

N:o 12.

Ank. till Riksd. Kansli den 30 Jan. 1873, kl. 2 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, i fråga om bestridandet af kostnaden för åtskilliga enskilda jernvägars anslutning till statsbanor och i sammanhang dermed erforderlig utvidgning af vissa stationer, m. m.; Gifven Stockholms Slott den 24 Januari 1873.

För närvarande äro under arbete åtskilliga enskilda jernvägar, hvilka tillstöta redan till trafik upplåten statsbana. Å nio bland dessa jernvägar, nemligen Upsala—Gefle-, Hallsberg—Motala—Mjölby-, Pålsboda—Finspång-, Mariestad—Moholm-, Hjo—Stenstorp- och Lidköping—Skara—Stenstorp-, Ulricehamn—Wartofta-, Nässjö—Oscarshamn- samt Carlshamn—Wieslanda-jernvägar, hafva arbetena under år 1872 icke obetydligt fortskridit. Till utförande af jernvägsanläggningarne emellan Upsala och Gefle, Mariestad och Moholm samt Hjo och Stenstorp är beviljad försträckning af statsmedel, i sammanhang hvarmed föreskrifvits, att dessa jernvägar skola vara färdigbygda och för trafik upplåtna, Upsala—Geflebanan senast den 1 Oktober 1875, Mariestad—Moholms-banan före utgången af år 1874 samt Hjo—Stenstorps-banan senast den 1 November 1874. Öfriga sex jernvägar lära, enligt inhemtade upplysningar, blifva färdiga senast under år 1875, och vissa utaf dem antagligen redan under år 1873. Samtliga dessa jernvägars anslutning till statsbanan torde således i den närmaste framtiden förekomma, i sammanhang hvarmed utvidgning af åtskilliga stationer af behovet påkallas.

Med anledning här af och då Riksdagen enligt underdånig skrifvelse den 13 Maj 1869 beslutit, bland annat, att större utvidgning af station eller bangård ej finge vid redan till trafik upplåten statsbana verkställas, förr än behovet blifvit af Riksdagen pröfvadt och godkänt, äfvensom att Riksdagen borde bestämma de vilkor i afseende på kostnaden, hvarunder anslutning till statsbana finge ega rum för bibana, som af enskilde anlades, böra de af ofvannämnde nio enskilda jernvägars anslutning till statsbanor uppkommande frågor uti berörda hänseenden redan nu underställas Riksdagens pröfning.

Ordföranden i styrelsen för Hallsberg—Motala—Mjölby jernvägsaktiebolag, Kammarherren A. Reuterskiöld, har uti en till Kongl. Maj:t ingifven ansökning i underdånighet anhållit, bland annat, att, om någon utvidgning af Hallsbergs station i anledning af berörda jernvägs anslutning blefve erforderlig, denna utvidgning måtte få verkställas på statens bekostnad; till stöd för hvilken ansökning anförts, att bolagets jernväg, som utan något understöd från statens sida kommit till stånd genom betydliga bidrag af kommuner och enskilde, utgjorde en vigtig del af den centralbana mellan Falun och Malmö, hvilken på kortaste vägen sammanbunde norra och södra Sverige samt dervid förenade landets betydligaste bergslag och flera större jernbruk med rikets förnämsta jernförädlingsverk och mekaniska verkstad, med de vid Motala Ströms många och stora vattenfall anlagda fabriker, med Göta kanal, med landets sädesrikaste provinser och slutligen med de Skånska stenkolslagren, som möjligen inom kort kunde blifva af oberäknelig vikt för bergsbruket; att denna jernväg efter all anledning komme att tillföra såväl vestra som östra stambanan en betydligt ökad trafik; att i militäriskt hänseende bolagets jernväg, såsom skyddad genom sitt centrala läge, vore af oberäknelig vikt; samt att det ifrågasatta obetydliga understödet från Statens sida vore så mycket mera välförtjent och behöfligt, som den betydliga stegringen af arbetskostnaden för bolaget ytterligare försvårade anläggningen af ifrågavarande, för hela landet vigtiga jernväg.

Uti häröfver afgifvet underdånigt utlåtande den 18 December 1872, hvaraf transsumt såsom bilaga åtföljer denna proposition, har Styrelsen för Statens jernvägstrafik hufvudsakligen anført att, efter fullbordande af ej mindre Hallsberg—Motala—Mjölby-jernväg, än äfven de flera andra sidobanor, som vore under anläggning dels uppåt bergslagen norr om Örebro dels anmorstädes, och hvilkas gods rörelse till stor del kommer att gå öfver Hallsbergs bangård, rörelsen vid Hallsbergs station måste tillväxa så, att det nuvarande utrymmet på bangården blefve all-

