

N:o 43.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anvisande af medel för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan; gifven Stockholms slott den 13 mars 1896.

Under återopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att till Kongl. Maj:ts förfogande för bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan bevilja tillhoppa 1,350,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret med högst 650,000 kronor under år 1896 och med återstoden under år 1897.

Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

V. L. Groll.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den
13 mars 1896.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve DOUGLAS,
Statsråden: friherre ÅKERHIELM,
GROLL,
WIKBLAD,
GILLJAM,
friherre RAPPE,
CHRISTERSON,
WERSÅLL och
ANNERSTEDT.

Chefen för civildepartementet, statsrådet Groll, anförde i underdånighet:

»Sedan, i anledning af Eders Kongl. Maj:ts till 1895 års Riksdag aflåtna proposition, Riksdagen enligt skrifvelse den 16 maj samma år ställt till Eders Kongl. Maj:ts förfogande erforderliga medel för att åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborgs—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, och dessa jernvägar, efter det förhandlingar med deras egare under årets lopp egt rum, enligt Eders Kongl. Maj:ts den 24 nästlidne december fattade beslut vid innevarande års ingång af staten öfvertagits, har jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 10 februari 1896 förmålt, att arbeten å ifrågavarande banor, i statens hand numera gemensamt benämnda »Vestkustbanan», för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess nuvarande omfattning nödvändigtvis måste under detta och nästkommande år verkställas till ett beräknadt sammanlagdt belopp af 1,350,000 kronor, deraf för innevarande år 650,000 kronor och återstoden under 1897, allt på sätt i detalj framgår af en vid styrelsens underdåniga skrifvelse fogad, så lydande förteckning:

Kompletteringsarbeten å Vestkustbanan att utföras under åren 1896 och 1897.

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
Bandelen Helsingborg—Halmstad med bibanan Åstorp—Höganäs.				
<i>Banvall.</i>	Påfyllning af bankar intill broar, der nya balkar med högre sektion än förutvarande inläggas	1,800	—	
	Stensättning af banken vid Stensbro.....	—	500	
<i>Broar.</i>	Förstärkning af järnöfverbyggnaden å broar, vägportar och öppna trummor	17,900	66,500	
	Förbättring af murverket å broarne vid Skafvebäck, öfver Vegeån och Stensån	—	900	
<i>Öfverbyggnad.</i>	Inläggning af nytt spår på sammanlagdt 44,5 km. längd för en kostnad per km. af 7,400 kr. enligt nedanstående specifikation:	329,300	—	
	<i>Kostnad för 1 km. nytt spår</i>			
	med räler å 40 kg. per m. i stället för nu befintliga å 21,5 kg.			
	2,000 kg. räler å 40 kg. per m. 80,000 kg. å 0.10 kr.		8,000: —	
	200 par skarvfjern å 23,12 kg. per par			
	4,624 kg. å 0.125 kr.	578: —		
	800 st. skarfbultar å 0,18 kr.	144: —		
	6,000 st. rälsspikar å 0,05 "	300: —		
	Arbetskostnad vid nedläggningen	378: —		
	Summa 9,400: —			
	Afgår för upptagna, kasserade räler och rälstillbehör c:a		2,000: —	
	Prisskilnad 7,400: —			
	Transport	349,000	67,900	

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
	Transport	349,000	67,900	—
	Nedläggning af 15 st. nya spårveklar och spårkorsningar i stället för förslitna sådana.....	8,250	—	—
	Spårutläggning till grustägt vid Barkåkra	—	1,800	—
	Spårets höglyftning för erhållande af lämpligare ballastsektion	9,600	—	—
	Höjning af ballasten	6,300	—	—
<i>Stängsel.</i>	Förbättring af stängslet	—	1,000	—
<i>Vaktstugor.</i>	Uppförande af 19 st. nya vaktstugor med tillhörande uthus och källare samt anskaffande af härför erforderlig mark	—	85,500	—
<i>Stationer.</i>	Ödåkra:			
	Uppförande af källare	—	300	—
	Kattarp:			
	Utvidgning af spårsystemet samt anskaffande af härför erforderlig mark	—	18,000	—
	Uppförande af källare	—	300	—
	Vegeholm:			
	Uppförande af källare	—	300	—
	Engelholm:			
	Nedläggning af ny vändskifva med 15 m. diameter i stället för den nuvarande (12 m. diam.), hvars grund måste ombyggas	9,000	—	—
	Tillbyggnad af stationshuset för erhållande af nödigt utrymme för ilgods- och resgods-expeditioner	—	4,500	—
	Nedläggning af vattenledning mellan vattentorn och lokomotivstall	—	5,000	—
	Anordningar för kolupplag	1,000	—	—
	Transport	383,150	184,600	—

