

## N:o 31.

Ank. till Riksd. kansli den 3 mars 1896, kl. 7 e. m.

*Utlåtande, i anledning af såväl Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande statens jernvägs- trafik som inom Riksdagen väckta förslag angående jernvägsbyggnader för statens räkning.*

(R. A.)

**Statens jernvägstrafik.**

1:o.

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att *dels* för år 1897 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel *till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, deribland särskildt vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation, 715,000 kronor, dels* medgifva att, för *påbörjande af arbetena vid Stockholms centralstation, redan under år 1896* finge af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af 500,000 kronor.

Af det vid ofvannämnda proposition fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 sistlidne januari inhemtas, att jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 29 november 1895 hos Kongl. Maj:t hemställt om ett anslag för år 1897 af 1,215,000 kronor till nya byggnader och anläggningar, att användas på följande sätt:

*Bih. till Riksd. Prot. 1896. 4 Saml. 1 Afd. 27 Häft. (N:o 31.)*

1

Beräknad kostnad.

<i>Vid Katrineholm:</i> tillbyggnad af lokomotivstallet med rum för 2 lokomotiv .....	kr.	12,000: —
För distriktets 76 lokomotiv finnes för nävarande inalles endast 65 stallrum tillgängliga. Detta antal vore otillräckligt synnerligast vid de tillfällena, då trafiken fordrade, att så godt som samtliga dessa lokomotiv hölles i tjänstfärdigt skick.		
<i>Vid linien Högsjö—Kulsmo:</i> inköp af skogs- och mossmark för anordningar till förekommande af skogens antändning genom eld från lokomotiv .....	»	1,500: —
Årligen förekommande skogseldar å samma ställen å Sigfridsboda och Högsjö egendomars skogsmarker nödvändiggjorde särskilda skyddsåtgärder.		
<i>Vid Hallsberg:</i> anordnande af brunn med vattenledning till lokomotivstationsbyggnaden .....	»	7,000: —
Utläggning af ett stickspår .....	»	6,100: —
Förenämnda byggnad komme att under år 1896 uppföras och följande år inredas, hvarvid erforderliga anordningar för den deri jemväl inrymda vattenstationens förseende med vatten borde utföras. Stickspåret vore behöfligt för att kollossning skulle, ostörd af öfrig trafik till och från lokomotivstationen, kunna verkställas vid den i dess närhet blifvande platsen för kolupplag.		
<i>Vid Motala:</i> tillbyggnad af stationens godsmagasin .....	»	6,000: —
Godsmängden vid denna station hade under senaste 10 år ökats från omkring 12,000 ton år 1885 till omkring 24,300 ton år 1894 hvarför nuvarande godsmagasin blifvit otillräckligt.		
<i>Vid Nässjö:</i> uppförande af kolbås med tillhörande spårutläggning .....	»	21,500: —
Denna anläggning hade beräknats kosta 43,500 kronor, af hvilket belopp för år 1896 finnes 22,000 kronor tillgängliga.		
<i>Vid Elmhult:</i> uppförande af kolbås med tillhörande spårutläggning, uppsättning af en fristående		
	Transport kr.	54,100: —

Beräknad kostnad.

	Transport	kr.	54,100: —
vattenkran samt anordnande af vattenledning till den- samma .....	»		15,000: —
Inhägnad för det vid denna station erforderliga kolförråd hade hittills saknats, men kunde ej längre undvaras, då dels lokomotivens antal och i samband dermed de upplagda kolmängderna ökats, dels ock en del kolsorter — särskildt de svenska — fordrade täckta förvaringsrum.			
<i>Vid Lund:</i> utvidgning af spårsystemet .....	»		9,000: —
Till afslutande af pågående utvidgning af spår- utrymmet vid denna station erfordrades detta tilläggs- anslag, hufvudsakligast därför att, med hänsyn till en redan utförd tillbyggnad af godsmagasinet samt upp- förande för statens räkning af ett tullnederlagsmagasin, spårutrymmet måste för den ökade trafikens behof å denna del af stationen i vissa delar väsentligen ut- vidgas mer än som ursprungligen afsetts.			
<i>Vid Kil:</i> uppförande af ett omlastningsskjul .....	»		2,500: —
Såväl transito- som lokalgodstrafiken vid sta- tionen hade ökats, så att nuvarande godsmagasinet vore otillräckligt. Godsomlastningar måste därför del- vis ske utom magasinet.			
<i>Vid Stockholms centralstation:</i> förbättrade anord- ningar för person- och ilgodstrafikens besörjande .....	»		750,000: —
<i>Vid Tomtebodas:</i> uppförande af en vagnreparations- verkstad med erforderlig spårläggning och jordanskaff- ning .....	»		270,000: —
<i>Vid Östersunds:</i> tillbyggnad af reparationsverk- staden .....	»		10,000: —
Detta belopp vore afsedt till fullbordande af den tillbyggnad af verkstaden, till hvilken under år 1895 anvisats medel.			
<i>Vid Luleå:</i> uppförande af en fotogénkällare .....	»		5,000: —
Det förråd af fotogén, som för bandelen Vännäs— Luleå—Gellivares behof borde finnas tillgängligt vid filialförrådet i Luleå, vore större än som enligt gällande			
	Transport	kr.	1,115,600: —

