohus läns landsting och hushållningssällskap samt staden Strömstad, och att nämnda läns landsting den 22 september 1898 beslutit att till aktiebolaget utlåna såväl ett belopp af 380,000 kronor som äfven, derest det skulle visa sig erforderligt, ytterligare ett belopp af 50,000 kronor, allt mot den ränta, som landstinget sjelft finge betala, måste jernvägsanläggningen mellan Skee och Strömstad anses vara fullt betryggad.

Beträffande det belopp, som bör till arbetenas fortsättande under år 1900 äskas, tillåter jag mig erinra, att Kongl. Maj:t af 1898 års Riksdag för ändamålet begärde 4,000,000 kronor, men att Riksdagen, med afseende å omfattningen af de för statens räkning för närvarande bedrifna jernvägsbyggnaderna och af de pågående enskilda jernvägsanläggningarne i landet, ansåg lämpligt att arbetet å den ifrågasatta statsbanan genom Bohuslän framflyttades ett år och förty för denna banbyggnad anvisade för år 1899 endast det belopp af 750,000 kronor, som i propositionen afsetts för förberedande arbeten under år 1898.

I anslutning härtill torde nu för år 1900 böra äskas 4,000,000 kronor; och får jag, efter samråd med chefen för finansdepartementet, öfvermäla, att jag anser det angifna beloppet lämpligen böra anvisas att utgå af riksgäldskontoret.

Sedan Riksdagen år 1897 beslutat anläggning enligt Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro, för hvilken jernväg kostnaden beräknats till 9,054,000 kronor, samt för denna bananläggning anvisat å riksstaten utom hufvudtitlarne:

för år 1898	3,000,000 kronor
» » 1899	3,800,000 »

eller tillsammans 6,800,000 kronor,

skulle af den beräknade anläggningskostnaden i det hela alltså återstå oanvisadt ett belopp af 2,254,000 kronor.

På sätt jag i underdånighet anmälde den 13 januari 1899, hade ock jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 3 december 1898 begärt, att detta belopp skulle af Riksdagen äskas, på det att denna banbyggnad måtte kunna enligt beräkning fullbordas under år 1900. Men då vid innevarande års början anledning uppkommit att antaga, att förhandlingarne om inköp af bandelen Frövi—Örebro skulle kunna med utsigt till framgång återupptagas, anhöll jag att framdeles få anmäla detta ärende för den framställning till Riksdagen, hvartill förhållandena kunde föranleda.

Då dessa förhandlingar nu ledt till ett resultat, som synes mig tillfredsställande, torde tiden vara inne att anmäla frågan om inköpet af bandelen Örebro—Frövi af jernvägen Örebro—Köping och i sammanhang dermed behöfvat af medel för fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi.

Den 13 november 1852 utfärdades nådigt privilegium för Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult att företaga och fullborda anläggningen af en jernväg mellan nämnda orter samt derå bedrifva rörelsen. Genom nådig resolution den 21 december 1883 medgaf Kongl. Maj:t, att bolagets ändamål finge anses inskränkt till att, såsom egare af jernvägen mellan Örebro och Köping, å samma jernväg underhålla regelbunden person- och godstrafik.

Sedan ofvannämnda aktiebolag för jernväg mellan Köping och Hult vid bolagsstämmor under år 1897 antagit ett från trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, såsom representant för ett konsortium, inkommet anbud att för visst pris köpa Köping—Hultbolagets alla tillgångar, och ett aktiebolag bildats för öfvertagande af detta köp, faststälde Kongl. Maj:t den 23 juli 1897 bolagsordning för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag, hvarjemte Kongl. Maj:t förklarade, att hinder från Kongl. Maj:ts sida icke mötte för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag att förvärfva, ega och trafikera jernvägen mellan Örebro och Köping under benämning Örebro—Köpings jernväg i enlighet med förut stadgade samt då särskildt ändrade eller tillagda villkor.

Till liqviderande af köpeskillingen har Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag upptagit ett obligationslån å 6,000,000 kronor, hvilket lån icke kan återbetalas förrän efter den 20 december 1907.

Bandelen Örebro—Frövi är 25 kilometer lång och har räler af stål af omkring 32,21 kilograms vikt per meter samt syllar till ett antal

af 1,260 per kilometer. Banvallens krönbredd är 5,2 à 6 meter, ballastens krönbredd 3,6 meter och dess djup omkring 0,45 meter. Den största lutningen på banan är 7,5 på 1,000 och förekommer endast å en sträcka af 328 meter. Den minsta kurvradien är 380 meter i en enda kurva, dernäst 520 meter likaledes blott i en kurva. Endast sex kurvor hafva mindre radie än 600 meter.

Till jernvägen höra derjemte ej mindre fastigheter invid jernvägsstationen i Örebro, hvilka fastigheter numera, efter det vissa mindre afsöndringar egt rum, bestå af något öfver 10 tunnland jord med derå befintliga spår, vxelar, kontors-, förråds- och verkstadsbyggnader m. m., än äfven en bibana till Skebäcks hamn med dithörande lastplats vid Svartån. Denna bibana löper utmed den tillämnade platsen för den stora centralverkstaden å Alnängarne.

Dessutom må omförmålas, att bolaget på grund af kontrakt den 27 oktober 1895 under en tid af femtio år, räknadt från och med år 1897, har att ombesörja trafiken af den sistnämnda år öppnade Örebro—Svartå jernväg.

Då Kongl. Maj:t den 19 juni 1896 uppdrog åt jernvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro, förordnade Kongl. Maj:t, bland annat, att dervid särskildt borde undersökas, huruvida den redan befintliga jernvägssträckningen mellan Frövi och Örebro lämpligen borde förvärfvas åt staten.

Jernvägsstyrelsen uppgjorde med anledning häraf alternativa förslag rörande jernvägens sträckning söder om Spånga, nemligen dels, under förutsättning att inköp af Frövi—Örebro linien icke skulle ega rum, en linie öfver Ullersäter samt öster om sjön Wäringen till Örebro och dels, under förutsättning af inköp af sagda bandel, en linie från Spånga till Frövi. I den underdåniga skrifvelse den 31 december 1896, hvarmed styrelsen öfverlemnade plan- och profiliritningar jemte kostnadsförslag rörande den föreslagna statsbanan från Krylbo till Örebro, framhöll styrelsen, att enligt styrelsens förmenande linien Spånga—Frövi—Örebro i trafikekonomiskt hänseende erbjöde högst väsentliga fördelar framför sträckan Spånga—Ullersäter—Örebro och från denna synpunkt sålunda vore att föredraga. Då härtill komme, att statens inlösen af bandelen Frövi—Örebro skulle utesluta den konkurrens med Köping—Hults jernväg, som Ullersätersliniens tillkomst skulle medföra, samt att anordningarna vid Örebro i sådant fall kunde blifva betydligt förenklade emot hvad förhållandet blefve, om ytterligare en bana skulle å

nämnda station inledas, fann sig styrelsen böra förorda Frövilinien framför Ullersäterslinien under den förutsättning, att bandelen Frövi—Örebro kunde för rimligt pris åt staten förvärfvas.

Vid föredragning i statsrådet den 26 februari 1897 af jernvägsstyrelsens berörda skrifvelse yttrade jag, att goda skäl syntes hafva andragits för att staten, i stället för att från Spånga bygga ny jernväg öster om sjön Wäringen, lämpligen borde bygga allenast linien Spånga—Frövi samt inköpa den del af Köping—Hults jernväg, som sträckte sig mellan Frövi och Örebro på vestra sidan om sagda sjö, men att, då Köping—Hults jernvägsaktiebolag icke vore skyldigt att på några förut bestämda vilkor till staten afstå allenast denna bandel och förty frågan om inlösen af densamma måste blifva beroende på de vilkor, för hvilka den kunde förvärfvas, samt bolaget ännu icke derom lemnat definitivt besked, det för det dåvarande icke syntes kunna föreslås annat än att draga fram linien från Spånga öster om Wäringen till Örebro, dock att, derest antagligt saluanbud å linien Frövi—Örebro af bemälda bolag afgåfves, förändrad framställning i anledning deraf kunde till Riksdagen göras.

I enlighet med den mening, jag sålunda uttalat, afläts samma dag proposition till Riksdagen angående byggande af en statsbana från Krylbo till Örebro; och blef denna framställning af Riksdagen bifallen.

Rörande det ifrågasatta inköpet af bandelen Frövi—Örebro pågingo under år 1897 förhandlingar med Köping—Hults jernvägsaktiebolag, men ledde dessa i anseende till det af bolaget fordrade pris ej till någon påföljd.

På förfrågan, om och i sådant fall till hvilket pris bolaget kunde vara villigt att till staten försälja bandelen i fråga — deri inbegripet ej mindre Frövi station med alla dertill hörande anläggningar än äfven spårförbindelsen mellan Örebro och Skebäcks hamnplats jemte all den fasta egendom, som bolaget å sistnämnda orter för jernvägens räkning egde — förklarade i skrifvelse till jernvägsstyrelsen den 13 mars 1897 bolagets styrelse sig beredd att, med ett inlösningspris af 3,500,000 kronor såsom utgångspunkt, träda i närmare underhandling om vilkoren för liniens Frövi—Örebro öfverlåtande till staten, dervid inberäknade bibanan till Skebäck, bolagets fastigheter i Örebro samt andel i Frövi station. I underdånig skrifvelse den 16 mars 1897 framställde jernvägsstyrelsen vissa anmärkningar mot den af bolagsstyrelsen lemnade utredningen rörande skäliga inlösningspriset för bandelen, hvilken utredning hufvudsakligen grundade sig på 1895 och 1896 årens trafikresultat, samt förordade af anförda skäl ett inlösningspris af 3,160,000 kronor för ban-

delen Frövi—Örebro och dermed följande, ofvannämnda fastigheter i Örebro och Frövi.

Genom nådigt bref den 1 juli 1897 anbefalde och bemyndigade Kongl. Maj:t jernvägsstyrelsen att med Köping—Hults jernvägsaktiebolag ytterligare förhandla rörande inköp för statens räkning af bandelen Frövi—Örebro jemte spårförbindelsen till Skebäcks hamnplats samt bolagets fastigheter i Örebro och andel i Frövi station äfvensom att, derest bolaget befundes villigt att försälja bolagets berörda tillhörigheter för en köpesumma, ej öfverstigande 3,000,000 kronor, och under vilkor i öfrigt, som styrelsen funne vara för staten antagliga, derom med bolagets styrelse träffa förberedande aftal. Med anledning häraf återupptogos förhandlingarna, men sedan jernvägsstyrelsen från Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag, till hvilket Köping—Hults jernväg under tiden blifvit försäld, erhållit meddelande, att bolaget vore villigt att med styrelsen underhandla om försäljning till staten af bandelen Frövi—Örebro med tillhörande, men att bolaget ansåge en sådan underhandling fortfarande böra grunda sig på det af Köping—Hultbolagets styrelse i ofvanberörda skrifvelse den 13 mars 1897 uppgifna pris af 3,500,000 kronor, anmälde jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 2 oktober 1897 att, då vid det af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag sålunda angifna förhållande någon utsigt icke syntes förefinnas att genom fortsatta underhandlingar aftal om ifråvarande bandels försäljning till det af Kongl. Maj:t fastställda maximipris af 3,000,000 kronor skulle kunna komma till stånd, styrelsen ansåge sig icke böra utan särskildt bemyndigande med bolaget vidare i frågan förhandla; hvarefter genom nådigt bref den 3 december 1897 Kongl. Maj:t, som fann frågan om förvärfvande för statens räkning af bandelen Frövi—Örebro hafva förfallit, anbefalde styrelsen att, efter det ytterligare erforderliga undersökningar blifvit anställda, inkomma med förslag, bland annat, till definitiv plan för statsbanans Krylbo—Örebro sträckning från Spånga öfver Ullersäter till Örebro.

Sedan jernvägsstyrelsen till åtlydnad häraf utarbetat plan- och profilitningar med tillhörande karta, utvisande förslag till berörda statsbanas sträckning å sagda linie, hvilka handlingar med underdånig skrifvelse den 23 december 1898 öfverlemnades till Kongl. Maj:ts nådiga pröfning, hade styrelsen emellertid erhållit kännedom om, att Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag vore benäget att något nedsätta den förut åskade försäljningssumman för bandelen Frövi—Örebro, vid hvilket förhållande styrelsen ansåge sig böra hos bolagets styrelse under

hand göra förfrågan, till hvilket belopp bolaget vore villigt försälja nämnda bandel.

Till svar härå meddelade bolagets styrelse i skrifvelse den 27 december 1898, att styrelsen vore villig att, derest köp af bandelen Frövi—Örebro med hvad dertill hörde skulle för statens räkning ifrågakomma, till staten försälja denna bandel till pris af 3,160,000 kronor och med vilkor,

att köpeskillingen hos staten inestode mot fyra procent årlig ränta till dess efter omkring nio år motsvarande belopp af Örebro—Köpings jernvägsbolags obligationsskuld fingé efter uppsägning betalas;

att staten öfvertog det mellan bolaget och Örebro—Svartå jernvägsaktiebolag upprättade kontrakt, enligt hvilket Örebro—Köpings jernvägsbolag förbundit sig att bedrifva trafiken å jernvägen mellan Örebro och Svartå under en tid af femtio år från och med år 1897, då nämnda jernväg öppnades för allmän trafik;

samt att staten låte på sin bekostnad anlägga en spårförbindelse från lämplig punkt å Frövi—Ludvika jernväg till lämplig punkt å Örebro—Köpings jernväg mellan Frövi och Ullersäter, så att tåg kunde från förstnämnda jernväg direkt ingå på den senare utan att beröra Frövi station, och att denna spårförbindelse blefve Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags egendom;

hvarjemte bolagsstyrelsen förbehöll sig att, derest på grund af förenämnda vilkor underhandling om ifrågavarande köp öppnades mellan staten och bolaget, få framställa de ytterligare, men mindre väsentliga vilkor, som skulle ingå i köpeaftalet, hvilket i hvarje fall måste af Örebro—Köpings jernvägs bolagsstämma godkännas.