		K o s t n a d			
		för arbeten		Summa.	
		under år 1896.	under år 1897.		
	Transport	383,150	184,600	—	—
	Engelholms hamn:				
	Anläggning af ny lastkaj	—	300	—	—
	Förslöf:				
	Anordning af vattenledning mellan vattentornet och en fristående vattenkran	—	3,000	—	—
	Båstad:				
	Uppförande af bostadshus med tillhörande ut- hus och källare för 3 stationskarlar.....	—	7,000	—	—
	Skottorp:				
	Uppförande af källare	—	300	—	—
	Veinge:				
	Uppförande af källare	—	300	—	—
	Lyckåker:				
	Anläggande af ny och större station öster om och i stället för den nuvarande, för erhål- lande af lämpligaste spårförbindelse med derstädes under byggnad varande socker- fabrik	80,000	—	—	—
	Stureholm:				
	Uppförande af källare	—	300	—	—
	Ingelstråde:				
	Uppförande af källare	—	300	—	—
	Höganäs nedre:				
	Uppförande af godsmagasin	1,500	—	—	—
	Anordning af telegrafstationer vid Lyckåker, Vestraby och Höganäs N.	—	1,500	—	—
	Transport	464,650	197,600	—	—

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
	Transport	464,650	197,600	—
	Signalerings- och säkerhetsanordningar vid Halmstad—Bolmens jernvägs korsning med Vestkustbanan strax söder om Halmstad samt vid Höganäs grufvors jernvägs korsning vid Höganäs	13,000	—	—
	Anordnande af linledningar till de fasta signalinrättningarne vid Grefvie	150	—	—
	Anordnande af varningstaflor vid vägöfvergångar	1,700	—	—
	Summa	479,500	197,600	677,100
Bandelen Halmstad—Varberg.				
<i>Banvall.</i>	Påfyllning af bankar intill broar, der nya balkar med högre sektion än förutvarande inläggas	1,000	—	—
<i>Broar.</i>	Förstärkning af jernöfverbyggnaden & broar, vägportar och öppna trummor	9,200	18,200	—
<i>Öfverbyggnad.</i>	Spårets höglyftning för erhållande af lämpligare ballastform	5,950	—	—
	Anordnande af vagnstoppare vid Varbergs stenhuggeri	400	—	—
<i>Stängsel.</i>	Förbättrande af befintligt jernträdstängsel	1,500	—	—
	Anordnande af fällbommar med ledningar öfver 4 gatukorsningar i Halmstad	—	3,000	—
<i>Banvaktstugor.</i>	Uppförande af 14 nya stugor med tillhörande uthus och källare samt anskaffning af härför erforderliga jordområden	—	63,000	—
<i>Stationer.</i>	Gullbrandstorp: Utvidgning af spårsystemet jemte anskaffning af härför erforderligt jordområde	—	7,000	—
	Transport	18,050	91,200	677,100

		K o s t n a d			
		för arbeten		Summa.	
		under år 1896.	under år 1897.		
<i>Telgraf- och signalinrätt- ningar.</i>	Getinge:	Transport	18,050	91,200	677,100
	Utvidgning af spårsystemet		—	2,400	
	Skrea:				
	Tillbyggnad af boställshuset för erhållande af nödigt utrymme för expedition och väntrum		—	1,000	
	Lis:				
	Tillbyggnad af boställshuset för erhållande af nödigt utrymme för expedition och väntrum		—	1,000	
	Förbättrade telegrafinledningar å stationerna		600	—	
	Anskaffande af fasta signalinrättningar vid Gull- brandstorp, Fjälldalen, Skrea och Lis		2,550	—	
	Summa		21,200	95,600	116,800
		Bandelen Varberg—Göteborg.			
<i>Banvall.</i>	Påfyllning af bankar intill broar, der nya balkar med högre sektion än förutvarande inläggas		1,000	—	
	Strandskoningar och vågbrytare till skydd mot Kattegats vågsvall		10,500	10,500	
	Jordlösen för banans framtida inledande till statens jernvägsstation i Göteborg		—	100,000	
<i>Broar.</i>	Förstärkning af jernöfverbyggnaden å broar, vågportar och öppna trummor		18,400	26,300	
	Höjning af broar öfver Himleån		3,700	—	
<i>Öfverbyggnad.</i>	Spårets höglyftning för erhållande af lämpligare ballastform		6,250	—	
	Nedläggning af 15 st. nya spårveklar och spår- korsningar i stället för förslitna sådana samt ny rälsbeläggning mellan vekar och kors- ningar		—	13,500	
	Transport		39,850	150,300	793,900

