

N:o 33.

Ank. till Riksd. Kansli den 18 Mars 1878, kl. 5 e. m.

Utlåtande, i fråga om beviljande af anslag till fortsättande af statens järnvägsbyggnader.

(R. A.)

Utskottet får härmed afgifva yttrande öfver de förslag, hvilka Kongl. Maj:t, i den till Utskottet remitterade nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof, framlagt beträffande beviljande af anslag till fortsättning af statens järnvägsbyggnader.

A) Angående norra stambanan genom Norrland samt tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen.

Af bilagan N:o 5 a, till Kongl. Maj:ts ofvannämnda nådiga proposition, sid. 117—120, inhemtas, att sedan Kongl. Maj:t tillförene tid efter annan fastställt arbetsplaner för bandelarne Storvik—Bollnäs å den uppåtgående norra stambanan samt för bandelarne Torpshammar—Bräcke och Ytterån—Riksgränsen å tvärbanan emellan Torpshammar och Riksgränsen, så har Kongl. Maj:t den 31 sistlidne December, i fråga om linierna emellan Bollnäs och Ånge å den förra samt emellan Bräcke och Ytterån å den senare stambanan, godkänt ett af Styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader upprättadt, från den äldre planen i viss mån afvikande förslag till bestämmande af järnvägens sträckning mellan nyssnämnda punkter, hvilket nya förslag å linierna Storvik—Ånge och Torpshammar—Ytterån medfört de förbättringar: att alla de svåra lutningarne å äldre linien af 1:60 till och med 1:79, i längd 11 mil 18,520 fot,

och af 1:80 till och med 1:99, i längd 2 mil 22,740 fot, eller tillsammans 14 mil 5,260 fot, kunnat å den nya linien undvikas; att stigningarnes sammanlagda höjd blifvit å den nya linien minskad från 10,898,5 fot till 8,015,8 fot, eller med 2,882,7 fot; att sammanlagda längden horizontalbana enligt den nya linien ökats med 1 mil 1,538 fot; samt att sammanlagda längden af kurvor med mindre radie än 1,500 fot blifvit å den nya linien minskad med 3 mil, hvilka betydliga, på ökandet af banans blifvande trafikförmåga och minskning af drift- och underhållskostnaderna vid densamma väsentligen inverkan, förbättringar kunnat åstadkommas, utan att den beräknade anläggningskostnaden ökats med mera än 1,134,000 kronor och hela väglängden med mera än 1 mil.

Efter omförmälande häraf har Statsrådet och Chefen för Civildepartementet, vid afgifvande inför Kongl. Maj:t af underdånigt förslag om anvisande af de under år 1879 erforderliga medel för fortsättande af ifrågavarande jernvägsbyggnader, anmält en härmed sammanhängande, af Styrelsen för statens jernvägstrafik gjord underdånig framställning, som föranledts af svårigheten, eller rättare sagdt omöjligheten, att åtminstone på vissa sträckor och stationer få förhyra enskilda lägenheter af lämpligt läge och beskaffenhet till bostäder för den jernvägspersonal, som måste vara bosatt i liniens och stationernas närmaste granskap, och för hvilken personals herbergerande särskilda husbyggnader lika litet vid den norra som vid de öfriga stambanorna blifvit uti kostnadsförslagen för sjelfva jernvägsanläggningen afsedda att med de till jernvägsbyggnadsstyrelsens förfogande ställda medel bekostas. Då enligt byggnadsplanen tvänne särskilda bandelar blefve färdiga att före slutet af innevarande år öfverlemnas till Trafikstyrelsens förvaltning, nemligen emellan stationerna Holmsveden och Bollnäs, 3 mil, i fortsättning af senast fullbordade linien Storvik—Holmsveden samt emellan Torpshammar och Bräcke, 6,5 mil, på tvärbanan i Medelpad och Jemtland, vore det utan tvifvel nödvändigt att senast under år 1879 vid dessa bandelar få uppföra bostäder åt den personal, som oundgängligen derstädes måste anställas för banornas bevakning och underhåll samt rörelsens handhavande och den rörliga materielens vidmakthållande; och har Styrelsen därför hemställt, att Kongl. Maj:t tacktes genom nådig proposition föreslå Riksdagen att ställa ett anslag om högst 200,000 kronor till Kongl. Maj:ts disposition under år 1879 för att, efter nådig pröfning af derom från Styrelsen för Statens jernvägstrafik ingående underdånigt förslag med kostnadsberäkning, användas till uppförande af bostäder för behöflig

tjenstepersonal vid de delar af norra stambanan, som under tiden komme att för allmän trafik öppnas.

Då den för uppförande af de ifrågasatta byggnaderna erforderliga utgift, hvilken otvifvelaktigt vore af beskaffenhet att böra utgå af de för omförmälda bandelars anläggning afsedda medel, icke tagits i beräkning vid uppgörande af kostnadsförslaget för denna anläggning, kunde den antagligen icke bestridas utan öfverskridande af kostnadsförslagets summa; men i öfverensstämmelse med hvad Departementschefen i underdånighet tillstyrkt, har Kongl. Maj:t ej velat, genom åskande för ändamålet af ett särskildt anslag, föreslå afvikelse från den vid 1874 års riksdag antagna plan i afseende å de belopp, som årligen till och med år 1880 böra användas för anläggning af ifrågavarande statsbanor, enligt hvilken plan skulle under nästkommande år få utgå högst 6,000,000 kronor, utan enär förutnämnda utgift ansetts kunna af detta anslagsbelopp bestridas utan synnerligt men för öfriga arbetens utförande, föreslagit Riksdagen att *dels*, till fortsättande af arbetena ej mindre å norra stambanan genom Norrland, än ock å tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen, för år 1879 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor, *dels ock* medgifva, att af detta belopp må användas högst 200,000 kronor till uppförande af bostäder, utöfver de i kostnadsförslaget för anläggningen beräknade, åt tjenstepersonalen vid de delar af nämnda statsbanor, som härefter komma att för allmän trafik upplåtas.

