

År	Belopp	År	Belopp
1896	650,000	1897	650,000
1898	650,000	1899	650,000
1900	650,000	1901	650,000
1902	650,000	1903	650,000
1904	650,000	1905	650,000
1906	650,000	1907	650,000
1908	650,000	1909	650,000
1910	650,000	1911	650,000
1912	650,000	1913	650,000
1914	650,000	1915	650,000
1916	650,000	1917	650,000
1918	650,000	1919	650,000
1920	650,000	1921	650,000

N:o 56.

Ank. till Riksd. kansli den 30 april 1896, kl. 3 e. m.

Utlåtande, angående dels Kongl. Maj:ts proposition om anvisande af medel för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan, dels en i anledning deraf inom Riksdagen gjord framställning.

(R. A.)

I en den 13 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition (n:o 43) har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att till Kongl. Maj:ts förfogande för bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan bevilja tillhopa 1,350,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret med högst 650,000 kronor under år 1896 och med återstoden under år 1897.

Af det vid nämnda proposition fogade utdrag af protokoll öfver civilärenden inhemtas, att jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 10 februari innevarande år förmålt, att å de af staten förvärfvade Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborgs—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, i statens hand numera gemensamt benämnda »Vestkustbanan», för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess nuvarande omfattning nödvändigtvis måste under detta och nästkommande år verkställas arbeten till ett beräknadt sammanlagdt belopp af 1,350,000 kronor, deraf för innevarande år 650,000

kronor och återstoden under 1897, och har i statsrådsprotokollet in- tagits en af jernvägsstyrelsen aflemnad förteckning å de arbeten, som sålunda borde utföras. Enligt denna förteckning, till hvilken utskottet tillåter sig hänvisa, skulle kostnaden för arbetena å de olika ban- sträckorna fördela sig på följande sätt:

	Under år 1896.	Under år 1897.	Summa
Bandelen Helsingborg—Halmstad med bibanan Åstorp—Höganäs ...	479,500	197,600	677,100
D:o Halmstad—Varberg	21,200	95,600	116,800
D:o Varberg—Göteborg	68,700	219,700	288,400
D:o Landskrona—Engelholm	35,700	23,500	59,200
D:o Malmö—Billesholms grufva	23,300	109,100	132,400
Oförutsedda utgifter	21,600	54,500	76,100
Summa	650,000	700,000	1,350,000

Efter meddelande häraf har departementschefen erinrat:

att redan den af Kongl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatta komitén i sitt den 13 januari 1894 afgifna betänkande i fråga om förvärfvande åt staten af ifrågavarande jernvägssträckor, på grund af det komitén lemnade uppdraget, verkställt beräkningar öfver de kostnader, som erfordrades för banornas komplettering, i händelse de blefve med statsbanorna införlifvade, dervid komitén, på sätt af dess tryckta betänkande (sid. 45—49) framgår, beräknat kompletteringskostnaderna för sjelfva banbyggnaderna — om kompletteringen af den rullande materielen m. m. är nu icke fråga — till 2,962,000 kronor, deraf för

Skåne—Hallands	jernväg till	kronor 1,393,000: —
Mellersta Hallands	»	»	630,000: —
Göteborgs—Hallands	»	»	365,000: —
Landskrona—Engelholms	»	»	200,000: —
Malmö—Billesholms	»	»	374,000: —
Summa kronor			2,962,000: —;

att jernvägsstyrelsen i sitt öfver komiténs betänkande den 20 februari 1894 afgifna utlåtande — med fasthållande af den grundsats, hvarifrån komitén i afseende å kompletteringsarbetena å banbyggnaden utgått, eller att samtidigt med inköpet af banorna inga andra kostnader

skulle behöfva ifrågakomma än de, som erfordrades för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess dåvarande omfattning — ansett, att kompletteringskostnaden borde ökas dels med i rundt tal 300,000 kronor för vissa angifna anordningar, som genast efter inköpet erfordrades, dels ock med ett belopp af 76,000 kronor för åtskilliga, likaledes uppräknade anordningar, som under de närmaste åren behöfde utföras;

att vid dessa beräkningar hänsyn tagits till förhållandena vid 1892 års utgång, men att dessa naturligtvis sedermera undergått vissa och i åtskilliga fall ganska betydande ändringar, såsom exempel hvarpå redan i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895 angående proposition till Riksdagen om banornas förvärfvande åt staten påpekats, att kompletteringskostnaden för Mellersta Hallands jernväg borde minskas med 187,000 kronor för dåmera inlagdt nytt spår å denna bana; samt

att vid 1893 års utgång de då återstående kompletteringskostnaderna, enligt hvad jemväl jernvägsstyrelsen i sin skrivelse den 10 februari 1896 upplyste, beräknades belöpa sig till

för Skåne—Hallands	jernväg	kronor 1,486,200: —
» Mellersta Hallands	»	» 541,400: —
» Göteborgs—Hallands	»	» 490,000: —
» Landskrona—Engelholms	»	» 221,500: —
» Malmö—Billesholms	»	» 411,900: —
		<hr/>
		Summa kronor 3,151,000: —.

