

Nr 216.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående ifrågasatt överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets järnväg mellan Torved och Gullspång m. m.; given Stockholms slott den 25 april 1916.*

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att

*dels* medgiva, att överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets järnväg mellan Torved och Gullspång må träffas i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angivna grunder,

*dels* i enlighet härmed för år 1917 anvisa ett anslag av 37,500 kronor att utgå av lånemedel,

*dels ock*, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 37,500 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.

GUSTAF.

*Oscar von Sydow.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25  
april 1916.*

Närvarande:

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

---

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Genom resolution den 19 augusti 1914 har Kungl. Maj:t meddelat koncession å järnväg av 0,891 meters spårvidd från Torveds station å Mariestad—Gårdsjö järnväg till Gullspångs station å Nora bergslags järnväg.

Fråga har nu uppkommit om träffande av överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt innehavaren av berörda koncession, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av nämnda järnväg.

Innan jag närmare ingår på denna fråga, ber jag att få erinra därom, att Kungl. Maj:t förut denna dag beslutit göra framställning hos riksdagen angående förvärvande för svenska statens räkning av, bland annat, de Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg samt Persberg—Kristinehamn. Enligt vad jag närmare utvecklat i mitt anförande till det vid berörda proposition fogade statsrådsprotokollet, skulle genom ett inköp av nämnda bandelar jämte ett

eventuellt framtida förvärvande av de i enskild ägo varande järnvägs-linjerna norr därom upp till Sveg komma att — låt vara på annat sätt än ursprungligen ifrågasatts — förverkligas den gamla tanken på erhållande i statens hand av en fortsättning söderut av den under byggnad varande inlandsbanan, vilken i följd härav skulle erhålla en lämplig anslutning till statsbanenätet å linjen Laxå—Charlottenberg och därigenom även med Göteborg. Jag meddelade vidare, att en sådan trafikled i en framtid kunde göras än fördelaktigare genom en förkortning av densamma medelst en nyanlagd statsbanelinje från Kristinehamn till förslagsvis Töreboda eller annan lämplig punkt å statsbanan till Göteborg. En dylik plan kunde emellertid under inga förhållanden tänkas komma till utförande förrän vid en mera avlägsen framtid, då trafikens utveckling sådant påkallade.

Den koncessionerade järnvägen mellan Torved och Gullspång skulle till viss del, nämligen mellan Torved och Stenbrotorp, erhålla samma sträckning som en statsbanelinje mellan Kristinehamn och Töreboda.

Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag har emellertid — enligt vad jag inhämtat — tvekat gå i författning om utförande av denna järnväg, vilken skulle utgöra en fortsättning norrut av bolagets smalspåriga järnvägsnät i Västergötland, om staten inom en ej alltför avlägsen framtid skulle komma att bygga en parallelllöpande järnväg i dessa trakter. Bolaget har därför sökt erhålla trygghet för att — därest efter eventuellt förvärv av den ifrågasatta nya statsbanelinjen Sveg—Kristinehamn en utsträckning av denna linje skulle komma till stånd från Kristinehamn till Töreboda — staten inlöser bolagets järnväg från Torved till Gullspång på sätt gällande koncession stadgar.

Ett eventuellt förvärv för statens räkning av järnvägen ifråga förutsätter emellertid, att densamma å sträckan Torved—Stenbrotorp utföres på ett sätt, som överensstämmer med de fordringar, vilka pläga uppställas för statens järnvägsbyggnader. För att i händelse av ett framtida förvärv av järnvägen möjliggöra nödiga förändringars vidtagande till minsta möjliga kostnad för staten och i syfte tillika att bereda bolaget säkerhet, att banan för nyss angivna fall kommer att inlösas, har ett förslag till överenskommelse, gällande under förutsättning av riksdagens godkännande, upprättats mellan Kungl. Maj:t och kronan samt bolaget. Enligt detta förslag skulle bolaget, beträffande sträckningen mellan Torved och Stenbrotorp, ordna banans tracé och utföra banans byggnad i övrigt på sådant sätt, att banan i den utsträckning, som vore möjlig, utan särskilda merkostnader kunde användas för den ifrågasatta statsbanedelens sträckning samt lätt ombyggas till normal-

Förslag till  
överens-  
kommelse.