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
	Transport	39,850	150,300	793,900
<i>Stängsel.</i>	Anordnande af fällbommar med ledningar vid vägöfvergångar invid stationer	—	3,900	
<i>Banvaktstugor.</i>	Uppförande af 14 st. nya stugor med tillhörande uthus och källare samt anskaffande af härför erforderliga jordområden	—	63,000	
<i>Stationer.</i>	Kongsbacka:			
	Lokomotivstall med vattentorn	8,000	—	
	Lokomotivvåndskifva	8,000	—	
	Fristående vattenkran, pumphus och ledning till kran och torn	11,000	—	
	Almedal:			
	Tillbyggnad af stationshuset för erhållande af ytterligare en väntsal och ett resgodsrums ..	—	2,500	
<i>Telegraf- och signalinrättningar.</i>	Förbättrade stationsledningar m. m. samt åtgärder för flyttning af telegramöfverdragningen från Fjärås till Kongsbacka	1,850	—	
	Summa	68,700	219,700	288,400
	Bandelen Landskrona—Engelholm.			
<i>Banvall.</i>	Påfyllning af banken, der denna är otillräckligt bred	—	5,000	
<i>Broar.</i>	Förstärkning af jernöfverbyggnaden å broar, vägportar och öppna trummor	—	2,000	
	Ommurning af landfästen å viadukten vid Ottorp	—	7,500	
<i>Öfverbyggnad.</i>	Spårets höglyftning för erhållande af lämpligare ballastform	3,900	—	
	Inläggning af nytt spår på 1 km. längd (mellan Engelholms och Engelholms gamla stationer)	7,400	—	
	Transport	11,300	14,500	1,082,300

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
<i>Stängsel.</i> <i>Banvaktstuga.</i>	Transport	11,300	14,500	1,082,300
	Nedläggning af 7 st. nya spårvevlar med spårkorsningar i stället för förslitna sådana.....	2,500	1,000	
	Förbättring af stängslet	—	3,500	
	Uppförande af 1 ny vaktstuga med tillhörande uthus och källare samt anskaffande af härför erforderlig mark	—	4,500	
	Stationer. Billesholms grufva:			
Uppförande af boställshus för stationsföreståndaren	7,000	—		
Förändring af stationshusets inredning för att genom användning för trafikens behof af förutvarande boställsrum bereda bättre utrymme i allmänna och tjänstelokaler	1,500	—		
Nedläggning af vagnvåg	3,000	—		
Engelholms gamla:				
Förändring af stationshusets inredning för erhallande af bostäder för 6 betjeningshushåll	2,000	—		
Förbättrade batterianordningar m. m. å stationerna	4,400	—		
Uppsättning af nya fasta signalinrättningar, varningstaflor m. m.	4,000	—		
	Summa	35,700	23,500	59,200
Bandelen Malmö—Billesholms grufva.				
<i>Banvall.</i>	Påfyllning af banken vid Karinksängarne, Velle och Gisleberga	6,300	—	
<i>Broar och trummor.</i>	Påmurning af landfästena å broarne vid nyssnämnda ställen	3,750	—	
	Transport	10,050	—	1,141,500