I sammanhang med nyssnämnda nådiga förslag har Utskottet till behandling förehaft en inom Andra Kammaren af Herr G. Hæggström väckt motion (N:o 146), i hvilken Herr P. Engman instämt. Utisamma har hufvudsakligen anförts, att, då, till följd af den nuvarande ekonomiska ställningen, mycken arbetskraft i saknad af tillfälle till eljest vanlig användning antagligen komme att erbjudas till billigt pris, det skulle lända till stor fördel för såväl staten i egenskap af arbetsgifvare som ock för arbetsbehöfvande i landet, om arbetena vid omförmälda jernvägsbyggnader kunde under den närmaste framtiden i någon mån ökas. Utom sålunda ernådd billigare arbetskostnad och beredande af behöflig arbetsförtjenst, skulle ett tillfälligt påskyndande af statens redan beslutade och pågående jernvägsbyggnader äfven ur den synpunkten vara fördelaktigt, att dessa kunde tidigare än eljest blefve händelsen lemna inkomst. Då det hittills anvisade årsanslaget måst fördelas å tre skilda delar af den ifrågavarande långa jernvägssträckan hade detsamma under stundom icke medgifvit arbetenas fortsättning under hela den tid af året, då de klimatiska förhållandena eljest skulle sådant tillåtit, och kunde enligt motionärens åsigt häraf blifva en följd, att företagets fullbordan

komme att fördröjas icke oväsentligt utöfver den ursprungligen beräknade tiden. På dessa skäl och under erinran, att det för ifrågavarande jernvägsbyggnad beräknade anslaget slutsumma icke komme att genom bifall till motionärens förslag i någon mån ökas, har han hemställt, att Riksdagen, till fortsättande af arbetena å den norrländska stambanan och tvärbanan mellan Torpshammar och norska gränsen, måtte för hvarterdera af åren 1878 och 1879 anvisa en eller två millioner kronor utöfver hvad för det förra året redan vore anslaget och Kongl. Maj:t för det senare året äskat.

Mot bifall till Kongl. Maj:ts förslag, som afser jernvägsbyggnadsanslaget för år 1879, har Utskottet ej funnit något att erinra, hvarken beträffande anslaget till sjelfva jernvägsanläggningen eller i fråga om uppförande af de ifrågasatta, särskildt vid norra stambanan, som framgår genom glest bebodda trakter, oundgängligen nödiga byggnaderna för tjänstepersonalen.

Beträffande det af Herr Hæggström väckta förslag, har Utskottet ansett detsamma förtjena Riksdagens uppmärksamhet. Utskottet har visserligen ej förbisett, att, enligt den för 1874 års Riksdag framlagda plan, det belopp, som skulle under de af motionären omförmälda åren 1878 och 1879 på statens jernvägsbyggnader i Norrland användas, beräknades till 6,000,000 kronor för hvarterdera året. Uppenbart är likväl, att förändrade förhållanden lätteligen kunna, om ej nödvändiggöra, så åtminstone gifva giltig anledning till en och annan afvikelse från en plan, upprättad så lång tid förut och för ett så vidsträckt företag. Sådant anledning finnes, enligt Utskottets åsigt, för närvarande i detta fall för handen.

Här ofvan har ur statsrådsprotokollet meddelats, att, för ökande af ifrågavarande jernbanas trafikförmåga och minskning af drift- och underhållskostnaderna å densamma, den beräknade anläggningskostnaden måst överskridas med 1,134,000 kronor. Häraf följer, att om för något år, då sådant kan pröfvas gagneligt, det beräknade utgiftsbeloppet skulle ökas med ett belopp, som ej överskrider det nyssnämnda, komme en sådan tillökning ej att medföra rubbning i arbetsplanen i dess helhet, utan tvärtom bidraga att möjliggöra arbetets afslutande inom beräknad tid.

Chefen för statens jernvägsbyggnader har, angående ifrågavarande pågående jernvägsarbeten, meddelat Utskottet en promemoria, hvaraf in-

hemtas, att innevarande års af Kongl. Maj:t gillade arbetsplan för arbetena å stambanan genom Norrland omfattar, å den uppåtgående stambanan, dennas fullbordande mellan Holmsveden och Bollnäs, så att denna bandel före årets utgång skulle kunna för allmän trafik upplåtas, och, å tvärbanans första eller östra arbetsdistrikt, bandelens emellan Torps-hammar och Bräcke fullbordan äfvenledes före årets slut, hvarförutan terrasseringsarbetena skulle fortgå å tvärbanans västra del, hufvudsakligast emellan Dufed och riksgränsen.

Kostnaden för dessa arbeten vore beräknad till det af Riksdagen för året anvisade anslag af 6,000,000 kronor.

Då arbetena å ifrågavarande stambana nu hunnit den ståndpunkt att en större arbetsstyrka å alla tre arbetsdistrikten skulle med största fördel kunna användas, och det ovanliga förhållandet i år inträffat att jordarbetena i dessa nordligt belägna trakter kunnat utan afbrott under hela vintern fortgå, och god tillgång på tillräckligt antal arbetare jemväl, till följd af flera orsaker, med säkerhet kunde påräknas, så skulle under dessa gynsamma omständigheter kunna utföras vida mer arbete än årets arbetsplan förutsatte, om tillräckliga medel till kostnadernas bestridande blefve tillgängliga.

