N:o 30.

Ank. till Riksd. kansli den 10 Mars 1899, kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik samt angående statens jernvägsbyggnader.

(R. A.)

I.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.

dels att för år 1900 anvisa å riksstatens sjette hufvudtitel, till *utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik* 2,228,600 kronor, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 648,100 kronor;

dels ock att medgifva, ej mindre att till *fullbordande af den påbörjade reparationsverkstaden vid Boden* må af uppkommet öfverskott å de till arbetena å stambanan mellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) af Riksdagen beviljade medel användas ett belopp af 53,000 kronor, än äfven att, till *påbörjande af ny lokomotivstallbyggnad vid Boden*, må af det anslag, 1897 års Riksdag anvisat för uppförande af stall för 10 lokomotiv samt nedläggning af vändskifva jemte erforderliga stallspår å Svartön vid Luleå, användas ett belopp af 23,400 kronor.

Beträffande de särskilda arbeten, för hvilkas bekostande Kongl. Maj:t nu dels äskat ett anslag af 2,228,600 kronor, dels ock begärt

Riksdagens medgifvande om förändrad disposition af förut anvisade belopp å tillsammans 76,400 kronor, inhemtas af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1899, att enligt Kongl. Maj:ts på jernvägsstyrelsens framställning grundade förslag följande byggnader och anläggningar skulle med användande af ofvanberörda medel komma till utförande.

Vid *Alby:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 6,000 kronor.

Jernvägsstyrelsen har anmält, att anläggning af ett tredje spår erfordrades med anledning af de vid vattenfallen i Ljunga elf invid stationen under uppförande varande stora industriella anläggningarne.

Vid *Arbrå:*

Uppförande af betjeningshus för tre stationskarlar jemte uthus ..... 8,100 kronor.

Sedan stationens betjeningspersonal i och med de norrländska nattågens anordnande ökats med en stationskarl, vore nu tre sådana derstädes i saknad af boställslägenheter.

Vid *Bollnäs:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 5,200 kronor.

I stationens godsmagasin inventerades och omlastades hvarje natt ankommet styckegods, och den ökade trafiken kräfde ökadt utrymme härför.

Verkstadstillbyggnad ..... 51,000 kronor.

Sedan flera år tillbaka hade en afdelning af verkstaden i Bollnäs användts för tillverkning af spårvexlar, hvarigenom statsbanornas förseende med förbättrade spårvexlar kunnat ske med långt mindre kostnad, än om för tillverkningen enskilda verkstäder måst anlitas. Emellertid hade år efter år det härför nödvändiga verkstadsområdet blifvit allt mera behöfligt för uppställandet af ökadt antal verktygsmaskiner. Då den nämnda fabrikationen af spårvexlar ej syntes böra afbrytas, vore en utvidgning af verkstaden i Bollnäs derför af behofvet i hög grad påkallad. Denna utvidgning ansåge jernvägsstyrelsen böra ske på det sätt, att, om spårvexlingstillverkningen skulle minskas eller i framtiden anses böra förläggas till annan ort, det ökade området utan nämnvärd förändring kunde sammanslås med den befintliga verkstaden för reparation

af godsvagnar, hvars förstorande otvifvelaktigt framdeles blefve erforderligt, om ock anläggningen i Bollnäs ej borde få öfverskrida gränsen för en mindre reparationsverkstad.

Vid *Myskje:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 3,000 kronor.

Större spårsystem vid timmeruppfordringsverket vore af nöden med anledning af den växande timmertrafiken vid denna station.

Vid *Sala:*

Tillbyggnad och ändring af stationshuset ..... 6,000 kronor.

Expeditions- och tjenstelokalerna, som länge varit för trånga och olämpliga, kunde icke längre i sitt nuvarande skick tillgodose den vid stationen ökade trafiken.

Vid *Morgongåfva:*

Förlängning af stickspåret ..... 1,200 kronor.

En 80 meters förlängning af stationens stickspår vore nödvändig för erhållande af ökadt utrymme för den trafik, som kunde påräknas från de nu under inredning varande mekaniska verkstäderna i stationens närhet.

Vid *Upsala:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 6,100 kronor.

Att denna utvidgning vore af behofvet synnerligen påkallad, framginge af den omständigheten, att stationens trafik under senare år tillväxt med omkring 15 procent om året.

Vid *Rosersberg* och *Rotebro:*

Utvidgning af spårsystemen ..... 2,750 kronor.

Förlängning af mötesspåren vore erforderlig för möjliggörande utan tidsutdrägt af tågmöten.

Vid *Tureberg:*

Hållplatsens förändring till en mindre trafikstation ..... 40,000 kronor.

Det relativt stora afståndet — 12 kilometer — mellan stationerna Rotebro och Jerfva nödvändiggjorde anläggning på lämplig plats mellan dem af en tågmötesplats, och borde denna förläggas till Tureberg samt anordnas som en mindre trafikstation, enär persontrafiken vid den sedan

längre tid tillbaka der befintliga hållplatsen vore betydlig. Den omfattade under år 1897 icke mindre än 11,231 resande.

Vid *Jerfva:*

Uppförande af betjeningsbostad för två stationskarlar jemte uthus ..... 5,600 kronor.

Den stegrade lokaltrafiken med Stockholm hade föranledt ökning af personalen. Endast en boställslägenhet funnes för de vid stationen nu tjenstgörande tre stationskarlarne.

Vid *Tomteboda:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 40,000 kronor.

Denna utvidgning afsåge anordnandet af behöfliga uppställnings- och rangeringsspår dels för vagnar, hvilka icke finge rum vid Stockholms norra station, dels ock för vagnar, som skulle repareras i den här belägna vagnverkstaden. Enligt hvad departementschefen tillkännagifvit, skulle dessa arbeten icke blifva onyttiga eller hinderliga, för den händelse att ett nu under utredning varande förslag om anordnade af en större rangeringsbangård vid Tomteboda framdeles skulle komma till utförande.

Vid *Värtan:*

Vattenledning till lokomotivstallet ..... 2,000 kronor.

Ledningen vore afsedd utgöra en tillslutning till Stockholms stads vattenledning och vore nödvändig, emedan den befintliga brunnen vid lokomotivstallet vissa tider icke lemnade tillräcklig vattenqvantitet.

Vid *Stockholms norra station:*

Tillbyggnad af godsmagasinen och deras plattformar 20,500 kronor.

I magasinet för ankommande gods måste godset för närvarande staplas på ett för dess expedierande synnerligen olämpligt sätt, och i magasinet för afgående gods rymdes ofta icke de nuvarande godsmängderna, hvadan tillbyggnaderna, som endast afsåge att under den närmaste tiden afhjelpa förevarande olägenheter, vore af stort behof påkallade.

Vid *Stockholms södra station:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 15,500 kronor.

Vagnar, som från de andra Stockholmsstationerna vore destinerade söderut, borde här anordnas till tåg utan att vid denna rangering

behöfva upptaga sammanbindningsbanans spår, såsom nu till följd af det ringa spårutrymmet vid stationen skedde.

Vid *Tumba:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 10,700 kronor.

Härmed afsåges erhållandet af ett tredje mötesspår, hvilket till följd af tågantalet å den mycket lifligt trafikerade linien Stockholm—Saltskog visat sig vara af nöden.

Vid *Saltskog:*

Ändring och utsträckning af vattenledningen ..... 3,200 kronor.

Arbetet afsåge att möjliggöra för tvenne mötande tåg att samtidigt kunna taga vatten, hvilket å den trånga, men lifligt trafikerade stationen vore af nöden.

Vid *Skeboqvarn:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 3,300 kronor.

Utläggning af ett spår erfordrades för lastning af trävaror, hvilka numera i stor mängd tillfördes stationen.

Linien *Ånge—Stockholm:*

Uppläggning af en ny morsetelegrafledning ..... 32,000 kronor.

De tvenne nu befintliga ledningarna mellan dessa båda stationer vore synnerligen strängt anlitade och blefve icke till fyllest efter Krylbo—Örebrobanans fullbordande.

Vid *Partilled:*

Uppförande af nytt stationshus och utvidgning af spårsystemet ..... 55,500 kronor.

Det gamla stationshuset af korsvirke vore högst otidsenligt och otillräckligt, särdeles för mötande af den alltmer tilltagande lokaltrafiken på Göteborg, hvilken fordrade större och bättre väntsalar och öfriga lokaler. Sedan Partilleds egendom nu börjat styckas i tomter för villor och fabriksanläggningar, blefve lokaltrafiken ytterligare ökad.