Beräknad kostnad.

Transport kr. 1,115,600: —  
lagbestämmelser finge förvaras i befintliga förrådslokaler, hvarför särskild källare måste för ändamålet uppföras.

<i>A Svartön vid Luleå</i> : inredning af stationskarlsbostäder i det boställshus, afsedt för 6 hushåll, som uppfördes under år 1896 .....	»	2,300: —
<i>Vid Murjek</i> : påbyggnad af stationshuset .....	»	5,800: —
<i>Vid Ripats</i> : utvidgning af spårsystemet .....	»	6,000: —
<i>Vid Malmberget</i> : utvidgning af spårsystemet .....	»	3,600: —
Uppförande af boställshus, afsedt att inrymma 6 betjeningsbostäder, hvaraf för närvarande blott 4 skulle inredas .....	»	11,850: —

De vid stationerna Murjek, Ripats och Malmberget ifrågasatta anläggningar vore sådana, som för trafikens besörjande vore oundgängligen nödvändiga, hvar dan, då det af Riksdagen beviljade anslaget till Gellivarebanans komplettering icke varit afsedt att fylla dessa behof, de sålunda angifna beloppen nu måst särskildt begäras.

Till fullföljande af anordningar för vexelförreglings- och förbättrade signalapparater vid stationer å ban- delar, på hvilka snälltåg framginge .....	»	50,000: —
Diverse arbeten .....	»	19,850: —

---

Summa kr. 1,215,000: —

I fråga om de föreslagna förbättrade anordningarna för person- och ilgodstrafikens besörjande vid *Stockholms centralstation* hade jernvägsstyrelsen anfört följande:

Den ökning nämnda trafik erhållit under den tid, centralstationen varit upplåten för sitt ändamål, framginge af följande uppgifter, grundade på styrelsens underdåniga berättelser:

		År 1874:	År 1894:	Ökning under 20-års-perioden:
antal tåg .....	medeltal per dag	24	65	171 procent
försålde personbiljetter .....	” ” ”	682	1,155	69 ”
afsända resgods .....	” ” ”	311	371	19 ”
emottagna d:o .....	” ” ”	257	369	44 ”
afsända ilgods (expeditioner) .....	” ” ”	322	1,323	311 ”
emottagna d:o .....	” ” ”	136	502	270 ”

Dessa medeltal öfverskredes naturligen högst betydligt vid enstaka tillfällen, såsom exempelvis vid midsommar och närmast före jul. Följaktligen torde det få anses ostridigt, att det för 20 år sedan för dåvarande trafik tillräckliga utrymmet, hvilket ej under årens lopp afsevärdt ökats, numera vore alldeles otillräckligt. Beträffande särskildt behovet af ökad spårutrymme, föranledt icke allenast af det större antalet tåg, utan äfven af den betydliga tillökningen af deras längd — hvartill införandet af kraftigare maskiner och bogievagnar bidragit — måste detta oförtöfvadt tillgodoses, såvida det skulle blifva möjligt att tillfredsställa den trafikerande allmänhetens berättigade kraf på ordning och punktlighet vid tågexpedieringen och undanrödja den öfverhängande faran för olyckshändelser, som nu förefunnes, särskildt vid de tillfällen, då flera tåg skulle ungefär samtidigt emottagas och afsändas.