Med anmälan härom äfvensom att styrelsen hade anledning antaga, att jemväl Frövi—Ludvika jernvägs andel i Frövi station skulle genom Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags försorg till staten öfverlemnas utan förhöjning i den uti skrifvelsen den 27 sistlidne december angifna köpeskillig, anhöll härefter jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 31 januari 1899 om nådigt bemyndigande att få med Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag ytterligare förhandla rörande inköp för statens räkning af ej mindre bandelen Frövi—Örebro, hela Frövi station deri inberäknad, än äfven spårförbindelsen till Skebäcks hamnplats och bolagets fastigheter i Örebro, samt att, derest bolaget befundes villigt att försälja berörda egendom till pris och under vilkor i öfrigt, som styrelsen funne vara för staten antagliga, derom med bolagets styrelse träffa förberedande aftal att sedermera underställas Kongl. Maj:ts pröfning.

Sedan Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 3 nästlidne februari bifallit denna jernvägsstyrelsens hemställan, hafva fortsatta förhandlingar egt rum mellan jernvägsstyrelsen och styrelsen för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag; och hafva dessa förhandlingar ledt till det resultat, att mellan de båda styrelserna ingåtts ett förslagskontrakt angående bandelens förvärfvande för svenska statens räkning, hvilket kontrakt, jemte bilagor nemligen ett förslagskontrakt angående öfvertagande af trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg och en förteckning å personal, som skulle med jernvägen öfvertagas, torde böra fogas vid protokollet i detta ärende.

Vid insändande af detta kontrakt med underdånig skrifvelse den 28 nästlidne februari har jernvägsstyrelsen anført, att af handlingarne framginge, bland annat, att af den egentliga köpeskillingen, 3,160,000 kronor, skulle mot 4 procent årlig ränta innestå ett belopp af 3,000,000 kronor till dess efter den 20 december 1907 Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags obligationslån kunde inlösas och bandelen följaktligen göras gravationsfri, men att återstående delen af köpeskillingen skulle kontant erläggas vid tillträdet; att vid statens öfvertagande af kontraktet rörande trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg skulle inträda vissa modifikationer i kontraktsbestämmelserna, samt att den staten i koncessionen å denna jernväg förbehållna rätt att inlösa jernvägen i alla händelser skulle äfven under kontraktstiden kvarstå; att bolagsstyrelsens i skrifvelsen den 27 sistlidne december framställda fordran att staten skulle på sin bekostnad anlägga en spårförbindelse från lämplig punkt å Frövi—Ludvika jernväg till lämplig punkt å Örebro—Köpings jernväg mellan Frövi och Ullersäter ändrats derhän, att staten skulle för bestridande af kostnaden för denna spårförbindelses utförande genom bolagets försorg till bolaget vid tillträdet öfverlemna ett kontant belopp af 98,200 kronor; att i köpet nu skulle, i motsats till hvad under föregående förhandlingar varit förutsatt, ingå jemväl Frövi—Ludvika jernvägs andel i Frövi station; att i köpet deremot icke heller nu skulle inberäknas rullande materiel, sådana lösa inventarier, som icke vore utlemnade å stationerna eller å linierna, samt i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar; samt att vissa å en särskild förteckning upptagna, i bolagets tjänst nu anställda tjänstemän och betjente till ett antal af 113 skulle tillerkännas rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning i de enhvar enligt samma förteckning tillkommande aflöningsförmåner, dock under förbehåll, bland annat, att de icke skulle vara berättigade att erhålla konstitutorial å

ordinarie beställning vid statens jernvägar med ty åtföljande delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning, utan tillsvidare anställas på tre månaders ömsesidig uppsägning och att det således skulle blifva beroende på statsbaneförvaltningens pröfning i hvarje särskildt fall, huruvida de blefve till ordinarie befattningar konstituerade, med rätt likväl för dem af ifrågavarande personal, som icke före den 1 februari 1901 blifvit till ordinarie befattningar konstituerade, att af statsmedel erhålla lifräntor, att utgå vid fyllda 65 eller, hvad tågpersonal beträffade, 60 år med belopp, motsvarande omkring två tredjedelar af en hvars ordinarie aflöning, enligt förteckningen, allt under förutsättning att vederbörande vid uppnåendet af sagda ålder af 65 resp. 60 år ännu kvarstode i tjenst.

Med afseende å de sålunda uppställda särskilda köpevilkoren har jernvägsstyrelsen erinrat om följande.

Då styrelsen för Köping—Hults jernvägsaktiebolag i sin skrifvelse af den 13 mars 1897 uppstälde fordran på en köpeskillning af 3,500,000 kronor, framhöll bolagsstyrelsen tillika, att bolaget för fullbordandet af bandelen Arboga—Köping år 1866 erhållit ett statsbidrag af 160,000 riksdaler, hvilket skulle återbetalas, derest bolagets jernväg försålles, samt att eftersom, i händelse Örebro—Frövilinien köptes af staten, den icke kunde öfverlemnas gravationsfri, med mindre den återstående delen Frövi—Köping såldes till ett nytt bolag, det torde komma att åläggas Köping—Hultbolaget att återställa det nämnda statsbidraget, i hvilket fall köpeskillningen för Örebro—Frövilinien komme att minskas med motsvarande belopp. I sammanhang dermed att Köping—Hultsjernvägen i dess helhet försålts till Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag hade sedermera inbetalning till staten af ifrågavarande belopp egt rum, men fordrade bolaget nu att vid försäljningen af Örebro—Frövilinien återbekomma detsamma genom köpeskillningens bestämmande till 3,160,000 kronor.

Hvad anginge öfvertagandet för Örebro—Köpingsbolagets del af kontraktet angående trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg, så hade detta öfvertagande ingått bland köpevilkoren redan vid föregående förhandlingar i ämnet; och torde bolaget i sjelfva verket icke kunna försälja bandelen i fråga, om det icke befriades från fullgörandet af sina förpligtelser på grund af berörda kontrakt. Statsbaneförvaltningen skulle nu öfvertaga samma kontrakt med vissa modifikation; och vore styrelsen öfvertygad att förvaltningen kunde göra detta utan risk för staten, då Örebro—Svartåbanan torde ega goda förutsättningar att lemna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat och kontraktet icke syntes

vara ofördelaktigt för den trafikerande förvaltningen. I detta hänseende ville styrelsen framhålla att, enligt hvad styrelsen inhemtat, den 50 kilometer långa Örebro—Svartåbanan under år 1898 — det första hela kalenderår, hvarunder banan trafikerats — lemnat en bruttotrafikinkomst af 144,690 kronor 76 öre, samt att, medan Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag kontraktusenligt till bestridande af driftkostnaderna uppburit ett belopp af 70 procent deraf eller i rundt tal 101,000 kronor, dess verkliga driftkostnader kunnat begränsas inom ett belopp af 95,000 kronor. Svartåbanan hade i öfrigt under år 1898 tillfört Örebro—Köpingsbanan en icke obetydlig trafik och trafiken å förstnämnda bana befunno sig jemväl i stigande.

Det direkta förbindelse-spår mellan Frövi—Ludvika och Örebro—Köpings jernvägar, som bolaget ville hafva till stånd vid Frövi, hade af jernvägsstyrelsen beräknats komma att med jordlösen samt vaxel- och signalsäkerhetsanordningar kosta 98,200 kronor, hvarvid afsetts, att spåret skulle framdragas under statsbanelinien från Spånga. Här-till komme emellertid kostnaden för ökade terrasseringsarbeten m. m. vid sagda statsbanelinie i och för dess förande öfver förbindelse-spåret, 16,800 kronor, hvadan alltså anordningen i dess helhet skulle betinga en kostnad för staten af 115,000 kronor.

Frövi—Ludvikabanans andel i Frövi station, hvilken andel Örebro—Köpingsbolaget nu skulle med full eganderätt kostnadsfritt öfver-lemna till staten, besutte ett icke obetydligt värde. Frövi—Ludvika-banan egde nemligen vid nämnda station dels ett jordområde om tillhopa 42 kvadratref 60 kvadratstänger, hvilket i inköp betingat en kostnad af omkring 2,400 kronor, dels 2,320 meter spår med 10 st. vaxlar, korsningar m. m. till värde af omkring 19,400 kronor, dels slutligen två boställshus, hvilka vore brandförsäkrade för tillhopa 16,000 kronor. Då härtill komme, att åtskilliga bergsprängnings-, grusnings- och planeringsarbeten utförts för en af bolaget till 45,000 kronor angifven kostnad, visade det sig att, äfven om jordområdet icke beräk-nades till högre värde än det ursprungliga inköpspriset, Frövi—Ludvikabolagets andel i Frövi station icke kunde uppskattas lägre än till omkring 82,000 kronor.

Den i Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags tjänst anställda per-sonalen egde icke delaktighet i de enskilda jernvägarnes pensionskassa utan hade bildat en egen kassa, hvartill bolaget lemnade något årligt bidrag. Från denna kassa, i hvilken jemväl verkstadsarbetare o. d. vore delegare, kunde emellertid tillfredsställande pensionering icke be-stridas, utan hade praxis varit den att, då en ordinarie tjänsteman eller

betjent funnits till följd af ålder eller sjukdom icke längre kunna på ett nöjaktigt sätt fullgöra sina åligganden, han af bolaget beviljats afsked med pension till belopp ungefärligen motsvarande två tredjedelar af den egentliga lönen. Bolagsstyrelsen hade nu uppställt såsom ett oeftergifligt vilkor för köpet, att staten skulle ej mindre taga viss angifven personal till ett antal af 113 i sin tjenst utan äfven i pensioneringshänseende sörja för den del af samma personal, som i följd af sin ålder eller andra orsaker ej funnes lämpligen kunna beredas delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning; och hade statens mellankomst i detta senare hänseende under för handen varande förhållanden ansetts bäst kunna ske under den form, att staten åt denna del af personalen inköpte lifräntor att vid viss ålder utgå under förutsättning att vederbörande ända till dess blefve i tjensten kvarstående. Under antagande att enligt regeln alla af ifrågavarande personal, som icke vore äldre än 40 år, skulle vinna inträde i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning, kunde, enligt hvad styrelsen inhemtat, kostnaden för inköp af lifräntor till de återstående — tillsammans några och tjugu personer — beräknas komma att uppgå till omkring 75,000 kronor, dervid premiebeloppet skulle till staten återbetalas för dem, hvilka före den för enhvar utsatta tiden toge afsked eller blefve från tjensten entledigad. För den händelse fyra under åren 1858 och 1859 födda personer tillätes inträda i pensionsinrättningen, skulle emellertid kostnaden nedgå till omkring 58,000 kronor.

Då jernvägsstyrelsen derefter öfvergått till frågan, huruvida det kunde anses med statens intresse förenligt, att bandelen Örebro—Frövi med hvad dertill hörde inköptes på de vilkor, som, enligt hvad förslagskontraktet utvisade, blifvit från bolagsstyrelsens sida uppställda, och att således söder om Spånga nybyggnad egde rum endast från Spånga till Frövi, eller om staten hellre borde fortsätta nybyggnaden från Spånga öfver Ullersäter till Örebro, har styrelsen till en början funnit en jämförelse böra göras mellan de kostnader, som i ena eller andra fallet kunde komma att drabba staten.

Hvad då först anginge kostnaden för det fortsatta banbyggandet öfver Ullersäter, så hade i det förslag, som legat till grund för Kongl. Maj:ts proposition till 1897 års Riksdag angående Krylbo—Örebro-banans byggande, anläggningskostnaden för linien Spånga—Ullersäter—Örebro beräknats till 1,946,000 kronor, eller efter afdrag af kostnaden för expropriation af erforderlig mark, hvilken kostnad enligt Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut skulle bestridas af landsting,

kommuner eller enskilda, 1,872,000 kronor. Oafsedt att de sedermera inträffade ökningarna i arbetslöner och pris på materialier torde komma att höja denna siffra, hade emellertid, sedan beslutet om Krylbo—Örebrobanans byggande fattades, en omständighet mellankommit, som torde böra föranleda till en ökad utgift i fråga om denna banbyggnad. Då Köping—Hults jernvägsaktiebolag, hvilket bolag vid kostnadsförslagets uppgörande egde banan mellan Örebro och Köping, icke varit skyldigt att medgifva anslutning för ny bana, innefattade den ursprungliga planen för Krylbo—Ullersäter—Örebro linien en öfvergång af ifrågavarande bana vid Ullersäter medelst viadukt. Den nuvarande egaren af Örebro—Köpingsbanan, Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag, vore deremot enligt Kongl. Maj:ts bestämmelse i nådig resolution den 23 juli 1897 skyldig medgifva dylik anslutning, och vid sådant förhållande torde någon tvekan icke kunna råda derom att, för den händelse staten bygde en banlinie från Spånga öfver Ullersäter till Örebro, en föreningsstation borde i det allmännas intresse anordnas vid Ullersäter. Enligt af styrelsen uppgjord beräkning betingade en dylik anläggning en kostnad för staten af omkring 200,000 kronor, med hvilket belopp alltså kostnaden för Ullersäterlinien skulle komma att ökas.

Då, såsom styrelsen redan i sin ofvannämnda underdåniga skrifvelse den 16 mars 1897 framhållit, genom användande af bibanan till Skebäck en lämplig förbindelse skulle utan nämnvärd kostnad erhållas från Örebro station till den tillämnade centralverkstaden på Alnängarna vid Örebro, samt denna omständighet vore en af de faktorer, som gjorde Örebro-Frövibandelens förvärfvande önskvärdt, torde vid en jämförelse mellan de båda nu föreliggande alternativen jemväl böra tagas i betraktande den kostnad, anläggningen af ett förbindelsespår från statsbanan till sagda verkstad skulle komma att kräfvä, för den händelse Skebäcksspåret ej skulle af staten förvärfvas. Uti ifrågavarande hänseende hade styrelsen låtit uppgöra ett förslag, som slutade å ett belopp af 135,000 kronor, dervid emellertid vore att märka att, då jordvärdena vid Örebro vore i starkt stigande, beloppet kunde komma att ökas derigenom, att expropriationskostnaderna blefve större än nu beräknats.