spårig. Bolaget skulle sålunda för sin del vidtaga vissa närmare angivna ändringar i den fastställda planen. Under det att i planen faststälts en högsta lutning å järnvägen av 20:1,000, skulle järnvägen enligt det uppgjorda förslaget terrasserar med lutningar av högst 11:1,000 i rakspår med vederbörlig reduktion för kurvmotstånd, beräknat efter de vid normalspårig bana gällande grunder. Vidare skulle en minsta kurvradie av 400 meter komma till användning i stället för en dylik radie av 200 meter i den fastställda planen. Ytterligare skulle terrasseringsen i bergsskärningar utföras med en bredd i balansplanet av 5,4 meter i skärning, där ballastmurar erfordrades på båda sidorna, och 5 meter, där ballastmur erfordrades endast på den ena sidan. Avloppstrummorna under banvallen skulle grundläggas och för övrigt byggas på sådant sätt, att de utan att ombyggas eller förlängas vore användbara för normalspårig bana med 5,8 meters krönbredd å banvallen. Husbyggnaderna skulle utföras så, att de utan svårighet kunde tillbyggas, om detta ansåges erforderligt, då banan bleve statsbana. Mark skulle i samband med banans byggande inlösas till en areal, som enligt järnvägsstyrelsens beprövande skäligen kunde anses erforderlig med hänsyn till bandelens framtida ombyggnad till normalspårig bana. Särskilt med hänsyn till eldfara skulle banans område genom skogsmark givas en bredd av 15 meter på varje sida om banans mittlinje. Härjämte skulle vid Mosstorps och Torveds stationer utföras vissa i förslagsöverenskommelsen närmare angivna utvidgningsarbeten.

Kostnaden för de nu ifrågasatta förändringsarbetena har av bolaget beräknats uppgå till 75,000 kronor. Enligt förslaget till överenskommelse skulle staten förbinda sig att gälda hälften av denna kostnad eller 37,500 kronor. Detta belopp skulle, sedan de i överenskommelsen angivna arbeten utförts och vissa där omförmälda områden förvärvats, vid tiden för järnvägens öppnande för allmän trafik erläggas till bolaget jämte 5 procent ränta från sistsagda tidpunkt, tills likvid skedde. Vidare skulle staten tillförbinda sig att, därest staten komme att anlägga en normalspårig järnväg från Kristinehamn till Töreboda, inlösa hela järnvägen Torved—Gullspång i enlighet med de villkor, som i koncessionen äro fastställda vidkommande statens inlösningsrätt.

Det belopp, som staten, enligt vad nyss nämnts, skulle hava att erlägga till bolaget, skulle — för den händelse banan av staten övertoges — komma staten till godo i avräkning å lösesumman. Vid dylik inlösen skulle vidare bolaget hava skyldighet att återtaga räler, skarvjärn och spårväxlar, mot det att avdrag skedde å lösesumman med belopp, motsvarande dessa effekters värde vid tiden för nedläggningen med skäligt avdrag för den naturliga slitningen.

I förslagsöverenskommelsen har slutligen intagits bestämmelse för möjliggörande av Torveds stations förvärvande av staten med rätt för bolaget att för sin järnväg få begagna stationen.

Förenämnda förslag till överenskommelse, vilket tillika med ett i desamma åberopat kostnadsförslag torde såsom bilaga 1 få åtfölja detta protokoll, har av bolaget för dess del den 1 november 1915 antagits samt därefter överlämnats till Kungl. Maj:t för godkännande från statens sida.