Vid *Jönköping:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 15,000 kronor.

Magasinets nuvarande utrymme, särskildt för ankommande gods,

vore alldeles otillräckligt, hvadan nu afsåges en utvidgning genom magasinets ökande på bredden.

Vid *Stenstorp:*

Förlängning af omlastningsspåret ..... 2,600 kronor.

Med detta spårs förlängning afsåges att förekomma dröjsmål med vagnars omlastning och deraf följande långsam vagnomsättning.

Vid *Fagersanna:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 1,850 kronor.

Härmed afsåges erhållandet af ett stickspår för uppställning af vagnar, som skulle föras till och från en statsbanornas i närheten af stationen belägen grustägt.

Vid *Laxå:*

Utvidgning af stationen åt vester ..... 43,000 kronor.

Stationen, som under de senaste 30 åren icke undergått någon nämnvärd förändring, vore nu i stort behof af att blifva utvidgad och ombyggd, hvartill början skulle ske genom jordköp, utläggning af spår till en ny vändskifva å afsedd plats för blifvande ny lokomotivstallbyggnad, utläggning af tvenne uppställningsspår samt tillbyggnad af godsmagasinet.

Vid *Karlstad:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 4,000 kronor.

Nuvarande godsmagasinet kunde icke rymma de ankommande godsqvantiteterna.

Vid *Fryksta:*

Anordnande af flera och bättre tilläggsplatser för fartyg samt utvidgning af spårsystemet och uppförande af varuskjul ..... 40,000 kronor.

Jernvägsstyrelsen har anmält, att den förlängning af hamnbryggan, hvartill Riksdagen beviljat anslag, 3,100 kronor, för år 1899, befunnits blifva alldeles otillräcklig, liksom ock spårutrymmet vid hamnen. Passagerareångbåtar finge oftast lägga till utanför pråmar, som vore under lastning eller lossning, och dervid upptaga hela nuvarande kajlängden. Häröfver liksom öfver hamnbryggans alldeles oskyddade läge

för den svåra, nordliga sjögången hade upprepade klagomål försports från allmänheten, som ansett sig äfven derutinnan hafva fog för sina yrkanden, att en omlastningsafgift sedan gammalt vid stationen erlades, hvilken lemnade öfverskott åt statsverket. Enligt hvad departementschefen inhemtat, hade detta öfverskott, sedan omlastningskostnaderna frånbragits, år 1897 uppgått till 14,766 kronor 13 öre. — Det föreslagna varuskjulet vore afsedt till skydd för ömtåligare varor, som transiterades mellan jernvägen och ångbåtarna.

Vid *Kil:*

Utläggning af ett stickspår ..... 1,000 kronor.

Stationen saknade behöfligt lastspår, der vagnar kunde för lastning eller lossning stå utan att rubbas under pågående vexlingar vid godsmagasinet.

Vid *Hallsberg:*

Tillbyggnad af nya lokomotivstallbyggnaden med rum för sex lokomotiv ..... 45,000 kronor.

För att bereda plats åt de extratågs- och förstärkningslokomotiv, som måste finnas uppställda vid denna station och för hvilka stallutrymme saknades, vore begärda sex stallrum, behöfliga senast vid den tid, då Krylbo—Örebrobanan öppnades för trafik.

Vid *Örebro:*

Anläggning af en centralverkstad för reparation af lokomotiv ..... 350,000 kronor.

Vid *Simonstorp:*

Inläggning af en vagnvåg ..... 3,000 kronor.

Vagnvåg saknades å stationen, men vore nu behöflig i anledning af betydligt ökade vagnslastsändningar.

Vid *Kimstad:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 10,600 kronor.

Stationen kunde icke så, som sig borde, samtidigt besörja tågmöten och emottaga ankommande vagnar utan ökadt spårutrymme.

Vid *Norsholm:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 1,000 kronor.

Härmed afsåges en förlängning af 5 meter, behöflig till följd af ökade godsqvantiteter.

Vid *Mjölby:*

Tillbyggnad af lokomotivstallet med två stallrum och utvidgning af kolbåsarne ..... 12,400 kronor.

Dessa anläggningar vore af nöden för den ökade trafik, som efter Krylbo-Örebrobanans fullbordande komme att tillföras stationen.

Uppförande af nytt pumphus och anordnande af ny rörledning mellan Svartån och lokomotivstallet ..... 22,400 kronor.

Vattenuppfordringen ombesörjdes nu dels med en mindre ångpump, dels genom linledning från dervarande qvarnturbiner, men sedan numera ett betydligt antal tåg, deraf särskildt alla snälltåg, måste taga vatten vid stationen, hade denna vattenuppfordring visat sig alldeles otillräcklig, synnerligen vid de tillfällen, då af klimatiska eller andra orsaker tillräcklig kraft från qvarnturbinerna icke stått att erhålla. Äfven med afseende å blifvande ökad trafik efter Krylbo—Örebrobanans fullbordande vore en ändring härutinnan nödvändig, om icke vattenbrist och tågförseningar allt emellanåt skulle uppstå.

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 5,000 kronor.

Den tilltagande trafiken betingade större magasinsutrymme.

Linien *Norrköping—Nässjö:*

Uppläggning af en morsetelegrafledning ..... 11,000 kronor.

Telegramvexlingen å denna linie hade under senare åren, särskildt sedan vestkustbanan tillkommit med sina transiterade telegram, så betydligt ökats, att en ny morselinie vore af stort behof påkallad.

Vid *Nässjö:*

Uppsättning af en fristående vattenkran jemte rörledning vid den nya lokomotivstallbyggnaden ..... 1,500 kronor.

Denna anläggning vore nödvändig för att bereda möjlighet för lokomotiven att utan ingående i stallen taga vatten, hvilket utanför dessa nu kunde erhållas endast vid stationens vattenposter.

Vid *Sandsjö:*

Utvidgning af godsmagasinet ..... 1,200 kronor.

Arbetet vore nödigt för beredande af större utrymme.

Vid *Lamhult:*

Jordförvärf till upplagsplatser samt inläggning af en vagnvåg ..... 3,000 kronor.

Vagnslasttrafikens omfattning tarfvade en vagnvåg; och då vagnar ej alltid kunde tillhandahållas för omedelbart afsändande af framforslade trävaror och annat skrymmande gods, måste ökadt utrymme beredas för uppläggning i spårens närhet.

Vid *Vislanda:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 3,600 kronor.

Arbetet vore nödigt för att kunna utan svårighet anordna behöfliga tågmöten äfvensom för att erhålla ökadt spårutrymme för trafiken i öfrigt.

Vid *Elmhult:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 15,000 kronor.

Förutom de af Sölvesborgsbanans inledande på stationen föranledda ändringar och utvidgningar af spår m. m., som af denna bana komme att bekostas, erfordrades åtskilliga för statsbanans egen trafik nödvändiga utvidgningar, alldenstund stationen vore slutpunkt för lokaltåg och äfven ofta hade samtidiga möten af flera tåg.

Vid *Killeberg:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 4,000 kronor.

Ett stickspår erfordrades för undansättning af stationsvagnar vid tillfällen af tågmöten.

Vid *Hessleholm:*

Inlösen af jord för utvidgning af spårsystemet ..... 54,000 kronor.

Stationen måste inom närmaste tid ombyggas och ansenligt utvidgas. Då första vilkoret härför vore förvärfvandet af det till inköp nu ifrågasatta området, borde detta inköp utan dröjsmål ske, på det att icke, sedan nya anläggningar och byggnader för enskildes behof hunnit der uppföras, den slutliga kostnaden för jordförvärfvet skulle blifva ännu högre, än nu kunde antagas.

Uppsättning af ny fristående vattenkran med tillhörande rörledning ..... 6,300 kronor.

Behöflig för att utan tågförseningar kunna lemna de snabbgående tågen vatten.

Linien *Örtofta—Lund:*

Anläggning af en trafikstation på gränsen mellan Vallkärra och Stångby socknar ..... 45,500 kronor.