Sammanställes nu anförda siffror, så visade det sig, att Ullersäteralternativet skulle betinga en beräknad kostnad af (1,872,000 + 200,000 + 135,000 =) 2,207,000 kronor.

Hvad derefter anginge kostnaden för Frövialternativet, så framginge af det föregående, att följande belopp i detta hänseende redan

vore gifna, nemligen: bandelens inköpspris, 3,160,000 kronor, kostnaden för förbindelsespåret vid Frövi, 115,000 kronor, samt kostnaden för beredande af lifräntor åt äldre personal, 75,000 kronor eller eventuelt 58,000 kronor. Men härtill måste läggas dels kostnaden för banbyggnaden från Spånga till Frövi, hvilken beräknats komma att uppgå till 308,000 kronor, oafsedt det belopp af 16,800 kronor, som banans ledande öfver förbindelsespåret vid Frövi skulle betinga och hvilket redan inberäknats i den nyss angifna kostnaden för detta spår, dels ock kostnaden för Örebro—Fröviliniens försättande i samma skick, som afsetts för linien från Spånga öfver Ullersäter till Örebro. I detta senare hänseende hade de närmare undersökningar, styrelsen nu företagit, gifvit vid handen, att en utgift af 510,000 kronor vore erforderlig, af hvilket belopp dock endast 269,000 kronor torde i sammanhang med öfvertagandet af bandelen behöfva nedläggas å densamma, medan återstoden, 241,000 kronor, torde kunna successivt ingå i kostnaderna för bandelens underhåll. Af ofvannämnda belopp, 269,000 kronor, representerade största delen kostnaden för utbyte af äldre och lättare, före år 1883 nedlagda räler mot sådana af 40 kilograms vikt äfvensom ny öfverbyggnad m. m. å befintliga broar.

Vid beräkning af de utgifter, inköpet komme att medföra, torde äfven för fullständighetens skull böra tagas hänsyn till den omständigheten, att staten jemlikt kontraktet skulle komma att under en tid af 8 år binda sig vid en räntefot af 4 procent å ett kapital af 3,000,000 kronor. I betraktande deraf att man under senare tid vid motsvarande beräkningar utgått från förutsättningen af en räntefot af 3,8 procent, torde den kostnad, staten i följd af nyssnämnda bestämmelse i kontraktet komme att få vidkännas, kunna beräknas till omkring 50,000 kronor.

En sammanställning af nu angifna utgiftsbelopp gåfve vid handen, att bandelens inköp skulle betinga följande kostnader:

inköpspris	kr. 3,160,000
förbindelsespår vid Frövi	» 115,000
linien Spånga—Frövi	» 308,000
omedelbar kompletteringskostnad	» 269,000
lifräntor	» 75,000
ränteskilnad	» 50,000

Summa kr. 3,977,000

eller, om kostnaden för lifräntornas inköp skulle begränsas till 58,000 kronor, 3,960,000 kronor.

Under det att alternativet Spånga—Ullersäter—Örebro skulle kräfva

en utgift af 2,207,000 kronor, skulle alltså alternativet Spånga—Frövi—Örebro representera en kostnad af åtminstone 3,960,000 kronor, hvarvid vore att märka, att kostnaden för anskaffandet af rullande materiel icke inginge i någotdera beloppet, men att deremot å båda sidor upptoges en summa af 75,000 kronor — hvad det senare alternativet anginge, inbegripet i kostnadssumman, 308,000 kronor, för linien Spånga—Frövi — för sådana spårutvidgningar vid Örebro station, hvilka vore erforderliga för mottagandet af den nya trafiken från Krylbo.

Ehuru alternativet Spånga—Frövi—Örebro alltså skulle betinga en betydligt större kostnad, erbjöde det enligt styrelsens förmenande betydligt större fördelar. Till en början erhöles genom detta någonting mera än en jernvägslinie från Spånga till Örebro, nemligen bolagets fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck med lastplatsen vid Svartån. Vid en af baningeniören Hj. Renborg i november månad år 1896 på styrelsens uppdrag verkställd approximativ värdering uppskattades denna egendom, bestående af 19 tunnland 16 kappland jord inom Örebro stad och Långbro socken, med spår, vexlar, kontors-, förråds- och verkstadsbyggnader af olika slag, lokomotivstall, boställshus, vagnbod, vändskifvor, lyftkran och vagnvåg m. m. till ett värde af 432,000 kronor. Sedan dess hade visserligen ett mindre jordområde fränsålts, men å andra sidan jordvärdet betydligt stegrats. Vid sådant förhållande och då bolagsstyrelsen förklarar sig villig att försälja ifrågavarande egendom särskildt för sig för ett pris af 450,000 kronor, med vilkor, bland annat, att till bolaget med eganderätt lemnades lämplig plats i närheten af Örebro norra station för ett lokomotivstall med dertill hörande verkstad och ditledande spår, torde samma egendoms värde numera icke kunna beräknas lägre än till 460,000 kronor. Om från den ofvan angifna kostnadssumman för Frövialternativet, 3,960,000 kronor, droges sagda belopp, 460,000 kronor, skulle alltså återstående beloppet, 3,500,000 kronor, angifva den verkliga kostnaden för detta alternativ i jämförelse med kostnaden för Ullersäteralternativet, 2,207,000 kronor.

Genom förvärfvandet af bandelen Örebro—Frövi skulle emellertid — anför jernvägsstyrelsen vidare — staten kunna redan från början påräkna en betydande inkomst på jernvägslinien Örebro—Spånga. Afkastningen af jernvägen mellan Örebro och Köping hade nemligen — jemväl om inkomsten för malmtransporterna å linien Frövi—Valskog frånräknades — sedan flera år tillbaka befunnit sig i ständigt och snabbt stigande. Hvad särskildt anginge linien Örebro—Frövi, så utvisade en

af bolagsstyrelsen tillhandahållen detaljerad tabell, (bilagd vid detta protokoll) att hela trafikbruttoinkomsten på linien Örebro—Frövi utgjort:

för år 1896.....	kr. 331,529: —
» » 1897	» 346,318: —
» » 1898.....	» 385,084: —;

och hade, enligt hvad jernvägsstyrelsen inhemtat, motsvarande tal varit:

för år 1892.....	kr. 312,402: —
» » 1893.....	» 316,964: —
» » 1894.....	» 317,985: —
» » 1895.....	» 322,125: —

Då styrelsen sökt uppgöra en beräkning öfver den nettoinkomst, staten, om den beslöte sig för Fröviaalternativet, skulle under den närmaste tiden kunna påräkna å linien Örebro—Frövi—Spånga, hade styrelsen, med hänsyn till den alltjemt stegrade trafiken, ansett tillfyllas att till grund för denna beräkning lägga trafikresultaten under de tre senaste åren. Beräkningen hade utfallit sålunda:

	1896 Kr.	1897 Kr.	1898 Kr.	Medeltal Kr.
»Bruttoinkomst:				
Enligt ofvan åberopade tabell, hvilken granskats i den utsträckning, som med ledning af hos styrelsen befintliga samtrafikhandlingar kunnat ske, utgjorde den andel af trafikbruttoinkomsten för hela jernvägen mellan Örebro och Köping, hvilken föll å linien Örebro—Frövi, under åren 1896, 1897 och 1898	331,529	346,318	385,084	354,310
Om staten under dessa år varit egare af linien, skulle densamma emellertid ej inbragt motsvarande bruttoinkomst. I det enskilda bolagets hand lemnar linien nemligen en högre inkomst till följd af <i>dels</i> den banavgift af 50 öre pr ton, hvilken enligt bestämmelserna för godssamtrafiken tillkommer hvarje i en transport deltagande bana, <i>dels</i> den vägförlängning af 3 km. å linien Örebro—Ervalla och 5 km. å linien Örebro—Frövi, hvilken enligt samtrafiksöfverenskommelsen i vissa fall tillkommer bolaget, och <i>dels</i> slutligen den reduktion af de verkliga afstånden, hvilken vid fraktbeloppets fördelning tillämpas för samtrafikssändningar. Det i ofvanstående bruttoinkomsttal ingående beloppet för godssamtrafik —				

	1896 Kr.	1897 Kr.	1898 Kr.	Medeltal Kr.
detta belopp beräknadt till $\frac{2}{3}$ af hela inkomsten för samtrafik — bör således rätteligen, för att kunna anses angifva den inkomst, hvilken staten såsom egare skulle kunna påräkna, minskas med ett visst procenttal, hvilket med stöd af verkstald undersökning ansetts kunna beräknas till 15 procent.				
I stället för ofvanstående belopp erhållas då såsom bruttoinkomst för person- och godstrafik för linien Örebro—Frövi	305,692	318,432	354,445	326,190
För den till följd af statens inköp af Örebro—Frövi-linien såsom anknätningsled till statsbanan Spånga—Krylbo tillkommande sträckan Frövi—Spånga torde, då anläggningskostnaden för densamma, 233,000 kronor, (kostnaden för spårutvidgningarna vid Örebro 75,000 kronor dervid ej medräknad) upptagits i beräknade kostnadsbeloppet för Frövialternativet, afven en viss inkomst böra tillkomma. Beräknas densamma enligt den å byggnadskapitalet för linierna söder om Storvik uppkomna afkomstprocenten för resp. år (för år 1898 approximerad, då erforderliga statistiska uppgifter för detta år annu ej äro tillgängliga), erhållas följande belopp	12,256	14,796	13,700	13,584
Såsom bruttoinkomst för hela linien Örebro—Spånga erhållas således	317,948	333,228	368,145	
eller i medeltal för åren 1896—1898	—	—	—	339,774
Driftkostnad:				
Beräknad efter den procent af bruttoinkomsten, som för statens jernvägar söder om Storvik åtgick såsom driftkostnad för åren 1896, 1897 och 1898 eller resp. 56.57 %, 53.07 % och 57.12 % (approximerad för 1898), blir driftkostnaden följande	179,863	176,844	210,284	
eller i medeltal för åren 1896—1898	—	—	—	188,997

Nettobehållning:	1896 Kr.	1897 Kr.	1898 Kr.	Medeltal Kr.
Sedan från bruttointkomsten afdragits driftkostnaden, återstår såsom nettobehållning	138,085	156,384	157,861	
eller i medeltal för åren 1896—1898.....	—	—	—	150,777
Kapitaliserad efter en räntefot af 4 % gifver denna nettobehållning ett värde af	3,452,125	3,909,600	3,946,525	
eller i medeltal för åren 1896—1898	—	—	—	3,769,425

Den angifna nettobehållningen borde, anför styrelsen ytterligare, sammanställas med kostnadssumman för linien Spånga—Frövi—Örebro, 3,500,000 kronor, ökad med värdet af den rullande materiel, som kunde bära beräknas för samma linie. I detta senare hänseende hade vid uppgörandet af kostnadsförslagen för Krylbo—Örebrobanan upptagits ett belopp af 75,000 kronor för hvarje banlängd af 10 kilometer; och då linien i fråga skulle få en längd af c:a 30 kilometer, skulle alltså enligt denna beräkningsgrund rullande materiel behöfva anskaffas för en summa af 225,000 kronor. Med hänsyn till den stora trafik, som vore att förvänta å linien, torde emellertid ett något högre belopp bära beräknas; och hade styrelsen, med fästadt afseende jemväl derå att en icke ringa del af trafiken skulle komma att utgöras af transitotrafik, ansett en förhöjning med c:a 33 procent vara skälig. Den erforderliga rullande materielens värde skulle alltså upptagas till 300,000 kronor, vid hvilket förhållande kostnadssumman för bandelen ökades till 3,800,000 kronor.

Äfven med beräkning af en så betydande kostnad för bandelens förvärfvande skulle emellertid, enligt hvad den uppgjorda kalkylen utvisade, staten kunna på bandelen beräkna en afkastning af omkring 4 procent. I sjelfva verket torde emellertid afkastningen blifva vida större. Ty om också tilläfventyrs den i kalkylen ingående mindre betydande faktorn bruttointkomst på linien Frövi—Spånga upptagits till väl högt belopp, funnes å andra sidan, då linien Örebro—Frövi i trafiktekniskt hänseende erbjöde stora fördelar, sannolikhet för, att utgiftsprocenten för bandelen i fråga komme att icke obetydligt understiga den nu beräknade utgiftsprocenten; och härtill komme, att med undantag för linien Frövi—Spånga hänsyn i kalkylen icke tagits till den nya trafik, som måste uppstå genom Krylbobanans tillkomst.

Styrelsen ansåge sig för den skull fullt berättigad uttala den mening, att förvärfvandet af bandelen Örebro—Frövi på de i förslagskontraktet uppställda vilkor skulle för statsverket vara en förmånlig affär, oafsedt den fördel, som låge i undvikandet af konkurrens med Örebro—Köpings jernväg å sträckan mellan Ullersäter och Örebro.

Hvad särskildt anginge den förmån, som skulle beredas statens jernvägar genom förvärfvandet af bolagets område i Örebro jemte spåret till Skebäck, så hade redan förut framhållits betydelsen för den ifrågasatta verkstadsanläggningen på Alnängarna af att staten erhöle dispositionsrätt öfver sagda spår. Men besittningen af jordområdet vid Örebro station vore af ej mindre vigt för statens jernvägar. Det belopp af 75,000 kronor, som i de olika kostnadsberäkningarna för Krylbo—Örebrobanan upptagits för utvidgning af Örebro station, afsåge endast att åstadkomma för den nya trafikens mottagande direkt erforderliga spårförändringar. Den alltjemt fortgående stegringen i rörelsen vid Örebro station måste emellertid inom en nära liggande framtid nödvändiggöra en betydande utvidgning af denna station, och kostnaden härför skulle kunna i afsevärd mån begränsas, om staten egde bolagets nuvarande jordområde. Exempelvis skulle, då en förflyttning af det nu öster om spårsystemet befintliga godsmagasinet under alla förhållanden måste ingå i planen för en utvidgning af stationen, detta magasin lämpligen kunna flyttas till bolagets likaledes öster om spårsystemet belägna område, medan åter, om staten ej egde detta område, plats icke gerna kunde anskaffas för magasinet öster om spårsystemet, utan man blefve nödsakad förlägga detta vester derom, hvilket i sin ordning skulle medföra, att hufvudvägen till godsmagasinet måste anordnas medelst en vägport under spårsystemet, då korsning i plan icke utan väsentliga olägenheter och stor fara för trafiksäkerheten skulle kunna ifrågakomma. Vägporten skulle emellertid på grund af lokala förhållanden icke kunna anordnas utan en betydlig höjning af bangårdens hela spårsystem och eljest obehöfliga förflyttningar af husbyggnader.

