

**Nr 23.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående nedläggande av statsbanedelen Dagarn—Hultebo m. m.; given Stockholms slott den 16 januari 1930.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

**GUSTAF.**

*Th. Borell.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 januari 1930.*

**N ä r v a r a n d e:**

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Departementschefen, statsrådet Borell anmäler uppkommen fråga om nedläggande av statsbanedelen Dagarn—Hultebo samt om därav betingade åtgärder och anför i sådant avseende:

I proposition, nr 142, till 1914 års senare riksdag föreslog Kungl. Maj:t, i enlighet med av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 maj 1914 gjord hemställan, att riksdagen måtte besluta anläggning av en normalspårig statsbana mellan Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo samt Hultebo i Skiunskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, att bestridas av lånemedel. Såsom närmare framgår av innehållet i det till propositionen fogade statsrådsprotokollet över civilärenden, var förslaget icke tillkommet för att tillgodose något ortsbefolkningens behov av förbättrade kommunikationsmedel utan närmast föranlett av framställning från ett enskilt företag. Mellan järnvägsstyrelsen och Ljusne—Voxna aktiebolag hade nämligen dessförinnan förts underhandlingar, vilka resulterat i en mellan

parterna den 14 april 1914 träffad, propositionen närsluten överenskommelse angående villkor för transport av malm och tackjärn från Hultebo till Dagarn och därifrån till Stugsund, att gälla under förutsättning att Kungl. Maj:t och riksdagen beslutade anläggning av en bibana mellan nämnda orter.

Förslaget bifölls av riksdagen, som för ändamålet anvisade det åskade anslaget, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 200,000 kronor. Arbetet med järnvägens byggande igångsattes därefter omedelbart, och bandelen stod färdig att öppnas för trafik från och med den 1 september 1916. Efter räkenskapernas avslutande befanns byggnadskostnaden hava uppgått till 497,000 kronor eller 62,000 kronor mer än som blivit av 1914 års senare riksdag anvisat. Täckning för sistnämnda belopp bereddes av 1918 års lagtima riksdag genom tillstånd att därför taga i anspråk överskott å vissa andra anslag av länemedel.

I skrivelse den 17 september 1929 har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om upprivning av ifrågavarande bandel samt om försäljning av till bananläggningen hörande mark m. m.

Till stöd för framställningen har styrelsen till en början beträffande hit-tillsvarande trafik å banan samt i fråga om numera uppkomna ändrade förutsättningar för bandelens fortbestånd anfört huvudsakligen följande:

Bolagets transporter jämlikt det träffade avtalet togo sin början den 3 oktober 1916, från vilken tidpunkt banan enligt järnvägsstyrelsens medgivande skulle anses tagen i bruk och kontraktet gälla. På grund av särskild överenskommelse har det sedermera varit försatt ur kraft under tiden 1 september 1917—14 april 1921 och den ursprungligen fastställda avtalstiden blivit i motsvarande grad förlängd. På därom av Riddarhytte aktiebolag gjord ansökan har järnvägsstyrelsen vidare den 30 december 1920 godkänt, att nämnda bolag inträdde i Ljusne—Voxna intressenters i likvidation — förut benämnt Ljusne—Voxna aktiebolag — rättigheter och skyldigheter enligt kontraktet.

Enligt § 1 i meromnämnda kontrakt förband sig bolaget att från Hultebo till Dagarn och därifrån till Stugsund låta frakta minst 30,000 ton malm och tackjärn årligen och inalles under 15 års tid minst 600,000 ton.

De kvantiteter, som under respektive år eller delar därav faktiskt blivit utfraktade enligt kontraktet ävensom de kvantiteter, som bolaget enligt § 1 haft skyldighet att utfrakta under samma tider, framgår av följande sammanställning.

	Kvantiteter, som bolaget haft skyldighet att utfrakta, ton	Kvantiteter, som faktiskt utfraktats jämlikt kon- traktet, ton
År 1916 (fr. o. m. <sup>3</sup> / <sub>10</sub> ) .....	7,300	5,296.0
» 1917 (t. o. m. aug.) .....	20,000	9,240.0
» 1921 (fr. o. m. <sup>15</sup> / <sub>4</sub> ) .....	21,250	21,018.3
» 1922 .....	30,000	31,265.4
» 1923 .....	30,000	10,067.3
» 1924 .....	30,000	10,868.3

Efter år 1924 hava inga transporter jämlikt kontraktets § 1 blivit verkställda. Däremot hava under åren 1924—1928 förekommit vissa transporter från Krampen till Sandviken, Forsbacka och Stugsund samt från Hultebo till Storvik, vilka enligt av järnvägsstyrelsen lämnat medgivande fått avräknas å den stadgade totalkvantiteten 600,000 ton men däremot icke å årskvantiteterna. Sistnämnda kvantiteter belöpa sig till sammanlagt 52,792 ton.