I ingifna skrifvelser hade ortens befolkning enträget anhållit om en dylik anläggning, då afståndet mellan Lund och Örtofta vore 10 kilometer och ortens hela lokaltrafik med tillförsel och upphandlingar för dagligt behof ginge på Lund. På grund af ortens täta befolkningsförhållanden och bördighet syntes ränta på kostnaden för en mindre stationsanläggning der böra kunna påräknas. Genom en sådan anläggning droges visserligen någon trafik från Örtofta och Lunds stationer. Denna minskning i trafiken vore emellertid, hvad Lunds station beträffade, för närvarande ett önskemål, enär utrymmet vid denna station vore i hög grad otillräckligt och icke lämpligen kunde förstoras utan i sammanhang med stationens fullständiga ombyggnad. Stationsafstånden på angränsande skånska banor vore alla betydligt kortare. Ingen kostnad komme att uppstå för förvärf af jord, då sådan tillhandahölles af den för stationsanläggningen intresserade befolkningen i trakten.

Vid *Malmö:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 60,000 kronor.

Tillbyggnaden vore nödvändig till följd af ökningen i trafiken. Denna hade, sedan nuvarande magasinet 1890 tagits i bruk, tillväxt med 50 procent, hvarjemte trenne privatbanor, hvilkas trafik vid Malmö ombestyrdes å statsbanans station, sedan dess tillkommit.

Uppförande af byggnad för ett acetylén- och fettgasverk för vagnbelysning ..... 25,000 kronor.

För fyllandet af vagnarnes gasbehållare nedfördes för närvarande gas i särskilda cisternvagnar från Nässjö. Då emellertid numera gaskonsumtionen högst betydligt stigit, blefve detta tillvägagående allt för dyrbart.

Vid *Stäfvie:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 1,500 kronor.

Nuvarande spårsystemet vore otillräckligt, i synnerhet under tiden för bet-transporterna.

Vid *Kjeflinge:*

Fullbordande af pumphus, vattentorn och tvenne vattenkastare jemte rörledningar ..... 7,000 kronor.

Detta tillägg till det af 1898 års Riksdag för ändamålet beviljade anslag, 35,500 kronor, erfordrades i följd dels af stegrade material- och arbetspris, dels af nödvändigheten att uppföra pumparebostad för att hafva pumparen i omedelbar närhet af pumpverket.

Vid *Svalöf:*

Tillbyggnad af stationshuset ..... 3,500 kronor.

Härmed afsåges utvidgning af stationens resgodsrum och expeditionslokal, hvilka i deras nuvarande skick vore otillräckliga.

Vid *Böketofta:*

Tillbyggnad af stationshuset ..... 4,000 kronor.

Genom denna tillbyggnad afsåges att erhålla förbättrad boställslägenhet. Denna bestode nu af allenast tvenne undermåliga rum. Härjemte skulle genom tillbyggnaden erhållas resgodsrum, hvaraf stationen nu vore i saknad.

Vid *Spannarp:*

Uppförande af boställshus jemte uthus för tre stationskarlar ..... 14,200 kronor.

Bostäder för de tre stationskarlarne vid denna station funnes icke i stationens närhet att hyra.

Vid *Ekeby:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 11,500 kronor.

Utvidgningen vore nödvändig i anseende till trafikens ökning, särskildt å bibanan till Skromberga.

Vid *Säby:*

Uppförande af boställshus jemte uthus ..... 16,000 kronor.

Bostäder saknades alldeles å platsen och finge nu hyras för stationsmästaren i Landskrona och för en banbetjent i en lägenhet en kilometer från stationen.

Vid *Helsingborgs ångfärjestation:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 31,000 kronor.

Nuvarande spårutrymmet vore så knappt, att den stora trafiken endast med yttersta svårighet kunnat ombesörjas med anlitande af sådana åtgärder som begagnande af hamnens kajspår, anordnande af vexlingståg till Helsingborgs centralstation och, då utrymme der ej heller funnits, extratåg uppåt linien, hvilka anordningar naturligen blefve tidsödande och kostsamma.

Uppförande af afträde med sammanbygdt olje- och lamprum 2,900 kronor.

Dessa anläggningar vore behöfliga, sedan numera vid stationen blifvit uppfördt ett stationshus.

Uppförande af kolbås ..... 6,000 kronor.

Det kolupplag, som för närvarande funnes, vore alldeles otillräckligt såväl för vinterbehofvet i Helsingsborg som för de derstädes levererade stenkol, som ej omedelbart kunde lastas på jernvägsvagnar.

Uppförande af stall för fem lokomotiv jemte vattenledning 26,600 kronor.

De å Helsingborgs centralstation varande, statens jernvägar tillhöriga stallen vore ej tillräckliga att inhysa befintliga maskiner, utan måste fem sådana hvarje natt stå ute.

Nedläggning af ny 15 meters lokomotiv-vändskifva ..... 12,000 kronor.

Denna anläggning vore nödvändig i samband med uppförandet af förenämnda stallbyggnad.

Uppförande af vagnbod ..... 10,000 kronor.

Denna vagnbod vore behöflig till skyddande af vagnar, som härstädes skola undergå föreskrifven revision.

Samtliga ifrågasatta anordningar vid denna station vore afsedda att, i likhet med stationshuset, blifva provisoriska. Den alltjemt stigande trafiken och det i följd häraf allt otillräckligare utrymmet vid såväl central- som ångfärjestationen medgåfve dock icke uppskof med dessa anläggningar under afvaktan på lösningen af frågan om permanent stationsanläggning.

Vid *Rögle:*

Utvidgning af spårsystemet jemte jordförvärf ..... 13,400 kronor.

Stationens trafik hade högst betydligt ökats, särskildt sedan mo-

derna lastningsanordningar der af traktens industriidkare inrättats, och kräfde nu ökadt spårutrymme.

Uppförande af boställshus ..... 10,000 kronor.

Härmed afsåges erhållande af lägenheter för tre stationskarlar, för hvilka bostäder icke på tillräckligt nära afstånd från stationen kunde få hyras.

Vid *Engelholm:*

Uppförande af stall för sex lokomotiv ..... 42,000 kronor.

Behofvet af dessa stallrum hade framhållits redan i styrelsens skrifvelse till Kongl. Maj:t den 17 december 1897; och på grund af den alltjemt stegrade trafiken gjorde sig detta behof mer och mer gällande. Då särskildt i Malmö lokomotivstallrummens antal i följd af bristande byggnadsplats icke kunde ökas, måste allt flera af de i vestkustbanans trafik använda lokomotiven förläggas till Engelholm, i den mån stallrum kunde beredas dem der. För närvarande stode i Malmö 6 à 7 lokomotiv hvarje natt ute.

Uppförande af öfverliggningshus ..... 18,500 kronor.

Härmed afsåges att erhålla ett fyllnadsbelopp till det af 1897 års Riksdag beviljade anslag af 72,000 kronor till lokomotivstall, vattentorn och öfverliggningsrum, hvilket anslag till följd af såväl stegrade pris å materialier och arbete som ökning i antalet öfverliggande personal befunnits otillräckligt.

Utvidgning af kolbåsarna ..... 15,000 kronor.

Härmed afsåges anordnandet af en kolbrygga för kolens billigare och lämpligare transport samt anordnande af bås med tak för svenska stenkol.

Vid *Grefvie:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 4,300 kronor.

Den växande rörelsen vid stationen kunde icke vidare tillgodoses utan ökadt spårutrymme.

Uppförande af boställshus ..... 10,000 kronor.

För denna anläggning förefunnes samma skäl, som här ofvan anförts för uppförande af boställshus vid Rögle station.

Vid *Båstad:*

Förlängning af stickspår och ökning af lastplanen ..... 5,700 kronor

Anordningen vore nödvändig för att kunna tillgodose den ökade vagnslasttrafiken.

Vid *Laholm:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 1,800 kronor.

Tillbyggnaden vore af nöden dels för att kunna förvara allt stationens styckegods under tak, dels för att ega tillgång till ett mindre godsexpeditionsrum, hvarom upprepade framställningar gjorts från allmänheten.

Vid *Veinge:*

Utvidgning af spårsystemet och tillbyggnad af stationshuset ..... 44,000 kronor.

I anledning af ökad trafik och inledandet å stationen af en ny bana från Markaryd måste stationen ombyggas och utvidgas för en beräknad kostnad af 90,000 kronor, deraf statsverket skulle jemlikt Kongl. Maj:ts bestämmelse i bref den 14 oktober 1898 tillhandahålla ofvan begärda anslagsbelopp.

Vid *Geneval* och *Trönninge:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 4,200 kronor.

Den växande trafiken särskildt från de år 1898 anlagda stora tegelbruken invid dessa stationer fordrade ökade spårutrymmen, beräknade att kosta 2,800 kronor å förra och 1,400 å senare stället.

