

N:o 27.

Ank. till Riksd. kansli den 21 februari 1902, kl. 1 e. m.

*Utlåtande, angående Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade jernvägar. (R. A.)*

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1903 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, 1,050,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 407,800 kronor.

Beträffande de särskilda arbeten, för hvilkas bekostande berörda anslag blifvit äskadt, inhentas af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 11 sistlidne januari, att enligt Kongl. Maj:ts på jernvägsstyrelsens framställning grundade förslag följande byggnader och anläggningar skulle med användande af anslaget komma till utförande.

I Distriktet.

Vid *Hallsberg*:

Uppförande af ett boställshus med uthus och källare ..... 24,000 kronor.

*Bih. till Riksd. Prot. 1902. 4 Saml. 1 Afd. 21 Häft. (N:o 27.)*

Enligt hvad jernvägsstyrelsen i sin förberörda framställning meddelat, hade den vid Hallsberg rådande bostadsbristen förorsakat svårigheter vid förläggandet dit af erforderlig maskinpersonal, hvarföre erfordrades uppförandet af boställshus med 8 lägenheter om 1 rum och 1 kök för betjente jemte uthus och källare.

Vid *Sala*:

Uppförande af ett boställshus med uthus och källare jemte tomtförvärf..... 90,000 kronor.

Boställshus för den vid stationen tjänstgörande trafik- och maskinpersonalen saknades; och då bostäder icke heller funnes att förhyra inom sådant afstånd från stationen, att personalen der lämpligen kunde bo, erfordrades uppförande af boställshus med 20 lägenheter om tillsammans 24 rum och 20 kök för betjente jemte uthus och källare. I stationens omedelbara närhet belägen, Sala stad tillhörig tomt med tillräckligt omfång funnes nu att för antagligt pris förvärfva.

Vid *Stjernhof* och *Tureberg*:

Utvidgning af spårsystemen..... 13,700 kronor.

För den lokala godstrafiken erfordrades vid hvardera stationen ett särskildt rundspår. Kostnaderna beräknades till 3,700 kronor för Stjernhof och 10,000 kronor för Tureberg.

Vid *Tumba* och *Huddinge*:

Utvidgning af spårsystemen..... 56,800 kronor.

Mötesspårens fria längder, som nu vore endast 375 meter, resp. 344 meter, måste ökas och spårsystemen dervid ändras och utvidgas så, att tre tåg — deribland sådana af största förekommande längd — kunde samtidigt handhafvas å stationen. Vid Tumba hade derjemte den lokala godstrafiken i följd af nya industriella anläggningar i trakten ökats så, att ytterligare ett rundspår erfordrades för densamma ombesörjande. Kostnaderna för ifrågavarande arbeten beräknades till 16,000 kronor för Tumba och 40,800 kronor för Huddinge.

Vid *Åland* och *Örebro södra*:

Utvidgning af spårsystemen och tillbyggnad af gods-  
magasinen ..... 11,000 kronor.

Vid Åland måste mötesspårens fria längd, som nu vore endast 314 meter, ökas för beredande af möjlighet för möten mellan långa godståg; och vid Örebro södra hade godstrafiken så väsentligt ökats, att större utrymmen för densammas ombesörjande erfordrades. Kostnaderna beräknades till 2,000 kronor för Åland och 9,000 kronor för Örebro södra.

## II Distriktet.

### Vid *Falköping-Ranten*:

Uppförande af ett boställshus med uthus ..... 22,000 kronor.

Byggnaden vore afsedd inrymma en bostad om 5 rum och 1 kök för trafikinspektören samt en sådan om 4 rum och 1 kök för byråassistenten vid den trafiksektion, som i samband med genomförandet af statens jernvägars indelning i fem distrikt inrättades i Falköping-Ranten. Endast för sektionens expedition hade lokal kunnat beredas i stationshuset; men för nämnda tjänstemän kunde, enligt hvad numera vore upplyst, med hänsyn till beskaffenheten af deras tjänstgöring lämpligen belägna bostäder icke förhyras vid sagda station.