Man skulle i så fall undvika att redan under Juli eller Augusti månad, till följd af bristande medel, nödgas afskeda en stor del af den på den uppåtgående stambanan använda arbetsstyrkan, hvilken till jernvägsarbetets fortgång skulle kunna användas till jordarbetenas fortsättning norr om Bollnäs, och derjemte vinna en för den blifvande trafiken å tvärbanan högst viktig fördel, nemligen den att äfven utsträcka terrasseringsarbetena å den nära 2 mil långa bandelen emellan Ånge och Holmsjön, der tvärbanan komme i beröring med de vidt utgrenade Hafverövattnen, så att denna bandel redan under nästa år kunde för allmän trafik upplåtas.

För att draga fördel af nuvarande för arbetena gynsamma förhållanden, äfvensom för att anskaffa en del för jernvägsarbetena erforderliga inhemska tillverkningar, hvilka nu kunde erhållas för omkring hälften af det pris, som förut därför måst betalas, vore det i högsta grad önskvärdt, om till Kongl. Maj:ts disposition kunde ställas en million kronor utöfver det för året redan anvisade belopp af 6,000,000 kronor.

På grund af såväl den sålunda lemnade utredning som ock de beaktansvärda skäl, Herr Hæggström i sin motion för bifall till densamma anført, har Utskottet ansett sig böra förorda en tillökning af 1,000,000 kronor i innevarande års anslag till fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland.

Utskottet hemställer alltså:

1:o.

- a) att med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må *dels* till fortsättande af arbetena ej mindre å norra stambanan genom Norrland, än ock å tvärbanan mellan Torpshammar och Riksgränsen, för år 1879 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor, *dels ock* medgifva, att af detta belopp må användas högst 200,000 kronor till uppförande af bostäder, utöfver de i kostnadsförslaget för anläggningen beräknade, åt tjenstepersonalen vid de delar af nämnda statsbanor, som härefter komma att för allmän trafik upplåtas; samt
- b) att, med anledning af Herr Hæggströms motion Riksdagen må till fortsättande af arbetena ej mindre å norra stambanan genom Norrland än ock å tvärbanan mellan Torpshammar och Riksgränsen för år 1878, utöfver redan beviljade 6,000,000 kronor, anvisa och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ytterligare en mil-lion kronor.

B) *Angående anläggande af en jernväg från norra stambanan vid Carlberg till Lilla Värtan.*

Redan i en den 25 Juni 1875 till Kongl. Maj:t ingifven skrift fästade Styrelsen för statens jernvägstrafik uppmärksamheten på angelägenheten att söka åstadkomma en sådan förbindelse emellan de till hufvudstaden ledande jernvägar och hamn vid saltsjön, hvarigenom ett till följd af rörelsens opåräknadt hastiga tillväxt välbehöfligt utrymme för upplag af gröfre gods, såsom trä, stenkol, jern och malm, kunde beredas, sedan det visat sig, att Stadsgårdshamneu, äfven efter den utvidgning deraf, som af Stockholms stadsfullmäktige beslutits, icke skulle blifva härför tillräcklig. Styrelsen anförde härvid bland annat: att af de förslag, som för detta ändamåls vinnande framstälts, nemligen: att anlägga jernväg från Carlberg till Lilla Värtan och i förening dermed hamn vid detta vatten; eller att likaledes från trakten af Carlberg framdraga en
jernbana

jernbana utmed stadens norra och östra utkanter till Ladugårdslandsviken emellan Nybron och Djurgården; eller att leda jernväg till trakten af Barnängen med sidospår förbi Danviks qvarnar ut till saltsjön, endast det förstnämnda syntes erbjuda de önskade fördelarne, då deremot de båda andra icke kunde uppfylla de nödiga anspråken på hamnutrymme; att emellertid en snar utredning af de förhållanden, hvarpå lösningen af denna fråga berodde, vore särdeles önskvärd och syntes böra åstadkommas genom förvaltningens för de trafikerade stambanorna försorg; att, enär stambanorna då ännu vore de enda jernvägar, som direkt ledde till hufvudstaden, och de enda inom denna stad, hvarå besörjdes det särskilda slag af trafik, som vore nödigt för öfverflyttande af gods emellan jernväg och sjöled, det således vore endast trafikens å stambanorna intressen, som fordrade den nya utfarten till saltsjön; att nyssberörda intressen i förevarande fall otvifvelaktigt komme att för all framtid hafva ett vida högre berättigande än hvarje enskild, direkt till hufvudstaden inledd, banas, hvadan en anordning, som skulle tjena så väl statsbanornas som den enskilda banans ändamål, borde åstadkommas under sådana villkor, att stambanornas fördelar ej i ringaste mån blefve beroende af de åsikter, som styrde den enskilda jernvägen, eller så att stambanorna vid sina långväga transporter ej kunde hindras af den enskilda jernvägen att bereda de lättnader för trafikant, hvilka kunde blifva nödvändiga för utvecklingen af de förras trafik; att det därför syntes Styrelsen ligga i öppen dag, att den ifrågavarande utfarten till saltsjön borde tillvägäbringas och med afseende å trafiken ordnas genom den jernvägsegare, som härvid gjorde största insatsen i trafikorörelsen, eller Staten; att dessutom med fog torde kunna sägas, att stambanetrafikens intressen, jemförda med andra jernvägars, i allmänhet vore de minst ensidiga, och att således, i händelse af olika jernvägars konflikt i fråga om begagnandet af den gemensamma utfarten, största oveld vore att påräkna hos stambanetrafikens målsmän; att till den ifrågaställda utredningen hörde, bland annat, att från Stockholms stad söka erhålla besked, i hvad mån staden för sin handelsrörelse ville bereda hamn vid den strand, dit jernväg kunde komma att ledas, samt sjelf ordna och bekosta anläggningen deraf; men att, då i detta fall hamnanläggning och jernväg betingade hvarandra och i ett sammanhang måste utföras, det vore nödigt, att Styrelsen, om utredningen åt henne anförtroddes, tillika bemyndigades att med Stockholms stad träda i underhandling om fastställande af sådana grunder för en möjligen blifvande öfverenskommelse med staden i fråga om hamnanläggningen, hvarigenom det blefve möjligt uppgöra plan och beräkning för utförandet af jernvägen; samt att, på grund häraf och af öfriga anförda

skäl, Styrelsen hemställde om nådigt bemyndigande att vidtaga de åtgärder, som i uppgifna hänseenden blefve nödiga och att för sådant ändamål jemväl sätta sig i förbindelse med Stockholms stadsfullmäktige.

