

Nr 166.

Av herr **Zander**, om avslag å Kungl. Maj:ts förslag om anläggning av statsbana från Hultebo station till Riddarhyttans gruvfält m. m.

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t bland utgifter för kapitalökning äskat anslag till anläggande av en järnväg från Hultebo till Riddarhyttans gruvfält och för detta ändamål på 1921 års stat uppfört 400,000 kronor.

Vid en flyktig blick på detta äskande förefaller förslaget rätt så väl motiverat och från statsfinansiell synpunkt ej ofördelaktigt. Sätter man sig emellertid närmare in uti förslaget och tager del av de förhållanden, som äro förenade med detsamma, skall man finna, att skäl till betänksamhet för banans byggande kan finnas.

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

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

Blir den nu föreslagna järnvägen en verklighet, komma dessa banor

att tangera varandra på flera ställen. De komma på vissa ställen att gå parallellt och att taga sitt gods vid samma gruvor. Den propositionen åtföljande kartan åskådliggör detta på ett tydligt sätt.

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

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

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

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

Det ser emellertid ut, som skulle de bolagsägare, som nu äga Uttersbergbanan, ett konsortium intressenter i Norrköping, som förvärvat bolaget i avsikt att i sammanhang med byggandet av den planerade järnvägen Katrineholm—Köping utvidga Köpings—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar till normalspåriga, ej skulle äga förutsättningar att fullfölja planen. Krigstidens svårigheter ha kommit emellan och försvarat omläggningen.

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

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

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

Skulle, mot förmodan, riksdagen ej vilja stanna för och låta undersöka möjligheterna av statsförvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar, förefaller det emellertid att ett förvärv av enbart Uttersberg—Riddarhyttans järnväg vore att föredraga framför att bygga Hultebo—Riddarhyttans järnväg. Ett inlösande av Uttersberg—Riddarhyttans järnväg och dess ombyggande till normalspårig bana skulle i varje fall inte lägga så stora svårigheter i vägen för banan Köping—Uttersbergs utbyggande, och Riddarhyttans gruvfält finge å sin sida sitt behov av en bredspårig bana tillgodosett.

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

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

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

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

Kommer, genom statens åtgöranden att bygga Hultebo—Riddarhyttans järnväg, Uttersbergsbanan att förbli smalspårig, komma dessa utvidgningar vid Kolsva sannolikt ej till stånd och nuvarande driften snarare att be-

gränsas. Likartade förhållanden äro rådande vid de övriga bruken. De arbeta under, i transportavseende, mycket svåra förhållanden.

Utom den betydelse, som Uttersbergsbanan som normalspårig statsbana skulle få för genomgångstrafik mellan Krylbo—Hallsbergs järnväg och Köpings djuphamn, skulle den komma att verka upptryckande för den ort där den går fram.

I anslutning till vad jag sålunda anförte, får jag föreslå:

att riksdagen må avslå Kungl. Maj:ts i årets statsverksproposition, bil. I, utgifter för kapitalökning, gjorda förslag om anläggande av en normalspårig statsbana från Hultebo station å statsbanan Dagarn—Hultebo till Riddarhyttans gruvfält, samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t må anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida det kan vara med statens och det allmännas intresse förenligt, att staten förvärvar och till normalspårig bana utvidgar Köping—Uttersbergs och Uttersberg—Riddarhyttans järnvägar, och till riksdagen inkomma med de förslag, vartill denna utredning kan föranleda.

Om riksdagen ej skulle finna anledning att bifalla detta mitt yrkande, får jag föreslå riksdagen att besluta

att med avslag på Kungl. Maj:ts ovannämnda proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av, huruvida staten må kunna förvärva och till normalspårig bana utvidga Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, samt att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunna föranledas.

Stockholm den 21 januari 1920.

Albert Zander.

I motionen instämma:

J. A. Ander.

C. J. Ericsson.