### Vid *Moholm, Töreboda, Elgarås och Edane*:

Utvidgning af spårsystemen med beräknade kostnader af resp. 1,400, 8,000, 7,500 och 1,900 kronor eller tillsammans..... 18,800 kronor.

Trafiken kräufde förbättrade spårordningar, då de nuvarande spårsystemen vid uppräknade stationer i ena eller andra afseendet ej lemnade tillräckliga tåg- eller vagnutrymmen, särskildt vid Moholm för omlastningar till och från den smalspåriga Mariestadsbanan, vid Töreboda för öfvernattande af godståg, vid Elgarås för möteståg och vid Edane för lastningar.

### Vid *Kristinehamn*:

Uppsättning af en vattenkastare..... 2,000 kronor.

Anläggningen afsåge att spara tid vid nedgående snälltågens uppehåll; dessa tågs lokomotiv måste för närvarande vid uppehållen i Kristinehamn fränkopplas tågen och intaga vatten vid vattentornet i stationens södra ände.

Vid *Kil nedre*:

Uppförande af ett lokomotivstall..... 4,000 kronor.

För vexlingar vid Kils station erfordrades numera särskildt vaxel-lokomotiv, för hvilket stallrum dock saknades.

## III Distriktet.

Vid *Malmö*:

Spåranordning till ångfärjehamnen..... 35,000 kronor.

Genom bref den 30 december 1893 hade Kongl. Maj:t bemyndigat jernvägsstyrelsen, bland annat, att efter träffande af uppgörelse angående åvägabringande af ångfärjeförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn med Malmö stad och styrelsen för de danska statsbanorna gå i författning om utförande af de arbeten, som det enligt denna öfverenskomelse skulle åligga svenska staten att utföra och hvilka beräknats kosta 35,000 kronor. Dessa arbeten afsåge spår samt rörlig brygga med tillhörande ställning för ett ångfärjeläge. Sedermera hade ångfärjetrafiken utvecklats så, att det numera vore nödvändigt få till stånd ett andra ångfärjeläge, och hade stadsfullmäktige i Malmö under år 1899 beslutat att på stadens bekostnad enligt plan, som af jernvägsstyrelsen godkändes, anbringa och för framtiden underhålla ytterligare ett ångfärjeläge i närheten af det nuvarande i Malmö hamn, dock att stadens skyldighet att låta verkställa denna anläggning skulle inträda först efter det att första afdelningen af den nya hamnanläggningen blefve färdig, hvilket antoges komma att ske under nästkommande år. Med användande af endast ett ångfärjeläge förefunnes såväl olägenhet och risk som svårighet att på lämpligt sätt ordna ångfärjornas turer.

Vid *Hör*:

Anordnande af vägport strax söder om stationen för allmänna landsvägens korsning med jernvägen ..... 20,000 kronor.

I mån af trafikens tillväxt å såväl jernväg som landsvägar hade faran af vägkorsningar, förlagda i banans plan, allt mera ökats. Till afvärjande af sådan fara vid nu ifrågavarande ställe, borde vägport an-

ordnas; och hade ortens befolkning förbundet sig att bekosta anskaffandet af mark och anläggandet af de nya vägar, som i och med vägportsanläggningen blefve erforderliga. Vägporten vore afsedd att anordnas för dubbelbana, hvadan kostnad för densamma icke medräknats i framlagdt förslag till utläggande af ytterligare ett jernvägsspår mellan Eslöf och Hesseholm.

Vid *Hesseholm*:

Inhägnad af upplagsplats för stenkol ..... 1,800 kronor.

Befintliga kolbåsen rymde ej det numera erforderliga upplaget af stenkol, hvarför annan plats, som för detsamma tagits i bruk, borde inhägnas.

