

Nr 142.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anläggning av en statsbana från Dagarns järnvägsstation till Hultebo; given Stockholms slott den 6 juni 1914.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen *dels*, med godkännande av den i statsrådsprotokollet omförmälda, av Ljusne-Woxna aktiebolag gjorda utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., besluta anläggning av en normalspårig statsbana mellan Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo till Hultebo i Skinnskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma järnvägens sträckning;

dels för järnvägens anläggning för år 1915 anvisa ett anslag av 435,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att härav förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 200,000 kronor;

dels ock, under förutsättning att denna framställning bifalles, besluta, att de i 1915 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel skola höjas med 435,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 6 juni 1914.

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

I skrivelse den 9 maj 1914 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anläggande av en statsbana från Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo till Hultebo i Skinnskattebergs socken i Västmanlands län.

Järnvägs-
styrelsen.

Till stöd för framställningen har järnvägsstyrelsen anfört följande.

Hos järnvägsstyrelsen har Ljusne-Woxna aktiebolag, med förmälan att bolaget gjort nya förvärv av gruvor i Riddarhyttefältet i trakten mellan Riddarhyttan och Hultebo i Skinnskattebergs socken, framställt förfrågan, huruvida så stor fraktnedsättning kunde erhållas för transport av järnmalm från dessa, nära Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo belägna gruvor till Stugsunds

station vid Bottniska viken å statsbanan Kilafors—Stugsund, att det för bolaget skulle bliva lämpligare transportera malmen direkt på statens järnvägar till Stugsund i stället för att med användande av Köping—Uttersbergs järnväg sända den först till Köping och därifrån sjöledes. Vidare har bolaget gjort framställning om sådan nedsättning av frakten för tackjärn till Stugsund, att det för bolaget skulle ställa sig förmånligare att, i stället för att, såsom hittills, frakta det vid Baggå bruk tillverkade tackjärnet över Västanfors å bantåg till Västerås och därifrån med fartyg till Ljusne, frakta detsamma hela sträckan å statens järnvägar till Stugsund för vidare befordran till Ljusne.

Bolaget har förklarat sig berett att årligen låta frakta minst 30,000 ton malm och tackjärn och inalles under 15 års tid minst 600,000 ton malm och tackjärn, det senare motsvarande en årlig transport av 40,000 ton.

Med anledning av bolagets sålunda gjorda hemställan har styrelsen i första hand undersökt betingelserna för verkställande av den ifrågasatta transporten ända från Hultebo, genom att staten anlägger en järnväg från Dagarns station till sistnämnda plats. Då styrelsen därvid funnit, att enligt verkställda beräkningar staten skulle redan på grund av den ifrågavarande transporten erhålla god avkastning på det i en sådan järnväg nedlagda kapitalet, har styrelsen gått i författning om utstakning och kostnadsberäkning innevarande år av den ifrågasatta järnvägen. Därvid har styrelsen jämväl låtit sig bestämmas av sin uppfattning, att järnvägen också skulle bliva till nytta i första hand för statens, i vidkommande trakter belägna stora skogsparker, men även i viss mån för ortens befolkning — alldeles särskilt skulle detta bliva fallet, om järnvägen en gång skulle komma att föras vidare genom kronoparken fram till Kloten. Därigenom skulle enligt styrelsens mening skapas en järnvägsförbindelse, som bleve av stor betydelse för bättre tillgodogörande av staten tillhöriga stora skogsdomäner, för utvecklandet av en nu på kommunikationer vanlottad landsända och för att tillföra statens järnvägar avsevärda trafikmängder virke, kol, malm med flera produkter.

Den av styrelsen undersökta linjen går från Dagarns station i sydvästlig riktning längs södra stranden av sjön Dagarn samt vidare över näset mellan samma sjö och Storsjön, vid vars södra ände linjen övergår sundet mellan sistnämnda sjö och sjön Övre Vättern, vilket sund även är flottled. Härifrån är linjen dragen fram mot Hultebo söder om Dammsjön till den strax i närheten av sistnämnda sjö belägna plats, där nämnda bolag har för avsikt att anlägga ett anrikningsverk. Den nu angivna linjen skulle erhålla en längd av omkring 7,5 kilometer, räknat från stationshusets i Dagarn mitt, och enligt ett av järnvägsstyrelsens uppgjort, styrelsens skrivelse bilagt kostnadsförslag draga en anläggningskostnad av omkring 435,000 kronor.