Enligt senast gällande tidtabell för sommaren, då tågens antal vore större än under vintern, mottoges och afsändes dagligen vid stationen 75 tåg, hvilka hvarje sön- och helgdag ökades med ytterligare 5, eller in alles 80 tåg, hvilka expedierades från kl. 6,26 f. m. till kl. 11 e. m., alltså i medeltal under hela dagen ett tåg hvar tolfte minut. För samtliga dessa tåg, hvilka ofta komme och ginge omedelbart efter hvarandra, kunde för närvarande användas endast spåren n:is 1, 2 och 3 i banhallen, med undantag för ett tåg, som afginge från det fjerde spåret. I öfrigt begagnades sistnämnda spår, likasom det femte i banhallen belägna, till uppställning af reservvagnar och tågsätt, för hvilket ändamål äfvenledes de utanför banhallen belägna sjetta, sjunde och åttonde spåren måste tagas i anspråk. Det nionde spåret förmedlade den för hvarje år allt mer stegrade godstrafiken mellan norra stationen och de till enskilda personer uthyrda, vester om banhallen belägna upplagsplatserna för till salu varande ved och trävaror.

Hvad den fara beträffade, för hvilken de resande till följd af det otillräckliga utrymmet vid stationen kunde blifva utsatta, så hotade den dels vid de tillfällen, då de begåfve sig till eller från ett invid någon mellanplattform stående tåg och dervid måste passera mellanliggande spår, på hvilket tåg vore i annalkande, dels ock när de, då vid rådande liflig trafik två spår samtidigt vore upptagna af långa tåg på 25 till 30 vagnar, nödgades stiga upp och ned öfver det framför stående tågets vagnar, med äfventyr att dessa sattes i rörelse, innan den resande hunnit nedstiga på den vidliggande plattformen.

De nu påpekade, i hög grad beaktansvärda olägenheterna, hvilka gifvetvis ökades i den mån trafiken tillväxte, kunde enligt styrelsens förmenande ej afhjelpas på ett fullt tillfredsställande sätt, med mindre än

att det anordnades särskilda spår för de ankommande tågen och en särskild för de resande med dessa tåg afsedd utgång, så belägen, att dessa resande ej behöfde passera öfver spåren. För frågans lösning på detta sätt hade styrelsen låtit uppgöra ett å en ingifven planritning åskådliggjordt förslag, för hvilket styrelsen lemnat följande redogörelse:

»Uti den nuvarande banhallen skulle för beredande af alldeles nödvändigt ökadtt plattformstrymme bibehållas endast fyra spår, hvaraf de trenne närmast stationshuset belägna uteslutande skulle vara afsedda för de afgående tågens expedierande med undantag dock för det tredje spåret, hvilket äfven skulle kunna begagnas för de godståg, som passera centralstationen. På det fjerde inom nuvarande banhallen liggande spåret skulle framföras söderifrån ankommande persontåg. Utanför den nuvarande banhallen upptager förslaget trenne spår för norrifrån ankommande tåg, af hvilka spår det längst vesterut belägna är afsedt för lokaltåg, som ofta anlända så pass samtidigt med de från längre håll kommande tågen, att de ej lämpligen kunna införas på de för dessa tåg hufvudsakligen afsedda spåren. Vester om dessa tågspår anses böra utläggas spår för uppställning af reservvagnar och tågsätt, hvarvid förutsättes en mindre omläggning af Munklägersgatan, som något litet måste förskjutas in på Stockholms gasverks angränsande tomt, hvilken dock på denna del icke är bebyggd och hvars upplåtande för ändamålet icke torde förvägras. I ett af de på planen vester om stationen framdragna spåren är inlagd en vändskifva för aflemnande af de vagnar, som för Stockholms gasverks räkning af statens jernvägar transporteras emellan gasverkets kolupplag vid Värtan och centralstationen.

Emellan de för de ankommande tågen afsedda spåren anordnas för de resandes afstigande trenne plattformar. I södra ändan förenas dessa plattformar med en tvärplattform och täckas af en banhall af ungefär samma bredd och konstruktion som den nuvarande. Den nya banhallen sträcker sig från Munklägersgatans början utmed södra hälften af den nuvarande hallen ända till tvärplattformen, der den förenas med en ankomsthall, som upptager det återstående utrymmet intill vägundergången för Jakobsgatan.