Vid bedömandet af nu föreliggande fråga torde icke heller böra lemnas utan afseende, att staten genom försäljning till tomter af en del af ifrågavarande område skulle kunna återbekomma en icke obetydlig del af köpeskillingen för detsamma.

På grund af hvad sålunda anförts har jernvägsstyrelsen hemställt, det Kongl. Maj:t täcktes till nu församlade Riksdag aflåta nådig proposition om förvärfvande för statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg mot den köpeskillning och på de vilkor i öfrigt, som angafves i det mellan styrelsen och styrelsen för

Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag upprättade förslagskontrakt, äfvensom om framdragande af den under byggnad varande statsbanan mellan Krylbo och Örebro i ändrad riktning från Spånga, nemligen till Frövi med nämnda plats såsom slutpunkt.

Rörande kostnaderna för fullbordandet af linien Krylbo—Frövi, under förutsättning att bandelen Frövi—Örebro inköpes för statsverkets räkning, får jag hänvisa till följande af vederbörande föredragande inom jernvägsstyrelsen lemnade utredning:

»Den af Kongl. jernvägsstyrelsen år 1896 verkställda utredningen, hvilken ligger till grund för 1897 års Riksdags beslut rörande statsbananläggningen Krylbo—Örebro, utvisar, bland annat, att denna statsbana med sträckning öfver Ullersäter till Örebro skulle draga en kostnad af sammanlagdt 9,053,823 kronor 75 öre — häruti inberäknadt kostnaden för anskaffande af rullande materiel men icke expropriationskostnader.

Kostnaden för berörda statsbanas framdragande till Frövi, i stället för Örebro, och anslutning till Örebro—Köpings jernväg å förstnämnda plats erhålles genom frändragande från förenämnda summa af såväl den, oafsedt expropriationskostnaden, till 1,871,836 kronor 75 öre beräknade anläggningskostnaden för sträckan Spånga—Örebro som äfven å samma sträcka belöpande andel i kostnaden för anskaffande af rullande materiel, 217,500 kronor, samt tillägg af dels den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden för bandelen Spånga—Frövi, 308,000 kronor (innefattande jemväl expropriationskostnaden, 12,639 kronor 25 öre), dels ock en summa af 16,800 kronor, afseende uppförande af en sedermera såsom nödvändig befunnen vägport för Frövi—Ludvika jernvägs framdragande i förändrad sträckning under statsbanan och deraf föranledda ökade terasseringskostnader, och uppgår sålunda till ett belopp af 7,289,287 kronor, hvaraf tillsammans 6,800,000 kronor redan blifvit af Riksdagen beviljade, och erfordras följaktligen ytterligare ett anslagsbelopp af 489,287 kronor, eller i afrundadt tal 500,000 kronor för ifrågavarande statsbanas framdragande till Frövi, dock utan att omfatta bandelens Spånga—Frövi förseende med rullande materiel samt under förutsättning att de på senare tider väsentligt stegrade arbets- och materialprisen icke föranleda högre anläggningskostnad för banan i dess helhet, än hvad ursprungligen dertill beräknats.»

Till närmare utredning angående behovet af förbättringar å bandelen Frövi—Örebro bifogas vid detta protokoll en af vederbörande föredragande inom jernvägsstyrelsen mig meddelad »öfversigt af kostnaderna för erforderliga kompletteringsarbeten m. m. å bandelen Frövi—

Örebro vid statens eventuella öfvertagande af sagda bandel, hvilken utredning, såsom förut nämnts, slutar å ett belopp af 510,000 kronor, derå emellertid, då i köpet ingår Frövi—Ludvika jernväg nu tillhöriga boställshus vid Frövi, bör, enligt hvad jag under hand erfarit från jernvägsstyrelsen, afdragas den beräknade kostnaden för uppförande af betjeningshus i Frövi 30,000 kronor jemte motsvarande andel af de till 5 procent å kostnaden beräknade allmänna utgifterna eller 1,500 kronor, således tillsammans 31,500 kronor.

Då detta belopp ingår uti summan för de arbeten, som borde omedelbart verkställas, bör alltså afdrag å denna summa, 269,000 kronor, göras med nyssnämnda belopp, 31,500 kronor, eller till 237,500 kronor, hvarigenom också den sammanlagda kostnaden för inköpet af bandelen i fråga minskas med 31,500 kronor.

Mot de af jernvägsstyrelsen ingifna båda förslagskontrakten angående förvärfvande för statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontraktet om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg har jag icke något att erinra. Sistnämnda förslagskontrakt innehåller, såsom jernvägsstyrelsen redan påpekat, uttrycklig bestämmelse derom, att trafikkontraktet upphör att gälla, om svenska statsverket begagnar sig af den i nådiga koncessionen för Örebro—Svartå jernväg den 23 november 1894 statsverket förbehålla rätt att inlösa jernvägen.

Kostnaden för inköpet af bandelen Örebro—Frövi, i synnerhet då dertill läggas de ytterligare belopp, hvilkas utbetalande enligt jernvägsstyrelsens utredning blifver nödvändigt, om inköpet beslutas, skulle visserligen medföra en betydligt större statsutgift än byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro; men då jernvägsstyrelsen efter en grundlig utredning kommit till det resultat, att trafikinkomsten å bandelen i fråga redan från början skall komma att gifva en så stor afkastning, att skäligen ränta beredes å alla nedlagda kostnader, synes mig den med det förra alternativet förenade större utgiften icke böra blifva för frågans afgörande bestämmande, helst flera goda skäl tala för inköpet såsom fördelaktigare för staten än byggandet af den nya linien.

Det är visserligen förenadt med svårighet att tillförlitligen utreda, huru stor del af den ifrågakommande trafiken skulle, om inköpet ej sker, komma att belöpa på bandelen Örebro—Frövi och huru mycket skulle falla på bandelen Ullersäter—Örebro. Men så mycket är i allt fall tydligt, att det är för staten fördelaktigt att, om möjligt, den fraktkonkurrens undvikas, som skulle blifva en följd af byggandet af linien Ullersäter—Örebro.

Inköpet af bandelen i fråga skulle ock medföra, att trafiken å Örebro vigtiga station blefve uteslutande statsbanetrafik, så att skilda trafikintressen icke vidare der förekomme, i hvilket sammanhang jag jemväl vill erinra derom, att enligt förslagskontraktet hela Frövi station blir, i motsats till hvad förut varit ifrågasatt, uteslutande statsegendom.

Jernvägsstyrelsen har redan framhållit fördelen för statsverket af att komma i besittning af bolagets sällsynt välbelägna fastigheter i Örebro och af bibanan till Skebäcks hamn, hvilken bana kommer att utgöra den lämpligaste spårförbindelsen med verkstadsområdet vid Alnängarne.

Om jag till det anförda lägger, att vid den nu allmänt öfverklagade svårigheten för jordbruket att anskaffa tillräckligt antal arbetare en viss lättnad kan vinnas, om på en, om ock ej alltför afsevärd, sträcka en redan befintlig bana köpes i stället för att ny jernväg bygges, så anser jag mig hafva tillräckliga skäl att föreslå, att denna fråga förelägges Riksdagen, och dervid, i nära anslutning till den ställning jag förut i frågan intagit, tillstyrka, att det föreslagna köpet må komma till stånd.

Såsom en sista invändning deremot skulle kunna räknas, att t. f. chefen för generalstaben i utlåtande den 5 februari 1897, för hvilket är närmare redogjort uti statsrådsprotokollet för den 26 i samma månad, uttalat sig till förmån för byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro på den grund, att man på detta sätt skulle erhålla två sjelfständiga transportlinier norr och vester om Mälaren, nemligen Krylbo—Örebro—Hallsberg och Tillberga—Frövi—Örebro—Svartå. Häremot vill jag nu endast erinra att, enligt hvad jag inhemtat, bandelen Örebro—Frövi genom sitt fördelaktiga läge i tekniskt hänseende har en ovanligt stor trafikförmåga, hvartill kommer att, till följd af bestämmelserna i 1852 års privilegiebref för Köping—Hults jernväg, den till inköp föreslagna bandelen å hela sträckan redan har mark för dubbelspår samt alla broars landfästen anordnade för dubbelspår, om ock, till följd af ökade fordringar på utrymme mellan spåren, dessa landfästen nu äro något för smala. Det skulle sålunda icke möta synnerligen stora svårigheter att vid behof utlägga dubbelspår å den 25 kilometer långa sträckan mellan Frövi och Örebro, då de omförmälda dubbla transportlinierna skulle vara minst lika fördelaktigt anordnade, som om Ullersäteralternativet nu valdes.

Om beslut fattas angående inköp af bandelen Örebro—Frövi, skulle kostnaden för hela jernvägen mellan Krylbo och Örebro komma att blifva följande, dervid jag i afseende å detaljerna får hänvisa till jernvägsstyrelsens utredning:

Bandelen Krylbo—Frövi:

redan anvisadt	kr. 6,800,000: —	
ytterligare behöfligt anslag, hvari ock ingå 75,000 kronor för spårutvidgningar i Öre- bro,	» 500,000: —	kr. 7,300,000: —

Bandelen Frövi—Örebro:

köpeskilling (deraf kontant 160,000 kronor)	kr. 3,160,000: —	
med afdrag af värdet å verk- stadsområdet och Skebäcks- spåret	» 460,000: —	» 2,700,000: —
Förlust å ränteskilnad	»	50,000: —
För förbindelsespåret vid Frövi	»	98,200: —
Komplettering af banan	»	237,500: —
Lifräntors inköp	»	75,000: —
Rullande materiel	»	300,000: —
	tillsammans	kr. 10,760,700: —

Beträffande behovet af anslag för köpeskillingens liqviderande och öfriga erforderliga utgifter är först att märka, att den för fullständighetens skull upptagna posten för ränteskilnad 50,000 kronor icke är någon utgift, som kräfver anslag, äfvensom att, då enligt förslagskontraktet frågan derom, för hvilka med banan öfvertagna tjänstemän och betjente lifrëntor skola anskaffas, icke behöfver komma till slutligt afgörande förrän under år 1901, något anslag för detta ändamål icke bör äskas af den nu församlade Riksdagen.

Köpeskillingens hufvuddel, 3,000,000 kronor, skall enligt kontraktet innestå till slutet af år 1907. Vid sådant förhållande synes något anslag för fullgörande af denna liqvid icke för närvarande vara erforderligt, utan torde det lämpligaste vara att riksgäldskontoret erhåller bemyndigande att i sinom tid fullgöra denna liqvid äfvensom att fullgöra den räntebetaling intill viss förfallodag, som är i kontraktet föreskrifven.

På det att hela köpeskillingen må blifva liqviderad i en och samma ordning, torde ock vara lämpligast att riksgäldskontoret bemyndigas att utbetala till bolaget dels den kontanta liqviden af 160,000 kronor,

efter ifrågakommande behöriga afdrag, och dels godtgörelsen för spår-
anläggningen vid Frövi med 98,200 kronor.

Hvad derefter beträffar utgifterna

för komplettering af bandelen Frövi—Örebro	kr.	237,500: —
för rullande materiel till linien Spånga—Frövi—Örebro »		300,000: —
och till färdigbyggande af jernvägen Krylbo—Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro	»	500,000: —
		<hr/>
eller tillsammans		kr. 1,037,500: —

torde anslag för dessa ändamål böra i vanlig ordning äskas, dervid jag,
efter samråd med chefen för finansdepartementet, anser mig böra föreslå,
att beloppet begäres att utgå från riksgäldskontoret.

På grund af hvad jag rörande nu ifrågavarande jernvägar anført,
får jag alltså hemställa, att Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen
dels att till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee för
år 1900 anvisa 4,000,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret,
dels ock att, med godkännande till hufvudsakliga delar af de vid
detta statsrådsprotokoll fogade förslagskontrakt angående förvärfvande
för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—
Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontrakt om trafike-
rande af Örebro—Svartå jernväg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret
att enligt bestämmelserna i förstnämnda kontrakt fullgöra liqviden af
köpeskillingen med tillhörande räntebetaling samt utbetala godtgörelse
för anläggning af ett förbindelsespår vid Frövi än äfven för år 1900
anvisa

till kompletteringsarbeten å bandelen Örebro—Frövi	kr.	237,500: —
till inköp af rullande materiel för linien Spånga— Frövi—Örebro	»	300,000: —
till fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro	»	500,000: —
		<hr/>
eller tillsammans		kr. 1,037,500: —

att utgå af riksgäldskontoret.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, deruti Statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Kongl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnade, att i enlighet dermed proposition till Riksdagen skulle aflåtas, så lydande som bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

E. K. Almqvist.

BILAGOR.

Bilaga 1.
(Köpekontrakt.)

Under förutsättning, för Kongl. jernvägsstyrelsens del, af Kongl. Maj:ts nådiga stadfästelse och, för styrelsens för Örebro-Köpings jernvägsaktiebolag del, af bolagsstämmans godkännande, hafva sagda styrelser träffat nedannämnda aftal och derom upprättat följande

Kontrakt

angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg.

§ 1.

Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag försäljer till svenska staten bandelen Örebro—Frövi af den bolaget tillhöriga Örebro—Köpings jernväg med allt hvad till nämnda bandel hörer utom den i 2 § här nedan omnämnda egendom.

I den försålda bandelen inbegripas ej allenast bansträckan från och med Örebro till och med vägöfvergången öster om Frövi jernvägsstations östra ingångsvexel utan äfven bolagets fastigheter i Örebro och bibana till Skebäck med dithörande lastplats vid Svartån.

Köpet omfattar således:

1:o) hela det jordområde å denna bandel, som tillhör jernvägsbolaget enligt kartor och beskrifningar;

2:o) sjelfva jernvägen å denna bandel till öfver- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårvoxlar samt vändskifvor och vagnvägar jemte stängsel;

3:o) alla jernvägsbolaget tillhöriga, å denna bandel befintliga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar äfvensom alla inventarier af den beskaffenhet, att de enligt lagen den 24 maj 1895 äro att till fast egendom hänföra; samt

4:o) alla jernvägsbolaget tillhöriga, å bandelen befintliga telegraf- och telefonapparater med dertill hörande ledningar äfvensom sådana lösa inventarier, som äro å de till bandelen hörande stationer och banlinier utlemnade.

§ 2.

I köpet ingå icke utan förblifva alltså i säljarens ego all rullande materiel med dertill hörande reservdelar, alla ofvan ej nämnda lösa inventarier och alla i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar.

§ 3.

Bolaget förbinder sig att samtidigt med att bandelen Örebro—Frövi öfverlåtes utan särskild köpeskillning till svenska staten med full eganderätt öfverlemna Frövi—Ludvika jernvägsaktiebolags nu egande andel i Frövi station, räknad från och med vägöfvergången öster om stationens östra ingångsvexel, med hvad dertill hörer och således hela det vester om denna linie belägna, Frövi-Ludvika jernvägsaktiebolag tillhöriga jordområdet med derå nedlagda spår samt uppförda byggnader. Utå den genom detta kontrakt försålda egendom inbegripes alltså äfven det i denna § omförmälda jordområde med spår och byggnader.

§ 4.

Förteckning öfver den i § 1 mom. 4:o upptagna egendom skall under december månad 1899 af Kongl. jernvägsstyrelsens och bolagets ombud upprättas och till Kongl. jernvägsstyrelsen öfverlemnas. I händelse något af hvad i förteckningen upptagits icke kan vid tillträdes-tiden af bolaget tillrättaskaffas eller någon del deraf aflemnas i sämre skick än det, hvori egendomen med skäligen afseende å den nötning och inventarieförbrukning, egendomen efter förtecknandet måste hafva undergått, bör befinnas, skall köparen derfor njuta ersättning medelst afqvittning å köpeskillingen.

Vid skiljaktiga meningar mellan ofvannämnda ombud, angående hvilka föremål skola i förteckningen upptagas, likasom mellan de i § 5 omförmälda ombud angående sådan ersättning, hvarom nyss nämnts, tillkallas en af Kongl. jernvägsstyrelsen och bolaget eller, i brist af öfverenskommelse dem emellan, af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Örebro län för sådant ändamål utsedd besigtningssman, som eger i omtvistade punkter skilja mellan ombuden.

§ 5.

Tillträdet sker den 1 januari 1900, då all den enligt §§ 1 och 3 försålda egendomen af bolagets ombud öfverlemnas till det ombud, som af Kongl. jernvägsstyrelsen förordnas att emottaga densamma. Dervid aflemnas tillika af bolagets ombud slutlig öfverlåtelsehandling,

Kongl. Maj:ts tillstånd till delning af Örebro—Köpings jernväg och afsöndring från Frövi—Ludvika jernväg och de åtkomsthandlingar till den försålda egendomen, som af bolaget innehafvas, hvarigenom bolaget dock icke tillförsäkrar statsverket annan eller bättre rätt än den bolaget sjelft eger.

Den försålda egendomen öfverlemnas fri från annan gravation än den inteckning, som fastställts till säkerhet för det af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag genom kontrakt med skandinaviska kreditaktiebolaget af den 19 november 1897 upptagna obligationslån å sex millioner kronor; och förpligtar sig bolaget att icke härefter söka någon inteckning i jernvägen, förrän delningen af jernvägen blifvit i behörig ordning till fullo genomförd.

§ 6.

Köpeskillingen utgör tre millioner ett hundra sextiotusen kronor och liqvideras på följande sätt:

Ett hundra sextiotusen kronor — med eventuel afqvittning derå enligt § 4 — utbetalas kontant till bolaget i riksgäldskontorets kassa den 2 januari år 1900, med vilkor att bolaget dervid medelst behöriga bevis styrker, att i den försålda egendomen icke finnes inteckning för annan gäld än ofvannämnda obligationslån.

Återstående delen af köpeskillingen, eller tre millioner kronor, skall mot fyra procent årlig ränta, som gäldas den 20 december hvarje år, innestå hos svenska staten till och med den 20 december 1907 (nittonhundrasju), hvarefter sagda belopp, å hvilket svenska staten under inga förhållanden har skyldighet att gälda ränta för längre tid än till utgången af år 1907, i riksgäldskontorets kassa utbetalas till bolaget, mot det att bolaget med behörigt bevis styrker, att den till säkerhet för omförmälda obligationslån meddelade inteckning blifvit dödad, i hvad den inköpta bandelen angår.

§ 7.

För anläggning genom bolagets försorg af en spårförbindelse från lämplig punkt å Frövi—Ludvika jernväg till lämplig punkt å Örebro—Köpings jernväg mellan Frövi och Ullersäter, så att tåg kunna från förstnämnda jernväg direkt ingå på den senare utan att beröra Frövi station, utbetalar svenska staten den 2 januari 1900 i riksgäldskontorets kassa till bolaget kontant ett belopp af 98,200 kronor; skolande emellertid planen för denna spårförbindelse, i hvad densamma rör statsbanan, godkännas af Kongl. jernvägsstyrelsen.

§ 8.

I enlighet med ett emellan Kongl. jernvägsstyrelsen å ena, samt styrelsen för Örebro—Svartå jernvägsaktiebolag, å andra sidan, den 20 februari 1899 upprättadt, härvid såsom bil. A. fogadt kontrakt öfvertager Kongl. jernvägsstyrelsen den Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag åliggande skyldighet att för en tid af femtio år, räknade från början af år 1897, ombesörja trafiken å jernvägen emellan Örebro och Svartå.

§ 9.

Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag förbinder sig att, till dess den försålda egendomen till staten afträdes, behörigen underhålla samma egendom.

§ 10.

De rättigheter och skyldigheter, som åligga bolaget på grund af aftal angående gemensamt begagnande af stationer och spår och angående spåranslutningar äfvensom på grund af öfriga af bolaget för jernvägsdriften ingångna öfverenskommelser öfvergå, i hvad på bolaget ankommer, på svenska staten.

Beträffande Frövi—Ludvika jernvägs begagnande af Frövi station skall dock ny öfverenskommelse ingås, att gälla från och med 1900 års början samt affattad i hufvudsaklig öfverensstämmelse med grunderna i nådiga brevet till jernvägsstyrelsen den 31 oktober 1896.

§ 11.

De i bolagets tjänst vid Örebro—Köping eller Örebro—Svartå jernväg anställda 113 tjänstemän och betjente, hvilka finnas upptagna å en härvid såsom bil. B. fogad förteckning, skola ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning i de enhvar enligt samma förteckning tillkommande aflöningsförmåner, dock med förbehåll:

1:o) att de åtnöja sig med de befattningar, som statsbaneförvaltningen åt dem anförtror;

2:o) att de varda skyldige underkasta sig alla för statens jernvägspersonal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt vilkor för antagande, bibehållande af anställning, befordran och entledigande, i den mån samma reglementen, instruktioner och vilkor förklaras vara med afseende å dem tillämpliga;

3:o) att i händelse någons enligt åberopade förteckning utgående aflöningsförmåner öfverstiga hvad honom enligt aflöningsreglementet

vid statens jernvägar skulle för år räknadt tillkomma, skilnaden för honom kommer att utgå såsom fyllnadsarfvode;

4:o) att i händelse någons enligt åberopade förteckning utgående aflöningsförmåner understiga hvad honom enligt nyssnämnda aflöningsreglemente skulle för år räknadt tillkomma, han må vid de i förteckningen upptagna eller mot dem svarande aflöningsförmåner bibehållas, till dess statsbaneförvaltningen kan finna lämpligt höja aflöningen till hvad sagda reglemente föreskrifver;

5:o) att vederbörande icke må vara berättigade att erhålla konstitutorial å ordinarie beställning vid statens jernvägar med ty åtföljande delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning samt dess enke- och pupillkassa, utan att de tillsvidare skola anställas på tre månaders ömsesidig uppsägning och att det således blifver beroende på statsbaneförvaltningens pröfning i hvarje särskildt fall, huruvida de må till ordinarie befattningar konstitueras; skolande emellertid för dem af ifrågavarande personal, som före den 1 februari 1901 icke blifvit till ordinarie befattningar konstituerade, af statsmedel beredas lifräntor, att utgå vid fyllda 65 år eller, hvad tågpersonalen beträffar, 60 år med belopp, motsvarande omkring $\frac{2}{3}$ af en hvars ordinarie aflöning enligt förteckningen (inqvartering, beklädnad o. d. ej inräknad), allt under förutsättning att vederbörande vid uppnåendet af sagda ålder af 65 resp. 60 år ännu qvarstår i tjenst.

Stockholm den 28 februari 1899.

För Kongl. jernvägsstyrelsen:

TH. NORDSTRÖM.
SVEN GYLLENSVÅRD.

Per Kjellin.

För styrelsen för Örebro—
Köpings jernvägsaktiebolag:

AX. G. SVEDELIUS.
MARCUS AGRELIUS.

Bil. A.

(till köpekontraktet).

Under förutsättning att svenska staten förvärfvar bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg att tillträdas den 1 januari 1900, förbinder sig Kongl. jernvägsstyrelsen att från samma tid mot åtnjutande af deremot svarande rättigheter öfvertaga de förpligtelser, Köping—Hults jernvägsaktiebolag iklädt sig enligt bifogade, med Örebro—Svartå jernvägsaktiebolag den 27 oktober 1895 ingångna kontrakt rörande ombesörjandet af trafiken å Örebro—Svartå jernväg under en tid af femtio år, räknadt från början af det kalenderår, då sistnämnda jernväg öppnades för fullständig trafik, m. m., hvilket kontrakt sedermera, i hvad på Köping—Hults aktiebolag ankommer, öfvertagits af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag; skolandet dock efter Kongl. jernvägsstyrelsens öfvertagande af kontraktet — förutom det att §§ 1, 3, 9 andra stycket och 14 icke längre äro tillämpliga — följande ändrade bestämmelser gälla, nemligen:

beträffande § 2:

att denna § icke, hvad angår Kongl. jernvägsstyrelsen, skall vara i annat hänseende tillämplig, än att den rullande materiel, hvilken jemlikt denna § af Örebro—Svartå jernväg förvärfvats, och som, enligt ett af V. Klemming, F. Bäckström och E. Andersson den 26 november 1898 undertecknad värderingsinstrument, representerar ett värde af 290,400 kronor, från den 1 januari 1900 af Kongl. jernvägsstyrelsen öfvertages till begagnande utan afgift under kontraktets återstående giltighetstid och för sådant ändamål skall i stället för med Örebro—Köpings jernvägs märke förses med statens jernvägars märke;

beträffande § 5:

att den i denna § föreskrifna årliga besigtning icke skall ega rum, för så vidt icke Örebro—Svartå jernvägsaktiebolags styrelse sådant påkallar, och att, derest enighet icke uppnås i valet af tredje besigt-

ningsman, detta val skall öfverlemnas till Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Örebro län;

beträffande § 11:

att inkomsten å Örebro—Svartå jernväg för gräsgrödor, annonsering, telefonering, gångbiljetter, tillvaratagna effekter och outlöst gods skall tillgodoföras statens jernvägstrafiks enke- och pupillkassa.

beträffande § 12:

att uppgift å tillfälliga taxeförändringar endast på särskild framställning skall lemnas styrelsen för Örebro—Svartå jernväg; samt

beträffande § 15:

att bestämmelsen i denna § om kontraktets intecknande skall anses förfallen.

För den händelse svenska statsverket begagnar sig af den i nådig koncession å jernvägsanläggning från Örebro till Svartå den 23 november 1894 statsverket förbehållna rätt att inlösa jernvägen, upphör detta kontrakts giltighet.

För Kongl. jernvägsstyrelsen:

TH. NORDSTRÖM.

SVEN GYLLENSVÅRD.

Per Kjellin.

För Örebro—Svartå jernvägsaktiebolag:

AX. G. SVEDELIUS.

Afskrift.

Kontrakt

mellan Köping—Hult jernvägsaktiebolag (här nedan betecknad med K. H.) och Örebro—Svartå jernvägsaktiebolag (här nedan betecknad med Ö. S.)

§ 1.

K. H. skall teckna B-aktier i Ö. S. till antal af 3,500 eller för 350,000 kronor.

§ 2.

Af det sålunda tecknade aktiebeloppet, 350,000 kronor, skall, för 2,731 aktier, kronor 273,100 inbetalas på det sätt, att Ö. S. köper af K. H. 3 lokomotiv, 9 personvagnar, af hvilka bogievagn skall räknas såsom 2 vagnar, och 59 godsvagnar, hvaraf 8 med bromsinrättning, hvilken materiel skall motsvara i värde så nära som möjligt det belopp, kronor 273,100, som i det för Ö. S. jernväg upprättade kostnadsförslag beräknats utgöra kostnad för rullande materiel till ofvan angifna antal.

Värdet af den sålunda till Ö. S. af K. H. sålda rullande materiel skall omedelbart efter det köpesumman, i den ordning nedan sägs, blifvit erlagd bestämmas af tre värderingsmän, af hvilka K. H. och Ö. S. utsett en hvar och dessa båda gemensamt valt den tredje. Enas de icke i detta val, skall öfverlemnas åt Kongl. jernvägsstyrelsen att välja den tredje värderingsmannen. Materielen skall, då denna värdering företages, hafva varit godkänd af maskininspektören vid statens jernvägar.