Beträffande de kompletteringsarbeten, som å dessa jernvägar utförts efter 1893 års slut, intill dess de öfvergingo i statens ego, har jernvägsstyrelsen i sistberörda skrivelse meddelat, att styrelsen icke nu vore i tillfälle att lemna upplysning om dessa arbeten och de härför hafda kostnader, emedan erforderliga utdrag af vederbörliga bokslut för år 1895 icke funnits att tillgå och icke heller torde kunna påräknas före slutet af april månad. Huru alltså de af styrelsen nu såsom erforderliga, för åren 1896 och 1897 upptagna kostnadssummorna komme att ställa sig vid jemförelse mellan de nyss återgifna, sedan från dessa senare afdragits de belopp, som genom respektive bolagsstyrelsers försorg kunde hafva för kompletteringar efter 1893 utgifvits, kunde sålunda ej för närvarande af jernvägsstyrelsen angifvas, men trodde styrelsen sig dock kunna med visshet förutsäga, att de för 1896 och 1897 års kompletteringar erforderliga summorna jemte den, som för år 1898

ytterligare torde komma att för samma ändamål erfordras, icke komme med trafikens nuvarande omfattning att öfverskrida nyssberörda, af Kongl. Maj:t i ofvannämnda proposition angifna belopp, minskade med de derefter utgifna.

I fråga om de särskilda posterna i förteckningen å de kompletteringsarbeten, hvilka borde utföras under åren 1896 och 1897, har jernvägsstyrelsen, hvad först anginge dem, som afsåge jernvägarnes *öfverbyggnad*, meddelat, att, till följd deraf att banorna behöfde kunna bära lokomotiv med större axeltryck, öfverbyggnaden å broar, vägportar och öppna trummor måste erhålla nödig förstärkning, hvarvid ett antal mindre broar och öppna trummor erfordrade bärbalkar af högre sektioner än de nuvarande. Dels af denna anledning, dels ock derföre att å några ställen — mellan Malmö och Billesholm — jernvägsbanken lagts så lågt, att olägenhet af tidvis högt vattenstånd inträffat, funne styrelsen, att banken måste på sådana ställen genom påfyllning höjas. Å andra ställen åter kräfde banken bättre skydd mot skada af rinnande vatten eller vågsvall, hvilket senare i all synnerhet gälde för linien norr om Varberg, der under sistförflutna höst svåra stormar i Kattegat föranledt bankens utskärning och deraf följande afbrott i trafiken.

Med förmälan, att de svagaste skenorna i hufvudspåret — oafsedt dem å sidobanan mellan Höganäs och Åstorp — finnes å linien Helsingborg—Halmstad samt mellan Engelholms gamla och nuvarande stationer, till en sammanlagd längd af 45,5 kilometer, förklarade styrelsen sig anse, att, då dessa skenor med hänsyn ej mindre till tågens tyngd än äfven till lutningsförhållandena å de bandelar, der de vore utlagda, numera ej kunde anses vara för trafiksäkerheten fullt betryggande, dessa skenor redan i år borde utbytas, samt att i sammanhang härmed ett antal alltför klena spårveklar jemväl måste ersättas med sådana af den för statens jernvägar antagna modell. Kostnad hade ock beräknats för hela banans höglyftning i syfte att genom den förändring, som dervid kunde ske af barlastens form till den så kallade amerikanska, hvilken vid statens öfriga banor visat sig ändamålsenlig, bereda bättre aflopp af dagvatten och smältande snö och derigenom förekomma de olägenheter, särskildt af svallis, som nuvarande barlastform medförde.

För beredande af *minskning af bevakningskostnaden* borde, enligt styrelsens mening, vid en del vägöfvergångar i närheten af stationer och gatukorsningar i städer ett antal fällbommar uppsättas att förmedelst linledningningar skötas af den vid stationen tjänstgörande personalen eller, såsom i Halmstad, der fyra gator korsade jernvägen, på det sätt, att

en och samma vakt skötte flera bommar. Till skydd för jernvägs-
trafiken borde derjemte särskilda säkerhetsanordningar utföras å vissa
platser, förnämligast vid Varbergs stenhuggeri, vid Halmstad—Bolmens
och Höganäs grufvors jernvägars korsningar i plan med statsbanan.