Ifrågavarande ankomsthall, som innehåller en större sal för utlemnande af resgods med särskild afdelning för tullbehandling, expeditioner och magasin för ankommande ilgods — det senare i tvenne våningar — en mindre expedition för stationsbefälet samt en väntsal för dem, som invänta tågens ankomst, är med hänsyn till de höga kostnader, hvilka skulle erfordras för beredande af en absolut fast byggnadsgrund på den till största delen i Klara sjö utfyllda marken,

konstruerad hufvudsakligen af jern och grundlägges på en bärande bädd af beton med deri inlagda jernstänger i ändamål att vid en möjligen blifvande sättning lätt kunna upprigtas. Utanför ankomsthallen anordnas dels en gård för afhemtning af ilgods, hvilket med kärror fraktas ut i staden, dels en större plats, afsedd att användas till åkarestation för de resande. Då sålunda enligt detta förslag samtliga till hufvudstaden anländande resande skulle komma att lemna stationens område på den vester om jernvägen belägna hamnplatsen invid Klara-viken, måste flertalet af dessa, hvilka naturligen skola begifva sig till de centralare stadsdelarne, färdas antingen på den för Jakobs-gatan i jernvägens plan anordnade vägöfvergången, med risk att ofta ganska länge få vänta, under det att stationsrörelser utföras eller tåg passera, eller ock genom den allt för trånga och låga vägundergången för samma gata.

Enär den resande allmänheten säkerligen ej skulle finna sig i dessa olägenheter för affärden från stationen och helt visst inom kort framkomma med klagomål öfver anordningarne i dess helhet, och enär passagen öfver öfvergången i banans plan blifvit ytterligare försvårad derigenom, att vid den föreslagna ändringen af stationen ännu flera växlingar komma att utföras i stationens södra ända, än hvad hittills varit fallet, har det ansetts nödvändigt erhålla en beqvämare utfartsväg. Detta ernås på det sätt, att öfverbyggnaden för den nuvarande undergången utbytes mot en annan öfverbyggnad, bestående af tre spann, ett å 13 meter för sjelfva körbanan och två, hvardera på 4 meter, för gångbanorna, samt att jernvägsspåret i sammanhang dermed höjes 0,5 meter för erhållande af större höjd för undergången. Denna höjning åstadkommes derigenom, att sammanbindningsbanans båda spår börja svagt stiga från södra ändan af hufvudplattformen invid centralstationshuset till vägundergången, hvarifrån spåren bibehålla den då uppnådda höjden öfver hela Norrströmsbron — å hvilken samtidigt behöflig förstärkning skulle utföras — för att på Riddarholmen åter intaga sitt nuvarande läge under Riddarholmsbron. Genom en dylik ändring skulle tillräckligt fritt rum erhållas i vägundergången för vanliga åkdon och för hotellens omnibusar. Då emellertid stigningen för upp- och nedfarten endast obetydligt kan förbättras, torde det varda nödigt att bereda öfverfart i banans plan för spårvagnarne, hvilka eljest skulle röna olägenheten af den branta lutningen.

Det har äfven ansetts nödvändigt att anordna en kommunikationsled mellan de nya plattformarne för ankommande resande och lokalerna för de afgående tågens expedierande såväl för genomgångsresande som

för transiterande resgods, ilgods och möjligen äfven post. För detta ändamål upptager förslaget en sammanbyggd gång- och transportbro, hvilken senare är försedd med hissverk för godsets upphissande från de yttre plattformarne och nedsänkande på hufvudplattformen invid stationshuset. Gångbron anordnas med trappor, en på vardera af de bredare ankomstplattformarne och en uti stationshuset, hvars inredning till följd häraf måste något förändras, i det att expeditionen och magasinet för afgående ilgods, hvilka länge varit i stort behof af utvidgning, flyttas, resgodsinlemningen utvidgas och den för de kungliga personerna afsedda väntsalen förlägges till stationshusets södra flygel.