		K o s t n a d			
		för arbeten		Summa.	
		under år 1896.	under år 1897.		
Öfverbyggnad.	Transport	10,050	—	1,141,500	
	Förstärkning af jernöfverbyggnaden å broar, vägportar och öppna trummor	5,600	15,700		
	Anläggning af ny trumma vid Furulund	—	10,000		
	Ombyggnad af trumman vid Norrhvidinge	1,100	—		
	Spårets höglyftning för erhållande af lämpligare ballastsektion	4,700	—		
	Nedläggning af 5 st. nya spårveklar med spår- korsningar i stället för förslitna sådana	—	2,500		
	Stängsel.	Förbättring af stängslet	—	5,500	
		Anordnande af fällbommar med ledningar öfver vägar	1,000	—	
	Banvaktstugor.	Uppförande af 9 nya vaktstugor med tillhörande uthus och källare samt anskaffning af härför erforderlig mark	—	40,500	
	Stationer.	Lomma:			
Förändring af en vagnvåg		—	800		
Önnerup:					
Uppförande af godsmagasin		—	1,000		
D:o » afträde		—	700		
Anläggning af lastkaj		—	400		
Furulund:					
Uppförande af afträde		—	1,500		
Anläggning af plattformar		—	1,200		
D:o » lastkaj		—	1,200		
Kjeflinge:					
Uppförande af signallucrar		100	—		
Transport		22,550	81,000	1,141,500	

		K o s t n a d		
		för arbeten		Summa.
		under år 1896.	under år 1897.	
	Transport	22,550	81,000	1,141,500
	Uppförande af afträde	—	700	
	Anläggning af lastkaj	—	400	
	Norrhvidinge:			
	Uppförande af godsmagasin	—	1,200	
	Teckomatorp:			
	Utvidgning af spårssystemet	—	8,000	
	Svalöf:			
	Nedläggning af vagnvåg	—	2,500	
	Utvidgning af spårssystemet	—	7,000	
	Kjellstorp:			
	Tillbyggnad af stationshuset för erhållande af nödigt utrymme för expedition och väntrum	—	2,500	
	Uppförande af godsmagasin	—	1,000	
	D:o » afträde	—	700	
	Böketofta:			
	Uppförande af godsmagasin	—	1,000	
	D:o » afträde	—	700	
	Förbättrade stationsledningar samt förändring af enkeltrådiga telefonledningar vid station- erna Axelvold, Kjellstorp, Söderhvidinge. Norrhvidinge samt Flådri-Önnerup till dubbel- trådiga m. m.	—	2,400	
	Uppsättning af nya fasta signalinrättningar....	750	—	
	Summa	23,300	109,100	132,400
	Oförutsedda utgifter	21,600	54,500	76,100
	Summa summerum	—	—	1,350,000

Telegraf- och
signalinrätt-
ningar.

Sammandrag.	K o s t n a d		
	för arbeten		Summa.
	under år 1896.	under år 1897.	
<i>Bandelen Helsingborg—Halmstad med bibanan Åstorp—Höganäs</i>	479,500	197,600	677,100
<i>Bandelen Halmstad—Varberg</i>	21,200	95,600	116,800
<i>D:o Varberg—Göteborg</i>	68,700	219,700	288,400
<i>D:o Landskrona—Engelholm</i>	35,700	23,500	59,200
<i>D:o Malmö—Billesholms grufva</i>	23,300	109,100	132,400
<i>Oförutsedda utgifter</i>	21,600	54,500	76,100
<i>Summa</i>	650,000	700,000	1,350,000

Innan jag redogör för hvad jernvägsstyrelsen anfört till stöd för de särskilda posterna uti förenämnda förteckning, beder jag få erinra, att redan den af Eders Kongl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatta komitén i sitt den 13 januari 1894 afgifna betänkande i fråga om förvärfvande åt staten af ifrågavarande jernvägssträckor, på grund af det komitén lemnade uppdraget, verkställt beräkningar öfver de kostnader, som erfordrades för banornas kompletterande i händelse de blefve med statsbanorna införlifvade, dervid komitén, på sätt af dess tryckta betänkande (sid. 45—49) framgår, beräknat kompletteringskostnaderna för sjelfva banbyggnaderna — om kompletteringen af den rullande materielen m. m. är nu icke fråga — till 2,962,000 kronor, deraf för

Skåne—Hallands jernväg till	kronor 1,393,000: —
Mellersta Hallands » »	» 630,000: —
Göteborgs—Hallands » »	» 365,000: —
Landskrona—Engelholms » »	» 200,000: —
Malmö—Billesholms » »	» 374,000: —
<i>Summa kronor</i> 2,962,000: —	

att jernvägsstyrelsen i sitt öfver komiténs betänkande den 20 februari 1894 afgifna utlåtande — med fasthållande af den grundsats, hvarifrån komitén i afseende å kompletteringsarbetena å banbyggnaden utgått, eller att samtidigt med inköpet af banorna inga andra kostnader skulle behöfva ifrågakomma än de, som erfordrades för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess dåvarande omfattning — ansett