I denna summa ingår även ett belopp av 20,000 kronor för markförvärv. Visserligen har under en följd av år Kungl. Maj:t och riksdagen plägat uppställa såsom villkor för beviljande av anslag till ny statsbana, att statsverket icke drabbas av någon utgift för markförvärv och därmed samhörande ersättningar för olägenheter och dylikt. I detta fall håller dock styrelsen före, att ett frångående av denna princip är motiverat, dels emedan kalkylerna visa, att banan i alla fall skulle lämna god avkastning på det nedlagda kapitalet, dels emedan nu ifrågavarande korta bandel icke kan anses vara av den betydelse för ortens samfärdsel, att kommuner eller enskilda kunna beräknas vara villiga ikläda sig kostnader för markförvärvet. Styrelsen har också blivit övertygad härom vid under hand

förda förhandlingar i detta hänseende med jordägarna i orten. Den överenskommelse angående transport av malm och tackjärn från Hultebo, som, under förutsättning att Kungl. Maj:t och riksdagen besluta anläggning av järnvägen i fråga, träffats mellan styrelsen och ifrågavarande bolag, är ävenledes uppgjord under villkor, att statsverket helt bekostar anläggningen. Det bör därför enligt styrelsens förmenande icke heller ifrågasättas, att detta bolag skall vidkännas kostnaderna för markförvärvet i annan mån, än som framgår av en av bolaget den 14 april 1914 utfärdad, här nedan intagen förbindelse angående avstående till statsverket av vissa, i bolagets ägo varande markområden med mera. Annorlunda bliver enligt styrelsens åsikt förhållandet, om banan, såsom domänstyrelsen, enligt vad nedan anföres, anser önskligt, framdeles kommer att framdragas mot väster, eventuellt till Klotten, i vilket fall den får sådan betydelse även för den allmänna samfärdseln, att de vanliga villkoren beträffande markförvärv då torde böra uppställas.

För banan äro följande tekniska bestämmelser avsedda att tillämpas, nämligen

spårvidd	1,435 meter
skenvikt per meter (1878 års modell)	27,5 kg.
antal sliprar under 7,315 meter spår	11 st.
» » » 10 » »	14 »
sliperns längd	2,4 meter
» toppdiameter minst	200 mm.
» tjocklek mellan de skradda ytorna	150 »
största stigning på rak bana	
a) i riktning Dagarn—Hultebo	17 ‰
b) » » Hultebo—Dagarn	12 »
största stigning i kurva med 300 meters radio	
a) i riktning Dagarn—Hultebo	14,3 ‰
b) » » Hultebo—Dagarn	9,3 »
minsta krökningsradie å fria banan	300 meter
» » » station	240 »
banvallens krönbredd	4,8 »
jordskärnings bredd i balansplanet	8,2 »
skärningsdikens djup	0,4 »
» bottenbredd	0,5 »
jordskärnings- och bankfyllnads sidolutning	1 : 1,5
bergskärnings bredd i balansplanet	
a) med 1 dike	4,6 meter
b) » 2 diken	5,0 »
ballastens krönbredd	3,0 »
» tjocklek	0,4 »
minsta vattenöppning för avloppstrumma	0,6 × 0,6 m.
broarna beräknade för ett lokomotivaxeltryck av	18 ton.

På grund av Kungl. Maj:ts föreskrift den 12 februari 1909, att styrelsen, innan plan till ny statsbanelinje underställes Kungl. Maj:ts prövning, skall hava inhämtat chefens för generalstaben yttrande angående banans planlagda sträck-

ning och allmänna beskaffenhet, ävensom huruvida särskilda sprängningsanordningar vid förekommande broar eller andra konstbyggnader anses erforderliga, har styrelsen, med översändande av karta samt plan- och profilritning för ifrågasatt järnväg, till bemälda chef gjort framställning i ovan angivna hänseende beträffande denna järnväg, och har han i skrivelse till styrelsen den 8 maj 1914 förklarat sig intet hava att erinra mot den av styrelsen sålunda översända planen för järnvägsanläggningen Dagarn—Hultebo.