Vid *Halmstad:*

Uvidgning af spårsystemet ..... 6,000 kronor.

Den utvidgning, som för beviljadt och innevarande år lyftadt anslag af 8,000 kronor utförts, hade visat sig otillräcklig med anledning af det stora antal möteståg, som enligt nu gällande tågordning måste på en gång å stationen emottagas.

Uppförande af stall för två lokomotiv ..... 13,000 kronor.

Behofvet af dessa stallrum hade redan den 17 december 1897 af jernvägsstyrelsen anmälts hos Kongl. Maj:t. Åtta staten tillhöriga lokomotivstallrum funnes vid stationen. Tio statens lokomotiv öfvernattade der.

Vid *Getinge:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 5,300 kronor.

Trafiken från flera nytillkomna industriella anläggningar invid stationen nödvändiggjorde flera uppställningsspår och stickspår för vagnar.

Vid *Heberg:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 1,500 kronor.

Vid stationen saknades mötesspår af tillräcklig längd för vanliga tåg, hvilket vållade svårigheter vid tågdirigeringen och tidtabellernas uppgörande.

Vid *Skrea* och *Lis:*

Uppförande af afträden, godsbodar och lastkajer samt i sammanhang dermed utvidgning af spårsystemen .. 5,900 kronor.

Dessa förut varande hållplatser, som den 1 oktober 1898 öppnats för fullständig trafik, saknade nämnda nödvändiga anordningar. Kostnaderna vore beräknade till 3,900 kronor å förra och 2,000 kronor å senare stället.

Vid *Åskloster:*

Förlängning af stickspår ..... 800 kronor.

Anordningen vore nödvändig för uppställning af vagnar, som eljest blefve hindrade vid tågmöten.

Vid *Fjärås:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 2,900 kronor.

Här förelåge samma motiv, som anförts under »Heberg».

Vid *Kongsbacka:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 5,500 kronor.

Ett fjerde spår vore nödvändigt för uppställning af stationens vagnar vid de tillfällen, då, numera dagligen, tre tåg samtidigt emottoges på stationen.

Vid *Anneberg:*

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 1,500 kronor.

Det nuvarande godsmagasinet vore otillräckligt för att kunna rymma stationens styckegods.

Vid *Fässberg:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 4,900 kronor.

För denna utvidgning förelåge samma motiv, som anförts under »Heberg».

Vid *Sundsvall:*

Tillbyggnad af ilgodsmagasinet ..... 3,000 kronor.

Tillbyggnaden vore nödvändig på grund af ökad ilgodsmängd.

Vid *Viskan:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 1,300 kronor.

Spårutrymmet vore numera för ringa för den ökade rörelsen.

Vid *Ånge:*

Utläggning af ett föreningsspår ..... 1,500 kronor.

Behöfligt för underlättande af vexlingsrörelser med persontågen vid deras möten.

Vid *Bräcke:*

Tillbyggnad af kolbåsen ..... 3,400 kronor.

Nuvarande bås rymde endast omkring tre fjerdedelar af årsbehofvet, hvilket visat sig olägligt och kostsamt med afseende å koltransporterna.

Vid *Östersund:*

Tillbyggnad af verkstaden samt ändring och utvidgning af spårsystemet ..... 22,300 kronor.

Till följd af det norrländska trafikdistriktets ökning hade antalet af de lokomotiv, som skulle underhållas af verkstäderna i Östersund och Bollnäs, ökats så, att behof af ytterligare 6 platser för lokomotivreparationer förefunnes. Med hänsyn till de nuvarande anläggningarnes lokala förhållanden kunde dessa platser erhållas billigast genom att utvidga Östersunds verkstad med 2 och Bodens med 4 platser.

Vid *Täng:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 2,000 kronor.

Den ökade vagnslast- och styckegodstrafiken fordrade större spårutrymme.

Vid *Krokom:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 6,600 kronor.

Utläggning af ett tredje spår vore erforderligt till följd af trafiken från den i stationens närhet anlagda Hissmoforsens fabrik.

Vid *Hjerpen:*

Uppförande af ett lokomotivstall af trä ..... 5,300 kronor.

Under vintertrafiken äfvensom då extratåg förekomme hade hittills ett lokomotiv måst stå ute.

Vid *Åre:*

Tillbyggnad af stationshuset ..... 4,000 kronor.

Afsåge erhållandet af större expeditions- och resgodsrum, som vore af nöden i följd af den sommartiden mycket ökade persontrafiken.

Vid *Dufed:*

Tillbyggnad af kolbåsen ..... 1,200 kronor.

Nuvarande kolbås inrymde ej de kolmängder, som samtidigt måste vid stationen uppläggas.

Vid *Gefsjön:*

Påbyggnad af stationshuset ..... 5,000 kronor.

Stationsmästarens nuvarande bostad vore ur såväl helso- som utrymmessynpunkt alldeles olämplig, hvarför afsåges att få en bättre sådan och samtidigt dermed bättre lokaler å nedre botten för trafikbehofvet.

Vid *Långsele*, *Sollefteå* och *Mellansel:*

Tillbyggnad af kolbås samt uppförande af ved och koksbodar ..... 6,100 kronor.

Nuvarande bås rymde icke de kolmängder, som samtidigt måste der uppläggas, och bodar för lokomotivstallens koks- och vedförråd saknades alldeles.

Linien *Långsele—Selsjön:*

Stationsanläggning ..... 32,000 kronor.

Denna stationsanläggning vore afsedd att tillgodose trafiken till och från det i omedelbar närhet af jernvägen vid nuvarande hållplatsen Österåsen — 7 kilometer från Långsele och 13 kilometer från Selsjön — under byggnad varande lungsotssanatoriet. Förutom nämnda trafik och den persontrafik, som redan upptoges vid nämnda hållplats, kunde vid den blifvande stationen påräknas godstrafik från de i trakten belägna betydliga byarne inom Eds socken samt från de folkrika socknarna högre upp utmed Ångermanelfven.

Vid *Björna:*

Uppförande af kolbås samt ved- och koksbod ..... 2,300 kronor.

Nuvarande kolbås vore provisoriskt och mycket bristfälligt. Vedbodar saknades.

Vid *Svartön:*

Uppförande af boställshus för sex stationskarlar ..... 17,100 kronor.

Här tjenstgjorde 32 stationskarlar, af hvilka minst 19 ansåges böra vara ordinarie; bostäder funnes nu endast för 7 stycken.

Fortsättning af anläggningar för lossning af stenkol och terrassering af plats för malmupplag ..... 100,000 kronor.

Sedan jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t ingifvit sin anmälan om behofvet af de medel, tillsammans 49,200 kronor, som 1898 års Riksdag sedermera beviljade till påbörjande af anläggning för lossning af stenkol samt »terrassering af plats för malmupplag», allt å Svartön vid Luleå, hade malmtillförseln till denna plats ökats ytterst betydligt, ej mindre från aktiebolaget Gellivare malmfälts malmtägter vid Malmberget än äfven från aktiebolaget Frejas malmtägter vid Koskulls kulle, hvilka senare från början af sommaren 1898 bearbetats. Sålunda hade under tiden november 1896—oktober 1897 till Svartön nedförts 572,101 ton malm men under tiden november 1897—oktober 1898 ej mindre än 875,223 ton malm. Gifvetvis hade härigenom behofven af upplagsplatser å Svartön för malm och stenkol — af hvilka senare för jernvägsdriften nu måste beräknas en åtgång af omkring 40,000 ton pr år — ytterligare ökats, och dessa behofs afhjelpande kräfde vidtomfattande åtgärder derstädes inom de närmaste åren. Genom afplanering af lämpliga platser i vida större skala, än med förenämnda anvisade medel, hvilka mestadels redan år 1898 kommit till användning, kunnat ske, och de dervid bortschaktade jordmassornas utfyllande utmed vestra

Svartöstranden skulle för båda de förenämnda behofven afsedda utrymmen kunna erhållas och derjemte erforderliga anordningar för de stora kolmängdernas emottagande kunna utföras. Till fortsättning af de, enligt hvad ofvan anmälts, påbörjade anläggningarna hade jernvägsstyrelsen nu begärt det belopp, 100,000 kronor, som för ändamålet kunde under de närmaste två åren komma till användning, nemligen 40,000 kronor för år 1899 och resten för år 1900.