att kompletteringskostnaden borde ökas dels med i rundt tal 300,000 kronor för vissa angifna anordningar, som genast efter inköpet erfordrades, dels ock med ett belopp af 76,000 kronor för åtskilliga, likaledes uppräknade anordningar, som under de närmaste åren behöfde utföras;

att vid dessa beräkningar hänsyn tagits till förhållandena vid 1892 års utgång, men att dessa naturligtvis sedermera undergått vissa och i åtskilliga fall ganska betydande ändringar, såsom exempel hvarpå redan i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895 angående ofvannämnda proposition om banornas förvärfvande åt staten påpekats, att kompletteringskostnaden för Mellersta Hallands jernväg borde minskas med 187,000 kronor för dåmera inlagdt nytt spår å denna bana; samt

att vid 1893 års utgång de då återstående kompletteringskostnaderna, enligt hvad jemväl jernvägsstyrelsen i sin nu förevarande skrifvelse den 10 februari 1896 upplyser, beräknades belöpa sig till

för Skåne—Hallands	jernväg	.....	kronor 1,486,200: —
» Mellersta Hallands	»	.....	» 541,400: —
» Göteborgs—Hallands	»	.....	» 490,000: —
» Landskrona—Engelholms	»	.....	» 221,500: —
» Malmö—Billesholms	»	.....	» 411,900: —
			<hr/>
Summa kronor			3,151,000: —

Beträffande de kompletteringsarbeten, som å dessa jernvägar utförts efter 1893 års slut intilldess de öfvergingo i statens ego, meddelar jernvägsstyrelsen i sistberörda skrifvelse, att styrelsen icke nu vore i tillfälle att lemna upplysning om dessa arbeten och de härför hafda kostnader, emedan erforderliga utdrag af vederbörliga bokslut för år 1895 icke funnits att tillgå och icke heller torde kunna påräknas före slutet af april månad. Huru alltså de af styrelsen nu såsom erforderliga för åren 1896 och 1897 upptagna kostnadssummorna komme att ställa sig vid jemförelse mellan de nyss återgifna, sedan från dessa senare afdragits de belopp, som genom respektive bolagsstyrelsers försorg kunde hafva för kompletteringar efter 1893 utgifvits, kunde sålunda ej för närvarande af jernvägsstyrelsen angifvas, men trodde styrelsen sig dock kunna med visshet förutsäga, att de för 1896 och 1897 års kompletteringar erforderliga summorna jemte den, som för år 1898 ytterligare torde komma att för samma ändamål erfordras, icke komme med trafikens nuvarande omfattning att öfverskrida nyssberörda, af

Eders Kongl. Maj:t i åberopade nådiga proposition till Riksdagen angifna belopp, minskade med de derefter utgifna.

Hvad nu angår de särskilda posterna i ofvan intagna förteckning och dervid först dem, som afse jernvägarnes öfverbyggnad har styrelsen meddelat, att, till följd deraf att banorna behöfde kunna bära lokomotiv med större axeltryck, öfverbyggnaden å broar, vägportar och öppna trummor måste erhålla nödig förstärkning, hvarvid ett antal mindre broar och öppna trummor erfordrade bärbalkar af högre sektioner än de nuvarande. Dels af denna anledning dels ock därför att å några ställen — mellan Malmö och Billesholm — jernvägsbanken lagts så lågt, att olägenhet af tidvis högt vattenstånd inträffat, funne styrelsen, att banken måste på sådana ställen genom påfyllning höjas. Å andra ställen åter kräfde banken bättre skydd mot skada af rinnande vatten eller vågsvall, hvilket senare i all synnerhet gälde för linien norr om Varberg, der under sistförflutna höst svåra stormar i Kattegat föranledt bankens utskärning och deraf följande afbrott i trafiken.