Befinnes det på detta sätt uppskattade värdet öfverstå kronor 273,100, skola B-aktier i Ö. S. lemnas K. H. till det belopp, som motsvarar skilnaden mellan denna summa och värderingssumman. Uppskattas deremot värdet lägre än till 273,100 kronor, skall det åligga K. H. att snarast möjligt lemna så många flera godsvagnar, att denna summa fylles.

I förskott på köpesumman, kronor 273,100, äfvensom vid slutbetalning af densamma, skall Ö. S. lemna till K. H. qvitto å af K. H. i Ö. S. inbetalda aktier med det belopp och å den tid för hvar gång, som för 2,731 aktier i Ö. S. motsvarar hvad som varder bestämdt för inbetalning af öfriga B-aktier i Ö. S.

I den mån den rullande materielen sålunda betalas, varder den Ö. S. egendom och skall förses med Ö. S. märke, bokstäfverna Ö. och S., målade på underredenas inre sida men förblifva i K. H. vård.

Från och med den dag, då Ö. S. öppnats för trafik, skall Ö. S. rullande materiel vara märkt i likhet med K. H. egen materiel och upplåtas till K. H. med rätt för K. H. att densamma utan afgift använda för sin trafik.

§ 3.

Under byggnadstiden skall K. H. hålla Ö. S. tillhanda den för jernvägsarbetet behöfliga rullande materiel, dock ej mer än 2 lokomotiv och 40 godsvagnar, mot afgift för lokomotiv af 20 kronor för hvar dag lokomotivet användes och af 100 kronor per år för vagn.

§ 4.

K. H. förbinder sig att från och med den dag, då Ö. S. jernväg öppnas för trafik, ombesörja jernvägens trafikerande, underhåll i fullgodt skick och förvaltning; och skall K. H. ställa sig till efterrättelse de förpligtelser i afseende på jernvägens trafikerande och underhåll, som i koncessionen för Ö. S. jernväg äro bestämda eller till hvilka denna koncession kan föranleda.

Från och med den ofvan i denna § sagda dag skola K. H. och Ö. S. jernvägar med hänsyn till trafiktaxa och trafikförvaltning anses såsom *en* jernväg.

§ 5.

Till kontroll deröfver, att Ö. S. jernväg varder i fullgodt skick underhållen, skall densamma årligen i augusti månad besigtigas af tre sakkunnige män, af hvilka hvardera bolaget utsett en och de sålunda utsedda valt den tredje. Hafva de icke enats i valet af den tredje besigtningssmannen, skall valet öfverlemnas till Kongl. jernvägsstyrelsen.

Anmärkta bristfälligheter skola under återstoden af året afhjelpas.

§ 6.

Ny anläggning eller stationsutvidgning, som K. H. finner vara för trafiken å Ö. S. jernväg nödvändig, och om hvars behöflighet öfverenskommits med Ö. S. genom aftal eller hvarom kompromiss, vald enligt nedanstående § 17, fattat beslut, skall utföras af K. H.

Betalning för sådan anläggning eller stationsutvidgning skall af Ö. S. gifvas till K. H. enligt af K. H. lemnad verifierad räkning antingen kontant eller medelst B-aktier efter Ö. S. val; dock att ränta å räkningens belopp ej får beräknas eller kostnaden öfverstiga det förslag, som, innan arbetet företages, skall vara af Ö. S. granskadt och godkändt.

§ 7.

K. H. eger att bestämma om trafiktaxan och tågordningen å Ö. S. jernväg, dock efter det Ö. S. styrelse deröfver blifvit hörd.

§ 8.

K. H. ansvarar för och fullgör betalning af annuiteterna å Ö. S. obligationslån, kronor 825,000, enligt den detta kontrakt bilagda ränte- och amorteringsplan Litt. A, intill dess lånet blifvit i sin helhet betaldt.

§ 9.

K. H. tillerkännes såsom räntefri fordran hos Ö. S. kapitalafbetalningarne å den Ö. S. obligationsskuld, som förräntas och amorteras enligt näst förestående §; och skall, i den mån K. H. sålunda blir fordringsegare, denna fordran betalas af Ö. S. medelst till fullo inbetalda C-aktier i Ö. S.

Räntan efter 4 procent per år å sagda obligationsskuld, 825,000 kronor, skall, till dess Ö. S. jernväg varder öppnad för fullständig trafik, betalas och gäldas af Ö. S.

§ 10.

K. H. eger uppbära alla de från Ö. S. jernväg inflytande trafikinkomster, magasins- och platshyror, arrendeavgifter, avgifter för annonsering, gångbiljetter, post- och telegrambefordring, telefoneringsavgifter m. m., allt så bokfördt, att det kan visas, huru mycket deraf sig belöper särskildt på Ö. S. enligt bestämmelserna i nedanstående § 11.

Af bruttoinkomsten å Ö. S., räknad för hvarje kalenderår eller del deraf, som infaller näst efter det Ö. S. öppnats för fullständig trafik, har K. H. att tillgodoföra sig driftkostnaden å Ö. S. i enlighet med den detta kontrakt bilagda tabell Litt. B, och derutöfver det belopp, som för motsvarande tid utgör annuiteten å Ö. S. obligationsskuld enligt den bilagda tabellen Litt. A.

Finnes utöfver dessa båda belopp och sedan obligationsskulden blifvit betald, utöfver det förstnämnda beloppet, öfverskott, skall detta öfverlemnas till Ö. S., dock ej mer än som motsvarar 6 procent å alla utelöpande A- och B-aktier i Ö. S.

Öfverstiger den ifrågavarande bruttoinkomsten alla dessa här ofvan angifna belopp, tillfaller detta öfverskott K. H. ensamt; hvilket bolag till följd häraf ansvarar för den utdelning å C-aktierna, som möjligen kan dem tillkomma, dock ej öfverstigande sex procent.

Redovisning för ofvan sagda inkomster, lemnas af K. H. för hvarje kalenderår senast den 15 derpå följande mars; och skola till utdelning åt aktieegarne tillgängliga medel öfverlemnas till Ö. S. före utgången af näst derpå följande maj månad.

§ 11.

Inkomsten af Ö. S. lokala trafik och telegramporton äfvensom uppslags- och magasinshyror föras Ö. S. jernväg ensam tillgodo.

Inkomsten för å K. H. och Ö. S. banorna gemensamt befordradt paket eller telegram delas lika banorna emellan.

Inkomsten för all annan å båda banorna gemensam trafik fördelas dem emellan enligt de för den allmänna samtrafiken gällande regler.

Inkomsten å Ö. S. jernväg för gräsgrödor, annonsering, telefonering, gångbiljetter, tillvaratagna effekter och outlöst gods föres Ö. S. tillgodo för att dermed bilda fond till Ö. S. jernvägsfolks pensionering.

§ 12.

Uppgift på trafikinkomsten å Ö. S. jernväg äfvensom på tillfälliga taxeförändringar skall af K. H. för hvar kalendermånad lemnas styrelsen för Ö. S. under loppet af den andra näst derefter följande månad.

Nämnda styrelse likasom äfven Ö. S. revisorer skola efter tillsägelse hos K. H. styrelse ega att taga kännedom af de hos K. H. förda räkenskaper öfver Ö. S. trafikinkomst och andra i detta kontrakt omförmälda inkomster.

§ 13.

Kartor, planer och ritningar för Ö. S. jernväg jemte densamma rörande expropriations- och öfriga handlingar skola i original eller afskrift lemnas K. H. i förvar, hvad färdigt och afslutadt är, den dag, då Ö. S. öppnas för trafik och det, som återstår, sedermera i mån af dess afslutning. Alla dessa handlingar skola hållas tillgängliga för Ö. S. styrelse.

§ 14.

K. H. skall under den tid Ö. S. jernväg är under anläggning ega att utan kostnad för Ö. S. låta sin ingenjör taga kännedom om byggnadsarbetets gång och beskaffenhet.

§ 15.

Detta kontrakt skall gälla från den dag, det undertecknats, och under en tid af femtio år, räknad från början af det kalenderår, då Ö. S. öppnats för fullständig trafik, och må af hvarterdera bolaget in-tecknas i det andra bolagets jernväg.

Ej uppsagdt ett år före utgången af nämnda tid skall det gälla ytterligare tio år.

§ 16.

Närhelst detta kontrakt upphör att vara gällande, skall Ö. S. jernväg med allt hvad dertill hörer, fast som löst, af K. H. öfverlemnas till Ö. S. i fullgodt skick enligt bedömande af synemän, valda på sätt är bestämdt i ofvanstående § 5, samt med skyldighet för K. H. att gälda det belopp, hvartill afhjelpandet af de vid afträdadet befintliga brister af synemännen uppskattats.

§ 17.

Twist angående tydningen eller tillämpningen af detta kontrakt får ej dragas inför domstol utan afgöres genom kompromiss enligt lagen om skiljemän af den 28 oktober 1887.

§ 18.

Af detta kontrakt äro två lika lydande exemplar upprättade, hvaraf ett för hvardera parten.

Örebro den 27 oktober 1895.

För Köping—Hults jernvägs-
aktiebolag:

C. FR. WÆRN.

E. VON KRUSENSTJERNA.

MARCUS AGRELIUS.

För Örebro—Svartå jernvägs-
aktiebolag:

AX. G. SVEDELIUS.

H. B. HEGARDT.

JOHN LILLIEHÖÖK.

CARL VOGEL. TH. DIEDEN.

FR. BÆCKSTRÖM.

De Köping—Hult jernvägsaktiebolag enligt förestående kontrakt åliggande förpligtelser öfvertagas af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag.
Stockholm den 1 juni 1898.

För Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag:

AX. G. SVEDELIUS. K. LANGENSKIÖLD. MARCUS AGRELIUS.

Herrar A. G. Svedelius, friherre K. Langenskiölds och M. Agrelius' namnteckningar bevittnas af:

C. J. W. Köhler. Emil Kinander.

Att afskriften är lika lydande med originalet intygas:

Oscar Nettelbladt.

A. Lindblom.

Afskrift.

Tabell Litt. A.
(till trafikkontraktet.)

Örebro—Svartå jernvägs obligationslån.
Utlottnings-Tabell.

År.	Antal obligationer				S u m m a		År	Antal obligationer				S u m m a	
	å kr. 5,000	å kr. 1,000	kr.	kr.	å kr. 5,000	å kr. 1,000		kr.	kr.				
1896	Ingen utlottning.						Transport	—	27	—	125	—	260,000
97	d:o	d:o											
98	1	4			9,000		1918	2		9		19,000	
99	1	4			9,000		19	2		10		20,000	
1900	1	4			9,000		20	2		11		21,000	
1	1	5			10,000		21	3		7		22,000	
2	1	5	5	22	10,000	47,000	22	3	12	7	44	22,000	104,000
1903	1	6			11,000		1923	3		8		23,000	
4	1	6			11,000		24	3		9		24,000	
5	1	7			12,000		25	3		10		25,000	
6	1	7			12,000		26	3		11		26,000	
7	1	5	7	33	12,000	58,000	27	4	16	7	45	27,000	125,000
1908	1	8			13,000		1928	4		8		28,000	
9	1	8			13,000		29	4		9		29,000	
10	1	9			14,000		30	4		10		30,000	
11	2	5			15,000		31	4		11		31,000	
12	2	7	5	35	15,000	70,000	32	4	20	13	51	33,000	151,000
1913	2	6			16,000		1933	5		9		34,000	
14	2	6			16,000		34	5		10		35,000	
15	2	7			17,000		35	5		12		37,000	
16	2	8			18,000		36	5		14		39,000	
17	2	10	8	35	18,000	85,000	37	5	25	15	60	40,000	185,000
Transport	—	27	—	125	—	260,000	Summa	—	100	—	325	—	825,000

Att afskriften är lika lydande med originalet intygas:

Oscar Nettelbladt.

A. Lindblom.

Afskrift.

Tabell Litt. A 2.
(till trafikkontraktet.)

Örebro—Svartå jernvägs obligationslån.
Ränte- och Amorterings-Tabell.

År	Kap.	Ränta	Amort.	Återst.	Kr.	År	Kap.	Ränta	Amort.	Återst.	Kr.
1896	825,000	33,000	ingen amort.	825,000		Transp.	—	—	—	—	260,000
97	825,000	33,000		825,000							
98	825,000	33,000	9,000	816,000		1918	565,000	22,600	19,000	546,000	
99	816,000	32,640	9,000	807,000		19	546,000	21,840	20,000	526,000	
1900	807,000	32,280	9,000	798,000	47,000	20	526,000	21,040	21,000	505,000	
1	798,000	31,920	10,000	788,000		21	505,000	20,200	22,000	483,000	
2	788,000	31,520	10,000	778,000	58,000	22	483,000	19,320	22,000	461,000	104,000
1903	778,000	31,120	11,000	767,000		1923	461,000	18,440	23,000	438,000	
4	767,000	30,680	11,000	756,000	24	438,000	17,520	24,000	414,000		
5	756,000	30,240	12,000	744,000	70,000	25	414,000	16,560	25,000	389,000	
6	744,000	29,760	12,000	732,000		26	389,000	15,560	26,000	363,000	
7	732,000	29,280	12,000	720,000	85,000	27	363,000	14,520	27,000	336,000	125,000
1908	720,000	28,800	13,000	707,000		1928	336,000	13,440	28,000	308,000	
9	707,000	28,280	13,000	694,000	29	308,000	12,320	29,000	279,000		
10	694,000	27,760	14,000	680,000	70,000	30	279,000	11,160	30,000	249,000	
11	680,000	27,200	15,000	665,000		31	249,000	9,960	31,000	218,000	
12	665,000	26,600	15,000	650,000	85,000	32	218,000	8,720	33,000	185,000	151,000
1913	650,000	26,000	16,000	634,000		1933	185,000	7,400	34,000	151,000	
14	634,000	25,360	16,000	618,000	34	151,000	6,040	35,000	116,000		
15	618,000	24,720	17,000	601,000	85,000	35	116,000	4,640	37,000	79,000	
16	601,000	24,040	18,000	583,000		36	79,000	3,160	39,000	40,000	
17	583,000	23,320	18,000	565,000	260,000	37	40,000	1,600	40,000	—	185,000
Transp.	—	—	—	—							

Att afskriften är lika lydande med originalet intygas:

Oscar Nettelbladt.