deles otillräckligt och att, utan dennas utvidgning, bantågen i alla de särskilda riktningarne omöjligen kunde expedieras med den säkerhet och skyndsamhet, som trafiken fordrade, synnerligast som svårigheterna i berörda hänseende redan vid nu förhanden varande trafik vore ganska känbara. Styrelsen hade därför upprättat förslag dels till nödig förlängning af nuvarande spår å Hallsbergs bangård, dels ock till inledande af ifrågavarande enskilda jernväg. För åstadkommande af den föreslagna förlängningen af bangården samt nödiga föreningsspår erfordrades inlösen af omkring $2\frac{1}{3}$ tunnland jord, 90 kubikstänger jordfyllning, en vägomläggning af 1,200 fots längd, utläggning af omkring 3,200 fot nya och omläggning af 740 fot gamla spår, inläggning af 6 nya vexlar af vanlig modell och 3 Engelska vexlar, flyttning af 5 äldre vexlar och af det nuvarande vestra vattentornet. Hallsberg—Motala—Mjölby-jernvägens inledande på bangården föranledde undanflyttning af ett afträdeshus och en i enskild persons ego varande uthusbyggnad, förlängning af person-plattformen, någon, mindre betydande planering och fyllning samt ballastning jemte utläggning af omkring 3,400 fot spår och 4 vexlar utom hufvudspåret, som redan vore utlagdt. Beträffande frågan om bestridandet af de för dessa arbeten erforderliga kostnader, sammanräknade uppgående till 58,000 Riksdaler, ansåge Styrelsen billigheten fordra, att Statens jernvägstrafik utförde och bekostade den föreslagna förlängningen af bangården åt vester; hvaremot Styrelsen, oaktadt hon erkände giltigheten af de i ansökningen anförda skäl, likväl icke funne sig befogad att tillstyrka frångående af den grundsats, som hittills varit antagen i fråga om bibanans förening med stambanan och enligt hvilken den förra borde bekosta de för föreningens åstadkommande erforderliga arbeten. Styrelsen kunde således uti föreliggande fall endast tillstyrka, att Statens jernvägstrafik bidroge till Hallsberg—Motala—Mjölby-jernvägens inledande å Hallsbergs station på det sätt, att dels de två föreningsvexlarne emellan tvänne af enskilda jernvägens fyra spår och spårren N:is 1 och 2 på bangården anskaffades och nedlades samt plattformen förlängdes och afträdet bortflyttades på statens jernvägstrafiks bekostnad, *dels* ock ej mindre den bangården tillhöriga mark, som erfordrades för ifrågavarande inledning, afgiftsfritt upplätes, än äfven af samma område finge afsöndras så mycket, som behöfdes för att på lämpligt ställe återuppföra den ofvan omförmälda, enskild person tillhöriga uthusbyggnaden.

I fråga om öfriga åtta ofvan omförmälda enskilda jernvägars anslutning till statsbana hafva inga särskilda ansökningar inkommit; men Styrelsen för statens jernvägstrafik, hvilken det ålegat att i sanråd med

Styrelserna för nämnda enskilda jernvägsanläggningar upprätta förslag till planer för erforderliga anordningar vid de särskilda stationerna på ett sätt, som tillgodoser de förenade banornas gemensamma fördelar, har uti underdånigt Memorial den 18 December 1872 med tillhörande kostnadsförslag, hvilka i afskrift åtfölja denna proposition såsom bilagor. gjort framställning i ämnet.

Dervid har Styrelsen till en början upplyst, att i anledning af *Pålsboda—Finspång*-jernvägens inledande inga särskilda utgifter för stambanan vore nödiga och att, hvad anginge *Nässjö—Oscarshamns*-jernvägens anslutning till södra stambanan, inga andra arbeten från Statens sida vore erforderliga, än de, som i alla fall komme att genom Styrelsens öfver statens jernvägsbyggnader försorg utföras med anledning af östra stambanans förening med den södra vid *Nässjö* station.

Beträffande ärendet i öfrigt, utgår Styrelsen från den åsigt, att vid enskild jernvägs förening med statsbana de enskilde böra vidkännas kostnaden för inledande af deras jernvägs hufvudspår å stambanans station äfvensom för utläggning af sådana spår och uppförande af sådana byggnader, som för bibanas enskilda rörelse äro nödvändiga, men att staten deremot bör bekosta de förändringar och utvidgningar af förutvarande bangård, som behöfvas, för att kunna inrymma och expediera den ökade rörelse, som föreningen med bibanan tillskyndar statsbanan. Enligt denna åsigt anser Styrelsen åtskilliga af de i anledning af enskilda jernvägars anslutning erforderliga arbeten vid *Upsala*, *Moholms*, *Stenstorps*, *Wartofta* och *Wieslanda* stationer, för hvilka arbetens beskaffenhet Styrelsen närmare redogör uti förutnämnda Memorial, böra af staten bekostas.

Hvad särskildt angår *Moholms* station har Styrelsen anfört, att nuvarande stationshuset derstädes länge befunnits allt för litet och obekvämt för dervarande rörelses behof och att bostad för stationsinspektoren, när sådan icke längre kunde få hyras, helt och hållet saknades, hvartill komme, att den öfriga stationspersonalen numera icke kunde erhålla bostäder i enskilda hus invid stationen till rimliga pris; att i följd häraf, äfven utan afseende å *Mariestad—Moholms*-jernvägens anslutning, vore nödigt att dels uppföra nytt stationshus i två våningar, med bostad för stationsinspektoren i den öfre, och i sammanhang dermed anlägga ny person-plattform, dels ock inreda det gamla stationshuset till bostäder för annan stationspersonal och uppföra erforderliga ekonomibyggnader jemte afträdeshus, för hvilket allt kostnaden beräknats till omkring 40,000 riksdaler; samt att, enär berörda anordningar så till vida egde sammanhang med *Mariestad—Moholms*-jernvägens anslutning, som

den i följd deraf påräknade större trafiken föranledde tillökning i stationskarlarnes antal och utvidgning af väntrummen för resande, Styrelsen nu i ett sammanhang upptagit samtliga de kostnader, som, enligt Styrelsens förmenande, staten borde vidkännas för nödig förändring och utvidgning af Moholms station såväl i nyssberörda hänseenden som särskildt och uteslutande i följd af Mariestad—Moholms-jernvägens inledande å stationen.