Med förmälan, att de svagaste skenorna i hufvudspåret — oafsedt dem å sidobanan mellan Höganäs och Åstorp — funnes å linien Helsingborg—Halmstad samt mellan Engelholms gamla och nuvarande stationer, till en sammanlagd längd af 45,5 kilometer, förklarade styrelsen sig anse att, då dessa skenor med hänsyn ej mindre till tågens tyngd än äfven till lutningsförhållandena å de bandelar, der de vore utlagda, numera ej kunde anses vara för trafiksäkerheten fullt betryggande, dessa skenor redan i år borde utbytas, samt att i sammanhang härmed ett antal alltför klena spårveklar jemväl måste ersättas med sådana af den för statens jernvägar antagna modell. Kostnad hade ock beräknats för hela banans höglyftning i syfte att genom den förändring, som dervid kunde ske af ballastens form till den så kallade amerikanska, hvilken vid statens öfriga banor visat sig ändamålsenlig, bereda bättre aflopp af dagvatten och smältande snö och derigenom förekomma de olägenheter, särskildt af svallis, som nuvarande ballastform medförde.

För beredande af minskning af bevakningskostnaden borde, enligt styrelsens mening, vid en del vägöfvergångar i närheten af stationer och gatukorsningar i städer ett antal fällbommar uppsättas, att förmedelst linledningar skötas af den vid stationen tjänstgörande personalen eller, såsom i Halmstad, der fyra gator korsade jernvägen, på det sätt att en och samma vakt skötte flera bommar. Till skydd för jernvägs- trafiken borde derjemte särskilda säkerhetsanordningar utföras å vissa platser, förnämligast vid Varbergs stenhuggeri, vid Halmstad—Bolmens och Höganäs grufvors jernvägars korsningar i plan med statsbanan.

Banvaktsbostäder, hvilkas antal för närvarande vore 83, ansåge styrelsen böra ökas, enär olägenheterna af att hafva banpersonal boende i förhyrda bostäder utom jernvägsområdet och ofta afsides derifrån vore alltför stora. I afvaktan på resultatet af pågående försök för utrönande, om nu befintliga antalet vakter 6 per 10 kilometer, der nattåg framginge, kunde minskas, hade styrelsen emellertid för närvarande ej ansett sig böra ifrågasätta uppförande af flera än 57 stugor, hvarigenom å nattågs-linierna skulle erhållas bostäder till 4 vakter på 10 kilometer. Ett ytterligare skäl för dessa stugors uppförande funne styrelsen i den omständigheten, att eljest lämplig förflyttning till Vestkustbanan af banpersonal, som genom indragningar å äldre bandelar blefve öfvertalig, icke torde kunna ifrågasättas, förrän denna personal kunde vid Vestkustbanan erhålla hittills åtnjuten förmån af fri bostad i statens hus.

Beträffande vidare behöfliga kompletteringsarbeten å stationerna anför jernvägsstyrelsen följande:

Uti förenämnda underdåniga skrifvelse den 20 februari 1894 hade styrelsen, vid afgifvande af utlåtande öfver jernvägskomiténs betänkande angående förvärfvande för statens räkning af ifrågavarande jernvägar, anfört, att Vestkustbanan, sedan den öfvergått i statens ego, visserligen skulle kunna inledas på Göteborgs statsbanestation för en af styrelsen beräknad kostnad af 139,000 kronor, men att, då emottagandet af den trafik, som skulle från Vestkustbanan tillföras stationen, förutsatte en mycket kostsam utvidgning af densamma, styrelsen kommit till den uppfattning, att det vore med statens fördel mest förenligt att bibehålla den af komiterade förordade provisoriska anordningen att för Vestkustbanans trafik i Göteborg begagna Bergslagernas jernvägs station, intill dess den från vestra stambanan härflytande rörelsen på statens station gjorde en utvidgning af densamma oundgängligen nödvändig. Då emellertid Vestkustbanans inledande på statsbanestationen alltså måste anses vara endast en tidsfråga, och då uti ofvannämnda belopp expropriationskostnaderna för erforderlig mark, ehuru lågt beräknade, inginge med icke mindre än 96,189 kronor, hvilken kostnad otvifvelaktigt komme att högst väsentligt ökas i den mån jordförvärfvet uppsköttes, synnerligast som bolag redan skulle vara bildadt för inköp af enskilde tillhörig mark, der ifrågavarande inledningsspår enligt uppgjort förslag skulle framgå, hade styrelsen ansett sig böra i förslaget till kompletteringsarbeten under år 1897 upptaga kostnaden för expropriation af den mark, som för nu omhandlade ändamål vore erforderlig och som ej torde kunna nu förvärfvas för mindre pris än 100,000 kronor.