Sedan styrelsen hos domänstyrelsen anhållit om ett uttalande vidkommande betydelsen för skötseln av statens skogar av den sålunda ifrågasatta järnvägen Dagarn—Hultebo under förutsättning, dels att den icke framdrages längre än till sistnämnda plats och dels att banan sedermera fortsättes längre mot väster till Malingsbo eller eventuellt Kloten, har domänstyrelsen i skrivelse den 1 april detta år jämte översändande av karta, utvisande de uti ifrågasatt trakt belägna kronoparkerna, å kartan utmärkta med grön färg — se bilaga 3 till detta protokoll —, anfört följande. Genom en järnväg från Dagarn till Hultebo skulle närmaste avståndet från östra delarna av Klotens kronopark till järnvägsstation bliva mindre än en halv mil, vilket för kronoparkens skötsel vore av ganska stor betydelse dels för tillförsel av livsförnödenheter för kronoparkens befolkning och dels framför allt för utförsel från kronoparken av vissa skogsprodukter, huvudsakligen träkol, som kunde framföras till järnvägen från en betydande del av kronoparken. Långt större betydelse skulle dock banan, enligt domänstyrelsens mening, komma att hava för kronoparken, om den sedermera fortsättes längre mot väster till Malingsbo eller eventuellt till Kloten, i vilket fall den komme att på ett avgörande sätt gagna större delen av detta betydande skogskomplex med dess icke fåtaliga befolkning, vilket i synnerhet skulle bliva förhållandet, om den nu befintliga, kronoparken tillhörande banan Kloten—Bånghammar bleve införlivad med en på ifrågasatt sätt till Kloten utsträckt järnväg.

Efter förda underhandlingar har mellan järnvägsstyrelsen och Ljusne-Woxna aktiebolag träffats ett preliminärt avtal angående villkoren för ifrågasatt transporter av malm och tackjärn från Hultebo under en tid av 15 år — vilket avtal såsom bilaga 1 åtföljer denna proposition. Styrelsen anser sig emellertid böra omnämna, att på bolagets begäran även ett alternativt avtal, likaledes avseende 15 år — vilket avtal såsom bilaga 2 åtföljer propositionen — träffats om här ifrågasatt transporters verkställande från Dagarns station, vilket avtal skulle komma till tillämpning, så framt den ifrågasatta järnvägen icke kommer till stånd. Även detta senare avtal — som styrelsen avslutat på grund av sitt bemyndigande att beträffande fraktgodstrafiken meddela sådana nedsättningar under den allmänna taxans bestämmelser, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars egna intressen — skulle bliva för statens järnvägar förmånligt, men dock icke i den grad som det avtal, som skulle gälla under förutsättning, att banan kommer till stånd.

Vid granskning av de i § 5 i de båda avtalen upptagna fraktsatserna visar det sig, att på linjen Dagarn—Hultebo, om man beräknar en transport av i medeltal 35,000 ton malm och 5,000 ton tackjärn varje år, skulle komma en inkomst av 35,500 kronor utöver vad som vore att påräkna i fraktinkomst för statens järnvägar uti ifrågasatt avseende, om denna linje ej komme till stånd. Däremot beräknades de uppkommande driftkostnaderna, omfattande dels alla utgifter för underhåll och bevakning av linjen Dagarn—Hultebo och dels de ökade kostnaderna för ifrågasatt trafik på grund av den något längre väglängden, uppgå endast till 7,600 kronor. För banan skulle alltså uppstå ett överskott av i runt

tal 28,000 kronor eller 6,4 % på det beräknade anläggningskapitalet. Under antagande av en normal räntefot av 3,8 % innebär detta, att halva anläggningskapitalet skulle vara amorterat vid slutet av de 15 år, som överenskommelsen skulle gälla, även om övriga på banan uppkommande transporter icke skulle lämna större inkomst, än att deras direkta kostnader bliva betäckta.

Kommer banan till stånd, skulle även, såsom redan ovan anförts, ytterligare vinnas de fördelar, som ligga i ett tillgodoseende av ortens trafikbehov ävensom — i synnerhet om banan fortsättes mot väster — ett bättre utnyttjande av statens stora skogsdomäner vid och omkring Malingsbo och Kloten.

Med stöd av vad sålunda anförts och under meddelande, att vid ovannämnda med bolaget förda underhandlingar bolaget förutsatt, att banan skulle vara färdig vid sådan tidpunkt, att transporter å densamma kunde påbörjas sommaren 1915, har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen dels att besluta anläggning av järnväg mellan Dagarus station å statsbanan Örebro—Krylbo och Hultebo för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma järnvägens sträckning, dels ock att för år 1915 anvisa berörda belopp, med rätt för Kungl. Maj:t att låta härav förskottsvis under innevarande år av tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Förbindelse av
Ljusne—
Woxna aktie-
bolag.

Ljusne-Woxna aktiebolags ovan återopade förbindelse av den 14 april 1914 innehåller följande.