De kostnader, som, på grund af hvad Styrelsen anført uti åberopade utlåtande och memorial, skulle drabba staten för åstadkommande af de, i anledning af och i sammanhang med enskilda jernvägarnes inledande å stambanornas stationer, derstädes erforderliga förändringar och utvidgningar, äro specifikt upptagna uti förutnämnda kostnadsförslag och uppgå

| | | |
|--------------------------------------|------------|----------|
| för <i>Upsala</i> station till | R:dr | 23,000. |
| » <i>Hallsbergs</i> » | » | 33,000. |
| » <i>Moholms</i> » | » | 50,000. |
| » <i>Stenstorps</i> » | » | 74,000. |
| » <i>Wartofta</i> » | » | 28,000. |
| » <i>Wieslanda</i> » | » | 23,000. |
| | Summa R:dr | 231,000. |

På grund af hvad sålunda förekommit och med afseende jemväl å hvad Styrelsen för statens jernvägstrafik i öfrigt anført uti förutnämnda utlåtande och memorial, vill Kongl. Maj:t, som icke finner skäl till förändring uti de af Styrelsen föreslagna anordningar eller därför beräknade kostnadsbelopp, härmed, i betraktande af den ökade rörelse och dermed förenade inkomster, som anslutningen af de enskilda jernvägarne otvifvelaktigt kommer att tillskynda statens jernvägstrafik, i Näder föreslå Riksdagen, att

dels till bestridande af kostnaden för de arbeten, hvilka i anledning af och i sammanhang med enskilda jernvägars anslutning till statsbana vid Upsala, Hallsbergs, Moholms, Stenstorps, Wartofta och Wieslanda stationer, derstädes blifva af nöden, bevilja ett anslag till sammanräknadt belopp af 231,000 riksdaler, att utgå af inflytande trafikmedel under innevarande år 1873, i den mån samma arbeten med afseende å de enskilda jernvägarnes fullbordan erfordras och hinna utföras,

dels ock medgifva, ej mindre, att den Hallsbergs bangård tillhörande mark, som i anledning af Hallsberg—Motala—Mjölby-jernvägs inledande å nämnda bangård erfordras för utläggning af dertill nödiga spår, må

för ändamålet afgiftsfritt begagnas, än äfven att af berörda mark, må, derest sådant erfordras, afsöndras ett utmål af högst $\frac{1}{4}$ tunnlands rynd, för att derå uppföra en enskild person tillhörig byggnad, hvilken för beredande af utrymme åt nämnda spår måste undanflyttas.

De ärendet tillhörande handlingar skola tillhandahållas vederbörande Utskott; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. Nåd och ynnest städse välbevågen.

O S C A R.

Asel Bergström.

Utdrag af Protokollet öfver Civil-ärenden, hållet inför Hans
Maj:st Konungen i Statsrådet å Stockholms Slott den
24 Januari 1873.

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern ADLERCREUTZ,
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena BJÖRNSTJERNA,
Statsråden BREDBERG,
Friherre LEIJONHUFVUD,
WÆRN,
WENNERBERG,
BERGSTRÖM,
Friherre ALSTRÖMER,
WEIDENHJELM.

Departements-chefen Statsrådet Bergström föredrog i underdånighet:

3:o.

a) En af Ordföranden i Styrelsen för Hallsberg—Motala—Mjölby jernvägsaktiebolag, Kammarherren A. Reuterskiöld ingifven underdånig ansökan, bland annat, att, om någon utvidgning af Hallsbergs station i anledning af berörde jernvägs anslutning derstädes till Vestra stambanan blefve erforderlig, denna utvidgning måtte, af anförda skäl, få verkställas på statens bekostnad; i anledning hvaraf Styrelsen för statens jernvägstrafik den 18 nästlidne December afgifvit infordradt underdånigt utlåtande; och

b) Styrelsens för statens jernvägstrafik underdåniga skrifvelse den 18 December nästlidet år, hvori Styrelsen, efter samråd med Styrelserna för Upsala—Gefle-, Pålsboda—Finspångs-, Mariestad—Moholms-, Hjo—Stentorps- och Lidköping—Skara—Stenstorps- samt Ulricehamn—War-

tofta-, Nässjö—Oscarshamns- och Carlshamn-Wieslanda jernvägsaktiebolag, gjort framställning beträffande de åtgärder och anordningar vid de särskilda stationerna å stambanorna, som erfordrades i anledning af berörda enskilda jernbanors anslutning till stambanorna, samt om bestridandet af kostnaden härför.

På grund af hvad härvid förekommit, tillstyrkte Statsrådet, att Kongl. Maj:t täcktes medelst nådig Proposition föreslå Riksdagen,

att *dels* till bestridande af kostnaden för de arbeten, hvilka i anledning af och i sammanhang med enskilda jernvägars anslutning till statsbana vid Upsala, Hallsbergs, Moholms, Stenstorps, Wartofta och Wieslanda stationer derstädes blefve af nöden, bevilja ett anslag till sammanräknadt belopp af 231,000 R:dr att utgå af inflytande trafikmedel under innevarande år 1873, i den mån samna arbeten med afseende å de enskilda jernvägarnes fullbordan erfordrades och hunne utföras;

dels ock medgifva, ej mindre att den Hallsbergs bangård tillhörande mark, som i anledning af Hallsberg—Motala—Mjölby jernvägs inledande å nämnde bangård erfordrades för utläggning af dertill nödiga spår, finge för ändamålet afgiftsfritt begagnas, än äfven att af berörda mark, derest sådant erfordrades, afsöndrades ett utmål af högst ett fjerdedels tunnlands rymd, för att derå uppföra en enskild person tillhörig byggnad, hvilken för beredande af utrymme åt nämnda spår måste undanflyttas.

Med bifall till hvad af Statsrådet sålunda blifvit tillstyrkt, befallde Hans Maj:t Konungen, att nådig Proposition i ämnet, så lydande som bilagan Litt. C till detta protokoll visar, skulle till Riksdagen i vanlig ordning aflåtas.

Ex protocollo
W. Th. Strokirk.

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

— — — — —
— — — — —
Hvad angår Motala-banans förening med statens vestra stambana vid Halsbergs station, så synes bolaget vid planens upprättande för den nya banan hafva antagit, att föreningen skulle kunna ske allenast genom en vanlig spårvoxels anbringande emellan Motala-banans spår och det sydligaste eller platformsspåret på Halsbergs station, på bilagda plan öfver stationen utmärkt med N:o 1, hvilket spår sålunda skulle blifva det, på hvilket Motala-banans bantåg skulle ingå på stationen och derifrån utgå, under det att stationens öfriga spår skulle användas till tågens s. k. rangering.