Såsom framgår av förenämnda sammanställning hava de för kontraktet ansvariga bolagen — med undantag för år 1922 — icke något år låtit frakta i § 1 i överenskommelsen angivna minimikvantiteter. I anledning härav framställde järnvägsstyrelsen under år 1927 hos Riddarhytte aktiebolag anspråk på ersättning, varvid från statens järnvägars sida gjordes gällande, att bolaget enligt överenskommelsen vore skyldigt att till statens järnvägar betala frakt jämlikt kontraktets § 5 även för de för respektive år bristande transportkvantiteterna.

Bolaget förklarade sig emellertid icke villigt betala ersättning i enlighet härmed.

Härefter ägde, efter hänvändelse från bolaget, förhandlingar i saken rum mellan delegerade för järnvägsstyrelsen och bolaget. Dessa förhandlingar ledde emellertid icke till någon uppgörelse.

I skrivelse till styrelsen den 7 november 1928 förklarade sig bolaget slutligen begagna sig av sin rätt enligt överenskommelsens § 7, i det att bolaget under hänvisning till brytningens upphörande på grund av malmbrist och bolagets därav föranledda oförmåga att frakta de i § 1 av kontraktet bestämda minimikvantiteterna hävde överenskommelsen. I sammanhang härmed erbjöd sig bolaget att såsom gottgörelse för bristande fullgörande av kontraktet till statens järnvägar betala ett efter angiven beräkningsgrund framkommet belopp av 244,391 kronor 3 öre. För det fall att detta erbjudande samt den angivna beräkningsgrunden icke antoges av styrelsen, påkallade bolaget tvistens slitande genom skiljenämnd enligt kontraktets § 8, och hänsköttes i så fall till nämndens avgörande frågan, vilket belopp bolaget, efter kontraktets hävande, vore skyldigt att till styrelsen utgiva såsom ersättning för att kontraktets bestämmelser angående frakterna icke uppfyllts.

Då järnvägsstyrelsen ej kunde godkänna det erbjudna beloppet, ansåg sig också styrelsen böra påkalla skiljedom för avgörande av det belopp, bolaget på grund av kontraktets 1, 5 och 7 §§ kunde vara skyldigt att till statens järnvägar erlagga.

Den sålunda tillkallade skiljenämnden meddelade den 22 mars 1929 dom i saken. Genom denna dom, som återgivits i styrelsens skrivelse, prövade skiljenämnden rättvist förplikta bolaget att till järnvägsstyrelsen utgiva 328,644 kronor 25 öre.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter att, i och med att överenskommelsen av den 14 april 1914 genom skiljedomen blivit hävd, den ojämförligt viktigaste och för banans tillkomst avgörande förutsättningen bortfallit. Inga andra skäl hava heller syntts styrelsen tala för att låta ifrågasätta spår längre kvarligga. Härom har styrelsen yttrat följande:

Innan järnvägsstyrelsen framlade sitt förslag till bandelens byggande, hade styrelsen hos domänstyrelsen anhållit om ett uttalande angående betydelsen för skötseln av statens skogar av den ifrågasatta järnvägen Dagarn—Hultebo under förutsättning, dels att den icke framdroges längre än till sistnämnda plats och dels att banan sedermera fortsattes längre mot väster till Malingsbo eller eventuellt Kloten, och anförde domänstyrelsen med anledning härav 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 livsfrönödenheter 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 fortsattes 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 skogscomplex 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.

Givetvis lät sig järnvägsstyrelsen i viss mån påverka även av nämnda uttalanden såsom också tydligt framgår av innehållet i styrelsens förenämnda, den 9 maj 1914 till Kungl. Maj:t avlätna framställning i ärendet. Såväl föredragande departementschefen som riksdagen framhöllo också som en omständighet av icke ringa betydelse för frågans bedömande det korta avståndet mellan en blivande järnvägsstation i Hultebo samt de östra delarna av Klotens kronopark — ej fullt en halv mil — varigenom utförsel av skogsprodukter, framför allt träkol, från kronoparken med fördel skulle kunna ske genom järnvägstransport från Hultebo, varjämte järnvägsanläggningen jämväl kunde väntas bliva av betydelse för tillgodogörande av den staten tillhöriga hyttan vid Baggå å Klotens kronopark.

Dessa förhoppningar angående bandelens betydelse även för andra ändamål hava emellertid icke infriats. Något förslag att utsträcka järnvägen vidare genom Klotens kronopark har heller icke under de gångna åren väckts.

Med hänsyn till anförda förhållanden, vilka synts järnvägsstyrelsen ådaga lägga, att bandelen ifråga numera praktiskt taget saknar betydelse, har styrelsen, för undvikande av ytterligare förluster och värdeminskning, ansett banan böra ju förr dess hellre upprivas och realiseras. Styrelsen har alltså hemställt om bemyndigande att vidtaga åtgärder i sådant avseende.