I anledning af denna framställning bemyndigade Kongl. Maj:t genom nådigt Bref den 2 Juli 1875 nämnde Styrelse *dels* att verkställa undersökningar för en jernvägsförbindelse emellan statens stambanor och lämplig hamnplats vid saltsjön inom Stockholms stads område eller i dess närmaste granskap; *dels ock* att inleda underhandling med Stockholms stadsfullmäktige om fastställande af sådana grunder för stadens åtaganden med hänsyn till en hamnanläggning vid den blifvande jernvägens slutpunkt vid saltsjön, att plan och kostnadsberäkning för en jernvägs framdragande till denna punkt kunde uppgöras och Styrelsen derefter inkomma med de underdåniga förslag, som, efter sålunda vunnen utredning, kunde anses nödiga.

På grund af detta bemyndigande har Styrelsen för statens jernvägstrafik låtit verkställa åtskilliga undersökningar, med afseende å hvilkas föremål och beskaffenhet Utskottet får hänvisa till hvad i statsrådsprotokollet den 7 Januari 1878 finnes derom anfördt (sid. 120—131 af bilagan N:o 5 a till statsverkspropositionen); hvarjemte Styrelsen under den 23 Maj 1876 föreslagit Stockholms stadsfullmäktige att utse en eller flere förtroendemän, med hvilka Styrelsen kunde förbereda ett fullständigt förslag i ämnet att stadsfullmäktige föreläggas; och hafva sedermera, efter ytterligare undersökningar och beräkningar samt gemensamma öfverläggningar med de tre förtroendemän, som i följd af Styrelsens begäran stadsfullmäktige utsett, förslag blifvit uppgjorda, hvilka, sedan stadsfullmäktige deraf erhållit del, Styrelsen med underdånig skrifvelse den 17 Februari 1877 till Kongl. Maj:t inlemnadt.

De närmare detaljerna af nämnda förslag, hvilka äro åtföljda af kartor, plan- och profilritningar samt kostnadsberäkning, utvisas af ofvan åberopade statsrådsprotokoll. För hamnanläggningen med tillhörande upplagsplatser äro två särskilda planer upprättade, den ena, af inskränktares omfång, afsedd att till en början sättas i verket, men den andra att först framdeles, när deraf göres behof, bringas till verkställighet. Enligt den inskränktares planen komme hamnanläggningen att innefatta kajer om 7,760 fots sammanräknad längd vid 20 fots vattendjup och 580 fot stenkladda jorrdoseringar samt upplagsplatser till en ytvidd af vid pass 144 kvadratref, spår och vägar ej inbegripna. Kostnaden för *jernvägsbyggnaden*, hvaraf hufvudspåret hölle i längd från rangeringsstationen vid Carlberg till inloppsvexeln å hamnstationen vid Lilla Värtan 17,100 fot, och föreningsspåret emellan stambanan vid södra vägporten invid Carl-

berg och hufvudspåret 1,570 fot, eller tillhopa 18,670 fot, komme att jemte kostnaden för erforderliga bispår uppgå till 1,250,000 kronor, och *utförandet af hamnanläggningen med upplagsplatser, af Lidingö bros flyttning och af de flera härmed sammanhängande arbeten*, som i kostnadsförslaget blifvit uppförda, skulle enligt det inskräntare alternativet medtaga 2,350,000 kronor eller sammanlagdt 3,600,000 kronor, oberäknadt ett för utförande af arbeten, som vore till gemensamt gagn för staten och Stockholms kommun, påräknadt bidrag från statens sida till hamnanläggningen af 100,000 kronor, härvid dock förutsatt, att lösen icke skulle erläggas för den mindre rymd af Stockholms stad tillhörig mark, som för jernvägsanläggningen möjligen behöfde tagas i anspråk, eller för den betydligare vidd af Kongl. Maj:t och Kronan tillhörande jord dels vid Bellevue och dels inom Djurgårdens område, som för begge anläggningarne blefve af nöden.

I afseende å fördelningen mellan staten och Stockholms stad af arbetena och kostnaderna för dessa anläggningar föreslogs bland annat, att staten skulle utföra jernvägsanläggningen med allt hvad dertill hör samt bidraga till hamnanläggningen, som verkställes af Stockholms kommun, med nämnda 100,000 kronor, hvaraf 40,200 kronor beräknades för 670 fot hamnkaj vid 20 fots vatten utmed 2 sidor af de på ritningarne utmärkta upplagsplatser om 92,800 qvadratsfots vidd, hvilka under all framtid skulle af statens jernvägstrafik afgiftsfritt disponeras; 11,500 kronor för särskild gräfning och sprängning för utläggning af jernvägs-spår samt 48,300 kronor såsom andel i kostnaden för inlösen af den gamla och utläggning af den nya flottbron till Lidingön samt för de på staden ankommande vägomläggningar; och hade stadsfullmäktige, med biträdande af detta förslag i hufvudsak, hemställt, att till staden måtte af Kongl. Maj:t och Kronan kostnadsfritt upplåtas all den mark å Djurgården, tillsammans 730 qvadratref, som erfordras ej allenast för hamnen och upplagsplatser derinvid, utan äfven för uppförande af behöfliga bostäder åt hamnpersonal m. fl., samt tillika förklarar, att all staden tillhörig mark, som jernvägen vid dess slutliga utstakning tilläfsventyrs kunde komma att öfvergå, skulle utan ersättning upplåtas till staten.