En så enkel anordning, som den bolaget tänkt sig och som kunde ske utan alla särskilda omkostnader å någondera sidan, vore visserligen önskvärd och borde antagas till utförande, om den nuvarande bangården vid Halsberg hade tillräckligt utrymme för att, utom redan passerande och stationerande bantåg för statsbanornas egen räkning, ytterligare kunna inrymma och medgifva erforderlig manövrering med Motala-banans blifvande bantåg. Sådant är likväl ingalunda förhållandet. Såsom plankartan visar, håller stationen i längd emellan yttersta vexlarne 1700 fot och har 7 spår af olika utsträckning, af hvilka de 3:ne sydligaste, N:ris 1, 2 och 3, ofta upptagas af 3:ne på en gång innevarande persontåg, ett måtte hållas fritt för manövrer och de 3:ne öfriga, N:is 5, 6 och 7, på samma gång vanligen stå fulla med godsvagnar, som skola fördelas för att afgå i trenne särskilda riktningar, nemligen åt Stockholm, åt Göteborg och åt Örebro. Rörelsen å Halsbergs station betingar redan nu tillsammans 30 dagligen ankommande och afgående bantåg, och efter fullbordan af de flera sidobanor, som äro under anläggning eller utsträckning dels uppåt bergslagen norr om Örebro, dels annorstädes, och hvilkas godsrorelse till stor del kommer att passera och fördelas på Halsbergs bangård, kan man vara förvissad, att både

antalet och storleken af de passerande och stationerande bantågen vid Halsberg skola ansenligt förökas.

Kommer nu dertill Motala-banan att såsom en fjerde bana ansluta sig till den gemensamma föreningspunkten, så torde, helst i betraktande af denna banas egenskap af genaste föreningslänk emellan mellersta och södra Sverige, samt beröring med några af landets största industriela anläggningar, lätteligen inses, att rörelsen vid Halsberg måste tillväxa så, att det nuvarande utrymmet på bangården blifver alldeles otillräckligt och att, utan dennas utvidgande, bantågen i alla de särskilda riktningarne omöjligen kunna expedieras med den säkerhet och skyndsamhet som trafiken fordrar, isynnerhet som svårigheterna i berörda afseende redan vid nu förhandenvarande trafik äro ganska känbara.

Styrelsen, som på grund af redan befintliga förhållanden förutsett behovet af större utrymme på Halsbergs bangård inom en snar framtid, har nu, med ytterligare anledning af Motala-banans redan af Eders Kongl. Maj:t principiellt bifallna förening med vestra stambanan och förestående fullbordan under nästkommande år, som både ökar behovet och manar till dess skyndsamma afhjelpande, upprättat underdånigst bilagda förslag dels till förlängning af nuvarande spår på Halsbergs bangård och dels till inledande af bemälda sidobana.

Ett nödvändigt vilkor för att kunna låta Motala-banans bantåg ingå direkt på första eller platforms-spåret vore, att parallelspårens antal ökades; men bangårdens bredd medgifver icke inläggande af flera dylika spår än de sju redan befintliga, så vida man icke undanflyttar flera större byggnader, såsom lokomotivstallet, vändskifvan, lastkajen och godsmagasinet längre åt norr, hvilket skulle medföra högst betydande kostnader och i alla fall fordra en motsvarande utsträckning af bangården äfven på längden.

Deremot kan bangården utsträckas åt vester genom yttersta vestra vexelns utflyttning omkring 450 fot och sålunda 5 för godsvagnars uppställning och tågrangering afsedda spår förlängas, samt en ökad fri spår-längd vinnas af vid pass 2000 fot, och på samma gång tillfälle beredas att vid behof framdeles utlägga för tågrangering behöfliga stickspår åt samma sida.

Men för att det sålunda erhållna större utrymmet ändock skall någorlunda motsvara behovet, är det nödvändigt att Motala-banan inleddes vid bangårdens östra ända på det sätt som plankartan visar medelst 4 med röd färg uppdragna spår a, b, c och d, hvaraf spåren a och b ingå på södra sidan om en förlängning af nu varande person-plattform, der de resande af- och påstiga, c ingår på statsbanans spår N:o 1 och

d förenas med vestra stambanan utanför stationens nuvarande östra inloppsvoxel. Härigenom blifver Motala-banan i tillfälle att, sedan dess bantåg lemnat sina personvagnar vid platformen och dess lokomotiv på de spår, som anvisas, afsatt de godsvagnar, som skola vidare befordras på stambanorna, med samma lokomotiv afhemta de godsvagnar, som skola från stambanorna ingå på bibanan, och ordna sina afgående bantåg i det närmaste oberoende af manövreringen inom den större bangården, hvilket sednare är af största vigt för tågens skyndsamma expedition.

För att åstadkomma omförmälda förlängning af bangården samt nödiga föreningsspår, erfordras inlösen af omkring $2\frac{1}{3}$ tunnland jord, 90 kubikstänger jordflyttning, en vägomläggning af 1,200 fots längd, utläggning af vid pass 3,200 fot nya och omläggning af 740 fot gamla spår, inläggning af 6 stycken nya vaxlar af vanlig modell och 3 engelska vaxlar, flyttning af 5 äldre vaxlar och af det nuvarande vestra vattentornet; samt för Motala-banans inledning på bangården undanflyttning af ett afträdeshus och en enskild person tillhörig uthusbyggnad, förlängning af person-platformen, någon mindre betydande planering och fyllning samt barlastning jemte utläggning af omkring 3,400 fot spår och 4 vaxlar utom hufvudspåret, som redan är utlagdt.