Banvaktsbostäder, hvilkas antal för närvarande vore 83, ansåge
styrelsen böra ökas, när olägenheterna af att hafva banpersonal boende
i förhyrda bostäder utom jernvägsområdet och ofta afsides derifrån
vore alltför stora. I afvaktan på resultatet af pågående försök för ut-
rönande, om nu befätliga antalet vakter, 6 på 10 kilometer, der nattåg
framginge, kunde minskas, hade styrelsen emellertid för närvarande ej
ansett sig böra ifrågasätta uppförande af flera än 57 stugor, hvari-
genom å nattågslinierna skulle erhållas bostäder till 4 vakter på 10
kilometer. Ett ytterligare skäl för dessa stugors uppförande funne
styrelsen i den omständigheten, att eljest lämplig förflyttning till Vest-
kustbanan af banpersonal, som genom indragningar å äldre bandelar
blefve öfvertalig, icke torde kunna ifrågasättas, förrän denna personal
kunde vid Vestkustbanan erhålla hittills åtnjuten förmån af fri bostad
i statens hus.

Beträffande behöfliga kompletteringsarbeten å *stationerna*, har jern-
vägsstyrelsen med afseende å förhållandena i *Göteborg* anfört följande.

Uti förenämnda underdåniga skrifvelse den 20 februari 1894 hade
styrelsen, vid afgifvande af utlåtande öfver jernvägskomiténs betänkande
angående förvärfvande för statens räkning af ifrågavarande jernvägar,
anfört, att Vestkustbanan, sedan den öfvergått i statens ego, visserligen
skulle kunna inledas på Göteborgs statsbanestation för en af styrelsen
beräknad kostnad af 139,000 kronor, men att, då emottagandet af den
trafik, som skulle från Vestkustbanan tillföras stationen, förutsatte en
mycket kostsam utvidgning af densamma, styrelsen kommit till den upp-
fattning, att det vore med statens fördel mest förenligt att bibehålla
den af komiterade förordade provisoriska anordningen att för Vestkust-
banans trafik i Göteborg begagna Bergslagernas jernvägs station, intill
dess den från vestra stambanan härflytande rörelsen på statens station
gjorde en utvidgning af densamma oundgängligen nödvändig. Då emel-
lertid Vestkustbanans inledande på statsbanestationen alltså måste anses
vara endast en tidsfråga, och då uti ofvannämnda belopp expropria-
tionskostnaderna för erforderlig mark, ehuru lågt beräknade, inginge
med icke mindre än 96,189 kronor, hvilken kostnad otvifvelaktigt komme
att högst väsentligt ökas i den mån jordförvärfvet uppskötes, synner-
ligast som bolag redan skulle vara bildadt för inköp af enskilde till-
hörig mark, der ifrågavarande inledningsspår enligt uppgjort förslag

skulle framgå, hade styrelsen ansett sig böra i förslaget till kompletteringsarbeten under år 1897 upptaga kostnaden för expropriation af den mark, som för nu omhandlade ändamål vore erforderlig och som ej torde kunna nu förvärfvas för mindre pris än 100,000 kronor.

Jernvägsstyrelsen har vidare omförmält, att, för ombesörjande af den trafik vid *Lyckåker*, som Nordvestra Skånes sockerfabriksaktiebolags under uppförande varande fabriksanläggning derstädes komme att framkalla, den nuvarande stationen, som vore förlagd på vestra sidan om landsvägen mellan Helsingborg och Engelholm, måste ersättas med en ny, som borde anläggas på östra sidan om samma väg, på det stationen måtte kunna komma i fullt ändamålsenlig spårförbindelse med fabriksens eget spårssystem och förses med afsevärdt större spårutrymme och byggnader än den nuvarande samt med lastkaj. Kostnaden för denna anläggning hade i sin helhet beräknats till 80,000 kronor.

Hvad i statsrådsprotokollet för öfrigt anförts rörande kompletteringsarbeten vid stationer har utskottet ansett sig ej behöfva här återgifva, utan får med afseende derå hänvisa till den kongl. propositionen, sid. 16—17.