Öfver denna plan, vid hvars aflemnande Styrelsen för statens jernvägstrafik jemväl hemställt om aflåtande till Riksdagen af nådig proposition i ämnet, erhöll Riksmarskalks-embetet under den 22 Februari nästlidet år nådig befallning att sig utlåta.

I sitt med anledning häraf afgifna utlåtande har Riksmarskalks-embetet anført, bland annat, att stora och betydliga olägenheter vore med den ifrågasatta jernvägs- och hamnanläggningen förenade, isynner-

het för Djurgården; men att Riksmarskalks-embetet emellertid, i betraktande af den tillämnade jernvägs- och hamnanläggningens stora vikt och betydelse ej mindre för Stockholms kommun, än afven för hela det mel-lersta Sverige, trodde ofvanomförmälda förluster och olägenheter såväl som den af dessa anläggningar följande inskränkning i Kongl. Maj:ts dis-positionsrätt öfver Djurgården icke böra utgöra skäl för afstyrkande af förslaget, förmenande dock Riksmarskalks-embetet att en ej ringa del af samma förluster och olägenheter kunde undvikas, om jernvägen till den tillämnade hamnen framdroges i angifven förändrad sträckning.

Uti yttrande, som Styrelsen för statens jernvägstrafik, på nådig befallning, häröfver afgifvit den 29 Juni nästlidet år, andrages: *att* Styrelsen låtit å marken undersöka, afväga och kostnadsberäkna den sträckning för jernvägsanläggningen, som Riksmarskalks-embetet förordat; *att* Styrelsens förslag, jemfördt med den af Riksmarskalks-embetet föreslagna förändrade sträckning, erbjöde så sällsynta fördelar för både jernvägs- och hamnanläggning, att detsammes hufvudsakliga vidhållande syntes i det allmännas intresse väl värdt någon uppoffring från Djurgårdens sida; *att* dessa företräden hufvudsakligen bestode deri: att genom utgräfnin-gen i Storängsviken för den inre hamnens bildande nödiga fyllnadsäm-nen erhöles för de yttre kajsträckningarne; att genom anläggningen af den inre hamnen 4,000 fot långa, för vågsqvalpet skyddade, kajsträckor med 20 fots vattendjup vunnes, och att jernvägshufvudliniens riktning medgäfve en så jemn fördelning af förbindelse- och lastspår genom det till upplagsplatser afsedda området nedtill hamnkajerna och vinkelrätt mot dessa, att nästan hela rörelsen vid hamnen kunde skötas med loko-motiv; *att* fullt befogadt syntes vara, att ersättningar till vederbörande för skada och förluster genom anläggningarne utginge enligt ett af Riks-marskalks-embetet framställt yrkande; *samt att* Styrelsen, under åbero-pande af sitt förra memorial och af hvad ofvan anförts, hemstälde, att nådig proposition i ämnet af jemväl föreslagen lydelse måtte till Riks-dagen aflåtas.

Stockholms stadsfullmäktige hafva uti infordradt underdånigt ut-låtande häröfver af den 1 Augusti 1877 anmält: *att* de funne den af Riksmarskalks-embetet ifrågasatta ändring i banans sträckning icke böra ega rum; att, i fråga om den mark, som från Djurgården skulle till sta-den afträdas, stadsfullmäktige icke hade annat att erinra, än att det torde böra tydligt uttryckas, att det till marken hörande vatten inbegrepes i hvad till staden upplåtes; samt att i öfverensstämmelse härmed stads-fullmäktige beslutit: *att*, derest från norra stambanan söder om den punkt, der Stockholm—Westersås—Bergslagens jernväg börjar, en jernväg blefve

med statsmedel anlagd förbi Norrtull, Bellevue, Albano och Söderbrunn öfver Uggelviken till en slutstation vid foten af höjdsträckningen sydväst om Storängsviken och förmedelst ett norr om Boinsjön lagdt krökt spår sattes i direkt förbindelse med centralstationen, allt på sätt Styrelsen för statens jernvägstrafik föreslagit, Stockholms stad under vissa uppgifna villkor förbunde sig att samtidigt med denna jernvägsbyggnads utförande företaga på sin bekostnad anläggandet å det föreslagna stället vid Lilla Värtan af en hamn med tillhörande upplagsplatser enligt hufvudgrunderna i det till en sammanlagd kostnad af 2,350,000 kronor beräknade förslag.

Sedan härefter såväl Kongl. Arméförvaltningen, med anledning deraf att den föreslagna jernvägen komme att framgå å mark, der åtskilliga byggnader för härens behof finnas uppförda, den 29 September 1877 afgifvit infordradt underdånigt utlåtande i frågan, som ock Stockholms stadsfullmäktige ånyo deri sig yttrat, har ärendet förekommit till afgörande inför Kongl. Maj:t i Statsrådet, dervid Statsrådet och Chefen för Civildepartementet anför, att beredandet af ej mindre en omedelbar spårförbindelse mellan det vidsträckta jernvägsnät, som redan förenade hufvudstaden med närmare och fjernare delar af riket och som år efter år vunne ytterligare utsträckning, än äfven en för lastning, lossning och upplag af gröfre och större utrymme kräfvande varor ändamålsenligt inrättad hamnplats vid Saltsjön i närheten af hufvudstaden otvifvelaktigt skulle lända icke blott hufvudstaden, utan äfven statens jernvägstrafik och rikets mellersta delar till oberäkneligt gagn; och Stockholms kommun hade, med inseende af den för ändamålet erforderliga jernvägs- och hamnanläggningens stora vikt och betydelse, förklarat sig villig till uppoffringar, hvilkas belopp betydligt öfverstege summan af den ifrågasatta statsutgiften. Visserligen hade icke någon sannolikhets-beräkning öfver trafiken å den nya banan kunnat upprättas, men med kännedom om näringslivet inom hufvudstaden och dess handelsområde torde icke kunna betvivlas, att den ifrågavarande jernvägen skulle såväl genom trafiken å densamma, som genom den deraf åstadkomna ökade rörelsen å öfriga statsbanor, gifva god afkastning af samt äfven i sinom tid återgälda anläggningskostnaden.