Kostnaden för förstnämnda arbete, eller stationens förlängning, jemte nedläggning af 2:ne vaxlar vid spårföreningen med Motala-banan samt afträdeshusets flyttning och platformens förlängning har blifvit beräknad till 33,000 R:dr, och torde återstoden af kostnaden för Motala-banans inledning uppgå till omkring 25,000 R:dr.

Beträffande frågan om bestridandet af dessa kostnader, så anser Styrelsen billigheten fordra, att statens jernvägstrafik utför och bekostar ofvan föreslagna förlängning af bangården vid Halsberg åt vester; hvar emot Styrelsen, oaktadt hon till fullo erkänner Motala-banans stora betydighet för landets allmänna kommunikationssystem så i kommersielt och industrielt som i militäriskt hänseende, samt medgifver att denna anläggning så mycket mera förtjenar att underlättas, som dess bolag icke kommit i åtnjutande af något särskildt statsbidrag, likväl icke finner sig befogad att tillstyrka frångående af den princip, som hittills varit antagen vid bibanors förening med stambanorna, nemligen att dessa sjelfva bekosta de arbeten, som erfordras för föreningens åstadkommande, hvarföre Styrelsen endast kan uti föreliggande fall tillstyrka, att statens jernvägstrafik må bidraga till Motala-banans inledning på Halsbergs station på det sätt, att de 2:ne föreningsvaxlarne mellan Motala-banans 2:ne spår och spåren N:is 1 och 2 på bangården anskaffas och nedlägg-

gas, samt platformen förlänges och afträdet bortflyttas på statens jernvägstrafiks bekostnad, äfvensom att dels den bangården tillhöriga mark, som erfordras för ifrågavarande inledning, afgiftsfritt upplåtes, dels af samma område så mycket må afsöndras, som behöfves för att på lämpligt ställe derå återuppföra den ofvanomförmälda enskild person tillhöriga uthusbyggnaden, hvilken måste undanflyttas för att erhålla nödig plats för Motala-banans spår a och b söder om personplatformen.

I öfverensstämmelse med hvad sålunda blifvit anfördt, har Styrelsen i särskildt memorial af denna dag, i sammanhang med frågan om andra bibanors förestående inledningar å stambanorna, äfven framställt underdånigt förslag till bekostande af Halsbergs stations utvidgning med det ofvan angifna beloppet, 33,000 R:dr, samt att för inledningen af Motala-banan äfvenledes här ofvan angifna afsöndring af jordområde måtte få verkställas.

Styrelsen framhärdar med djupaste vördnad, trohet och nit,

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste, tropligtigste
tjenare och undersåtar

C. O. Troilius.

Hj. Elworth.

Stockholm den 18 December 1872.

Bil. N:o 2.

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Med anledning af Riksdagens uti underdånig skrifvelse af den 13 Maj 1869 anmälda beslut, att de vilkor i afseende på kostnaden, hvarunder anslutning till statsbana må ega rum för bibana som af enskilde anläggas, skola af Riksdagen bestännas, finner Styrelsen för statens jernvägstrafik sig föranlåten att hos Eders Kongl. Maj:t göra följande underdåniga framställning.

Under det nu snart förflutna året hafva arbetena på följande med behörigt tillstånd, dels med, dels utan understöd af statsmedel, under anläggning varande, statsbanorna tillstötande enskilda jernvägar, så fortskridit, att deras fullbordan kan emotas dels under instundande år, dels under de derpå följande åren 1874 och 1875, nemligen: *Upsala—Margrethill-, Halsberg—Motala—Mjölby-, Pålshoda—Finspång-, Mariestad—Moholm-, Hjo—Stenstorp- och Lidköping—Skara—Stenstorp-, Ulricehamn—Wartofta-, Nässjö—Oscarshamns- och Carlshamn—Wieslanda-banorna.* Följaktligen har det ålegat trafikstyrelsen att, i samråd med styrelserna för dessa enskilda jernvägsanläggningar, upprätta förslag till planer för erforderliga anordningar vid de särskilda föreningsstationerna på ett sätt, som tillgodoser de förenade banornas gemensamma fördelar, samt att beräkna de för utförandet häraf erforderliga kostnader.

Enär, så vidt Styrelsen har sig bekant, inga anordningar vid föreningspunkterna blifvit särskildt bestämda uti de för enskilda bibanor fastställda arbetsplaner med dertill hörande kostnadsförslag, så måste Styrelsen antaga sådant hvilat på den, äfven med billighetens och ändamålets fordringar öfverensstämmande förutsättning, att den enskilda banan endast bekostar dels inledningen af dess hufvudspår på stambanans station, dels utläggning af sådana spår och uppförande af sådana byggnader, som för bibanans enskilda rörelse äro nödvändiga, men stambanan deremot de förändringar och utvidgningar af sin förut varande bangård, som behöfvas för att kunna inrymma och expediera den ökade rörelse, som föreningen med bibanan tillskyndar densamma.

Utgående från denna åsigt, går Styrelsen nu att underdånigst underställa Eders Kongl. Maj:ts Nådiga pröfning ett förslag öfver de kostnader, som synas böra bestridas af statsbanorna, i och för anslutningen af de enskilda jernvägar, hvilka nu äro under arbete, hvarförinnan Styrelsen får underdånigst upplysa, att, beträffande anslutningen af *Pålsboda—Finspång*-linien, inga särskilda utgifter för stambanorna äro nödiga och att, hvad angår *Nässjö—Oscarshamns-banans* anslutning till södra stambanan, inga andra arbeten äro från statens sida erforderliga än de, som genom Styrelsens öfver Statens jernvägsbyggnader försorg i alla fall komma att utföras med anledning af östra stambanans förening med den södra vid Nässjö station.