Statsrådet och chefen för civildepartementet har för egen del till en början i minnet återkallat, hurusom dels, på sätt statsrådet framhållit i sitt anförande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895 angående ifrågavarande jernvägars förvärfvande åt staten, såväl jernvägskomitén som jernvägsstyrelsen ansett, att, om banorna införlifvades med statsbanorna, desamma erfordrade särskildt hvad banbyggnaden beträffade åtskilliga kompletteringar, därför kostnaderna beräknades vida öfverstiga de belopp, som nu för 1896 och 1897 vore i fråga, dels banornas rentabilitet ansetts fullt tillfredsställande med hänsyn till de då angifna kompletteringskostnaderna. Under år 1895 hade — enligt hvad chefen för civildepartementet vidare androg — banornas trafikinkomster fortfarande varit i stigande, så att desamma, hvilka år 1892 belöpte sig till omkring 2,545,173 kronor och år 1894 uppgått till omkring 2,958,802 kronor, år 1895 stigit med nära 200,000 kronor öfver inkomsterna för 1894, eller till omkring 3,157,914 kronor. Å banorna hade visserligen under senare åren nedlagts kostnader för deras kompletterande, men då jernvägsstyrelsen i sin ofvan omförmälda framställning ansett sig kunna med visshet förutsäga, att de nu för 1896 och 1897 till kompletteringar begärda summorna, jemte hvad som för 1898 ytterligare torde komma att för samma ändamål erfordras, icke komme med trafikens nuvarande omfattning att öfverskrida de i propositionen till 1895 års Riksdag angifna belopp, minskade med hvad som redan utgifvits,

hade departementschefen för sin del ingen anmärkning att göra mot de belopp, jernvägsstyrelsen nu till kompletteringsarbeten ifrågasatt. Hvad särskildt anginge den föreslagna ändringen af Lyckåkers station, torde denna vara af särskild vikt, då jernvägen derigenom ansetts kunna tillskyndas en icke obetydlig trafikinkomst, hvilken, enligt en under hand från jernvägsstyrelsen lemnad approximativ beräkning, antoges möjligen kunna bestiga sig till omkring 90,000 kronor för år. På grund häraf, och då departementschefen icke heller i öfrigt hade något att erinra vid jernvägsstyrelsens förevarande framställning, ansåge departementschefen sig böra i alla delar biträda densamma. Och syntes det departementschefen, efter samråd med chefen för finansdepartementet, lämpligt, att de erforderliga medlen anvisades å riksgäldskontoret, då till utgående derifrån jemväl anvisats penningarne för banornas förvärfvande åt staten.

På sätt statsrådet och chefen för civildepartementet vid föredragning inför Kongl. Maj:t af jernvägsstyrelsens ofvanberörda framställning anmärkt, utgöra de arbeten, som enligt ifrågavarande proposition borde under åren 1896 och 1897 utföras å de i den s. k. Vestkustbanan ingående jernvägar, en del af de kompletteringsarbeten, hvilka vid dessa jernvägars förvärfvande betecknades såsom nödvändiga, och hvilkas kostnad inräknades i den angifna totalkostnaden för banornas införlifvande med statens jernvägsnät. Då behovet af förbättringar å nämnda banor således redan förut blifvit konstateradt, torde utskottet icke behöfva nu uttala sig vidare derom. Hvad åter angår de särskilda arbeten, som finnas upptagna i den af jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t ingifna och i statsrådsprotokollet meddelade förteckning, har utskottet af lätt insedda skäl icke kunnat inlåta sig på en detaljerad granskning af de uppgifna kostnaderna. De synas emellertid, såvidt utskottet är i stånd att bedöma dem, motsvara de för dylika arbeten å statsbanorna vanligen beräknade belopp.

Bland kompletteringskostnaderna ingår uppförandet af 57 nya banvaktsstugor, hvarigenom å nattågslinierna skulle erhållas bostäder till 4 vakter på en nymil. Då detta antal är mindre än det å statens bansträckor, der nattåg framgå, eljest befintliga, eller sex på milen, anser utskottet antalet tillämnade nya banvaktsbostäder icke böra gifva anledning till någon erinran.

Med afseende å den nya station, som skulle uppföras vid Lyckåker, har utskottet velat meddela, att, enligt hvad utskottet inhemtat,

Nordvestra Skånes sockerfabriksaktiebolag skall anskaffa och kostnadsfritt till staten öfverlemna, fri från gravationer, all den jord, som erfordras till stationsområde och för jernväggsspårets nödiga höjande, samt att bolaget skall sjelft bekosta och anlägga ej blott sitt eget dyrbara spårssystem inom fabriksområdet, utan äfven förbindelseledningarna derifrån och till stationen.