Förlängning af malmsorteringsspår ..... 2,150 kronor.

Denna förlängning vore nödvändning med anledning af den ökade malmtrafiken, särskildt fraktandet af stybbmalm.

Vid *Luleå:*

Utvidgning af spårsystemet och nedläggning af en vagnvåg ..... 20,900 kronor.

Nuvarande spårutrymmet vore otillräckligt för trafikbehofvet. Vagnvågen afsåges för direkt vägning af till Svartön adresserade malmvagnar, hvarigenom en hel del vexling der komme att inbesparas, samt skulle tillika utgöra reservvåg, enär nu endast *en* våg (den å Svartön) funnes.

Utläggning af lastkajspår ..... 5,800 kronor.

Utläggningen vore behöflig för tillgodoseende af vagnslasttrafiken.

Vid *Sunderby:*

Uppförande af boställshus för stationsmästaren och en pumpare jemte uthus ..... 10,800 kronor.

Utrymmet i stationshuset vore otillräckligt för tjenstelokaler och bostäder samtidigt. Pumparens familj hade hittills inhysts i vattentornet, hvilket icke vidare borde förekomma.

Vid *Säfvast*:

Uppförande af uthus till banmästarestugan ..... 1,100 kronor.

Till denna banmästarestuga saknades uthus.

Vid *Boden*:

Nedläggning af en vagnvåg ..... 3,500 kronor.

Denna anläggning vore erforderlig, enär dylik våg icke funnes på hufvudlinien mellan Bräcke och Boden.

Lokomotivstallbyggnad för 8 lokomotiv med vändskifva och spår ..... 110,400 kronor.

Då Bodens station med hänsyn till dess egenskap af knutpunkt för banor från fyra olika håll måste blifva en hufvudstation för maskinförvaltningen vid öfre Norrlands jernvägslinier, erfordrades uppställningsplatser för lokomotiv till vida större antal, än som för närvarande funnes. Med hänsyn till den vigtiga maskinstationens framtida utveckling ansåge jernvägsstyrelsen detta lämpligast ske så, att en ny stallkomplex med vändskifva, kolbås och ditledande spår anordnades på den hittills obegagnade nordöstra delen af stationsområdet; och borde dit förläggas icke allenast de stall, som för den stegrade malmtrafiken erfordrades, jemte de, som enligt arbetsplanen för banan till Ytter-Morjärv skulle vid stationen uppföras, utan jemväl en del af dem, som ursprungligen i enlighet med 1895 och 1897 års Riksdagars beslut varit afsedda att förläggas till Svartön, hvarest, på grund deraf att malmupplagen med deras uppfarts- och utfartsspår kräfde allt större utrymme, maskinafdelningens byggnader syntes böra inskränkas till minsta möjliga omfång. Af de 10 stallrum, till hvilka förstnämnda Riksdag anvisat medel 50,000 kronor, vore endast 6 uppförda för en kostnad, som i följd af betydligt stegrade arbets- och materialpris uppgått till omkring 38,000 kronor. Af de 10 stallrum, till hvilka sistnämnda Riksdag anvisat 63,400 kronor, vore ännu intet uppfördt, alldenstund den afsedda platsen för desamma hittills icke kunnat för ändamålet disponeras. Möjlighet förefunnes emellertid att under år 1899 börja denna stallanläggning, hvilken dock af ofvan angifna skäl syntes böra inskränkas till 6 stallrum; och beräknades dessa komma att kosta 40,000 kronor. De af förstnämnda anslag återstående omkring 12,000 kronor skulle emellertid tillsvidare reserveras, för den händelse vexlingstjensten å Svartön skulle kräfva ytterligare ett lokomotiv och rum för sådant. Genom nu omförmälda anordning skulle af 1897 års anslag enligt beräkning ett belopp af 23,400 kronor blifva disponibelt till annat ändamål; och hade jernvägsstyrelsen derför hemstält, att detta belopp måtte få användas till påbörjande af den nya stallanläggningen vid Boden, hvarigenom det ofvan såsom erforderligt angifna särskilda anslaget härtill skulle kunna nedsättas från 110,400 kronor till 87,000 kronor. Denna styrelsens hemställan har ock blifvit af departementschefen tillstyrkt.

Uppförande af kolbås jemte kolgifningsbrygga med anordning af koltransport från Svartön med återgående tomma malmvagnar ..... 30,200 kronor.

Anordningen, som afsåge att åstadkomma besparingar såväl med afseende å arbetslöner som rullande materiel, vore behöflig vid den stora lokomotivstationen.

Fullbordande af den påbörjade reparationsverkstaden ... 53,000 kronor.

Beträffande fullbordandet af denna reparationsverkstad, hvarigenom, på sätt härofvan vid Östersund blifvit antydt, 4 nya platser för lokomotivreparationer skulle beredas, har departementschefen i stadsrådsprotokollet anfört följande.

Sedan 1895 års Riksdag, med bifall till Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning, medgifvit, att för uppförande af en vagnreparationsverkstad vid Boden finge af de till arbetena å stambanan mellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) af Riksdagen beviljade medel användas ett belopp af 100,000 kronor, och Kongl. Maj:t genom bref den 17 maj 1895 tillåtit, att af det till verkstadsbyggnaden afsedda belopp 100,000 kronor högst 10,559 kronor finge af jernvägsstyrelsen användas till inlösen af visst till plan derför erforderligt jordområde, hade jernvägsstyrelsen uti skrifvelse den 24 februari 1898 hos Kongl. Maj:t anmält, att det för sjelfva byggnadens uppförande sålunda återstående beloppet, 89,441 kronor, vid arbetets utförande befunnits otillräckligt, i det nemligen byggnaden kunde beräknas för sitt fullbordande, utom kostnaden för jordförvärfvet, kräfva en summa af 17,441 kronor utöfver de 100,000 kronor, som för densamma ursprungligen beräknats, samt att emellertid ytterligare en del arbeten erfordrades, innan verkstaden kunde tagas i anspråk för begagnande, nemligen uppförande af särskildt ångpannehus med fristående skorsten samt anordnande af värmeledning och elektrisk belysning, för hvilka anläggningar kostnaden beräknats till sammanlagdt 25,000 kronor.

Med anledning häraf och i anseende till ärendets brådskande beskaffenhet hade jernvägsstyrelsen hemstält, att Kongl. Maj:t täcktes medgifva att, utöfver det redan anvisade beloppet, 100,000 kronor, måtte af öfverskott å medel, anvisade till jernvägsbyggnaden genom öfre Norrland, hvilket öfverskott vid 1897 års utgång beräknats till omkring 159,000 kronor, få användas till betäckande af kostnaden för fullbordandet af verkstadsbyggnaden vid Boden 28,000 kronor, äfvensom till uppförande af omförmälda ångpannehus med fristående skorsten samt anordnande af värmeledning och elektrisk belysning i verkstaden 25,000 kronor, eller sålunda tillhopa 53,000 kronor, hvarförutom jernvägsstyrelsen hemstält om bemyndigande att för vissa uppräknade förbättrings- och kompletteringsarbeten å bana och bangårdar använda öfverskottsmedlens återstående belopp, 106,000 kronor.

I sammanhang med bifall till jernvägsstyrelsens hemställan om användandet af sistnämnda belopp, 106,000 kronor, hade Kongl. Maj:t den 13 maj 1898 förklarat, att Kongl. Maj:t ville framdeles meddela beslut i fråga om styrelsens framställning, såvidt anginge användningen af 53,000 kronor af öfverskottsmedlen till fullbordandet af verkstadsbyggnaden vid Boden och till utförandet af omförmälda i sammanhang dermed stående anläggningar.

Då ifrågavarande verkstad icke vore uteslutande afsedd för stambanan genom öfre Norrland, utan tillika för Gellivarebanans behof, borde enligt departementschefens mening Riksdagens samtycke begäras till användandet för verkstadsbyggnaden af öfverskottsmedel från stambanebyggnaden genom öfre Norrland.

Vid *Ljuså:*

Uppförande af boställshus för stationsmästaren och en pumpare jemte uthus ..... 10,800 kronor.

För uppförande af dessa byggnader förelåge samma skäl, som här ofvan anförts under »Sunderby». Pumparen inhystes för närvarande i godsmagasinet.

Vid *Sandträsk:*

Uppförande af boställshus för stationsmästaren och en pumpare jemte uthus ..... 10,900 kronor.

Härför förefunnes samma motiv, som anförts under »Sunderby».