Öfverlemnande närlagda specifika kostnadsberäkning, får Styrelsen i öfrigt underdånigst anföra beträffande

1:o. *Upsala—Margrethills jernväg.*

Genom denna 10,5 mil långa jernvägs anslutning till norra stambanan vid *Upsala* station komma bantågens antal på denna station att ökas, hvadan äfven flera spår med vexlar, för hvilka fullt utrymme å bangården förefinnes, måste utläggas och en vagnbod uppföras, emedan banhallens 3:ne spår helt och hållet måste hållas klara för kommande och gående bantåg, samt nytt utrymme till följd deraf behöfves för reserv-vagnar. Enligt specifikationen uppgår totalkostnaden för ifrågasatta arbeten till 23,000 riksdaler, men deraf får likväl större delen anses lika mycket behöflig med anledning af norra stambanans utsträckning norr om *Upsala*, emedan *Upsala* station då blifver mötesplats för bantågen och tillräckliga manöverspår dertill för närvarande saknas.

Sjelfva inledningen af *Upsala—Margrethill-banan* på stationen och föreningen med dervarande spår bör deremot bekostas af den enskilda banans eget bolag.

2:o. *Halsberg—Motala—Mjölby jernväg.*

Rörande denna 9 mil långa banas förening med vestra och östra stambanorna vid *Halsberg* och *Mjölby* stationer har Styrelsen, uti särskildt underdånigt svar af denna dag uppå erhållen nådig remiss af bolagets uti ifrågavarande hänsende framställda begäran, lemnat en utredning af förhållandena, hvilken Styrelsen nu får återropa och för öfrigt hänvisa till den nu vidfogade specificerade kostnadsberäkningen, som slutar med en summa af 33,000 riksdaler för förlängning af *Halsbergs*

bangård åt vester med flera arbeten, hvilka Styrelsen underdånigst föreslår att statsbanan måtte bekosta.

3:o. *Mariestad—Moholms jernväg.*

Denna jernväg, som är 1,6 mil lång och anlägges med 3 fots spårvidd, sammanträffar med vestra stambanan vid *Moholms station*, hvarest den inkommer medelst en krökning från nordvest på vestra sidan om nuvarande stationsplan.

Som det nuvarande stationshuset vid Moholm länge befunnits allt för litet och obeqvämt för dervarande rörelses behof, och bostad för stationsinspektoren helt och hållet saknas samt måste af enskild person förhyras, men tillfälle dertill för framtiden icke är att påräkna, hvartill kommer att den öfriga stationspersonalen numera icke kan erhålla bostäder i enskilda hus invid stationen till rimliga pris, så hade Styrelsen ämnat att utöfver utläggningen af det redan i den år 1871 upprättade approximativa omkostnadsstaten för år 1873 föreslagna genomgångsspåret vid Moholm och utan afseende på Mariestads-banans tillkomst, i underdånighet anhålla, att med trafikmedel fa under år 1873 uppföra nytt stationshus i 2:ne våningar med bostad för stationsinspektoren i den öfre, och i sammanhang dermed ny person-plattform, samt att inreda det gamla stationshuset till bostäder för annan stationspersonal och uppföra erforderliga ekonomibyggnader, med afträdeshus, alltsammans för en kostnad af omkring 40,000 riksdaler.

Då denna betydliga utgift emellertid icke varit underställd Riksdagens pröfning och derjemte så till vida eger sammanhang med de särskilda omkostnaderna för Mariestads-banans anslutning, att antalet stationskarlar till följd af den påräknade större trafiken vid Moholms station måste i någon mån ökas samt väntrummen för resande utvidgas, har Styrelsen härutaf hemtat anledning att nu i ett sammanhang upptaga samtliga kostnaderna för stationens förändring och utvidgning i ofvån antyddä syftning, för att på en gång underställas Riksdagens pröfning och beslut.

Den specifika kostnadsberäkningen upptager sålunda hela den summa som statsbanan, enligt Styrelsens förmenande, borde utgifva för Moholms stations förändring och förseende med nya byggnader, af hvilken summa, stor 51,000 riksdaler, ett belopp af 10,000 riksdaler är direkt beroende af den ökade rörelse, som bibanans tillkomst anses betinga.

Mariestads-banan åter torde det böra tillkomma att expropriera det jordområde, som erfordras för utläggning af så väl stambanans nya spår

norr och vester om nuvarande bangård, som bibanans egna dermed jemnlöpande anslutningsspår, samt att bekosta dels erforderligt omlastningsmagasin dels alla på omlastningsbangården erforderliga terrasseringsarbeten.

4:o. *Hjo—Stenstorp och Lidköping—Skara—Stenstorps jernvägar.*

Den förra 3,0 den sednare 4,7 mil lång.

Dessa båda jernvägar, som byggas af 2 särskilda bolag för att mötas och förenas vid *Stenstorps* station, der den ena tillika måste för ofvannämnda förening skära vestra stambanan, anläggas med 3 fots spårvidd, hvarföre anslutningsstationen emellan dem och stambanan måste anordnas för omlastning af allt fraktgods, som skall utvexlas emellan de olikspåriga banorna och således fordrar betydligt utrymme så i bredd som längd.

Det nuvarande stationsplanet vid *Stenstorp* af endast 1,000 fots längd emellan yttersta vexlarne, med allenast 2:ne genomgående i kurva liggande spår och 2 korta stickspår, är inklämndt emellan kullar af ej obetydlig höjd och på ena sidan begränsadt af enskilda byggnader, hvarföre dess utvidgande till erforderlig storlek, för att derstädes kunna inrymma, ej allenast bibanornas anslutningsspår utan äfven dem, som stambanan behöfver för att kunna emottaga och expediera den förväntade betydliga rörelsen från och till dessa bibanor, vore både i afseende på kostnader högst dyrbart och i afseende på den bekvämlighet, som kunde vinnas, ingalunda tillfredsställande, helst framtida behöfliga ytterligare utvidgningar skulle blifva nästan omöjliga.