A. Lindblom.

Afskrift.

Tabell Litt. B.
(till trafikkontraktet.)

Af brutto trafikinkomsten på Örebro—Svartå jernväg har Köping—
Hult jernvägsaktiebolag att såsom driftkostnad sig tillgodoföra
den procent, som visas af nedanstående tabell.

	Bruttoin-	Procent
	komst pr år	
	Kr.	%
Då bruttoinkomsten per ett år uppgår intill.....	137,500	70
» » » » » » »	150,000	»
» » » » » » »	160,000	»
» » » » » » »	170,000	69
» » » » » » »	180,000	68
» » » » » » »	190,000	67
» » » » » » »	200,000	66
» » » » » » »	210,000	65
» » » » » » »	220,000	64
» » » » » » »	230,000	63
» » » » » » »	240,000	62
» » » » » » »	250,000	61
» » » » » » »	260,000	60
» » » » » » »	270,000	59
» » » » » » »	280,000	58
» » » » » » »	290,000	57
» » » » » » »	300,000	56
» » » » » » »	310,000	55
» » » » » » »	320,000	54
» » » » » » »	330,000	53
» » » » » » »	340,000	52
» » » » » » »	350,000	51
» » » » » » »	360,000	50

Att afskriften är lika lydande med originalet intygas:

Oscar Nettelbladt.

A. Lindblom.

Bil. B.
(till köpekontraktet.)

Förteckning

öfver den i Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags tjänst nu austälda personal, som jemlikt § 11 i det den 28 februari 1899 upprättade förslagskontrakt angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro —Frövi skall ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst.

	Födelse- år.	Befattning.	Aflöning per år				Anmärkningar.
			Af- löning	In- qvarter.	Bekl.	Sum- ma	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Trafikafdelningen vid kontrollkontoret.							
G. Steele	1862	trafikchefsassistent och kontrollör	4,320	—	—	4,320	
A. G. Nilsson	1868	bokhållare	1,200	—	—	1,200	
V. Eriksson	1878	”	1,200	—	—	1,200	
G. Sjöberg	1877	”	1,200	—	—	1,200	
B. Valentin	1879	”	1,200	—	—	1,200	
H. Nettelbladt	1880	”	1,020	—	—	1,020	
C. P. Larsson	1862	vaktmästare och kontorsbiträde	1,020	—	—	1,020	fri bostad och ved.
J. L. Staaf	—	telegrafist	960	—	—	960	
Frövi station.							
G. Elgstrand	1855	stationsinspektör	2,400	bostad	—	2,400	
G. Hökerberg	1874	stationsskrifvare	1,200	”	—	1,200	
C. W. Wendt	1872	”	1,080	”	—	1,080	
A. J. Hökerberg	1880	”	780	”	—	780	
O. Wallmo	1877	telegrafist	720	60	—	780	
A. W. Johansson	1866	stationskarlsförman	768	bostad	72	840	

	Födelse- år.	Befattning.	Aflöning per år				Anmärkningar.
			Af- löning.	In- qvarter.	Bekl.	Sum- ma.	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
G. Andersson	1862	stationskarl, vextrare	600	bostad	72	672	
A. Norsell.....	1861	” ”	600	”	72	672	
A. F. Jansson	1848	stationskarl	588	”	72	660	
C. A. Carlsson.....	1846	”	570	72	72	714	
G. Thorell.....	1844	”	570	bostad	72	642	
C. J. Ramqvist.....	1872	”	570	”	72	642	
J. E. Lindgren	1871	”	540	100	72	712	
O. Walstedt.....	1878	”	540	bostad	72	612	
C. J. Hagström.....	1877	”	540	”	72	612	
A. Larsson	1877	”	540	”	72	612	
K. Petersson.....	1878	”	540	”	72	612	
Ervalla station.							
C. E. Larsson	1849	stationsinspektör	2,100	bostad	—	2,100	
A. E. Brunmark	1873	stationsskrifvare	1,200	”	—	1,200	
Fr. Jansson	1880	”	780	”	—	780	
C. Flink	1853	stationskarlsförm.	708	”	72	780	
A. Andersson.....	1871	stationskarl, vextrare	576	”	72	648	
C. J. Hallberg	1869	” ”	540	60	72	672	
C. O. Olsson	1847	stationskarl	540	60	72	672	
S. W. Willén.....	1862	”	528	bostad	72	600	
Hofsta station.							
C. Åkerström	1859	stationsmästare	1,200	bostad	—	1,200	
Å linien Örebro—Frövi.							
O. Norman.....	1868	konduktör	600	192	120	912	kr. 250.
P. J. Olsson	1864	”	600	192	120	912	” 250.
A. Korvin.....	1871	”	600	192	120	912	” 250.
O. A. Grass Holmberg..	1873	”	600	192	120	912	” 250.
Karlsnnds station.							
E. G. Eriksson	1864	stationsmästare	900	bostad	—	900	
Gräfveby station.							
G. Erikson	1850	stationsmästare	900	bostad	—	900	

	Födelse- år.	Befattning.	Aflöning per år				Anmärkingar.
			Af- löning	In- qvarter.	Bekl.	Sum- ma	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Latorps Bruks station.							
G. A. Gustafsson	1850	stationsinspektör	1,200	bostad	—	1,200	
E. Eriksson	1871	stationskarl	540	»	72	612	
Vintrosa station.							
P. J. Lundqvist	1855	stationsmästare	900	bostad	—	900	
J. L. Skog	1870	stationskarl	504	60	72	636	
Hidingebro station.							
M. Schultz	1869	stationsinspektör	1,200	bostad	—	1,200	
A. Nilsson	1870	stationskarl	540	»	72	612	
Fjugesta station.							
A. Borg	1860	stationsinspektör	1,500	bostad	—	1,500	
G. Eklöf	1871	stationskarl	540	»	72	612	
Gropen station.							
C. Heffner	1867	stationsmästare	900	bostad	—	900	
Qvisbro station.							
S. W. Moselius	1861	stationsinspektör	1,200	bostad	—	1,200	
C. Fägerqvist	1875	stationskarl	540	»	72	612	
Mullhyttemon station.							
H. Larsson	1869	stationsmästare	900	bostad	—	900	
G. H. Nyh	1877	stationskarl	504	60	72	636	
Å linien							
Örebro—Svartå.							
O. Ekman	1861	konduktör	1) 760	bostad	120	880	kr. 240
O. Högsten	1870	»	600	»	120	720	» 240
A. Johansson	1869	»	600	150	120	870	» 240
A. Roos	1872	»	480	150	120	750	» 240

1) Häraf kr. 100 för tillsyn öfver Svartå boställshus.

	Födelse- år.	Befattning.	Aflöning per år				Antal kass. sliprar.
			Af- löning	In- qvarter.	Boplats	Sum- ma	
			Kr.	Kr.		Kr.	
Banafdelningen.							
L. J. Johansson.....	1841	banmästare	1,080	bostad	Ervalla	1,080	100 sliprar.
B. J. Petersson.....	1861	banvakt	600	"	Frövibro	600	50 "
C. Andersson ¹⁾	1865	"	576	"	Afdala	576	50 "
O. Olsson.....	1846	"	615	"	Sundtorp	615	50 "
A. Olsson.....	1863	"	660	"	Ervalla	660	50 "
P. Olsson.....	1848	"	600	"	Berga	600	50 "
C. Carlsson.....	1868	"	600	60	enskild	660	50 "
A. Larsson.....	1860	"	600	bostad	Axberg	600	50 "
P. G. Lindberg ²⁾	1869	"	588	"	Hagaby	588	50 "
J. Wickman.....	1838	"	696	"	Hagaby	696	50 "
A. Johansson.....	1867	"	660	"	Gryt	660	50 "
T. G. Landgren.....	1871	banmästare	1,200	120	enskild	1,320	100 "
A. K. Lidman.....	1866	banvakt	642	bostad	Örebro	642	50 "
G. A. Alm.....	1872	"	552	60	enskild	612	50 "
P. J. Johansson, förestår Lindbacka hållplats ...	1862	"	720	bostad	Lindbacka	720	50 "
A. T. Tollin.....	1874	"	552	60	enskild	612	50 "
J. A. Kindell.....	1870	"	552	bostad	Latorp	552	50 "
H. Larsson.....	1871	"	552	60	enskild	612	50 "
C. A. Cedervall.....	1863	"	642	bostad	Via	642	50 "
G. W. Helling.....	1870	"	612	"	Hidinge	612	50 "
C. W. Olsson.....	1871	"	552	"	Berga	552	50 "
E. Petersson.....	1873	"	552	"	Edsberg	552	50 "
J. E. Lindberg.....	1870	"	552	60	enskild	612	50 "
K. E. Björk.....	1869	"	642	bostad	Bålsås	642	50 "
C. Gustafsson.....	1870	"	552	60	enskild	612	50 "
E. Carlsson.....	1871	"	582	bostad	Dormen	582	50 "
W. Johansson.....	1864	"	642	"	Hemsjö	642	50 "
P. A. Ström.....	1870	"	552	"	Ängslätt	552	50 "
C. G. Vahlin.....	1868	"	552	"	Svartå	552	50 "

¹⁾ Är berättigad till kr. 600 från och med år 1900.

²⁾ Är berättigad till kr. 600 under år 1900, till kr. 612 under år 1901, derefter till kr. 636.

	Födelse- år.	Befattning.	Aflöning per år				Anmärkningar.
			Af- löning	Mil- pengar approx.	Boplatz	Sum- ma	
			Kr.	Kr.		Kr.	
Maskinafdelningen.							
R. Wallin	1855	lokomotivförare	1,440	425	—	1,865	
J. Östlund	1851	»	1,440	380	—	1,820	
J. Smith	1859	»	1,320	300	—	1,620	Ö. S.
W. Tyresson	1857	»	1,320	425	—	1,745	»
A. Johnsson	1851	»	1,200	380	—	1,580	»
J. Tolkstam	1866	»	1,080	360	—	1,440	» {fri bostad i bo-
F. O. Ljungdahl	1868	»	960	360	—	1,320	lagets hus.
Hj. Larsson	1869	lokomotiveldare	840	300	—	1,140	
Nils Larsson	1873	»	840	250	—	1,090	» d:o d:o
C. Werner	1872	»	780	300	—	1,080	»
E. Olsson	1873	»	720	210	—	930	»
C. Blomqvist	1874	»	660	260	—	920	»
C. F. Körner	1870	»	660	250	—	910	»
A. Törnqvist	1877	»	660	250	—	910	»
C. Kull	1870	lokomotivputsare	660	—	—	660	»
I. Victorin	1881	»	600	—	—	600	»
J. A. Nilsson	1881	»	600	—	—	600	»
Arvid Jonsson	1882	»	600	—	—	600	» d:o d:o
P. Andersson	1863	kolvakt	780	—	—	780	»
J. A. Pettersson	1872	pumpare	720	—	—	720	{fri bostad i bo-
C. Bodin	1870	»	600	—	—	600	lagets hus; skö-
A. Larsson	1880	»	600	—	—	600	ter elektriska
A. Östergren	1886	vagnförman	840	—	—	840	belysn. i Frövi.
Kontorspersonal.							
A. Lindblom	1858	förrådsförvaltare	3,440	—	—	3,440	»
A. Elgstrand	1859	bokhållare	3,000	—	—	3,000	fri bostad.
Verkstadspersonal.							
P. A. Karlsson	1865	materialvakt	720	—	—	720	
P. A. Ringholm	1864	nattvakt	720	—	—	720	

Örebro den 8 Februari 1899.

För Örebro--Köpings jernvägsaktiebolag.

Marcus Agrelius.

Bilaga 2.

Uppgifter meddelade af styrelsen för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag rörande den å bandelen *Örebro—Frövi* fallande andelen af hela jernvägens inkomst för person- och godstrafik under åren 1896, 1897 och 1898.