För att kunna på tillfredsställande sätt ombesörja persontrafiken vid vissa stationer, der den under senare åren betydligt ökats, måste befintliga stationshus tillbyggas eller i afseende på inredningen förändras, nemligen vid *Almedal, Engelholm, Billesholms grufva* och *Kjellstorp*; hvarjemte vid hållplatserna *Lis* och *Skrea* tillräckliga väntrum och nödiga expeditjonsrum måste beredas genom tillbyggnader till befintliga boställshus.

För tillgodoseende af den lokala godstrafikens behof hade styrelsen beräknat utvidgningar af spårsystemen vid *Getinge, Gullbrandstorp* och *Svalöf* samt uppförande af godsmagasin och lastkajer vid *Önnerup, Furulund, Söderhvidinge, Norrhvidinge, Böketofta, Engelholms hamn* och *Höganäs nedre station*; hvarjemte nya vagnvägar erfordrades vid *Billesholms grufva* och *Svalöf* samt förändring af en befintlig sådan vid *Lomma*.

En del stationer såsom *Önnerup, Furulund, Söderhvidinge, Kjellstorp* och *Böketofta* saknade för allmänheten afsedda afträden, vid *Furulund* saknades personplattform, vid *Ingelstråde, Stureholm, Ödåkra, Kattarp, Vegeholm, Skottorp* och *Veinge* saknades källare för stationspersonalens behof, hvarföre erforderliga medel till dessa bristers afhjelpande upptagits i ofvannämnda förteckning.

Vid *Kongsbacka* erfordrades, på sätt redan framhållits i styrelsens merberörda underdåniga skrifvelse den 20 februari 1894, uppförande af ett lokomotivstall och anläggande af en vändskifva. Dessutom hade på grund af numera vunnen kännedom om vattentillgången och vattnets beskaffenhet vid stationerna mellan *Varberg* och *Göteborg* befunnits nödigt att bland arbeten, som oförtöfvadt måste utföras, inberäkna jemväl anordnande i *Kongsbacka* af vattenuppfodringsverk med rörledning till lokomotivstall och till en fristående vattenkran å stationen.

Vid *Båstad* mötte stora svårigheter, synnerligast sommartid, för stationspersonalen att erhålla bostäder, och då sådana ej funnes att tillgå på närmare afstånd från stationen än 2 å 3 kilometer samt betingade för personalen alltför betungande höga pris, hade ett boställshus för 3 stationskarlshushåll befunnits behöfligt.

Vändskifvan vid *Engelholm* hade befunnits hvila på så osäker grund, att den redan innevarande år måste helt och hållet ombyggas. Vid sådant förhållande hade det syntts styrelsen lämpligast, att derstädes anlades en helt och hållet ny vändskifva af största vid statens banor nu brukliga sort, och att den nuvarande vändskifvan reserverades för framtida behof vid någon af sidobanorna. Anordningarna för kolupp-

lag saknades vid denna station, liksom vattenledning mellan vattentornet och lokomotivstallet, hvilka brister borde inom närmaste tid afhjelpas.

Förutvarande stationshuset vid Landskrona—Engelholms jernvägs forna ändstation i Engelholm, beläget omkring 0,6 kilometer från nuvarande stationen, qvarstode ännu, ehuru obegagnadt. Då denna byggnad borde kunna med fördel användas till boställshus för stationspersonalen, för hvilken dessutom stora svårigheter mötte att i stationens närhet få förhyra bostäder, hade för ifrågavarande ändamål lämplig förändring af denna byggnad upptagits bland nödiga kompletteringsarbeten.

Utvidgning af spårsystemet vid *Kattarp* vore ett behof, som snarast måste tillgodoses, då de möten, som mellan tåg från fyra olika håll flerfaldiga gånger dagligen måste der ske, icke utan fara och tidsutdrägt kunde handhafvas till följd af det alldeles otillräckliga spårutrymmet.

För att kunna ombesörja den trafik vid *Lyckåker*, som Nordvestra Skånes sockerfabriksaktiebolags under uppförande varande fabriksanläggning derstädes komme att framkalla, måste den nuvarande stationen, som vore förlagd på vestra sidan om landsvägen mellan Helsingborg och Engelholm, ersättas med en ny, som borde anläggas på östra sidan om samma väg, på det stationen måtte kunna komma i fullt ändamålsenlig spårförbindelse med fabriken eget spårsystem och förses med afsevärdt större spårutrymme och byggnader än den nuvarande samt med lastkaj. Kostnaden för denna anläggning hade i sin helhet beräknats till 80,000 kronor.