Under förutsättning att Kungl. Maj:t och riksdagen besluta anläggning av en statsbana från Dagarus station till Hultebo jämte erforderliga spår- och växel-anordningar vid Hultebo och att denna anläggning utföres i enlighet med av Kungl. Maj:t fastställda ritningar, förbinder bolaget sig att till statens järnvägar kostnadsfritt för all framtid upplåta

dels all i bolagets ägo befintlig mark, som behöves för ifrågavarande banas byggande med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar ävensom för bangård vid Hultebo, därvid iakttages, att så stort område skall vid sistnämnda plats upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för sådana möjligen framdeles ifrågakommande utvidgningar av bangården, som erfordras för skötandet av bolagets trafik därstädes,

dels all bolaget tillhörig mark, som behöves för till följd av banbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla allmänna eller enskilda vägar, ävensom rätt att efter behov i sjöar och vattendrag, över vilka bolaget disponerar, taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande m. m. erforderligt vatten samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärvas, framdraga för vattentagning erforderliga ledningar och för framtiden låta verkställa de arbeten, som krävas för deras underhåll.

Vidare utfäster sig bolaget, under ovan angiven förutsättning, att till statens järnvägar kostnadsfritt under arbetets fortgång upplåta all bolaget tillhörig mark, som är behövlig för dels sidoschaktningar, dels upplag av sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten- och grustakter, dels vägar och sidospår samt dels slutligen de provisoriska anordningar,

av vad namn och slag de vara må, som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga, allt att vid arbetets slut återlämnas i då befintligt skick.

Bolaget skall överlämna den för järnvägen av bolaget upplåtna marken grävningsfri och utan kostnad för statens järnvägar anskaffa och till statens järnvägar överlämna alla för erhållande av lagfart å den för anläggningen upplåtta marken erforderliga handlingar och kartor m. m.

Bolaget skall på sitt område på egen bekostnad verkställa för bananläggningen erforderliga husflyttningar. Bolaget äger icke rätt till ersättning för olägenheter till följd av försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter av vad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta av det genom anläggningens utförande orsakade intrånget.

Skulle i framtiden tillökning eller förändring av spårsystemet vid Hultebo efter överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget bliva beslutad, skall densamma utföras av styrelsen, men bekostas av bolaget. Nyanläggningarna jämte därför erforderlig mark skola med full äganderätt överlåtas på statens järnvägar och deras underhåll ombesörjas av statens järnvägar, i likhet med underhållet av banan tillhörande anläggningar i övrigt.

Bolaget förbinder sig att icke disponera bolaget tillhörig mark vid Hultebo på sådant sätt, att i framtiden förlängning av järnvägen Dagarn—Hultebo i riktning mot Baggå därigenom försvåras.

Efter remiss har Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västmanlands län tillstyrkt den av järnvägsstyrelsen gjorda framställningen.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Västmanlands
län.

Föreliggande förslag om anläggande genom statens försorg av en bibana från Dagarns station till Hultebo har, såsom järnvägsstyrelsens framställning giver vid handen, icke föranletts av något ortsbefolkningens behov av förbättrade kommunikationsförhållanden. Då den ifrågasatta järnvägen, som skulle få en längd av allenast omkring 7,5 kilometer, skulle gå genom en mycket glest befolkad trakt, där intet större samhälle är beläget, kan tydligen någon nämnvärd persontrafik å järnvägen icke påräknas. Detta hindrar emellertid uppenbarligen icke, att densamma ur annan synpunkt kan medföra den nytta för det allmänna, att den bör byggas av statsmedel. Ändamålet med järnvägens anläggande är i första hand, såsom framgår av järnvägsstyrelsens utredning, att underlätta transporter av järnmalm från gruvor i trakten mellan Hultebo och Riddarhyttan och av tackjärn från det närbelägna Baggå bruk, transporter, som beräknas bliva synnerligen omfattande. Främjandet av dessa malm- och järntransporter kommer visserligen först och främst ett enskilt intresse till godo, nämligen Ljusne—Woxna aktiebolag såsom innehavare av nämnda gruvor och bruk, men på samma gång torde järnvägens anläggande medföra fördelar för staten. Genom det mellan järnvägssty-

Departements-
chefen.