	1896		1897		1898	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.	
Lokaltrafik å linien Örebro—Frövi	32,478		30,826		34,545	
Andel af lokaltrafik mellan stationer å Örebro—Frövilinien och stationer å linien Frövi—Köping...	40,680	73,158	36,632	67,458	44,141	78,686
Andel af samtrafik med främmande banor						
via Örebro	28,650		36,675		40,552	
> Ervalla	25,289		26,008		27,709	
> Frövi	26,386		26,256		27,696	
> Valskog	4,757		4,955		5,730	
> Köping	33,844	118,926	37,837	131,731	39,329	141,016
Andel af transitotrafik						
Örebro—Ervalla	22,566		24,172		25,861	
> Frövi	59,164		58,318		54,958	
> Valskog	1,061		1,416		2,010	
> Köping	48,534		52,624		70,169	
Ervalla—Frövi	3,138		3,819		4,986	
> Valskog	1,516		1,653		2,034	
> Köping	3,466	139,445	5,127	147,129	5,364	165,382
Summa trafikinkomst å linien Örebro—Frövi	—	331,529	—	346,318	—	385,084

Arbetskvantiteter.	å		Kostnad		Summa	
	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
Transport 94,135: 09	19,291	50				
<i>Afgår:</i> Värdet för upptagna räler m. m., stålhufvade jernräler, nedlagda 1871—72: hufvudspår 1,445 m. och sidospår 3,290 m., summa 4.735 m. spår å 56 kg. per m. = 265,16 ton å 40 kr. 10,606: 40						
Stål. nedl. 76—79: 2,184 m. sp. å 64 kg. per m. = 139,78 t. å 40 kr. 5,591: 20						
Stål. nedl. 80—82: 4,974 m. sp. å 64 kg. per m. 318.34 t. å 45 kr. 14,325: 30	63,612	19				
<i>Spårvevlingar:</i> Inläggning af nya vevlar af statsbanans 1896 års modell: Hofsta 2, Dylta bruk 5, Ervalla 9, Frövi 7: summa 23 st. å 700 kr. 16,100: —						
<i>Afgår:</i> Värdet af 23 st. upptagna. brukbara spårvevlingar å 75 kr. 1,725: —	14,375	—	97,278	69		
Broar och trummor:						
<i>Bro öfver Lillån</i> vid Örebro (sekt. 762,5) 1 sp. å 5,75 m. Fullständigt nya landfästen c:a 60 m. norr om den nuvarande bron 3,5 m. höga å pålgrund jemte ställningar och provisoriska anordningar under arbetet	14,000	—				
Ny öfverbyggnad af jern till samma bro	2,200	—				
Omgräfnig af Lillån: 2,000 kbm. å 1,50	3,000	—				
<i>Bro vid Ervalla</i> (16,151,65) den s. k. Ervalla flodbro: 1 sp. å 5,65 m., tillbygges för ytterligare ett spår med anledning af spårsystemets å bangården utvidgning. Landfästen i bruk å pålgrund	7,000	—				
Ny öfverbyggnad för tre spår af helvalsade I-balkar: 500×189×32 m/m. å 500 kr.	1,500	—				
<i>Bro öfver Dylta å</i> vid Ervalla (16,232,6) 1 sp. å 24,2 m. Om- och tillbyggnad af landfästena för ytterligare ett spår m. m.	9,000	—				
Ny öfverbyggnad för två spår å 17,500 kr.	35,000	—				
Transport	71,700	—	97,278	69		

Arbetskvantiteter.	å		Kostnad		Summa	
	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
Transport	71,700	—	97,278	69		
<i>Bro vid Frövi</i> (24,083,2), 1 sp. å 22,15 m. ny öfverbyggnad	10,000	—				
Nya öfverbyggnader af helvalsade götmetallsbalkar, 400 m/m höga å följ. öppna trummor: sekt. 9,004,05 1 sp. å 3,6 m.: sekt. 16,725,85 1 sp. å 3,7 m.: sekt. 17,254,5 1 sp. å 3,7 m.; sekt. 17,704 1 sp. å 3,7 m. och sekt. 20,927,6 1 sp. å 3,6 m.: 5 st. å 400 kr.	2,000	—				
<i>Täckt trumma</i> vid sekt: 11,782, nu af trä. ombygges af sten till 0,9×0,6 m.	800	—	84,500	—		
Bangårdar och stationer:						
<i>Hofsta.</i> Vexel- och signalsäkerhetsanläggning	1,200	—				
<i>Dylta bruk.</i> Vexel- och signalsäkerhetsanläggning	4,000	—				
<i>Ervalla.</i> Rifning af nuvarande pumphuset	400	—				
Uppförande af nytt pumphus med vattentorn	9,000	—				
Rifning af gamla lok-stallet	500	—				
Utfyllning för spårsystemets utvidgning med ett nytt rundspår och vaxelgatornas utflyttning i södra ändan 70 m. och i norra ändan 60 m. 8,000 kbm. å 1 kr.	8,000	—				
Flyttning af N. E. J:s vändskifva	1,500	—				
Ändrad inledning af linien från Frövi genom 450 meters omläggning af spåret utanför bron. Fyllning 3,000 kbm. å 1 kr.	3,000	—				
Spårläggningar å bangården 950 m. å 10 kr.	9,500	—				
Spåraxlingar. nya, 2 st. å 700 kr.	1,400	—				
Ballastning. 1,400 m. spår å 3 kbm. 4,480 m ³ å 1.25	5,600	—				
Utfyllning af det sjunkna området å lastplan 500 kbm. å 1 kr.	500	—				
Gräfnings af nytt afloppsdike 500 kbm. å 0,70	350	—				
Omläggning af landsvägen 140 m. å 3 kr.	420	—				
<i>Frövi.</i> Uppförande af betjeningshus af sten med åtta lä- genheter å 1 rum och kök	30,000	—	75,370	—		
För arbetets ledning, förrådsomkostnader samt diverse smärre arbeten tillägges c:a 5 procent af förestående summor	—	—	11,851	31	269,000	—
Transport					269,000	—

Arbetskvantiteter.	å		Kostnad		Summa	
	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
Transport					269,000	—
B. Öfriga erforderliga kompletteringsarbeten, som framdeles behöfva utföras.						
Öfverbyggnaden.						
Ökning af ballasten genom en fullständig lyft 0,15 m. hög: 29.184 m. bana å 0.5 kbm. per meter = 14,592 kbm. å 1.25	18,240	—				
Råler: Inläggning af 40 kg:s råler med tillbehör af skarfjern. bult och spik å 16.611 m. hufvudspår å 9,03 kr. =					149,997	33
Afgår: Värdet för upptagna råler m. m.:						
Stål. nedl. 83—85: 4.196 m. spår å 64 kg. per m. 268,54 t. å 50 kr.					13,427	—
Stål. nedl. 86—88: 11.565 m. spår å 64 kg. per m. 740.16 t. å 60 kr.					44,409	60
Stål. nedl. 91—92: 850 m. spår å 64 kg. per m. 54.40 t. å 65 kr. 3.536: —					61,372	60
	88,624	73	106,864	73		
Uppförande af vägbro vid <i>Ervalla</i> med tillhörande landsvägsomläggning	5,500	—				
Uppförande af vägbro vid <i>Afdala</i> jemte vägomläggning ..	6,500	—	12,000	—		
Bangårdar och stationer:						
<i>Hofsta</i> : Stationshus af trä i godt stånd, innehållande expeditionrum. väntsal samt två rum och kök å nedre botten med dessutom en större veranda som väntrum under sommartiden. Å vinden tvenne vindsrum. af hvilka det ena är inredt och användes af stins. För inredning af det andra vindsrummet som bostad för ogift stationskarl och för diverse smärre reparationer	350	—				
Transport	350	—	118,864	73	269,000	—

Arbetskvantiteter.	å		Kostnad		Summa	
	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
Transport	350	—	118,864	73	269,000	—
Godsboden tillbygges med ett mindre rum för redskap och brandmateriel	200	—				
<i>Dylta bruk.</i> Nytt stationshus af sten	30,000	—				
Godslastkajen ombygges af sten 20 m. å 20 kr.	400	—				
Omgräfnig af diket framför stationshuset 600 kbm. å 1 kr.	600	—				
Utfyllning och planering å bangården 800 kbm. å 1 kr.	800	—				
Läggning af personplattform af sten 50 m. å 12 kr. ...	600	—				
<i>Ervalla.</i> Uppförande af ekonomihus af sten	4,000	—				
Vexel- och signalsäkerhetsanläggning	10,000	—				
Godslastkaj af sten 30 m. å 20 kr.	600	—				
Uppförande af betjeningshus af sten med åtta lägenheter å 1 rum och kök	30,000	—				
<i>Frövi.</i> Vexel- och signalsäkerhetsanläggning	12,000	—	89,550	—		
Banbevakningsbostäder.						
<i>Hagaby vaktstuga</i> (1,337,5). Fyra lägenheter å ett rum och kök med dessutom en gemensam bagarestuga å nedre botten. Vedbodas, källare och brunn finnas. Uppföres ladugård med foderbod för en banvakt	1,100	—				
<i>Gryt vaktstuga</i> (4,346,6). Hällplats för tåg. En lägenhet om två rum och kök. Bevakade grindar. Diverse smärre reparationer	300	—				
Uppföres ladugård med foderbod	1,100	—				
<i>Hofsta vaktstuga</i> (7,853). Ny af sten med två rum och kök försedd med alla erforderliga uthus.						
<i>Axberg vaktstuga</i> (9,190,4). Bevakade grindar. En lägenhet om ett rum och kök. Jordinköp för uthus och trädgårdsland	200	—				
Uppförande af källare	800	—				
D:o af ladugård med foderbod	1,100	—				
<i>Berga vaktstuga</i> (13,002,6). En lägenhet om ett rum och kök. Diverse smärre reparationer	300	—				
Uppförande af ladugård med foderbod	1,100	—				
Transport	6,000	—	208,414	73	269,000	—

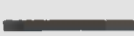





Arbetskvantiteter	å		Kostnad		Summa	
	Kronor	öre	Kronor	öre	Kronor	öre
Transport	6,000	—	208,414	73	269,000	—
<i>Ervalla banmästarestuga.</i> En lägenhet om ett rum och kök. Uppförande af ny banmästarebostad med källare, ladugård m. m.	7,500	—				
<i>Ervalla banvaktstuga (15.417).</i> Sex lägenheter om ett rum och kök. Bebos af en banvakt och fem stationskarlar. Stugan rifves. <i>Sundtorp vaktstuga (17.977) = Hofsta.</i>						
<i>Afdala vaktstuga (20.016).</i> Bevakade grindar. Fyra lägenheter om ett rum och kök. Ladugård saknas, men, enär endast grindvakt torde behöfva tills vidare bibehållas torde uppförande deraf ej vara af behovet påkalladt.						
<i>Nyby vaktstuga (22.656,2) = Hofsta och Sundtorp.</i>						
<i>Frövi bro vaktstuga (24,207,5).</i> En lägenhet om ett rum och kök. Stugan rifves och ny stuga uppföres	5,000	—				
Uppförande af ett mindre uthus inn. vedbod och visthusbod	250	—	18,750	—		
För arbetets ledning. förrädsomkostnader samt diverse, här ofvan ej upptagna smärre arbeten, tillägges cirka 5 proc. af förestående summor	—	—	13,835	27	241,000	—
			Summa		510,000	—

Karta utvisande

Statsbanans Krylbo-Örebro

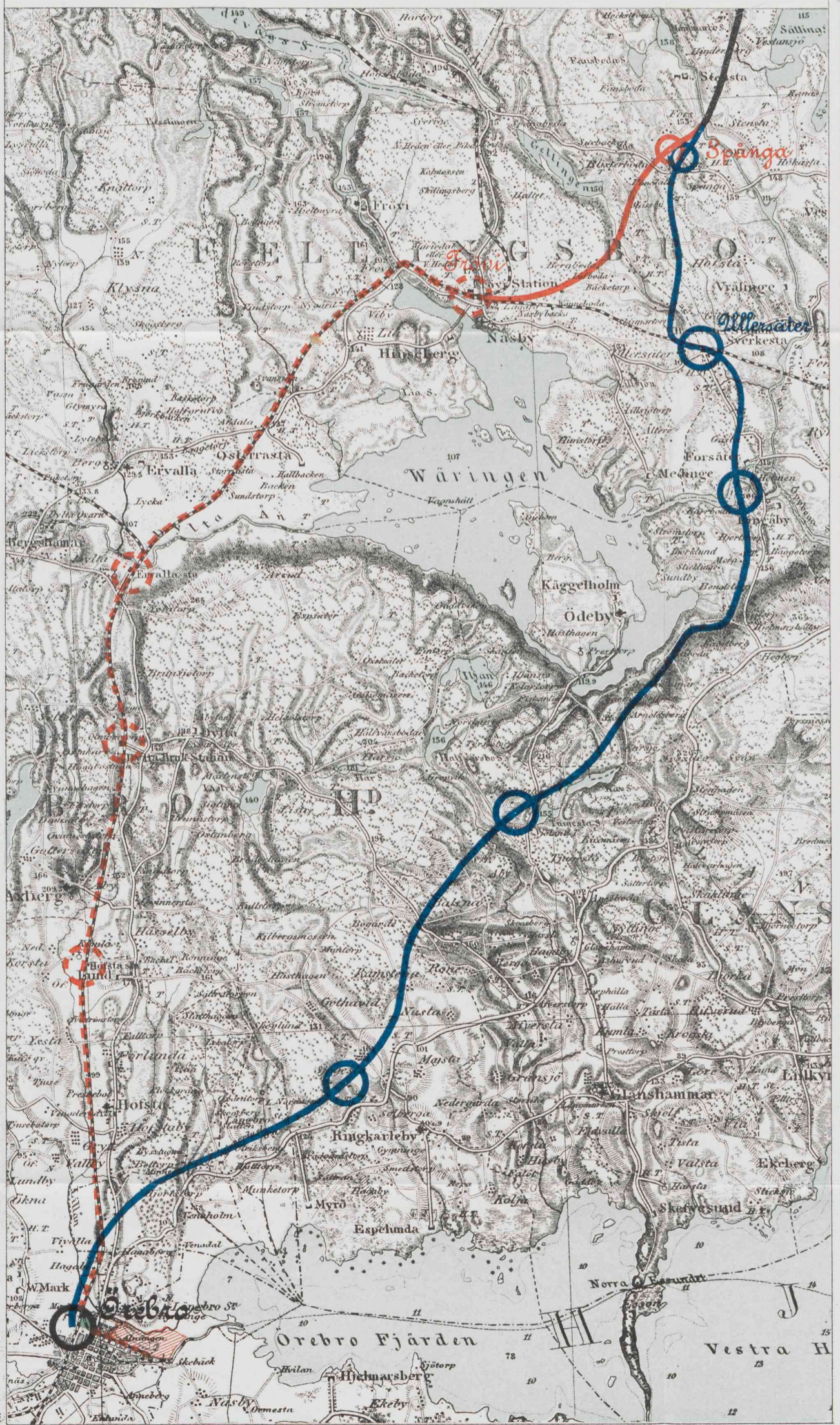
alternativa sträckningar från Spånga,

Beteckningar:

-  Linien från Krylbo.
-  " Spånga-Ullersäter-Örebro.
-  " Spånga-Frövi.
-  Bandelen Frövi-Örebro med spår till Skebäck.
-  Örebro-Höpingens jernvägs verkstadsområde vid Örebro.
-  Område för föreslagen centralverkstad " "

Skala 1:100,000

1000 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 M



till Svarta
vill Hallsberg