Över förslaget har järnvägsstyrelsen uti skrivelse den 3 december 1915 avgivit infortrat yttrande och därvid till en början framhållit, att den i förslaget intagna bestämmelsen, att kostnaderna för ändringsarbetena skulle lika fördelas mellan bolaget och staten, syntes styrelsen rimlig på grund av de fördelar, staten vunne genom den föreslagna anordningen. Styrelsen har dessutom i avseende å statens kostnader vid en inlösning av järnvägen framhållit den avsevärda reduktion i desamma, som skulle uppkomma genom bestämmelsen angående skyldigheten för bolaget att mot avdrag å lösesumman återtaga räler, skarvjärn och spårväxlar. Ifråga om sträckningen för den ifrågasatta statsbanan mellan Kristinehamn och Töreboda har styrelsen hänvisat till en styrelsens skrivelse bifogad översiktskarta, vilken såsom bilaga torde få åtfölja detta protokoll. Å densamma finnas angivna dels den ungefärliga sträckningen för en dylik statsbana, dels de ifrågasatta sträckningarna för de koncessionerade normalspåriga järnvägarna Värmlands Säby—Kristinehamn och Otterbäcken—Töreboda, därå beviljade koncessioner dock förfallit, dels ock den koncessionerade sträckningen för den normalspåriga järnvägen Torved—Gullspång. Vidare erinrar järnvägsstyrelsen därom, att sistnämnda järnvägs längd enligt koncessionen utgjorde 20,3 kilometer och enligt av bolaget verkställd renstakning 20,1 kilometer, därav delen Torved—Stenbrotorp 13,5 kilometer, delen Stenbrotorp—Björtorp 4,1 kilometer och delen Björtorp—Gullspång 2,5 kilometer. Vid ett statsverkets eventuella förvärv av järnvägen Torved—Gullspång för en statsbana Töreboda—Kristinehamn skulle, yttrar styrelsen, delen Torved—Stenbrotorp användas för huvudbanan och delen Stenbrotorp—Björtorp till förbindelsespår mellan statsbanan och hamnplats vid Skagern, varemot delen Björtorp—Gullspång icke skulle komma till användning. Det vore dock avsett, att Gullspång skulle erhålla lämplig förbindelse med statsbanan. Sannolikt kunde också enligt styrelsens mening även sträckan Björtorp—Gullspång komma till användning för Gullspångindustriernas direkta förbindelse med lastageplatsen vid sjön Skagern. Styrelsen tillstyrkte, att staten för sin del antog den ingivna

Järnvägs-  
styrelsen.

förslagsöverenskommelsen, och hemställde om avlåtande till 1916 års riksdag av proposition om godkännande av det föreliggande förslaget och om utverkande av för dess genomförande erforderligt anslag.

Chefen för  
generalstaben.

Chefen för generalstaben har i infortrat yttrande i ärendet av den 17 december 1915 anført, att det ur försvarssynpunkt vore av stor betydelse, att en normalspårig järnväg, under de i förslaget till överenskommelse angivna förutsättningarna, komme till stånd från Kristinehamn till trakten av Töreboda. Mot förslaget i tekniskt avseende hade generalstabschefen, med hänsyn till försvarets intresse, intet att erinra.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrelsen.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit yttrande i ärendet den 23 december 1915 och därvid — med förmälan att det i förslaget till överenskommelse angivna sättet för järnvägsbyggnadens anordnande, för att järnvägen vid behov skulle kunna ombyggnas till bredspårig, syntes ändamålsenligt — anført, att styrelsen för sin del ej hade något att erinra mot att ifrågakommande överenskommelse komme till stånd.

Departements-  
chefen.

Som jag redan förut antytt, är frågan om anläggning av en statsbanelinje från Kristinehamn söderut för skapande av en genomgående förkortad trafikled över inlandsbanan genom Värmland och Västergötland till Göteborg ännu icke aktuell. För närvarande är jag ej heller beredd att uttala mig beträffande den lämpligaste sträckningen för en sådan linje. Givet torde emellertid vara, att en av de sträckningar, som därvid kunna ifrågakomma, är en linje från Kristinehamn till Töreboda.

Väljes sistnämnda linje, skulle det givetvis vara för staten förmånligt, om man i stället för att anlägga en ny statsbana å hela sträckningen mellan Kristinehamn och Töreboda, kunde låta den nu under byggnad varande järnvägen mellan Torved och Gullspång å sträckan mellan Torved och Stenbrotorp ingå som en del av den nya statsbanan.

En förutsättning härför är emellertid — såsom jag redan framhållit — att bandelen mellan Torved och Stenbrotorp nu utföres på sådant sätt, att densamma i en framtid utan alltför stora kostnader kan bringas i överensstämmelse med de fordringar, vilka pläga uppställas på statens järnvägsbyggnader.

Genom ett godkännande av den föreslagna överenskommelsen skulle staten förskaffa sig garanti härför. Bandelen ifråga skulle visserligen nu anläggas som smalspårig, men utföras på sådant sätt, att den lättligen kunde förändras till normalspårig och i övrigt bringas i överensstämmelse med nyss angivna fordringar.