relsen och bolaget under förutsättning av järnvägens tillkomst träffade avtalet har bolaget förbundit sig att under de 15 första åren efter dess tillkomst för visst pris på statens järnvägar låta transportera en minimikvantitet av icke mindre än 600,000 ton malm och tackjärn från Hultebo till Stugsunds hamn i närheten av Söderhamn. Nu har visserligen bolaget, för det fall att järnvägen ej skulle komma till stånd, avgivit en liknande förbindelse att på statsbanor låta frakta samma minimikvantitet malm och tackjärn från Dagarns järnvägsstation till Stugsund, men de därvid betingade fraktsatserna äro så mycket lägre än de enligt det förra avtalet överenskomna, att det för statens järnvägar skulle vara fördelaktigare, om den föreslagna banan komme till stånd och det under sådan förutsättning ingångna avtalet bleve tillämpat. Av den utfästa minimikvantiteten, 600,000 ton, belöpa i medeltal 40,000 ton på vart och ett av de år, som avtalen avse. Enligt järnvägsstyrelsens beräkning skulle härav $\frac{7}{8}$ eller 35,000 ton komma att utgöras av malm och allenast $\frac{1}{8}$ eller 5,000 ton av tackjärn. Skillnaden i fraktsatserna för malm enligt de båda avtalen utgör 1 krona per ton, men för tackjärn allenast 10 öre per ton. Enligt denna beräkning skulle följaktligen för statens järnvägar på ifrågavarande fraktavgifter uppstå en ökad inkomst av 35,500 kronor, därest järnvägen komme till stånd. Efter avdrag av de utav järnvägsstyrelsen beräknade driftkostnaderna för den föreslagna bansträckan skulle å bananläggningen uppstå ett årligt vinstöverskott av ungefär 28,000 kronor. Alldeles oavsett annan trafikinkomst på järnvägen — i viss mån måste sådan inkomst antagas komma att inflyta — skulle med nämnda överskott det beräknade anläggningskapitalet, 435,000 kronor, kunna förräntas och, även om man räknar med högre räntefot än den av järnvägsstyrelsen antagna, förslå till sådan årlig amortering, att vid avtalstidens utgång efter 15 år en stor del av kapitalet skulle vara återbetald. Med hänsyn till den rika malmtillgången i denna trakt av bergslagen och de där belägna järnbruken torde det vidare med fullt fog kunna antagas, att jämväl efter nämnda tidpunkt transporter av malm och tackjärn komma att i stor omfattning ske å järnvägen. Förutsättningarna för att denna allt framgent skall bära sig tack vare frakter av i frågavarande slag torde således vara synnerligen goda.

På grund härav synes mig ur statsekonomisk synpunkt intet hinder möta för järnvägens byggande av statsmedel. Tvärtom torde järnvägen bliva en god affär för staten. Härvidlag är dock av största vikt att tillse, att betryggande garantier äro av bolaget lämnade för uppfyllande även i vidriga fall av dess ifrågavarande utfästelse. I

detta avseende märkas följande bestämmelser i avtalet. I § 6 stadgas, att eventuellt inträffande force majeure ej befriar bolaget från dess förpliktelse att frakta den uppgivna minimikvantiteten eller i allt fall betala överenskomna fraktavgifter därför. I § 7 stadgas vidare, att, därest bolaget av annan orsak, exempelvis på grund av malmbrist eller dylikt, bliver urståndsatt att frakta bestämd minimikvantitet — varigenom givetvis till följd av minskade frakter de beräknade inkomsterna för statens järnvägar i samma mån skulle utebliva — bolaget visserligen äger rätt att få avtalet häft, men i så fall är pliktigt att i stället till statens järnvägar erlagga en summa, motsvarande den del av anläggningskostnaden för järnvägen, som vid tidpunkten för transporterernas upphörande återstår oamorterad, vilken kostnad skall beräknas till 65 öre för varje ton malm och tackjärn av 600,000 ton, som vid samma tid ännu icke för bolagets räkning försänts från Hultebo. Maximum för dylikt skadestånd skulle således bliva 390,000 kronor, ett belopp, som i detta avseende torde få anses tillräckligt högt tilltaget för att skydda statens järnvägar mot förlust av det i järnvägen nedlagda kapitalet. Slutligen innehåller § 11, att bolaget såsom säkerhet för fullgörandet av sina åtaganden enligt avtalet skall ställa en bankgaranti, motsvarande den oamorterade delen av anläggningskapitalet, beräknat på nyss angivet sätt. Tillika innehåller avtalet, att detsamma icke kan av någöndera parten uppsägas.

Nu återgivna bestämmelser synas mig innefatta tillräckliga garantier till tryggnad av statens intressen, därest företaget kommer till utförande.

