

Jag tillåter mig därför hemställa,

att Riksdagen behagade i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådana bestämmelser, att alla frågor såväl om vägs anläggning som dess underhåll måtte få så enhetlig behandling vid Riksdagen som möjligt.

Stockholm den 5 februari 1913.

Herman Andersson.

Nr 248.

Av herr **Martin**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående
förflyttning av statens järnvägars kolhamn vid Värtan m. m.

Sparsamhet med naturtillgångar är numera en lösen i de flesta kulturländer.

Stenkol kan visserligen icke annat än undantagsvis betecknas såsom en svensk naturtillgång, men det förhållandet, att denna nödvändiga massartikel måste göras till föremål för import från andra, stenkolsrikare länder, förändrar förvisso icke det faktum, att sparsamhet är av största behov påkallad, till och med i avseende på så skenbart oväsentliga manipulationer som stenkolens lossning, lastning och transport samt hanterande i övrigt vid de olika förbrukningsplatserna.

Ett exempel härpå bildar statsbanornas kolimport till och koldistribution från Värtahamnen invid Stockholm.

Enligt uppgifter meddelade i järnvägsstyrelsens statistiska berättelse för år 1909 utgör statens järnvägars kolimport härstädes i runt tal 145,000 ton per år. Av denna importkvantitet fördelas (se bilaga B) cirka 31,000 ton på Norra stationen och cirka 18,000 ton på Tomtebodas station. På grund av det i årets statsverksproposition begärda anslaget för lokomotivsta-

tionsanläggning i sammanhang med den år 1909 beslutade driftbangården vid Frösunda, skulle dessutom koltagning komma att äga rum vid Frösunda, synbarligen dock endast utgörande en överflyttning av en del av den vid Norra stationen nu försiggående koltagningen. Återstoden av den över Värta- hamnen importerade stenkolskvantiteten distribueras emellertid till övriga koltagningsstationer inom 1:sta trafikdistriktet, såsom till Uppsala, Krylbo, Liljeholmen, Gnesta m. fl. orter. Bandelen Värtan—Tomteboda belastas sålunda under nuvarande förhållanden med hela den stenkolskvantitet som statsbanorna importera över Stockholms hamn.

Tagas i betraktande de kostnader vilka förorsakas 1) *dels* av kolens lossning från fartyg till järnvägsvagn eller upplag vid Värtan, 2) *dels* av transporten från Värta hamnen till Tomteboda 3) *samt dels* av koldistributionen å tender vid Stockholms norra station och Tomteboda i och för tågtjänstgöring, så erhålles följande sammanfattning av *nuvarande årsomkostnader*:

a.	Totalkostnad för lossning av 145,000 ton stenkol från fartyg till järnvägsvagn eller kolupplag efter ett pris av kr. 0,95 per ton (se bil. A. mom. 1)	137,700	kr.
b.	Kostnad för transport av 145,000 ton kol från Värtan till Tomteboda.....	9,000	»
c.	Extra kostnad för vagnshyra med anledning av nödvändigheten att vid lossning av kolångare äga tillgång till erforderlig vagnpark i och för undvikande av att en del stenkol först skola behöva läggas i upplag och därefter från upplaget lastas å järnvägsvagn i stället för att kunna lastas direkt från fartyg till järnvägsvagn — vilken extra kostnad lågt uppskattas till.....	27,000	»
d.	Kostnad för kolupplag (direkt å kolvagn) och lastning å tender vid norra stationen, 31,000 ton å kr. 0,59 (se bil. A. mom. 2)	18,300	»
e.	Kostnad för kolupplag och lastning å tender vid Tomteboda station 18,000 ton å kr. 1,26 (se bil. A. mom. 3)	22,700	»
		<hr/>	
		Summa	214,700 kr.

Härvid bör bemärkas att i och med det successiva förflyttandet av koltagningen för persontåg från norra stationen till driftbangården vid Frösunda, så kommer koltagningen för de i mom. d) angivna 31,000 ton att äga rum under liknande förhållanden och enligt samma å-pris som i fråga om den i mom. e) angivna koltagningen vid Tomteboda. Kostnads-

siffran 18,300 kronor kommer härigenom att ökas till 39,000 kronor och totala årsomkostnaden från nuvarande 214,700 kronor till 235,400 kronor, vilken alltså skulle vara den siffra, som i förevarande sammanhang närmast anger den årsomkostnad, med vilken man enligt nuvarande anordningar har att räkna.