Vid *Lakaträsk:*

Uppförande af stall för två lokomotiv ..... 17,300 kronor.

De båda lokomotiv, som här vintertiden öfvernattade, kunde i det provisoriska skjul, der de nu inhystes, hvarken skyddas för frost eller tillbörligen skötas.

Vid *Murjek:*

Utvidgning af spårsystemet ..... 6,500 kronor.

Härmed afsåges ett tredje spår för att mellan Boden och Gellivare hafva en station, der tre tåg kunde mötas och der vid tågrubbningar inställda tåg kunde uppställas.

Vid *Polcirkeln:*

Uppförande af boställshus för stationsmästaren och en pumpare jemte uthus ..... 10,900 kronor.

För dessa byggnaders uppförande förefunnes samma motiv, som anförts under »Sunderby».

Vid *Nattavara:*

Uppförande af stall för två lokomotiv ..... 15,800 kronor.

Här förelåge samma motiv, som anförts under »Lakaträsk».

Fullbordande af kolbåsanläggning ..... 2,100 kronor.

Anläggningen, som för att motsvara det ökade behofvet måst tilltagas i större skala, än som afsetts med det för år 1898 beviljade anslaget, 1,500 kronor, kräfde för sitt fullbordande nu begärda belopp.

Linien *Nattavara—Nuortikon:*

Anläggning af en tågmötesplats ..... 8,000 kronor.

Behofvet af denna mötesplats hade redan i jernvägsstyrelsens skrifvelse till Kongl. Maj:t den 7 februari 1898 anmälts i sammanhang med utlåtande rörande ifrågasatta och nu utförda anläggning för statens räkning af jernväg från Koskulls kulle till Gellivare, och hade styrelsen nu ånyo gjort framställning härom i enlighet med föreskrift i kongl. brefvet den 27 maj 1898 angående berörda anläggning.

Vid *Gellivare:*

Uppförande af boställshus med sex lägenheter jemte uthus för stationskarlar ..... 17,000 kronor.

I Gellivare tjenstgjorde 15 stationskarlar, af hvilka minst 10 borde vara ordinarie. Bostäder funnos nu för fyra. Möjligheten att i Norrbotten erhålla dugligt folk berodde till väsentlig del på att kunna tillhandahålla för det hårda klimatet lämpliga bostäder.

Uppförande af boställshus med sex lägenheter jemte uthus för maskinpersonal ..... 17,200 kronor.

En del af maskinpersonalen inhystes för närvarande i provisionella baracker.

Uppförande af en kolutlemningsbrygga med decauville-spår ..... 4,500 kronor.

Anläggningen afsåge att väsentligen inbespara arbetslönerna vid kolutlemningen.

Vid *Malmberget:*

Uppförande af boställshus med sex lägenheter jemte uthus för stationskarlar ..... 17,000 kronor.

Här tjenstgjorde 16 stationskarlar, af hvilka mnst 10 borde vara ordinarie. Bostäder funnos för fyra. För uppförandet af byggnaderna förelåge samma motiv, som anförts under »Gellivare».

Uppförande af boställshus med sex lägenheter jemte uthus för maskinpersonal ..... 17,000 kronor.

Härför förefunnes samma motiv, som anförts under »Gellivare».

Fullbordande af öfverliggningshus ..... 7,600 kronor.

Detta hus, som uppfördes med af Kongl. Maj:t anvisade 9,000 kronor af öfverskottsmedel från de till Gellivarebanans kompletterande beviljade anslag, hade med anledning af den stora bristen på öfverliggningsrum och bostäder måst tilltagas af samma storlek som det förut befintliga boställshuset, alltså med sex lägenheter, och kräfde för sitt fullbordande nu begärda tilläggsanslag.

Vid *Lakaträsk, Polcirkeln och Nattavara:*

Utläggning af kollossningsspår ..... 6,700 kronor.

Dessa spår, som beräknats kosta, vid Lakaträsk 2,750 kronor, vid Polcirkeln 2,050 kronor och vid Nattavara 1,900 kronor, vore nödvändiga med anledning deraf, att lossningen af ankomna kollaster eljest måste ske från hufvudspåret, der vagnarna endast kortare stunder kunde qvarstå mellan de många framgående bantågen.

Till fullföljande af anordningar för vexelförreglings- och förbättrade signalapparater vid stationer å bandelar, på hvilka nattåg framgå ..... 100,000 kronor.

Diverse arbeten:

för vestkustbanan	50,000 kronor	117,750 kronor.
för öfriga statsbanor	67,750 »	

Med hänsyn till jernvägsnätets och trafikens utveckling vore det nödvändigt att hafva för diverse arbeten erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseendet af sådana behof, hvilka ej kunde under längre tid i förväg förutses, men dock måste utan dröjsmål fyllas.

Summan af dessa nu föreslagna utgiftsposter uppgår till 2,305,000 kronor, deraf för vestkustbanan 362,400 kronor. Då emellertid af ofvan upptagna poster dels 53,000 kronor till fullbordande af reparationsverkstaden vid Boden och dels 23,400 kronor för påbörjande af ny lokomotivstallbyggnad vid samma station skulle enligt Kongl. Maj:ts förslag utgå af vissa, utaf Riksdagen för andra ändamål förut beviljade anslag, utgör, såsom ofvan meddelats, den nya anslagssumman, som af Kongl. Maj:t äskats till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik 2,228,600 kronor. Af denna summa afses 350,000 kronor för anläggning i Örebro af en centralverkstad för reparation af lokomotiv. Frågan om denna verkstadsanläggning anser sig statsutskottet ännu icke vara beredt upptaga till behandling, utan kommer utskottet att framdeles under riksdagens lopp afgifva yttrande öfver Kongl. Maj:ts i sådant afseende väckta förslag.

Beträffande de öfriga anläggningar, för hvilka Kongl. Maj:t nu äskat anslag å sammanlagdt 1,878,600 kronor, har utskottet icke haft något att erinra och förordar sålunda detta belopps uppförande i riksstaten för nästkommande år. För vissa af dessa arbetens utförande eller påbörjande redan under innevarande år har Kongl. Maj:t begärt rätt att förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 648,100 kronor, och lärer sådant bemyndigande böra af Riksdagen lemnas.

Utskottet anser jemväl giltiga skäl vara anförda för användning, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, af dels 53,000 kronor utaf de medel, Riksdagen anvisat till arbeten å stambanan mellan Vännäs och Öfver-Luleå, och dels 23,400 kronor utaf det för uppförande af ett lokomotivstall m. m. å Svartön beviljade anslag.

Utskottet hemställer alltså,

a) att i anledning af Kongl. Maj:ts framställning om anvisande af 2,228,600 kronor till utförande af

nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, Riksdagen, som framdeles kommer att fatta beslut i hvad denna framställning afser anslag för anläggning i Örebro af en centralverkstad för reparation af lokomotiv, må till utförande af öfriga nya byggnader och anläggningar, för hvilka ofvanberörda anslagssumma blifvit begärd, å riksstatens sjette hufvudtitel för år 1900 anvisa 1,878,600 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 648,100 kronor; samt

b) att Riksdagen må i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag medgifva, ej mindre att, till fullbordande af den påbörjade reparationsverkstaden vid Boden, må af uppkommet öfverskott å de till arbetena å stambanan mellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) af Riksdagen beviljade medel användas ett belopp af 53,000 kronor, än äfven att, till påbörjande af ny lokomotivstallbyggnad vid Boden, må af det anslag, 1897 års Riksdag anvisat för uppförande af stall för 10 lokomotiv samt nedläggning af vändskifva jemte erforderliga stallspår å Svartön vid Luleå, användas ett belopp af 23,400 kronor.

II.

Utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Lunds och Eslöfs stationer.

Kongl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1900 anvisa å riksstatens sjette hufvudtitel, för *utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Lunds och Eslöfs stationer*, ett belopp af 600,000 kronor.

För år 1899 beviljade Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, ett belopp af 385,000 kronor för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Arlöfs och Lunds stationer samt inläggning af nya räler å dubbelspåret mellan Malmö och Arlöf m. m.

I anslutning härtill har jernvägsstyrelsen, enligt hvad af statsrådsprotokollet inhemtas, uti skrifvelse af den 17 december 1898 hos Kongl. Maj:t anmält behofvet af ytterligare ett jernvägsspår mellan Lunds och Eslöfs stationer samt med afseende härå anfört följande.