I enlighet med hvad, på grund häraf, Departementschefen tillstyrkt, har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen:

att besluta, det för statens räkning skall, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Styrelsen för statens jernvägstrafik upprättade och förordade plan, anläggas en jernväg af 4,83 fots spårvidd från norra stambanan vid Carlberg till Lilla Värtan med station i närheten af

nämnda sjö, hvilken anläggning beräknats kosta en million två hundra femtio tusen kronor;

att, enär för samma jernvägsanläggning erfordras staten tillhörig, under Kongl. Djurgården lydande mark, medgifva, att ersättning för intrång och förluster, som genom jernvägsanläggningen kunna tillskyndas antingen enskilde personer under den tid, nu gällande jordupplåtelser äga bestånd, eller innehafvare af der befintliga boställslägenheter under en tid af högst femton år från och med år 1879, må till vederbörande, efter behörigen verkställd och godkänd uppskattning, af statsmedel gäldas;

att vidare medgifva:

1:o att, i händelse det till följd af jernvägsanläggningen skulle finnas nödigt att till annan af Kongl. Maj:t anvisad plats förflytta den så kallade Hjortparken och de Svea Artilleriregemente tillhöriga stallar, kostnaden för dessa flyttningar, hvilka böra af Styrelsen för statens jernvägs- trafik ombesörjas, må af statsmedel utgå;

2:o att, såsom bidrag till bestridande af kostnaden för hamnanläggning vid Lilla Värtan samt utförande af åtskilliga dermed sammanhängande och i kostnadsförslagen närmare angifna arbeten, hvilka äro till nytta för statens jernvägstrafik och Stockholms kommun gemensamt, men skola genom stadens försorg utföras, Stockholms stad må tillerkännas ett belopp af ett hundra tusen kronor att utbetalas under loppet af år 1880, mot rättighet för statens jernvägstrafik att för all framtid afgiftsfritt begagna de å en kostnadsförslaget bifogad plansch II utmärkta stenkolsupplagsplatser, hvilka skola till Styrelsen för statens jernvägstrafik af Stockholms stad öfverlemnas fullständigt planerade och enligt förslaget försedda med kajer, vid hvilka 20 fot djupgående fartyg kunna angöra; och

3:o att, under vilkor och förutsättning att Stockholms stad, enligt åtagande, samtidigt med jernvägsbyggnaden företager och på sin bekostnad fullbordar anläggandet å det föreslagna stället vid Lilla Värtan af en hamn med tillhörande upplagsplatser jemlikt plan, som, uppgjord efter hufvudgrunderna i det af Styrelsen för statens jernvägstrafik upprättade förslag, kan blifva af Kongl. Maj:t fastställd, Stockholms stad må, utan ersättning till statsverket, erhålla upplåtelse af de å en planen bifogad karta Litt. K, dels med grön, dels med brun färg jemte bokstäfverna C, D, F, E och I utmärkta områden af Djurgården med vattnet derinvid, att tillträdas, de med bokstäfverna C och D betecknade områden genast och det öfriga i den mån staden finnes deraf vara i behof för hamnen eller för upplags- eller byggnadsplatser, mot skyldighet för staden att dels åt Lifregementets dragoncorps bereda ny lämplig lägerplats för en kostnad, ej öfverstigande 5,000 kronor, dels förvärfva

eller till lämplig plats förflytta å denna mark nu uppförda byggnader, hvaribland de Lifregementets dragoncorps tillhöriga byggnader och den i Lindarängen befintliga skottvall af sten; *dels* i den ordning, som kan varda af Kongl. Maj:t bestämd, utgifva ersättningar för intrång och förlorade inkomster ej mindre till Djurgårdskassan, än äfven till innehafvare af boställen och enskilda lägenheter, enligt de grunder, som ofvan föreslagits för dylika ersättningar af statsmedel; *dels* ock kostnadsfritt upplåta den staden tillhöriga mark, som kan blifva för jernvägsanläggningen enligt fastställd plan erforderlig;

samt slutligen, i händelse af bifall till hvad Kongl. Maj:t sålunda föreslagit, att för ändamålet bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett särskildt anslag till belopp af 1,350,000 kronor, att utgå med 750,000 kronor under år 1879 och 600,000 kronor under år 1880, med rättighet för Kongl. Maj:t att af det för år 1879 anslagna belopp förskottsvis anvisa 100,000 kronor att utgå redan under innevarande år.

Hvad Trafikstyrelsen till stöd för sin framställning om ifrågavarande jernvägsföretags utförande anført, synes Utskottet tydligen ådagalägga, ej blott att en omedelbar förbindelse mellan landets jernvägsnät och en så betydande hamn vid Saltsjön, som den ifrågasatta, af hufvudstadens stadsfullmäktige för deras del beslutade, måste vara för handeln och statsbanornas trafik af väsentligt gagn, utan ock att behovet deraf är så trängande och de fördelar, hvilka af företaget stå att hemta, så betydliga, att detsamma torde böra ju förr dess hellre bringas till utförande.