Även om, såsom jag förut framhållit, förslaget om järnvägens anläggande icke kan anses framsprunget av ett direkt statsintresse, får järnvägen dock antagas medföra en viss nytta för det allmänna. Domänstyrelsen har nämligen vitsordat, att på grund av det ringa avståndet mellan en blivande järnvägsstation i Hultebo samt de östra delarna av Klotens kronopark — ej fullt $\frac{1}{2}$ mil — utförsel av skogsprodukter, framför allt träkol, från kronoparken kunde ske genom järnvägstransport från Hultebo. Då dylik utförsel lämpligen kan anordnas över Hultebo från en betydande del av nämnda skogsdomän, som är av vidsträckt omfattning, kunna statens järnvägar även härigenom komma att tillföras icke ringa inkomster.

Vid nu angivna förhållanden och då Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet tillstyrkt förslaget, mot vilket ej heller chefen för generalstaben haft något att erinra, tvekar jag icke att förorda detsamma. I likhet med vad som eljest plägar vara fallet, torde Kungl. Maj:t för-

behållas rätt att närmare bestämma järnvägens sträckning. Å den härvid fogade kartan, bilaga 3, är den av järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningen betecknad med en röd linje.

I fråga om de av järnvägsstyrelsen föreslagna tekniska bestämmelserna och de uppgjorda kostnadsberäkningarna, vilka sluta å ett sammanlagt belopp av 435,000 kronor, har jag icke något att erinra.

Jag anser mig dock böra framhålla, att bland de beräknade kostnaderna för banan ingår ett belopp av 20,000 kronor för markförvärv. Statsmakterna hava, på sätt järnvägsstyrelsen anfört, sedan en följd av år tillbaka vid beslutande av nya statsbanor plägat uppställa såsom villkor, att kommuner eller andra, som hava fördel av en järnvägsanläggning, kostnadsfritt upplåta därför erforderlig mark. I förevarande fall är emellertid att märka, att Skinnskattebergs socken, genom vilken järnvägen till så gott som hela sin sträckning är avsedd att framdragas, är jämförelsevis glest befolkad — vid 1910 års utgång funnos endast 11 invånare på kvadratkilometern mot i genomsnitt 19 på landsbygden i Västmanlands län — och att ifrågavarande bandel, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, icke kan anses vara av vidare betydelse för ortens lokala samfärdsel. På dessa och de av styrelsen i denna del i övrigt anförda grunder finner jag befogad anledning föreligga att, såvitt angår nu föreslagna bandel, frångå nyssberörda grundsats om statens befriande från utgifter för markförvärv. Jag vill dock i detta sammanhang erinra därom, att Ljusne—Woxna aktiebolag, såsom självfallet är, förbundet sig att kostnadsfritt avstå all bolaget tillhörig mark, som för anläggningen erfordras.

Enligt vad järnvägsstyrelsen anfört, har vid träffande av uppgörelsen med bolaget förutsatts, att banan skulle vara färdig för framförande av transporter redan sommaren 1915. Vid ytterligare förhandlingar, som jag fört med bolaget, har det visat sig, att på grund av redan träffade dispositioner någon ändring häri icke står att vinna. Det torde därför vara av vikt, att arbetet med bananläggningen tager sin början snarast möjligt, och att för sådant ändamål redan under innevarande år ett belopp av 200,000 kronor ställes till Kungl. Maj:ts förfogande.

Järnvägsstyrelsen har, häri understödd av domänstyrelsen, framhållit såsom önskvärt, att den ifrågavarande korta järnvägslinjen framdeles fortsättes längre mot väster över Malingsbo eventuellt till Kloten. Det föreliggande förslaget om anläggande av järnväg från Dagarn till Hultebo synes mig emellertid fullt motiverat redan med de skäl jag förut anfört. Jag anser mig därför icke för närvarande böra taga någon som helst ståndpunkt till frågan om järnvägens fortsättaende, och detta så mycket

mindre, som en sådan järnväg icke ingår i den plan för bedrivande av statens järnvägsbyggnader, som tidigare förelagts riksdagen.

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

dels, med godkännande av den här ovan omförmälda, av Ljusne—Woxna aktiebolag gjorda utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., besluta anläggning av en normalspårig statsbana mellan Daggarns station å statsbanan Örebro—Krylbo till Hultebo i Skinnskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare bestämma järnvägens sträckning;

dels för järnvägens anläggning för år 1915 anvisa ett anslag av 435,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att härav förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 200,000 kronor;

dels ock, under förutsättning att denna framställning bifalles, besluta, att de i 1915 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel skola höjas med 435,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till riksdagen avlåtas.

Ur protokollet:

Conr. Falkenberg.

Bil. 1.

Mellan kungl. järnvägsstyrelsen och Ljusne—Woxna aktiebolag har träffats följande överenskommelse angående villkor för transport av malm och tackjärn från Hultebo, att gälla under förutsättning av att Kungl. Maj:t och riksdagen besluta anläggning av en bibana från Dagarns station till Hultebo.