Vid *Balingslöf, Sommen, Norrköping och Trönninge*:

Utvidgning af spårsystemen med beräknade kostnader af resp. 2,800, 1,100, 4,000 och 4,800 kronor eller tillsammans... 12,700 kronor.

Större spårutrymme erfordrades vid Balingslöf för beredande af möjlighet för möte mellan långa godståg samt vid öfriga stationer för att kunna på tillfredsställande sätt ombesörja godslastningar och vagnsflyttningar.

Vid *Alfvesta*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 100,000 kronor.

Ombyggnad af stationen hade länge varit ifrågasatt, men hade dermed fått tillsvidare anstå i afvaktan på utredning af den med ombyggnaden nära sammanhängande frågan om sättet för Borås—Alfvesta jernvägs anslutning till statsbanan derstädes. Det närmast förestående ombyggnadsarbetet afsåge hufvudsakligast spårsystemets utvidgande för erhållande af större utrymmen å uppställnings- och rangeringsspåren och desammas lämpliga anslutning till den nya godsbangård, som enligt föreliggande förslag till öfverenskommelse med Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag skulle af bolaget bekostas. Tågspårens ombyggnad skulle först derefter ega rum och då i sammanhang med uppförandet af nytt stationshus och afträde m. m., för hvilka särskildt anslag komme att framdeles begäras.

Vid *Liatorp* och *Stockaryd*:

Nedläggning af vagnvågar, en vid vardera stationen..... 6,500 kronor.

Vagnvågar saknades vid dessa stationer, men vore behöfliga med anledning af der förekommande betydliga utlastningar af företrädesvis trävirke och ved.

Vid *Boxholm* och *Fässberg*:

Tillbyggnad af godsmagasinen ..... 5,000 kronor.

Befintliga godsmagasinen vore för nuvarande trafiken otillräckliga. Kostnaderna beräknades till 3,000 kronor för Boxholm och 2,000 kronor för Fässberg.

Vid *Linköping*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 100,000 kronor.

Ombyggnad af stationen hade länge varit ifrågasatt, men hade plan för ombyggnaden först nu kunnat fastställas i sammanhang med träffandet af öfverenskommelse med Östra centralbanans jernvägsaktiebolag om nämnda banas anslutning till statsbanan i närheten af stationen och villkoren för besörjandet vid densamma af jemväl den enskilda banans trafik. Berörda öfverenskommelse förutsatte, jemte annat, ett bidrag från statens jernvägars sida af 75,000 kronor till den ombyggnad af stationen — hufvudsakligast omfattande anläggning af ny godsbangård — som på bolagets bekostnad nu utfördes. Derutöfver ifrågasatta anslagsbeloppet, 25,000 kronor, afsåges för anordningar å stationen för behof, som icke hade gemenskap med Östra centralbanan.

Vid *Helsingborgs ångfärjestation*:

Uppsättning af en vattenkastare ..... 1,500 kronor.

Anordning för lokomotivens vattentagning funnes icke vid den nya godsbangården annat än i dervarande lokomotivstall.

Vid *Engelholm* och *Falkenberg*:

Uppförande af nya expeditonsbyggnader vid godsmagasinen 9,700 kronor.

Nuvarande expeditonslokaler, som utgjordes af afbalkningar af godsmagasinen. vore otillräckliga och olämpliga för sitt ursprungliga ända-

mål. Kostnaderna beräknades till 6,500 kronor för Engelholm och 3,200 kronor för Falkenberg.

#### IV Distriktet.

Vid *Hästbo, Ytterån* och *Nyhem*:

Utvidgning af spårsystemen för beräknade kostnader af resp. 1,500, 9,000 och 3,700 kronor eller tillsammans ..... 14,200 kronor.