Frågan om förbindelse mellan de till hufvudstaden ledande jernvägar och Saltsjön har stått på dagordningen allt sedan en slutpunkt i Stockholm eller dess närhet skulle sökas för vestra stambanan, och, såsom ofvan förnämnts, inkom Trafikstyrelsen redan år 1875 till Kongl. Maj:t med den framställning, som ligger till grund för det nu, efter ärendets fullständiga förberedande behandling, gjorda nådiga förslag. Behovet af jernvägs- och hamnanläggningen har under de år, som sedan dess förflutit, allt mera ökats. Vid Stadsgården, dit ett sidospår från den så kallade sammanbindningsbanan finnes framfördt, hafva, enligt hvad Utskottet meddeladt blifvit, under år 1877 mera än 9,000 vagnar med full last lossats och lastats, men derjemte har, till följd af bristande utrymme vid Stadsgården, ett stort antal vagnar måst lossas i prämar vid Klara sjö och Karlbergskanalen.

Trafikens behöriga upprätthållande på detta sätt lärer emellertid, med anledning af det allt för knappa utrymmet, vara förenadt med betydliga svårigheter, hvilka komme att genom den nu föreslagna anläggningen undanröjas; hvarjemte densamma skulle för jernvägsstrafikens

ekonomi medföra ej få indirekta förmåner. Så skulle till exempel, genom erhållande, såsom af Trafikstyrelsen vid aftalet med Stockholms stad blifvit betingadt, af upplagsplats för stenkol vid hamnkaj med 20 fots vattendjup, för statens jernvägstrafik besparas nu utgående pråmhyra, som för år 1877 för 500,000 centner utgjort 16,500 kronor, men med en stigande trafik kommer att uppgå till allt högre belopp. Derjemte skulle genom anläggningen vid Lilla Värtan blifva ledig en vida dyrbarare plats inom Stockholms stad, vid Klara sjö, som nu är den enda af Jernvägsstyrelsen disponibla lokal för dylika upplag, men hvilken är för andra jernvägens ändamål väl behöflig.

Då Kongl. Maj:ts nu gjorda framställning med de deri innefattade särskilda villkor, grundar sig på ett med Stockholms stad eventuelt träffadt aftal, och en rubbning i dessa villkor således skulle kunna medföra det äfventyr, att staden blefve från sina ofvan omförmälda, nu åtagna förpligtelser löst, har Utskottet ej heller ansett någon afvikelse i en eller annan mindre detalj af dessa villkor böra ifrågasättas.

Den utgift, som af bifall till Kongl. Maj:ts förslag föranledes, kommer, såsom produktiv och af beskaffenhet att böra med lånta medel bestridas, ej att tynga på statsregleringen, utan faller utom budgeten. Vid sådant förhållande har Utskottet ej funnit skäl vara för handen att ytterligare uppskjuta det angelägna företagens beslutande och genomförande.

I betraktande af hvad ofvan blifvit anfördt, och med afseende å de stora fördelar, ur både ekonomisk och teknisk synpunkt, som äro för statens jernvägstrafik att förvänta af den ifrågasatta, sorgfälligt undersökta anläggningen, hemställer Utskottet,

2:o

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må besluta, det för statens räkning skall, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Styrelsen för statens jernvägstrafik upprättade och förordade plan, anläggas en jernväg af 4,83 fots spårvidd från norra stambanan vid Karlberg till Lilla Värtan med station i närheten af nämnda sjö, hvilken anläggning beräknats kosta kronor 1,250,000; samt,

enär för samma jernvägsanläggning erfordras staten tillhörig under Kongl. Djurgården lydande mark, medgifva, att ersättning för intrång och förluster, som genom jernvägsanläggningen kunna tillskyndas antingen enskilda personer

personer under den tid, nu gällande jordupplåtelser ega bestånd, eller innehafvare af der befintliga boställslägenheter under en tid af högst femton år från och med år 1879, må till vederbörande, efter behörigen verkställd och godkänd uppskattning, af statsmedel gäldas; och

vidare medgifva:

1:o att, i händelse det till följd af jernvägsanläggningen skulle finnas nödigt att till annan af Kongl. Maj:t anvisad plats förflytta den så kallade Hjortparken och de Svea Artilleriregemente tillhöriga stallar, kostnaden för dessa flyttningar, hvilka böra af Styrelsen för statens jernvägstrafik ombesörjas, må af statsmedel utgå;

2:o att, såsom bidrag till bestridande af kostnaden för hamnanläggning vid Lilla Värtan samt utförande af åtskilliga dermed sammanhängande och i kostnadsförslagen närmare angifna arbeten, hvilka äro till nytta för statens jernvägstrafik och Stockholms kommun gemensamt, men skola genom stadens försorg utföras, Stockholms stad må tillerkännas ett belopp af 100,000 kronor, att utbetalas under loppet af år 1880, mot rättighet för statens jernvägstrafik att för all framtid afgiftsfritt begagna de å en kostnadsförslaget bifogad plansch II utmärkta stenkolsupplagsplatser, hvilka skola till Styrelsen för statens jernvägstrafik af Stockholms stad öfverlemnas fullständigt planerade och enligt förslaget försedda med kajer, vid hvilka 20 fot djupgående fartyg kunna angöra; och