§ 1.

Bolaget förbinder sig att, räknat från den tidpunkt, då banan tagits i bruk, å densamma från Hultebo till Dagarn och därifrån till Stugsunds station låta frakta minst 30,000 ton malm och tackjärn årligen och inalles under 15 års tid minst 600,000 ton malm och tackjärn.

§ 2.

Bolaget skall så ordna malmbrytning och lastning, att transporterna, i den mån kungl. styrelsen så finner lämpligt, kunna äga rum i hela tåg med den lastvikt, som kungl. styrelsen äger bestämma, dock högst 450 ton, och med avgång minst tre gånger varje vecka under erforderlig del av året, enligt av kungl. styrelsen fastställd tidtabell.

§ 3.

Bolaget utför på egen bekostnad all vagnväxling, som för dess räkning behöves vid Hultebo, så att statens järnvägar endast hava att avlämna tomtåg på viss överenskommen plats och därstädes hämta de färdigrangerade, lastade tågen. De avgående tågen skola vara färdigrangerade senast 15 minuter före tågets i tidtabellen bestämda avgångstid; om så icke är fallet, skall för den överskjutande tiden erläggas 3 kronor pr vagn och begynnande timme, dock att sådan ersättning icke skall utgå för tid som ligger inom fyra timmar efter tågets verkliga ankomsttid till Hultebo.

§ 4.

Lossningen i Stugsund skall ombesörjas av bolaget och skall, beträffande transporter i hela tåg, vara avslutad senast en timme före tågets i tidtabellen bestämda avgångstid; om så icke är fallet, skall för den överskjutande tiden erläggas 3 kronor pr vagn och begynnande timme, dock att sådan ersättning icke skall utgå för den tid, som ligger inom 7 timmar efter tågets verkliga ankomsttid till Stugsund. Beträffande transporter, som icke äga rum i hela tåg, skola tillämpas de för vanliga trafikanter gällande bestämmelserna angående lossning.

§ 5.

I frakt från Hultebo till Stugsund samt som ränta och amortering på banan Dagarn—Hultebo skall bolaget för malm erlägga kronor 4: 50 pr ton. För tackjärn utgår frakten Hultebo—Stugsund med kronor 5: 10 pr ton. Om emellertid den sammanlagda på en gång till försändning till Stugsund avlämnade transportkvantiteten understiger den enligt § 2 bestämda lastvikten pr tåg, skall ordinarie frakt erläggas.

§ 6.

Förhindras bolaget under viss tid genom strejk, lockout eller annan force majeure att ordna brytning och lastning såsom i § 2 säges, må transporttiden i motsvarande mån utsträckas; dock skall bolaget i varje fall inom 16 år från trafikens början hava fraktat 600,000 ton malm och tackjärn eller erlagt frakt därför.

§ 7.

Därest bolaget kan visa, att bolaget, av orsak som icke kan hänföras till force majeure, t. ex. brytningens upphörande på grund av malmbrist eller dylikt, blivit urståndsatt att frakta i § 1 bestämda minimikvantiteter, skall bolaget äga rätt att få denna överenskommelse upphävd, mot att till statens järnvägar erlägges en summa motsvarande den del av anläggningskostnaden för spåret, som vid tidpunkten för transporterernas upphörande återstår oamorterad, vilken kostnad beräknas till 65 öre för varje ton malm och tackjärn av 600,000 ton, som vid samma tidpunkt ännu icke för bolagets räkning försänts från Hultebo.

§ 8.

Tvist rörande tillämpningen av denna överenskommelse skall avgöras av fem skiljemän, utsedda enligt då gällande lag angående skiljemän.

§ 9.

Överenskommelsen gäller från den tidpunkt, som i § 1 omtalas, för en tid av femton år, med de undantag, som i §§ 6 och 7 stadgas, och kan icke av någondera parten uppsägas.

§ 10.

Kungl. järnvägsstyrelsen har intet att erinra mot sådan ändring av föreliggande kontrakt, att transporter, när Ostkustbanan tages i trafik, helt eller delvis ställas till Söderhamn för vidare befordran till Ljusne i stället för till Stugsund, mot enahanda frakt, som ovan sagts.

§ 11.

Såsom säkerhet för fullgörandet av sina åtaganden enligt denna överenskommelse skall bolaget ställa en bankgaranti motsvarande den oamorterade delen av anläggningskapitalet för järnvägen Dagarn—Hultebo, beräknad såsom i § 7 säges.