Nödvändigt vore, enligt styrelsens åsigt, att förändra inredningen i *Billesholms grufvas* stationshus. Stationsinspektorens förutvarande boställsrum derstädes hade nemligen redan vid slutet af år 1895 och således innan Landskrona—Engelholms jernväg öfvergått i statens ego måst till följd af rörelsens tillväxt tagas i anspråk för trafikens behof och bostad åt stationsinspektoren i stället förhyras. Då emellertid lämplig sådan bostad icke kunnat erhållas tillräckligt nära stationen, ansåge styrelsen jemväl nödigt att redan i år uppföra ett särskildt boställshus. Till följd af förhållanden, uppkomna genom stenkolsbrytningen å platsen, vore nemligen ej rådligt att genom stationshusets på- eller tillbyggnad åstadkomma det erforderliga utrymmet.

Vid *Teckomatorp* vore spårsystemets utvidgning oundviklig, för så vidt trafiken vid denna station skulle kunna på behörigt sätt skötas.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt har jernvägsstyrelsen i

underdånighet hemställt, att Eders Kongl. Maj:t måtte till nu församlade Riksdag aflåta nådig proposition om beviljande af erforderliga medel, 1,350,000 kronor, för tillgodoseende af här omhandlade behof, samt att af dessa medel 650,000 kronor måtte redan under innevarande år ställas till jernvägsstyrelsens förfogande.

Såsom ofvan erinrats framhöll jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895 angående ifrågavarande jernvägars förvärfvande åt staten, att såväl jernvägskomitén som jernvägsstyrelsen ansett att, om banorna införlifvades med statsbanorna, desamma erfordrade särskildt hvad banbyggnaden beträffade åtskilliga kompletteringar, därför kostnaderna beräknades vida öfverstiga de belopp, som nu för 1896 och 1897 äro i fråga, och ansågs banornas rentabilitet med hänsyn till de då angifna kompletteringskostnaderna fullt tillfredsställande. Under år 1895 hafva banornas trafikinkomster fortfarande varit i stigande, så att desamma, hvilka år 1892 belöpte sig till omkring 2,545,173 kronor och år 1894 uppgått till omkring 2,958,802 kronor, år 1895 stigit med nära 200,000 kronor öfver inkomsterna för 1894, eller till omkring 3,157,914 kronor. Å banorna hafva visserligen under senare åren nedlagts kostnader för deras kompletterande, men då på sätt jag ofvan nämnt jernvägsstyrelsen i sin nu gjorda framställning ansett sig kunna med visshet förutsäga, att de nu för 1896 och 1897 till kompletteringar begärda summorna, jemte hvad som för 1898 ytterligare torde komma att för samma ändamål erfordras, icke komma med trafikens nuvarande omfattning att öfverskrida de i propositionen till 1895 års Riksdag angifna belopp minskade med hvad som redan utgifvits, har jag för min del ingen anmärkning att göra mot de belopp, jernvägsstyrelsen nu till kompletteringsarbeten ifrågasatt. Hvad särskildt angår den föreslagna ändringen af Lyckåkers station, torde denna vara af särskild vigt, då jernvägen derigenom ansetts kunna tillskyndas en icke obetydlig trafikinkomst, hvilken, enligt en under hand från jernvägsstyrelsen lemnad approximativ beräkning, antages möjligen kunna bestiga sig till omkring 90,000 kronor för år. På grund häraf och då jag icke heller i öfrigt har något att erinra vid jernvägsstyrelsens nu förevarande framställning anser jag mig böra i alla delar biträda desamma. Och synes mig, efter samråd med chefen för finansdepartementet, lämpligt att de erforderliga medlen må anvisas å riksgäldskontoret, då till utgående derifrån jemväl anvisats penningarne för banornas förvärfvande åt staten.

I öfverensstämmelse med hvad jag sålunda anfört, tillstyrker jag i underdånighet att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för bestridande af kostnader för kompletteringsarbeten å Vestkustbanan bevilja tillhoppa 1,350,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret med högst 650,000 kronor under år 1896 och med återstoden under år 1897.»

På hemställan af statsrådets öfrige ledamöter täcktes Hans Maj:t Konungen i nåder bifalla hvad föredragande departementschefen sålunda tillstyrkt; och skulle proposition till Riksdagen aflåtas af det innehåll bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

Aug. Alströmer.