Förbättrade spårplaneringar och ökad spårutrymme erfordrades för nöjaktigt ombesörjande af trafiken, särskildt vid Hästbo vid möten mellan långa tåg, samt vid öfriga stationer vid upplastning af virke m. m. För spårplaneringarne vid Ytterån erforderligt område utöfver det statens jernvägar tillhöriga komma att kostnadsfritt öfverlätas till statsverket.

Vid *Bollnäs*:

Anordnande af spår och upplagsplats för kolvagnslämningar 8,200 kronor.

Utrymme inom den egentliga bangården eller reparationsverkstadens område kunde numera icke lemnas för de stora upplag af kolvagnslämningar, som efter vintertrafikens slut skulle vid stationen uppläggas i förvar för sommaren, hvarför särskild upplagsplats borde beredas å lämpligt ställe inom den statens jernvägar tillhöriga, invid stationen belägna egendomen Woltersberg.

Vid *Löräng*:

Uppförande af stationshus med afträde, uthus och källare, jemte tomtförvärf ..... 9,000 kronor.

Boställshus för den såsom föreståndare för håll- och lastplatsen tjänstgörande stationskarlen saknades, och då den växande trafiken vid platsen derjemte kräde större utrymmen än den befintliga vänt- och expeditionskuren erbjöde, erfordrades ett mindre stationshus, inrymande äfven bostad för föreståndaren, samt afträde, uthus och källare.

Vid *Helgum*:

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 3,800 kronor.

Befintliga godsmagasinet vore otillräckligt för den afsevärdt stigande trafiken och saknar varmrums.

## V Distriktet.

Vid *Elfsby*:

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 1,700 kronor.

Trafiken vid stationen af styckegods hade ökats så, att nuvarande godsmagasinet vore otillräckligt.

Fullföljande af anordningar för vexelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer ..... 150,000 kronor.

Beloppet vore lika med det af Riksdagen för år 1902 beviljade anslaget.

Diverse arbeten ..... 328,600 kronor.

Med afseende å sistnämnda post har jernvägsstyrelsen anfört, att det i betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling måste anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseende af uppkommande behof, ej mindre af sådana anordningar för trafikens besörjande, som måste utan uppskof fyllas, än ock af nya bostäder för betjeningspersonalen, der sådana af lokala förhållanden, trafiken och tåganordningarna föranleddes, utan att kunna på förhand så noga beräknas.

Utskottet har fäst sin uppmärksamhet vid det betydande belopp, 328,600 kronor, som begärts för utförande af »diverse arbeten», rörande hvilka ej någon specifikation lemnats. Det är visserligen för jernvägsstyrelsen omöjligt att på förhand noga beräkna alla de arbeten, som det kan befinnas erforderligt att utföra å det vidsträckta statsbanenätet, men det synes dock utskottet som om behofvet af nya anläggningar vid de trafikerade jernvägarne skulle kunna bestämmas och specificeras närmare än som nu skett. I sådant afseende har det särskildt förefallit utskottet anmärkningsvärdt, att, såsom af jernvägsstyrelsens motivering framgår, jemväl kostnader för uppförande af nya byggnader åt betjeningspersonalen utan någon specifikation upptagits under nu ifrågasvarande utgiftspost för diverse arbeten.



Då en specificerad redogörelse för de särskilda anslagsbehofven måste vara en förutsättning för att Riksdagen skall kunna så som sig bör ingå i pröfning af desamma, har utskottet velat påpeka hvad i berörda hänseende varit att anmärka vid nu förevarande framställning.

Beträffande de byggnader och anläggningar, som särskildt upptagits i jernvägsstyrelsens redogörelse, har utskottet ej haft något att erinra, och har utskottet ej heller funnit skäl föreslå nedsättning i den af Kongl. Maj:t äskade anslagssumman, af hvilken ett belopp af 407,800 kronor torde få, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, förskottsvis utanordnas redan under innevarande år.

Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning, må, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, å riksstatens sjette hufvudtitel för år 1903 anvisa 1,050,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 407,800 kronor.

Stockholm den 21 februari 1902.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.