När dertill kommer att det nuvarande stationshuset och godsmagasinet redan under förhandenvarande förhållanden äro otillräckliga och olämpliga, har Styrelsen ansett det förslag i alla afseenden förtjena företräde, som afser att förlägga anslutningsbangården strax norr om det nuvarande stationsplanet och dervarande vägpart, samt att derstädes uppföra nytt stationshus och godsmagasin.

Enligt upprättad plan öfver den nya anläggningen erhåller stambanans stationsplan en längd af 2,040 fot emellan de yttersta vexlarne och 3:ne nya genomgående spår jemte ett stickspår, af tillsammans 6,000 fots längd med 9 st. vexlar; och skulle enligt samma plan bibanornas bangård förläggas på östra sidan om stambanan.

Beträffande kostnadernas fördelning, anser Styrelsen billigt, att den mark, som erfordras på vestra sidan om stambanans nuvarande område och som uteslutande kommer att begagnas för stambanans bangård, in-

löses af staten; men deremot allt hvad som behöfvets öster derom af bibanorna gemensamt, samt att staten bekostar planering, barlastning och utläggning af sina egna spår och uppförande af stationshuset med tillbehör af platform och afträdeshus jemte ett nytt mindre godsmagasin, men bibanorna allt jordarbete på östra sidan om stambanan för egen stationsplan och utläggning af der behöfliga spår jemte uppförande af omlastningsbod och lastkaj.

Vid nuvarande station bibehålles boställshuset, och stationshuset, hvilket sednare förändras till väl behöfliga bostäder för stationspersonal. Derstädes befintliga sidospår, vaxlar och andra materialier användas, så vidt se kan, vid anläggningen af den nya bangården.

Enligt den specifika kostnadsberäkningen uppgå utgifterna för de arbeten, som Styrelsen här ofvan föreslagit att af staten bekostas, till en summa af 74,000 riksdaler.

5:o. *Ulricehamn—Wartofta jernväg.*

Denna bana, som ansluter sig till södra stambanan vid *Wartofta* station, är 2,5 mil lång och anlägges med 3 fots spårvidd, fordrar i och för anslutningen förvärfvandet af ett smalt jordområde åt vester på banans södra sida, utläggning af inalles 3,300 fot spår med 4 nya vaxlar samt flyttning af stationshuset och platformen omkring 12 fot norr om deras nuvarande läge.

Det jordområde som erfordras torde böra af bibanan inlösas, hvar emot statsbanan torde böra bekosta utläggning af sina spår och byggnadernas flyttning med dertill hörande jordarbeten, då statens utgifter i och för anslutningen i öfverensstämmelse med det specificerade kostnadsförslaget kommer att uppgå till 28,000 riksdaler.

6:o. *Carlshamn—Wieslanda jernväg.*

Denna bana, som är 7,5 mil lång med 3,6 fots spårvidd ansluter sig till södra stambanan vid *Wieslanda* station, hvilken dock redan för närvarande eger knappt utrymme för den deröfver gående, betydliga trävarurörelsen. Anslutningen kan lämpligast ske på det sätt, att ett särskildt spårssystem utlägges mot söder i fortsättning af det nuvarande.

Dertill fordras expropriation så väl af behöfligt jordområde för samtliga spåren på östra sidan om stambanan, som af den mark, hvilken skulle upptagas af väg från nuvarande trävaru-upplagsplats till bibanans särskilda godstomt, hvilket allt torde böra af bibanans bolag ombesörjas

och bekostas. Vidare borde bolaget bekosta platsens planering och utfyllning, anläggningen af den ofvan onförmälda vägen, utläggandet af sina samtliga spår samt uppförandet af omlastningsmagasin och lastkaj äfvensom, derest sådant framdeles skulle ifrågakomma, utsträckning af person-plattformen. Deremot kan det icke undvikas att stambanan får bekosta utläggning af 3:ne spår med nödiga vaxlar till en sammanräknad längd af 3,000 fot, hvarför allt kostnaden uppgår till en summa af 23,000 riksdaler, i enlighet med den bilagda specifikationen.

Samtliga i det föregående upptagna kostnader för förändringar och utvidgning af de stambanornas stationer, der nya byggnader och anläggningar blifva nödiga i och för sidobanors anslutningar till stambanorna, uppgå således till följande uti bilagan vidare specificerade belopp nemligen:

| | | |
|--|------------|------------|
| för <i>Upsala—Margrethills</i> -banans anslutning vid Upsala | R:dr | 23,000: — |
| » <i>Halsberg—Motala—Mjölby</i> -banans d:o vid Halsberg | » | 33,000: — |
| » <i>Mariestad—Moholms</i> -banans d:o vid Moholm | » | 50,000: — |
| » <i>Hjo—Stenstorps</i> och <i>Lidköping—Skara—Stenstorps</i> -banornas d:o vid Stenstorp..... | » | 74,000: — |
| » <i>Ulricehamn—Wartofta</i> -banans d:o vid Wartofta | » | 28,000: — |
| » <i>Carlshamn—Wieslanda</i> -banans d:o vid Wieslanda..... | » | 23,000: — |
| | Summa R:dr | 231,000: — |

På grund af 1869 års Riksdags ofvan åberopade beslut och med stöd af hvad Styrelsen här ofvan anfört samt i betraktande af den ökade rörelse och dermed förenade inkomster, som anslutningen af de uppräknade enskilda jernvägarne otvifvelaktigt kommer att tillskynda statens jernvägstrafik, får Styrelsen underdånigst hemställa,

att Eders Kongl. Maj:t täcktes uti nådig Proposition till instundande Riksdag föreslå att, till utförande af de vid Upsala, Halsbergs, Moholms, Stenstorps, Wartofta och Wieslanda stationer nödvändiga arbeten i och för respektive Upsala—Margrethills-, Halsberg—Motala—Mjölby-, Mariestad—Moholms-, Hjo—Stenstorps- och Lidköping—Skara—Stenstorps-, Ulricehamn—Wartofta samt Carlshamn—Wieslanda-jernvägars anslutning

derstädes till stambanorna, måtte beviljas ett anslag af tillsammans 231,000 riksdaler, att utgå af inflytande trafikmedel under år 1873, i den mån samma arbeten med afseende på de enskilda jernvägarnes fullbordan erfordras och hinna utföras;

samt att af den staten tillhöriga mark vid Halsbergs station måtte, om så skulle blifva erforderligt, få afsöndras ett stycke af högst $\frac{1}{4}$ tunnlands vidd, för återuppförandet af enskild person tillhörig byggnad, hvilken måste undanflyttas för beredande af utrymme åt de spår, som vid Motala-banans inledande på denna station blifva nödvändiga.