§ 12.

Av detta kontrakt äro två exemplar utfärdade, av vilka vardera parten tagit ett.

Ljusne den 14 april 1914.

Ljusne—Woxna aktiebolag

W. VON ECKERMANN.

Kungl. järnvägsstyrelsen

AXEL GRANHOLM.

C. G. Rothelius.

JOHN FLODIN.

Bil. 2.

Mellan kungl. järnvägsstyrelsen och Ljusne—Woxna aktiebolag har träffats följande överenskommelse angående villkor för transport av malm och tackjärn från Dagarn, att gälla under förutsättning av, att Kungl. Maj:t och riksdagen *icke* besluta anläggning av en bibana från Dagarns station till Hultebo.

§ 1.

Bolaget förbinder sig att, räknat från den tidpunkt, varom överenskommelse framdeles skall träffas, från Dagarn till Stugsunds station låta frakta minst 30,000 ton malm och tackjärn årligen och inalles under 15 års tid minst 600,000 ton malm och tackjärn.

§ 2.

Bolaget skall så ordna malmbrytning och lastning, att transporterna, i den mån kungl. styrelsen så finner lämpligt, kunna äga rum i hela tåg med den lastvikt, som kungl. styrelsen äger bestämma, dock högst 450 ton, och med avgång minst tre gånger varje vecka under erforderlig del av året, enligt av kungl. styrelsen fastställd tidtabell.

§ 3.

Lastning vid Dagarn ombesörjes av bolaget, men rangering av statsbanorna. Lastningen skall vara avslutad senast en timme före tåggets i tidtabellen bestämda avgångstid; om så icke är fallet, skall för den överskjutande tiden erläggas 3 kronor per vagn och begynnande timme, dock att sådan ersättning icke skall utgå för tid som ligger inom fem timmar efter tåggets verkliga ankomsttid till Dagarn.

§ 4.

Lossningen i Stugsund skall ombesörjas av bolaget och skall, beträffande transporter i hela tåg, vara avslutad senast en timme före tågets i tidtabellen bestämda avgångstid; om så icke är fallet, skall för den överskjutande tiden erläggas 3 kronor per vagn och begynnande timme, dock att sådan ersättning icke skall utgå för tid, som ligger inom 7 timmar efter tågets verkliga ankomsttid till Stugsund. Beträffande transporter, som icke äga rum i hela tåg, skola tillämpas de för vanliga trafikanter gällande bestämmelserna angående lossning.

§ 5.

I frakt från Dagarn till Stugsund skall bolaget för malm erlägga kronor 3: 50 per ton och för tackjärn 5: — kronor per ton. Om emellertid den sammanlagda på en gång till försändning till Stugsund avlämnade transportkvantiteten understiger den enligt § 2 bestämda lastvikten per tåg, skall ordinarie frakt erläggas.

§ 6.

Förhindras bolaget under viss tid genom strejk, lockout eller annan force majeure att ordna brytning och lastning såsom i § 2 säges, må transporttiden i motsvarande mån utsträckas; dock skall bolaget i varje fall inom 16 år från trafikens början hava fraktat 600,000 ton malm och tackjärn eller erlagt frakt därför.

§ 7.

Därest bolaget kan visa, att det, av orsak som icke kan hänföras till force majeure, t. ex. brytningens upphörande på grund av malmbrist eller dylikt, blivit urständsat att frakta i § 1 bestämda minimikvantiteter, skall bolaget äga rätt att få denna överenskommelse upphävd.

§ 8.

Twist rörande tillämpningen av denna överenskommelse skall avgöras av fem skiljemän, utsedda enligt då gällande lag angående skiljemän.

§ 9.

Överenskommelsen gäller från den tidpunkt, som i § 1 omtalas, för en tid av femton år, med de undantag, som i §§ 6 och 7 stadgas, och kan icke av någondera parten uppsägas.

§ 10.

Kungl. järnvägsstyrelsen har intet att erinra mot sådan ändring av föreliggande kontrakt, att transporterna, när Ostkustbanan tages i trafik, helt eller delvis ställas till Söderhamn för vidare befordran till Ljusne i stället för till Stugsund, mot enahanda frakt, som ovan sagts.

§ 11.

Av detta kontrakt äro två exemplar utfärdade, av vilka vardera parten tagit ett.

Ljusne den 14 april 1914.

Ljusne—Woxna Aktiebolag
W. VON ECKERMANN.

Kungl. järnvägsstyrelsen
AXEL GRANHOLM.

C. G. Rothelius.

JOHN FLODIN.