Vidkommande slutligen det belopp af 100,000 kronor, som upptagits för expropriation af mark för Vestkustbanans framtida inledande till statens jernvägsstation i Göteborg, har utskottet i sammanhang med denna del af den kongl. propositionen tagit i öfvervägande en till utskottets förberedande handläggning hänskjuten, inom Andra Kammaren af herr *A. Wijkander*, med hvilken öfriga representanter för Göteborgs stad i kammaren instämt, väckt motion (n:o 237). Sin deri gjorda framställning sammanfattar motionären på följande sätt:

»*Då* alltså behovet af en för såväl statens som de enskilda jernvägarna gemensam banstation i Göteborg redan nu gör sig i hög grad gällande, *då* skötseln af en dylik station är billigare än af flera särskilda banstationer, *då* tillmötesgående från staden beträffande lemmandet af mark är att i högre grad förvänta, om frågan slutgiltigt och till trafikanternas bästa löses, än om mark skall exproprieras till en provisorisk utvidgning af den nuvarande statsbanestationen eller uppförande af en ny, för statsbanorna ensam afsedd station, *då* anordnandet af ytterligare en enskild jernbanestation — vestgötajernvägens — är omedelbart förestående, *då* ännu tomtförhållandena i närheten af statens nuvarande station äro sådana, att expropriation af enskild mark för en större bangård torde kunna fullständigt undgås, men sannolikt ändring härutinnan under den närmaste framtiden kommer att inträda, *då* fråga om sammanbindningsbana mellan de olika stationerna — en dyrbar och besvärlig anordning — i annat fall måste uppstå och svårigen kan afvisas, *då* samarbete mellan de olika banstyrelserna lättare ernås nu, än sedan dessa måst nedlägga ytterligare afsevärda kostnader för utvidgande och förbättrande af de gamla stationerna eller för uppförande af nya, *då* persontrafiken på statsbanorna måste tillväxa, ju beqvämare förbindelsen mellan dessa banor och de i Göteborg utmynnande privatbanorna anordnas, tillåter jag mig härmed, i anledning af regeringens förslag om medels beviljande till jordexpropriation för Vestkustbanans inledande å statens bangård i Göteborg, föreslå,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Konungen anhålla, att, innan mera genomgripande åtgärder vidtagas för Vestkustbanans inledande å statens jernbanstation i Göteborg, en utredning verkställes, huruvida

lämpligen kunde i nämnda stad anordnas en centralbangård, som blefve gemensam för persontrafiken å alla de nuvarande jernbanor, som utmynna i staden och å de ytterligare dit ledande banor, som inom den närmaste framtiden kunna förväntas blifva utförda.»

Då, efter hvad utskottet erfarit, den viktiga fråga, hvarå herr Wijkander sålunda velat fästa uppmärksamheten, redan är af jernvägsstyrelsen tagen under pröfning, samt vederbörande tjänsteman meddelats uppdrag att inkomma med förslag till ett fullständigt ordnande af stationsförhållandena i Göteborg, anser sig utskottet kunna antaga, att, vid den expropriation af mark, hvarför beloppet 100,000 kronor skulle beviljas, de af motionären framhållna synpunkter skola vinna tillbörligt beaktande, och vid sådant förhållande har utskottet, som tillstyrker beviljandet af nyssberörda belopp, ansett särskild åtgärd i motionens syfte icke erfordras från Riksdagens sida.

På grund af hvad här ofvan anförts, får utskottet hemställa:

a) att Riksdagen må, till bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan, bevilja ett belopp af 1,350,000 kronor; och

b) att herr A. Wijkanders ofvan omförmälda motion icke må till någon Riksdagens särskilda åtgärd föranleda.

Om sättet för anskaffande af det under mom. a) omnämnda belopp, äfvensom om Kongl. Maj:ts framställning, att en del deraf måtte utgå redan under innevarande år, kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 30 april 1896.

På statsutskottets vägnar:

Chr. Lundeberg.

Reservation

af herrar *O. Jonsson, H. Andersson, A. P. Danielson, L. Jönsson, C. Persson, O. Erickson, I. Månsson, P. G. Näslund, N. Petersson* och *C. A. Andersson*:

»Då, enligt hvad vi inhemtat, vid Vestkustbanan finnas åttiotre banvaktsstugor, samt antalet vid banan anställda ordinarie banvakter uppgår till etthundratjugutvå stycken, hafva vi, som anse det för närvarande obehöfligt, att bostäder anskaffas åt andra vakter än ordinarie sådana, funnit tillräckligt, om medel nu beviljas för uppförande af trettio nya banvaktsstugor. Till följd häraf kan det begärda kompletteringsanslaget enligt vår mening nedsättas med kostnaden för aderton stugor, eller omkring 80,000 kronor, och hafva vi på grund deraf yrkat, att utskottet skulle hemställa,

att Riksdagen må på det sätt bifalla ifrågavarande proposition, att till bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan beviljas ett belopp af 1,270,000 kronor.»