Krafvet på regelbundenhet vid jernvägsdriften vore i ständigt växande och måste med alla till buds stående medel fyllas, för så vidt träffade aftal med såväl in- som utländska förvaltningar af kommunika-

tionsleder rörande gemensamma anordningar för genomgående trafik skulle kunna upprätthållas.

Inträffade rubbningar i de genomgående tågens gång blefve naturligen mest känbara mot slutet af en lång tågväg, då endast enkelspårig bana förefunnes, och nödvändiggjorde ofta nog tillämpandet der af nya tillfälliga tidtabeller för återstående färd, hvilka åtgärder åter i regeln kunde väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, hvilkas regelbundna gång likaledes måst i följd af förberörda tidtabellsförändringar i större eller mindre mån rubbas — allt olägenheter, som blefve större i den mån den ifrågavarande bandelen vore lifligt trafikerad.

Den allt jemt växande trafiken å bandelen Lund—Eslöf toge för närvarande i anspråk ett tjugutal ordinarie tåg, sammanträngda å tiden mellan kl. 5,38 f. m. och kl. 10,20 e. m., oaktadt två af de sex å Eslöf inmynnande banorna vore så nya — Eslöf—Hörby jernväg öppnad i maj 1897 och Eslöf—Röstånga jernväg vid början af december 1898 — att deras trafik ännu icke kunnat afsevärdt inverka på statsbanetrafiken. Denna senare trafiks tillväxt under de sista fyra åren framginge i öfrigt af nedanstående uppgifter, förut meddelade i jernvägsstyrelsens berättelser för åren 1894 och 1897:

Inkomst för å statsbanan afsänd och anländ trafik:

vid	*Lunds*	station	år 1894	567,200	kronor.
„	d:o	„	„ 1897	688,775	„
„	*Eslöfs*	„	„ 1894	205,091	„
„	d:o	„	„ 1897	255,037	„

Godstonkilometer per bankilometer å linien:

Lund—Eslöf	år 1894	203,194
d:o d:o	„ 1897	253,900.

Jemväl persontrafiken hade i hög grad ökats.

Den ökade trafikförmågan hos banan mellan Malmö och Lund, sedan denna bana blifvit under år 1899 förändrad till dubbelbana — en förändring, som visserligen närmast föranledts af den ökade lokalpersontrafiken mellan de båda nämnda städerna, men gifvetvis måste väsentligen komma att underlätta tågdirigeringen i dess helhet — blefve, då dess längd uppginge till endast 16,4 km., icke af den stora betydelse för fjerrtrafiken, som om dubbelbana i längre sammanhän-

gande följd stode till förfogande. Betydelsen i berörda hänseende af en dubbelbana Malmö—Eslöf — 34 kilometer — framginge påtagligast af den omständigheten, att der skulle tåg efter tåg kunna framföras med endast omkring 20 minuters mellantid och samtidigt i motsatta rigtningar.

Af planritning och kostnadsförslag framginge, att det nya spåret vore afsedt att läggas med räler af stål om 40,5 kilograms vigt per meter efter samma plan och profil som hufvudspåret.

De beräknade kostnaderna 600,000 kronor, vore fördelade på följande sätt:

jordområdets anskaffning	kr.	54,000: —
terrassering	„	133,400: —
konstarbeten (förstärkning af broar, ny vägbro, vägportar, förlängning af afloppstrummor, kulvertar och vägtrummor)	„	29,200: —
16,150 meter spårläggning m. m.	„	242,250: —
ändring å stationer m. m.	„	66,470: —
diverse kostnader	„	18,130: —
allmänna omkostnader	„	53,550: —
ökad kostnad i anledning af stationsanläggning vid Vallkärra torn	„	3,000: —
Summa	kronor	600,000: —

Jernvägsstyrelsen hade erinrat, att denna kostnad per kilometer öppen bana mellan stationerna utgjorde omkring 29,400 kronor, eller omkring 1,200 kronor mer än motsvarande, år 1897 beräknade kostnad för bandelen Arlöf—Lund, och hade styrelsen förklarat detta bero dels på högre pris för jordlösen, än styrelsen år 1897 trott sig böra beräkna, och dels på en afsevärd höjning i arbets- och materialpriser.

Med hänsyn till den lifliga trafiken å södra stambanan inom södra Skåne och till behofvet af en noggrann påpassning med tågtiderna i Malmö, som utgjorde det svenska statsbanesystemets ojemförligt vigtigaste anknytningspunkt med de internationella kommunikationslederna, har departementschefen förklarat sig icke tveka att tillstyrka det af jernvägsstyrelsen framstälda förslaget om utsträckning ända till Eslöf af den redan beslutade spårfördubblingen till Lund, hvarigenom dubbelspår skulle erhållas å en sammanhängande sträcka af 34 kilometer.

Utskottet, som mot denna Kongl. Maj:ts framställning icke haft något att erinra, hemställer alltså,

att Riksdagen må, för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Lunds och Eslöfs stationer, å riksstatens sjette hufvudtitel för år 1900 anvisa ett belopp af 600,000 kronor.

III.

Ny rörlig materiel vid statens jernvägar.

Kongl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1900, till *anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar*, anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarne 5,590,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 590,000 kronor.

Uti en i Första Kammaren väckt motion (n:o 28) har herr *C. F. Wærn* yrkat, att anslaget till ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar skulle upptagas å extra ordinarie staten under sjette hufvudtiteln.

Af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokoll i detta ärende inhemtas, att jernvägsstyrelsen beträffande behofvet af tillökning i den rullande materielen anfört följande.

Det högst betydligt ökade transportarbetet på statens jernvägar hade äfven under år 1898 dels medfört en betänklig öfveransträngning af den tillgängliga dragkraften, dels gjort det nödvändigt för styrelsen att förhyra lokomotiv och i synnerhet godsvagnar.

Det tillskott till den befintliga materielen, som styrelsen ansåge alldeles nödvändigt, på det att dessa missförhållanden måtte i möjligaste mån förringas, hade beräknats att utgöra:

10 lokomotiv för snälltåg till en beräknad kostnad af	750,000	kronor.
10 lokomotiv för godståg till en beräknad kostnad af	750,000	„
10 lokomotiv för lokal- och stationstjenst till en beräknad kostnad af	550,000	„
reservdelar till lokomotiv till en beräknad kostnad af	50,000	„
25 II och III klass personbogievagnar till en beräknad kostnad af	600,000	„
240 täckta godsvagnar till en beräknad kostnad af	1,000,000	„
400 öppna godsvagnar till en beräknad kostnad af	800,000	„
axlar med hjul, reservbogier, bromsinrättningar m. m. till en beräknad kostnad af	500,000	„
Summa	5,000,000	kronor.

Ifrågavarande materiel vore afsedd att tillverkas vid inhemska verkstäder och hade genom uppgifter från vederbörande inhemska industribolag ådagalagts, att — derest beställningar på denna materiel gjordes i maj eller juni månad år 1899 — densamma kunde vid verkstäderna tillverkas och levereras under loppet af år 1900.

I afseende å konstruktionerna vore det styrelsens afsigt att till Kongl. Maj:t inkomma med förslag till vissa ändringar i nu fastställda konstruktioner och ritningar för lokomotiven, egnade att gifva dessa större dragkraft. Godsvagnarne hade styrelsen ämnat utföra med de redan godkända förstärkta underreden samt axlar och hjul, hvilka möjliggjorde en större bärighet.

Jemlikt kongl. brefvet den 27 maj 1898 angående anläggande af ett jernvägsspår från Gellivare station till Koskulls kulle, hade styrelsen haft att uti föreliggande förslag rörande anslag till rullande materiel jemväl upptaga den kostnad, högst 590,000 kronor, som erfordrades till inköp af rörlig materiel för besörjande af malmtransporter från Koskulls kulle redan innevarande eller förra hälften af nästkommande år och hvilken kostnad styrelsen jemlikt samma kongl. bref bemyndigats att af trafikmedel förskottera.

Af det erforderliga beloppet 5,590,000 kronor anhölle jernvägsstyrelsen att till styrelsens förfogande redan under år 1899 måtte ställas 590,000 kronor, motsvarande det belopp jernvägsstyrelsen, på sätt ofvan omförmälts, genom kongl. brefvet den 27 maj 1898 bemyndigats att af tillgängliga medel förskottera. Detta förskott hade afsett att bereda medel för anskaffande af erforderlig rullande materiel, bestående af 4 lokomotiv och 75 vagnar, för transport af malm från Koskulls kulle till Luleå.