Då emellertid häri icke ingår den extra kostnad, som försakas genom den kolkvantitet, vilken oundvikligen först lossas från fartyg till kolupplag och därifrån till järnvägsvagn, så är det befogat att ej oväsentligt höja även sistnämnda siffra och anslå den totala nuvarande årsomkostnaden till lågt räknat 250,000 kronor per år.

Enligt ett från sakkunnigt håll framställt förslag skulle en högst betydande besparing i sagda årskostnad kunna vara att påräkna genom en förflyttning av statsbanornas kolupplag från Värtan till den å kartskissen bil. C. med bokstaven U angivna platsen väster om norra Brunnsviken, där kanalen Bällstaviken—Brunnsviken är avsedd att framdragas.

Kolångarna skulle komma att frångå genom den föreslagna utvidgningen av inloppet vid Åkistan samt förankra vid Linneaholm eller möjligen ett stycke in utefter den nämnda projekterade kanalen. Från fartygen skulle kolen lossas direkt från relingen å en s. k. »belt conveyor», eller »transportband», vars ena ände skulle ha sin plats akter om fartyget och som skulle löpa utmed fartygets långsida för att därefter fortsätta och med sin andra ände utmynna å den med röd färg å kartskissen bilaga C betecknade platsen för kolupplaget. Denna plats utgöres av en bergshöjd, vilken på ändamålsenligt sätt skulle komma att planeras för upptagandet av ett lämpligt antal högt belägna »kolfickor», från vilka stenkolen direkt kunna tappas antingen i tender för direkt bruk i tåg tjänstgöring eller ock i mån av behov i kolvagnar i och för transport till de övriga koltagningsstationer, vilkas import äger rum över Stockholm.

Dylika transportband användas särskilt i Amerika i stor utsträckning och på ganska långa distanser och hava genom sin kontinuerliga drift en mycket stor transportförmåga icke endast i horisontal led utan även i stigning av ända upp till 30 graders lutning mot horisontalplanet.

För ränta, amortering samt drift och underhåll av själva den egentliga transportanläggningen, omfattande transportbanden med tillhörande maskiner och byggnadsanordningar, uppgives från motsvarande amerikanska anläggningar en kostnad av kronor 0:26 per ton. I betraktande emellertid av transportledningens längd i förevarande fall, uppgående eventuellt till 800 å 900 meter, samt för iakttagande av nödig försiktighet i kalkylerna, har man emellertid ansett rådligt att räkna med transportkostnad från

fartygssidan till »upplagsfickorna» av cirka kronor 0: 50 per ton. Vid en årlig transportkvantitet av 145,000 ton motsvarar detta alltså en årskostnad av 72,500 kronor.

Härtill måste emellertid även läggas ränte- och underhållskostnaderna för det avsedda kolupplaget med tillhörande kolfickor, vilket såsom nämnts föreslagits så anordnat, att stenkolen utan egentlig kostnad kunna direkt tömmas i tender eller kolvagn. Den för upplaget avsedda platsen utgöres av ett bergsparti, som sluttar åt olika sidor och därför kan lätt nog apteras för det avsedda ändamålet. Kostnaden härför, inklusive värdet av den staten själv tillhöriga marken samt inklusive diverse spårförändringar och spår-anläggningar m. m., torde rikligen föras i räkning, om härför angives en summa av i runt tal 1 miljon kronor och om räntan och underhållet härå beräknas efter en så hög räntefot som 6 %, motsvarande ett tillskott till den nyss beräknade årskostnaden av icke mindre än 60,000 kronor per år.

Sammanlagda årskostnaden skulle alltså, högt räknat, kunna anslås till $72,500 + 60,000 = 132,500$ kronor.

Borttagas koltagningsanläggningarna vid norra stationen och Tomteboda, så tillkomma härutöver inga som helst kostnader med undantag av den ringa tidsförbrukningen m. m. för lokomotiven att förflytta sig exempelvis från Tomteboda till den nya koltagningsplatsen vid Frösunda och åter, vilken tidsförlust återigen rikligen motväges av en vida hastigare inlastning i tendern. Likaså bortfalla givetvis de nuvarande kostnaderna för transport av kolen från Värtahamnen till Tomteboda och något ängsligt hopsamlade av kolvagnar för statsbanornas eget trafikbehov i och för mötande av en till hamnen väntad kolångare skulle för framtiden icke komma att erfordras. Koltransporter från det nya upplaget till de längre bort, utefter statsbanelinjen, belägna koltagningsstationerna kunna nämligen utan extra lastnings- och lossningskostnader i stället företagas i lugn och ro på tider, vilka kunna avpassas efter en bekväm tillgång på kolvagnar, som alltså icke i onödan behöva tagas ur bruket från den vanliga trafiken.