Förutom de sålunda vid sjelfva centralstationen erforderliga anordningarna ingå, såsom en följd af dem, uti förslaget en del mindre förändringar af de angränsande stationernas spårssystem äfvensom flyttningar af en del provisoriska byggnader. Då för tågens förflyttning mellan spårområdena för ankommande och afgående tåg centralstationens vaxlingsrörelser delvis komma att utsträckas till spår, som hittills uteslutande disponerats af den norra stationen, och då denna station äfven genom borttagandet af de vester om banhallen belägna upplagsplatserna beröfvats utrymme, har det befunnits nödigt att inskränka tågrörelserna inom stationen till de tvenne nuvarande hufvudspåren samt att å hela sträckan mellan centralstationen och Tomtebodå låta de afgående och ankommande tågerna framgå på skilda spår. Härigenom och genom att bringa vaxlarna i tågspåren och signalinrättningarna i inbördes beroende af hvarandra samt genom inrättandet af så kallade klocksignaler tryggas tågerna säkerhet och möjliggöres ett lifligare utbyte af tåg mellan de båda stationerna, så att en del tågsätt, framför allt de långa och skrymmande natt-tågerna, med lätthet kunna sändas till Tomtebodå för att der uppställas under dagens lopp och sålunda icke upptaga det hårdt anlåtade spårutrymmet vid centralstationen. Vid Tomtebodå föreslås därför utläggning af för detta ändamål lämpliga spår samt flyttning dit af den vid centralstationen befintliga, provisoriska verkstaden för reparation af bogievagnar samt det vagnskjul, som inrymmer de kungliga tågsätten jemte en del andra vagnar, hvilkas ständiga närvaro vid centralstationen icke erfordras. Gastagning och öfrig skötsel af de vid Tomtebodå sålunda stationerade vagnarne torde äfven lämpligen der kunna anordnas. Slutligen erfordras för genomförandet af det dubbelspåriga trafikeringssättet mellan centralstationen och Tomtebodå utläggning af några korta förenings-spår vid sistnämnda station samt vid Karlbergs och Stockholms norra stationer.»

Den sålunda ifrågasatta utvidgningen af centralstationen hade sty-



relsen ansett vara ett behof, som måste snarast afhjelpas och vara tillgodosedt senast före öppnandet af den blifvande allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm år 1897, hvarför de för ändamålet erforderliga medlen delvis behöfde tagas i anspråk redan under år 1896.

I fråga om förslaget att vid *Tomteboda* uppföra en vagnreparationsverkstad, hvartill jernvägsstyrelsen nu äskat ett anslag af 270,000 kronor, erinrade departementschefen, att förslag i samma syfte af styrelsen första gången framstälts i underdånig skrifvelse den 14 december 1891 angående anslag för år 1893 till nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar m. m., hvarvid styrelsen anhöll, att medel måtte anvisas till påbörjande af en dylik anläggning vid *Tomteboda*. Styrelsen hade då framhållit, att man för att kunna utföra vagnreparationer i den omfattning, som vore erforderlig, måste vara betänkt på att bereda tillräckligt verkstadsutrymme för det antal vagnar, som samtidigt skulle repareras, och af denna anledning borde utrymmet i verkstäderna ökas med 16 platser. Anläggningen syntes styrelsen emellertid icke böra begränsas till sagda minimum af utrymme, utan afseende borde fästas derå, att en tillökning deri betingades af vagnparkens efter hand skeende tillväxt, hvadan det enligt styrelsens förmenande vore klokt, att verkstaden planlades för 26 å 30 platser, samt att ungefär hälften af densamma blefve färdig under år 1893; och som plats ej funnes för en sådan byggnad invid de nuvarande större verkstäderna men kunde beredas i Stockholms närhet, upptog styrelsen i förslaget till nya byggnader ett belopp af 50,000 kronor till påbörjande af och jordanskaffning till en sådan verkstadsbyggnad vid *Tomteboda*. Sedan 1892 års Riksdag, med bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, beviljat för år 1893 ett belopp af 500,000 kronor till nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, anvisade Kongl. Maj:t den 20 januari 1893 ett belopp af 30,000 kronor till påbörjande af ifrågasvarande reparationsverkstad. Med anledning af jernvägsstyrelsens den 14 december 1892 afgifna förslag rörande anslagsbehofvet för nya byggnader och anläggningar för år 1894, hvaruti upptagits ett belopp af 100,000 kronor för fortsättning af uppförandet af nämnda verkstad, äskade Kongl. Maj:t af 1893 års Riksdag ett anslag af 500,000 kronor för nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik. Riksdagen fann sig emellertid för det dåvarande icke böra bevilja medel till arbeten för anläggningen och nedsatte i följd deraf det begärda byggnadsanslaget med 100,000 kronor, och med anledning häraf för-

ordnade Kongl. Maj:t den 17 mars 1893, att åtgärder för ifrågavarande arbetes utförande skulle inställas.