Beträffande de åtgärder, som vid godtagande av detta förslag borde vidtagas i fråga om återleverering av det i anläggningen nedlagda kapitalet m. m., har styrelsen anfört följande:

Vid bifall till styrelsens hemställan om järnvägens realiserande böra statens järnvägars tillgångar minskas med det i anläggningen nedlagda kapitalet, uppgående såsom förut meddelats till 497,000 kronor, och ett motsvarande belopp av järnvägsstyrelsen återbetalas till riksgäldskontoret att gottskrivas det av statens järnvägar disponerade statskapitalet av lånemedel. För verkställande av denna återleverering står i första rummet till förfogande förenämnda av skiljenämnden utdömda belopp av 328,644 kronor 25 öre, vilket av bolaget till järnvägsstyrelsen erlagts. Vidare kan enligt preliminär uppskattning ett realiserande av bandelens tillgångar beräknas inbringa cirka 40,000 kronor. Slutligen har under årens lopp verkställtts avsättning till statens järnvägars fönyelsefond å objekt tillhörande berörda bandel till ett sammanlagt belopp av 22,572 kronor, av vilket ingenting hittills tagits i anspråk. Därest bandelen nu upphör att existera, synes berättigat använda även sistnämnda belopp för täckande av den för bananläggningen på sin tid

givna anslagssumman. Sammanlagt skulle härmed för återbäring till riksgäldskontoret stå till förfogande cirka 391,000 kronor. Återstoden eller något mer än 100,000 kronor av den med lånemedel bestridda byggnadskostnaden anser styrelsen böra avföras som förlust i 1930 års driftkostnadsstat.

Under åberopande av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t *dels* ville utverka riksdagens medgivande att bandelen Dagarn—Hultebo finge upprivas, att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar finge realiserats samt att det till anläggningens bestridande på sin tid beviljade anslaget av lånemedel måtte till riksgäldskontoret återlevereras, *dels ock* ville godkänna vad järnvägsstyrelsen föreslagit i fråga om sättet för verkställande av omförmälda återleverering.

Över järnvägsstyrelsens framställning hava utlåtanden avgivits den 7 oktober 1929 av länsstyrelsen i Västmanlands län, den 11 oktober 1929 av domänstyrelsen samt den 22 oktober 1929 av riksräkenskapsverket.

*Länsstyrelsen* har förklarat sig icke kunna göra någon erinran mot bifall till järnvägsstyrelsens förslag.

*Domänstyrelsen* har anfört bland annat följande:

Den huvudsakliga anledningen till järnvägens uppkomst har varit att underlätta transporter av järnmalm och tackjärn för enskilda bolags räkning.

Därest järnvägen från början hade utdragits mot väster över kronoparken Kloten, hade den förvisso haft större betydelse för domänverket, en betydelse, som skulle hava kommit att stegras med åren i den mån som virke av smärre dimensioner vunnit ökad avsättningsmöjlighet.

Vad domänstyrelsen på sin tid anfört rörande betydelsen för kronoparken Kloten av ifrågavarande järnväg samt dess eventuella framdragande västerut över kronoparken gäller ännu. Visserligen har någon nämnvärd utlastning av träkol icke skett över denna järnväg, beroende på att kolen hittills kunnat försäljas till kronoparken närliggande järnbruk, men domänverket har haft en kolbrygga uppförd vid Hultebo, som tidvis haft ett ej ringa inflytande på kolpriset vid denna ortsförsäljning.

Vidare har utfrakt enstaka år skett av rätt betydande mängder props, massaved och brännved.

Med den utveckling, motordriften numera fått, kan emellertid utlastning av smärre virkessortiment utan större fraktökning ske jämväl vid Skinnskattebergs järnvägsstation. Skulle emellertid träkol i framtiden icke kunna försäljas i orten och Dagarn—Hultebobanan icke för denna befraktning funnes att tillgå, bleve för stora delar av Klotens kronopark kolningen sannolikt omöjliggjord. Domänstyrelsen finner sig likväl icke böra ifrågasätta att ifrågavarande bandel med den begränsade sträckning den nu har fortfarande skall bibehållas, när dess betydelse enbart för kronans skogar icke kan motivera detsamma.

*Riksräkenskapsverket* har förklarat sig icke finna skäl till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag.

Av den föregående redogörelsen torde framgå, att ifrågavarande järnväg, som tillkommit huvudsakligen för transport av malm och tackjärn för ett enskilt bolags räkning, numera icke fyller någon uppgift, som synes kunna motivera dess fortsatta bestånd. Vid sådant förhållande finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen och de hörda myndigheterna lämpligast, att järnvägen, för undvikande av ytterligare förluster och värdeminskning, snarast

Departement-  
chefen.

möjligt upprives samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar realiseras. Jag vill därför förorda, att riksdagens medgivande härtill inhämtas.

Efter realiserandet av tillgångarna torde, på sätt järnvägsstyrelsen förutsett, ett belopp motsvarande det i järnvägen nedlagda anläggningskapitalet, vilket i sin helhet utgått av lånemedel, böra återlevereras till riksgäldskontoret. Mot styrelsens förslag beträffande sättet för beredande av tillgång till denna återleverering har jag intet att erinra. Därest riksdagen bifaller förslaget om bandelens upprivning och om försäljning av dess tillhörigheter, torde Kungl. Maj:t böra i fråga om återlevereringen meddela beslut i huvudsaklig överensstämmelse med vad järnvägsstyrelsen föreslagit.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statsbanedelen Dagarn—Hultebo må upprivas samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar må försäljas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*