Styrelsen framhärdar, med djupaste vördnad trohet och nit,

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste, tropligtigste
tjenare och undersåtar

C. O. Troilius.

Hj. Elworth.

Stockholm den 18 December 1872.

Kostnadsförslag

för nya byggnader och anläggningar vid nedanskrifna stationer:

1:o. *Upsala.*

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Anläggning af 3,600 fot nya spår, som med hänsyn till att den hufvudsakligaste barlastningen är verkställd, beräknas å 4: 50 | 16,200: — | |
| Omläggning af 500 fot gamla spår, å 35 öre .. | 175: — | |
| Inläggning af 3 nya spårveklar, vanliga, å 700 R:dr | 2,100: — | |
| » » 1 » d:o s. k. engelsk | 1,200: — | |
| Flyttning och ändring af 3 äldre spårveklar, å 150 R:dr | 450: — | |
| Uppsättning af en vagnbod | 2,000: — | |
| Diverse utgifter | 875: — | 23,000: — |

2:o. *Halsberg.*

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Jordinlösen, 2 $\frac{1}{3}$ tunnland, å 750 R:dr | 1,750: — | |
| Terrasseringsarbete, 90 kub. str., å 20 R:dr | 1,800: — | |
| Väganläggning, 1,200 str. fot, å 1 R:dr | 1,200: — | |
| Anläggning af 3,200 fot nya spår, å 5 R:dr | 16,000: — | |
| Omläggning af 740 fot gamla dito, å 35 öre .. | 259: — | |
| Inläggning af 6 nya spårveklar, vanliga, å 700 R:dr | 4,200: — | |
| » » 3 » d:o s. k. engelska, å 1,200 R:dr | 3,600: — | |
| Flyttning och ändring af 5 äldre vekar, å 150 R:dr | 750: — | |
| Platformens förlängning, med fyllning, 250 fot, å 3 R:dr | 750: — | |
| Vattenstationens flyttning | 1,000: — | |
| Afträdet flyttning | 500: — | |
| Diverse utgifter | 1,191: — | 33,000: — |
| | Transport | 56,000: — |

Transport 56,000: —

3:o. Moholm.

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Terrasseringsarbeten | 1,000: — | |
| Anläggning af 2,850 fot nya spår, à 5 R:dr | 14,250: — | |
| Inläggning af 5 nya spårvexlar, à 700 R:dr | 3,500: — | |
| Nytt stationshus med boställslägenhet | 25,000: — | |
| » afträde | 2,000: — | |
| Plattform af sten, 200 fot lang, à 3 R:dr | 600: — | |
| » » trä, 2:ne st. af 400 fots längd, à 1 R:dr | 400: — | |
| Ekonomihus, vedbodar och källare | 2,500: — | |
| Gamla stationshusets inredning till bostäder för betjeningen | 500: — | |
| Diverse utgifter | 250: — | 50,000. — |

4:o. Stenstorp.

| | | |
|---|-----------|----------------------|
| Jordinlösen, vester om stambanan, 4 tunnland, à 750 R:dr | 3,000: — | |
| Terrasseringsarbeten, vester om stambanan, samt för stambanans sidospår, 440 kub. str., à 25 R:dr | 11,000: — | |
| Väganläggning, vester om banan, 2,000 fot, à 1 R:dr | 2,000: — | |
| Anläggning af 3,840 fot nya spår, à 5 R:dr | 19,200: — | |
| Flyttning af 1,860 fot spår från gamla stationen, med nya sliprar, à 1 R:dr | 1,860: — | |
| Inläggning af 5 nya spårvexlar, à 700 R:dr | 3,500: — | |
| Flyttning och ändring af 4 d:o från gamla stationen, à 150 R:dr | 600: — | |
| Nytt stationshus | 25,000: — | |
| Ny plattform, 300 fot lång, à 3 R:dr | 900: — | |
| Ett mindre magasin | 2,000: — | |
| Nytt afträde | 2,000: — | |
| Gamla stationshusets inredning till betjeningsbostäder | 1,000: — | |
| Vedbod och källare | 1,000: — | |
| Diverse utgifter | 940: — | 74,000: — |
| | | Transport 180,000: — |

Transport 180,000: —

5:o. *Wartofta.*

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Terrasseringsarbeten, 200 kub. str., à 30 R:dr..... | 6,000: — | |
| Anläggning af 3,300 fot nya spår, à 5 R:dr | 16,500: — | |
| Inläggning af 4 st. nya spårvoxlar, à 700 R:dr | 2,800: — | |
| Stationshusets utflyttning från spåret..... | 1,500: — | |
| Platformens ändring 320 fot, à 1: 50..... | 480: — | |
| Diverse utgifter | 720: — | 28,000: — |

6:o. *Wieslanda.*

| | | |
|--|-----------|------------------------------|
| Terrasseringsarbeten, 150 kub. str., à 25 R:dr | 3,750: — | |
| Anläggning af 3,000 fot nya spår, à 5 R:dr | 15,000: — | |
| Inläggning af 5 st. nya spårvoxlar, à 700 R:dr | 3,500: — | |
| Diverse utgifter | 750: — | 23,000: — |
| | | <u>Summa R:dr 231,000: —</u> |