Då ett godkännande av överenskommelsen från statens sida skulle betinga en utgift av endast 37,500 kronor — vilket belopp vid en framtida inlösen för statsverkets räkning av järnvägen Torved—Gullspång skulle komma staten till godo i avräkning å lösesumman — anser jag mig böra tillstyrka överenskommelsens antagande från statens sida. I likhet med järnvägsstyrelsen vill jag i detta sammanhang särskilt framhålla den avsevärda reduktion i kostnaderna för en eventuell inlösen av banan, som skulle uppkomma genom den i överenskommelsen föreslagna bestämmelsen, att bolaget skulle vara skyldigt att mot avdrag å lösesumman återtaga räler, skarvjärn och spårväxlar.

Ifrågavarande belopp, 37,500 kronor, torde böra bestridas av låne-medel och framställning göras till riksdagen om beloppets anvisande för år 1917. Vid bifall till denna framställning torde de i riksstaten för år 1917 bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål böra höjas med motsvarande belopp, eller 37,500 kronor.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att

*dels* medgiva, att överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets järnväg mellan Torved och Gullspång må träffas i huvudsaklig överensstämmelse med förut angivna grunder,

*dels* i enlighet härmed för år 1917 anvisa ett anslag av 37,500 kronor, att utgå av lånemedel,

*dels* ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 37,500 kronor.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Carl Stålhammar.*

## Bilaga 1.

## Överenskommelse

mellan Kungl. Maj:t och Kronan, å ena sidan, samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets ifrågasatta järnväg mellan Torved och Gullspång.

Överenskommelsen skall gälla endast under förutsättning att densamma blivit godkänd av Riksdagen.

Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, innehavare av koncession å en smalspårig järnväg från Torved till Gullspång, utfäster sig att vid byggandet av nämnda järnväg å bandelen Torved—Stenbrotorp iakttaga, att följande ändringar vidtagas beträffande de i den för banan fastställda planen ingående arbetena, nämligen:

att banan terrasseras med lutningar av högst 11 på 1,000 i rakspår med vederbörlig reduktion för kurvmotstånd, beräknat efter vid normalspårig bana gällande grunder, samt med användande av en minsta kurvradie av 400 meter;

att horisontalplanet vid Mosstorp station förlänges från föreslagna 300 meter till minst 700 meter;

att terrasseringen i bergskärningar utföres med en bredd i balansplanet av 5,4 meter i skärning, där ballastmurar erfordras på båda sidorna, och 5,0 meter, där ballastmur erfordras endast å den ena sidan;

att avloppstrummorna under banvallen grundläggas och för övrigt byggas på sådant sätt, att de utan att ombyggas eller förlängas äro användbara för normalspårig bana med 5,8 meters krönbredd å banvallen;

att husbyggnaderna utföras på sådant sätt, att de utan svårighet kunna tillbyggas, om så anses erforderligt, då banan bliver statsbana; samt

att mark i samband med banans byggande inlöses till den areal, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens beprövande skäligen kan anses erforderlig med hänsyn till bandelens framtida ombyggnad till normalspårig bana, varvid särskilt iakttages:

att med hänsyn till eldfara banans område genom skogsmark gives en bredd av 15 meter på varje sida om banans mittlinje;

att vid Mosstorp station på 700 meters längd bangårdsområdet skall hava en bredd av minst 40 meter från huvudspårets mitt åt den sida, där stationshus och godsmagasin äro belägna, och minst 15 meter åt motsatta sidan;

att vid Torved station det befintliga bangårdsområdet utvidgas dels på så sätt, att hela västra gränslinjen utflyttas 10 meter och framdrages mot norr i rät linje, till dess den träffar områdesgränsen för huvudlinjen till Gullspång, dels genom förvärfv av det norr om bangården belägna område, som ligger mellan huvudlinjen till Gullspång i väster och huvudlinjen till Gårdsjö samt landsvägen i öster, varvid norra gränsen för detta område förlägges så nära den omkring



220 meter norr om nuvarande bangården belägna gården som är möjligt utan att bereda sådan olägenhet, att flyttning av å denna gård belägna boningshus erfordras.

Kungl. järnvägsstyrelsen medgives rätt att under arbetets gång genom ombud tillse, att här ovan nämnda speciella villkor iakttagas.