3:o att, under vilkor och förutsättning att Stockholms stad, enligt åtagande, samtidigt med jernvägsbyggnaden företager och på sin bekostnad fullbordar anläggandet å det föreslagna stället vid Lilla Värtan af en hamn med tillhörande upplagsplatser jemlikt plan, som, uppgjord efter hufvudgrunderna i det af Styrelsen för statens jernvägstrafik upprättade förslag, kan blifva af Kongl. Maj:t fastställd, Stockholms stad må, utan ersättning till statsverket, erhålla upplåtelse af de å en planen bifogad karta, litt. K, dels med grön, dels med brun färg jemte

bokstäfverna C, D, F, E och I utmärkta områden af Djurgården med vattnet derinvid, att tillträdas, de med bokstäfverna C och D betecknade områden genast och det öfriga i den mån staden finnes deraf vara i behof för hamnen eller för upplags- och byggnadsplatser, mot skyldighet för staden att dels åt lifregementets dragoncorps bereda ny lämplig lägerplats för en kostnad, ej öfverstigande 5,000 kronor; dels förvärfva eller till lämplig plats förflytta å denna mark nu uppförda byggnader, hvaribland de lifregementets dragoncorps tillhöriga byggnader och den i Lindarängen befintliga skottvall af sten; dels i den ordning, som kan varda af Kongl. Maj:t bestämd, utgifva ersättningar för intrång och förlorade inkomster ej mindre till Djurgårdskassan, än äfven till innehafvare af boställen och enskilda lägenheter enligt de grunder, som ofvan föreslagits för dylika ersättningar af statsmedel; dels ock kostnadsfritt upplåta den staden tillhöriga mark, som kan blifva för jernvägsanläggningen enligt fastställd plan erforderlig; samt

slutligen, i händelse af bifall till hvad sålunda föreslagits, för ändamålet bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett särskildt anslag till belopp af 1,350,000 kronor att utgå med 750,000 kronor under år 1879 och 600,000 kronor under år 1880, med rättighet för Kongl. Maj:t att af det för år 1879 anslagna belopp förskottsvis anvisa 100,000 kronor att utgå redan under innevarande år.

Stockholm den 18 Mars 1878.

På Stats-Utskottets vägnar:

CARL EKMAN.

Reservationer:

A) vid 1:sta punkten (angående norra stambanan genom Norrland samt tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen):

af Herr *Liss Olof Larsson*, som ej ansett lämpligt föreslå någon tillökning i det i sig sjelft betydliga belopp, hvilket, enligt den, vid 1874 års riksdag framlagda plan, blifvit bestämdt att årligen användas på utförandet af ifrågavarande beslutade jernvägsanläggningar i Norrland, och fördenskull varit skiljaktig från Utskottets under mom. b) af 1:sta punkten gjorda hemställan om beviljande för år 1878, till fortsättande af arbetena å norra stambanan genom Norrland samt tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen, af 1,000,000 kronor utöfver redan anvisade 6,000,000 kronor, samt yrkat afslag å Herr Hæggströms ofvan omförmälda motion;

af Herrar *Carl Ifvarsson, O. B. Olsson, Jan Andersson, J. E. Johansson, Gustaf Jonsson, Johannes Jonsson* och *Ivar Månsson*, hvilka likaledes, med yrkande om afslag å Herr Hæggströms motion, varit skiljaktige från Utskottets under mom. b) af 1:sta punkten gjorda hemställan.

B) vid 2:dra punkten (angående anläggning af en jernväg från norra stambanan vid Carlberg till Lilla Värtan):

af Herr *Carl Ifvarsson*;

af Herrar *Liss Olof Larsson, P. O. Hörnfeldt, O. B. Olsson, Sven Nilsson, Jan Andersson, J. E. Johansson, Gustaf Jonsson, Johannes Jonsson, Hans Andersson* och *Ivar Månsson*, hvilka ansett, att Utskottets yttrande och förslag i denna andra punkt bort erhålla följande innehåll:

»Utskottet vill icke förneka, att ifrågavarande jernvägsanläggning från Carlberg till Lilla Värtan kan vara för statens jernvägstrafik af den vikt att anläggningen, förr eller senare, bör komma till stånd.

Icke dess mindre anser sig Utskottet ej för det närvarande böra tillstyrka bifall till detta Kongl. Maj:ts förslag. I föjd af redan fattade beslut måste i allt fall ett så betydligt belopp som 6,000,000 kronor till statens jernvägsbyggnader i Norrland för år 1879 anvisas, och ett bifall till Kongl. Maj:ts förslag skulle föranleda dertill att jernvägsanslagen för åren 1879 och 1880 komme att öfverstiga det belopp, som enligt den för 1874 års Riksdag framlagda plan årligen borde under samma år till statens jernvägsbyggnader utgå. Om än samma plan vid dess

uppgörande närmast afsåg de norrländska stambanorna, saknas ej skäl till det antagande att det belopp af 6,000,000 kronor årligen, som då beräknades skola till och med år 1880 utgå, tillika ansågs innefatta den högsta summa, som man, säkerligen ej utan noggrann undersökning af hvad lämpligen borde till statens jernvägsanläggningar årligen användas, fann kunna och böra beviljas för hvart och ett af de år, planen omfattade.

Ej heller anser Utskottet det vara välbetänkt och med ett omsorgsfullt aktgifvande på landets tillgångar förenligt att, innan ännu de redan beslutade jernvägarne färdigbyggts, bringa till utförande nya jernvägsanläggningar.

På grund af hvad ofvan blifvit anfördt, och då Utskottet ej vid granskningen af de ifrågavarande ärende rörande handlingar funnit anledning till den öfvertygelse, att ett af de nuvarande ekonomiska förhållandena ganska väl påkalladt uppskof med utförandet af den föreslagna jernvägsanläggningen skulle medföra några väsentligare olägenheter, får Utskottet hemställa,

2:o

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag icke må af Riksdagen bifallas.»

Härjemte hafva Herrar *E. Key* och *Ola Andersson* låtit anteckna, att de i anseende till göromål i Särskilda Utskottet ej deltagit i öfverläggning och beslut om de i detta utlåtande behandlade ärenden, äfvensom Herr *Jonas Andersson* låtit anteckna, att han icke deltagit i Utskottets i samma ärenden fattade beslut.