Härtill kommer, att den nuvarande kolupplagsplatsen vid Värtahamnen icke längre skulle behöva tagas i anspråk för statens järnvägars räkning. Såväl upplagsplatsen som de härvarande statens järnvägar tillhörande lossnings- och lastningskranarna bleve därför disponibla för andra ändamål, bland vilka särskilt må erinras, att det för Stockholms stad sedan länge varit ett önskemål att bereda möjligheter för malmutskeppning över Värtahamnen, ett önskemål om vars realiserande ett för båda parterna fördelaktigt avtal alltså skulle kunna uppgöras mellan staten och Stockholms stad.

Under sådana förhållanden är det tydligt, att den direkta besparingen i årsomkostnad — nämligen från 250,000 kronor till 132,500 kronor, d. v. s. med 117,500 kronor — icke på långt när representerar hela den fördel, som vore att påräkna genom kolhamnens förflyttning från Värtan till norra Brunnsviken. Och dock representerar sagda besparing i årsomkostnad ett kapitalvärde, beräknat efter 4% räntefot, på i det närmaste 3 miljoner kronor.

Nu är det ju emellertid tydligt, att den utredning, som i förevarande sammanhang kunnat framläggas, endast är summarisk. Dock vågar undertecknad hålla före, att här föreligger ett uppslag av det värde och den betydelse, att detsamma är väl förtjänt av en noggrann utredning, baserad på förslaget fullständiga genomarbetande i dess tekniska detaljer.

En särdeles viktig sida, som i det föregående icke blivit berörd, utgör även den omständigheten, att ju mera man genom lämpliga anordningar kan bli i stånd att minska antalet av de omlastningar och manipulationer, som stenkolen behöva undergå, i desto högre grad sparas även det värdefulla bränslematerialet. Erfarenheten uppges nämligen hava givit vid handen, att för varje ny manipulation, som måste företagas med kolen, så ökas den s. k. avstybbningen med $1\frac{1}{2}$ à 2 proc. av det hanterade materialet, vars bränslevärde alltså i motsvarande grad minskas.

Med anledning av vad som sålunda anförts och med erinran om Riksdagens underdåniga skrivelse av den 26 april 1911, beträffande användningen av vissa delar av det s. k. Järvafältet till andra ändamål än militära, får undertecknad därför vördsamt hemställa,

att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t i underdånighet måtte hemställa om utredning, huruvida icke i samband med ordnandet av bangårdsförhållandena i och invid Stockholm samt eventuellt i samband med det ifrågasatta kanalföretaget Bällstaviken—Brunnsviken en förflyttning på här angivet sätt av statens järnvägars kolhamn skulle med fördel kunna äga rum, tillika med en koncentreringsstationerna inom huvudstaden till närheten av driftbangården vid Frösunda.

Stockholm den 5 februari 1913.

Karl Martin.

Bilaga A.

Följande å-pris per ton stenkol gälla enligt uppgifter i kungl. järnvägsstyrelsens statistiska berättelse för år 1909:

1. *Kostnad per ton stenkol för lossning vid Värtahamnen från fartyg till järnvägsvagn eller upplag.*

Arbetskostnad	Kr. —: 28
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningar	» —: 32
4 proc. ränta å nuvarande värdet av statens järnvägar tillhörig mark, som disponeras för lossning och lagring av stenkol samt å anläggningskostnader för krananläggningarna	» —: 15
Hamnavgift	» —: 20
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	—: 95

2. *Kostnad per ton stenkol för upplag och lastning å tender vid norra stationen.*

Transport från vagn till tender	Kr. —: 47
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningar	» —: 06
4 proc. ränta å mark	» —: 02
Vagnshyra (cirka 10 vagnar per dag)	» —: 04
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	—: 59

3. *Kostnad per ton stenkol för upplag och lastning å tender vid Tomtebodan.*

Kostnad för lossning från vagn till upplag	Kr. —: 28
» » transport från upplag till tender	» —: 46
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningen	» —: 19
Ränta å markvärde samt å anskaffningskostnad för respektive anläggningar	» —: 33
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	1: 26

Bilagorna B och C

utgöras av kartor, som överlämnats till vederbörande utskott.