Statsverket å sin sida förbinder sig:

att till bolaget gälda hälften av den merkostnad, som ovan omförmälda ändringar i den fastställda planen beräknas medföra, och vilken merkostnad, såsom av vidlagda kostnadsförslag framgår, i sin helhet uppskattas till 75,000 kronor;

att betala nyssnämnda belopp, då ifrågavarande arbeten utförts och omtalade områden av bolaget förvärvats, vid tidpunkten för järnvägens öppnande för allmän trafik, jämte 5 % årlig ränta från sistsagda tidpunkt, tills likvid sker;

att, därest staten kommer att anlägga normalspårig järnväg från Kristinehamn till Töreboda, inlösa hela järnvägen Torved—Gullspång i enlighet med de villkor, som i koncessionen äro fastställda vidkommande statens inlösningsrätt; skolande dock bolaget därvid återtaga räler, skarvjärn och spårväxlar mot det att avdrag sker å lösesumman med belopp motsvarande dessa effekters värde vid tiden för nedläggningen med skäligt avdrag motsvarande den naturliga slitage.

Från lösesumman skall avdragas det belopp, varmed statsverket enligt ovanstående bidragit till banans anläggning.

Under förutsättning att inlösen av järnvägen sålunda kommer till stånd och att bolaget därtill erhåller Kungl. Maj:ts och vederbörande inteckningshavares tillstånd, förbinder sig bolaget att till statsverket med full äganderätt och gravitationsfritt överlåta Torveds stationsområde med därå befintliga anläggningar av vad namn och slag de vara må med undantag dock av bolagets spår och växlar, allt mot en köpeskilling, som, i händelse överenskommelse därom icke kan träffas, fastställas av tre skiljemän enligt lagen om skiljemän den 28 oktober 1887, samt under villkor, dels att statsverket utan kostnad för bolaget verkställer de omflyttningar av bolagets spår och växlar, som erfordras för erhållande av lämpliga anordningar med hänsyn till att stationen kommer att utgöra föreningsstation mellan bolagets smalspåriga bana och statsbanan, dels att bolaget medgives rätt att använda Torveds station för Mariestad—Gårdsjö järnväg och att få denna järnvägs trafik där ombesörjd av statens järnvägar, allt emot den avgift och på de villkor, som, med tillämpning av föreskrifterna i Kungl. Maj:ts nådiga brev den 31 oktober 1896, angående allmänna grunder för bestämmande av de enskilda järnvägarnas avgifter för begagnande av statsbanestationer, med därtill hörande bestämmelser, varda avtalade.

Göteborg den 1 november 1915.

För Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

*Philip Åqvist.*

*Gust. Lagerbring.      Gustaf Boman.      Chr. Carlander.      Sigge Flach.*

*H. Mannheimer.      A. H. Christenson.      John E. Olson.*

## Kostnadsförslag

för

delen Torved—Stenbrotorp av Torved—Gullspångs järnväg.  
Ökning av kostnaderna på grund av balanslinjens förändring  
efter statens järnvägars fordringar.

1	2	3	4	5	6	7
Arbetets beskaffenhet.	Mått- enhet.	Mängd.	Kost- nad för mått- enhet.	Detalj- kostnad.	Kostnad.	Summa kostnad.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<b>Terrasseringsarbeten.</b>						
Jordschaktning .....	kbm.	7,260	1 10	7,986 —		
do .....	»	8,000	1 30	10,400 —		
Sidotag för bankfyllning .....	»	4,150	1 10	4,565 —		
Matjordsbeklädning .....	kr.	—	—	1,000 —		
Bergsprängning .....	kbm.	4,300	5 —	21,500 —		
Ballastmurar .....	lm.	50	2 —	100 —	45,551 —	
<b>Vattengenomlopp.</b>						
Täckt trumma 0,6 × 0,6 .....	lm.	42	28 —	1,176 —		
» » 0,6 × 1,2 .....	»	15	45 —	675 —		
» » 1,0 × 1,0 .....	»	4	55 —	220 —		
» » 1,2 × 1,2 .....	»	17	65 —	1,105 —	3,176 —	
Diverse oförutsedda kostnader .....	kr.	—	—	—	2,463 —	
<b>Jordlösen.</b>						
Ökad bredd för erhållande av område tillräck- ligt för normalspårig bana .....	har.	5,32	1,000 —	5,320 —		
Ökad bredd genom skogsmark utöver nyss- nämnda område .....	»	15,3	800 —	12,240 —		
Ökat område vid Torved .....	»	1,7	2,000 —	3,400 —		
» » » Mosstorp .....	»	2,85	1,000 —	2,850 —	23,810 —	75,000 —
Summa kronor	—	—	—	—	—	75,000 —

Stockholm den 29 oktober 1915.

Ger. E. Alland.