För de vagnar och lokomotiv jernvägsstyrelsen nödgats för trafikens upprätthållande förhyra, hade styrelsen, enligt hvad i statsrådsprotokollet vidare meddelas, under 1898 erlagt en hyresafgift af i det närmaste 300,000 kronor, nemligen inemot 290,000 kronor för vagnar och omkring 10,000 kronor för lokomotiv.

Då stort intresse syntes böra fästas vid jernvägsstyrelsens uppgift, att den för år 1900 äskade ovanligt stora nya materielen skulle kunna tillverkas vid inhemska verkstäder, hade departementschefen härom inhemtat närmare upplysning från föredraganden för dessa ärenden hos jernvägsstyrelsen och dervid erfarit, bland annat, att Motala verkstads nya aktiebolag samt firman Nydqvist & Holm i Trollhättan förbundit sig att så ordna sina tillverkningar, att de kunde gemensamt leverera till statens jernvägar 42 lokomotiv under hvart af åren 1900, 1901 och

1902; att dessa firmor till leverans under år 1899 till statens jernvägar åtagit sig 36 lokomotiv; att, sedan under år 1898 öppnats tre nya vagnverkstäder, numera i riket funnes 13 fabriker, som drefve vagntillverkning; att styrelsen under år 1898 hos inhemska verkstäder beställt 58 personvagnar och 895 godsvagnar, hvilka med undantag af 20 personvagnar skulle vara färdiga före den 1 juni 1899; samt att vid sådant förhållande någon svårighet icke syntes behöfva förväntas att få inom landet i behörig tid utförda de beställningar, för hvilka anslag begärdes för år 1900.

Lika med jernvägsstyrelsen har departementschefen funnit det oerhördt ökade transportarbetet på statens jernvägar medföra nödvändigheten af att i tillräcklig grad tillgodose behofvet af ökad transportmateriel. Det stora belopp, som under år 1898 måst utgifvas i hyra för lokomotiv och i synnerhet vagnar, måste ock mana till sådan tillökning af den egna materielen, att dylik förhyrning, åtminstone annorledes än tillfälligtvis, kunde undvikas.

På grund af hvad till stadsrådsprotokollet sålunda blifvit anfördt, hemställer utskottet,

> att Riksdagen må, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, för år 1900 anvisa 5,590,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 590,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta anslag kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

IV.

Anslag till fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter-Morjärv.

För anläggande af en statsbana från Boden till Ytter-Morjärv, hvilken bana beräknats kosta 4,371,000 kronor, har Riksdagen, i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag, å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisat:

för år 1898	1,300,000	kronor
för år 1899	1,300,000	»
eller tillsammans	2,600,000	kronor.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att, till *fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter-Morjärv*, för år 1900 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarne ett anslag af 1,000,000 kronor.

Under hänvisning till hvad i statsrådsprotokollet blifvit i detta ärende meddeladt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, till fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter-Morjärv, för år 1900 bevilja ett anslag af 1,000,000 kronor.

Om sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

V.

Anslag till fortsättande af statsbanan från Gellivare till riksgränsen.

Med föranledande af Kongl. Maj:ts förslag om anläggande af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i rigtning mot Ofoten, för hvilken statsbana kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor, har Riksdagen — under förbehåll att de i stadsrådsprotokollet öfver civilärenden den 4 februari 1898 angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, och under förutsättning att från norsk sida beslut fattades om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten, samt med vilkor att vissa ändringar vidtoges i det uti nyssnämnda statsrådsprotokoll intagna förslag till den öfverenskommelse, som af svenska staten skulle träffas med Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag — beslutat anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i rigtning mot Ofoten samt till påbörjande af denna bana för innevarande år anvisat 5,400,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under år 1898 af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor; och har Riksdagen anvisat sistnämnda belopp å riksstaten utom hufvudtitlarna, hvaremot det öfriga beloppet, 4,650,000 kronor, anvisats till utgående från riksgäldskontoret.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att till *fortsättning af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen*, för år 1900 anvisa 4,000,000 kronor.

Till statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1899 har departementschefen i detta ärende anfört följande.

»Såsom jag den 1 juli 1898 anmälde inför Eders Kongl. Maj:t, har Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag i utfärdad handling förbundit sig att såsom för egen skuld ansvara för behöriga fullgörandet af förenämnda af Riksdagen uppstälda vilkor rörande kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. för ifrågavarande jernväg.

På grund af det mig sistnämnda dag lemnade nådiga bemyndigande har jag den 2 juli 1898 å svenska statens vägnar med nämnda aktiebolag afslutat öfverenskommelse rörande anläggning och trafikerande af ifrågavarande jernväg, uti hvilken öfverenskommelse intagits de af Riksdagen ifrågasatta ändringar.

Från kongl. norska regeringen har öfverlemnats afskrift af ett mellan norska staten och omförmälda aktiebolag afslutadt kontrakt i fråga om anläggande af en jernväg från Narvik (Victoriahavn) i Ofoten till riksgränsen mot Sverige, och har, enligt utfärdade intyg, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag fullgjort alla de bestämmelser, som i kontrakten med båda staterna meddelats för kontraktens trädande i gällande kraft.

I fråga om denna jernvägsanläggning tillåter jag mig vidare erinra om följande.

Med föranledande af inkomna framställningar från Jukkasjärvi och Enontekis socknemän angående jernvägens dragande öster om Malmberget i syfte, bland annat, att komma närmare Svappavaara malmfält, uppdrog Eders Kongl. Maj:t den 1 juli 1898 åt jernvägsstyrelsen att anställa ytterligare erforderliga undersökningar såväl i den af styrelsen förut föreslagna sträckningen vester om Malmberget som ock öster derom.

Sedan jernvägsstyrelsen, efter fullbordade undersökningar, förordat den vestra sträckningen, hufvudsakligen på de grunder, att jernvägen i den östra linien skulle blifva dyrare att anlägga och svårare att trafikera samt att anläggningen, om denna linie valdes, icke skulle hinna fullbordas i förut beräknad, med ofvannämnda bolag aftalad tid, fastställde Eders Kongl. Maj:t den 9 september 1898 definitiv plan för jernvägen, dervid sträckningen vester om Malmberget bibehölls; dock undantogs från fastställelse sträckningen två kilometer närmast riksgränsen, för hvilken sträckning plan fastställdes den 22 december 1898.

Under år 1898 har inom södra distriktet af denna jernvägs-

anläggning, eller mellan Gellivare och Torne träsk, verkstälts definitiv utstakning å en sträcka af 104 kilometer från Gellivare, dervid en förkortning af något mer än 5 kilometer åstadkommits. Mellan Gellivare och kilometer 32 pågingo terrasserings- samt bro- och trummurningsarbeten, och utlades 26 kilometer 352 meter arbetsspår, hvarjemte en del provisoriska byggnader uppfördes.

Inom det norra distriktet, eller utmed Torne träsk och fram till riksgränsen, verkstäldes definitiv utstakning till en längd af 38,6 kilometer från riksgränsen. Vid Vassijaure, omkring 2 kilometer från riksgränsen, liksom vid den till anläggning beslutade 540 meter långa tunneln, belägen 23,5 kilometer från riksgränsen, uppfördes erforderliga provisoriska byggnader, hvarjemte en del förberedande gräfnings- och sprängningsarbeten företogs.

Enligt den arbetsplan för år 1899, som Eders Kongl. Maj:t fastställde den 22 december 1898, är afsedt att under detta år dels inom södra distriktet fortsätta den provisoriska skenläggningen till Luossavaara för att bereda möjlighet att i god tid uppfrakta vid den stora bangårdsanläggningen derstädes erforderliga effekter och dels inom norra distriktet hufvudsakligen verkställa jordflyttnings- samt berg- och tunnelsprängningsarbeten jemte en del bro- och trummurningar.

För fortsättande under år 1900 af arbetena å denna jernväg, hvilka skulle dels afse komplettering af bandelen Gellivare—Luossavaara, dels ega rum å banans fortsättning norrut från sistnämnda plats samt å sträckan närmare riksgränsen, anser jernvägsstyrelsen ett anslagsbelopp af 4,000,000 kronor vara erforderligt.»

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må, till fortsättning af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen, för år 1900 anvisa 4,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 10 mars 1899.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

STOCKHOLM, ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG, 1899.