I underdånig skrifvelse den 30 november 1893 angående anslag för år 1895 till nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar hade emellertid styrelsen anmält, att behovet af att utrymmet för vagnreparationer ökades med för det dåvarande minst 16 och i en ej aflägsen framtid ytterligare 12 platser ofafvisligt kvarstode, samt anförde vidare beträffande den ifrågasatta reparationsverkstaden att, hvad först platsen vidkomme, styrelsen ansåge densamma böra bestämmas till Stockholms närhet, emedan i förhållande till det stora antal vagnar, framför allt personvagnar, hvilka började och slutade sina turer vid någon af hufvudstadens stationer, den enda invid Stockholm befintliga vagnreparationsverkstadens utrymme vore allt för knappt tillmätt. För jämförelses skull hade styrelsen meddelat att, då i Malmö funnes 14 och i Göteborg 16 verkstadsplatser för person-, post- och resgodsvagnar, funnes vid Liljeholmens verkstad endast 12 platser för samma ändamål. En anläggning af ifrågavarande art borde vidare af praktiska skäl vara belägen så nära som möjligt intill jernvägens hufvudspår och ej långt från centralstationen samt af ekonomiska skäl ej sökas på annat område än det, som redan tillhörde kronan. Af de i hufvudspårens närhet befintliga marker, till hvilka staten vore egare, kunde såsom för ändamålet lämpliga ifrågakomma endast Liljeholmen, Stenbrottet och kronolägenheten Ingenting vid Tomteboda, men af dessa borde den sistnämnda föredragas af skäl, för hvilka styrelsen, hvad särskildt Liljeholmen angick, synnerligt utförligt redogjorde. Hvad sjelfva byggnadsanläggningen vidkomme, kunde enligt upprättadt kostnadsförslag en verkstad, med spårläggning, för fullständig reparation af 30 vagnar samtidigt uppföras vid Tomteboda för en kostnad af 270,000 kronor. Med förmälan att med hänsyn till en ytterligare utvidgning marken vester om och intill den för nämnda verkstad sålunda afsedda terrängen, enligt styrelsens åsigt, borde reserveras för uppförande af en anläggning nära lika stor som den förra och beräknad att kosta 200,000 kronor, hemstälde styrelsen, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta proposition om beviljande för en verkstadsanläggning med tillhörande spårläggning invid Tomteboda jernvägsstation af ett anslag af 270,000 kronor, deraf till utgående under år 1895 ett belopp af 155,000 kronor.

Sedan emellertid dåvarande t. f. chefen för generalstaben uti infor-dradt underdånigt utlåtande af den 20 december 1893 på anförda skäl hemställt, att, innan ett afgörande beslut fattades om platsen för den nya

verkstaden, frågan måtte underkastas en ytterligare sorgfällig pröfning för utrönande af, huruvida icke, genom förläggning af den nya anläggningen till någon plats i det inre af landet mellan sjöarna Venern, Vettern och Hjelmaren, statens såväl trafik- och finans- som militära intressen kunde blifva samtidigt tillgodosedda, fann Kongl. Maj:t, i enlighet med departementschefens till följd häraf uttalade åsigt att ytterligare utredning borde ega rum, innan det kunde ifrågakomma att bevilja medel till denna anläggning, godt att för år 1895 till nya byggnader och anläggningar af Riksdagen äska allenast 220,000 kronor i stället för af jernvägsstyrelsen föreslagna 375,000 kronor.

Behovvet af ökad utrymme för vagnreparationer var dock enligt styrelsens uppfattning af så trängande art, att styrelsen ansåg sig icke kunna underlåta att uti sin underdåniga skrifvelse den 21 november 1894 angående anslag för år 1896 till nya byggnader och anläggningar ånyo upptaga förslaget derom. Detta förslag hade, sådant det i styrelsens ofvan berörda skrifvelse den 30 november 1893 närmare utvecklats, i sjelfva verket, enligt hvad styrelsen nu anförde, afsett tre särskilda ändamål, nemligen *dels* anskaffandet af de 16 vagnplatser, hvilkas omedelbara behöflighet uppvisats i underdåniga skrifvelsen den 14 december 1891, *dels* anskaffandet af ytterligare 12 platser, hvilkas behöflighet i 1891 års förslag förutsetts och hvilka närmast skulle afse att fylla det ökade behof, som uppkommit genom de ändrade tåganordningarna mellan Stockholm, å ena sidan, samt Östersund och Sundsvall, å den andra, samt genom ökningen af bogievagnarnes antal, hvilket då uppgått till öfver 60, och *dels* reserverande af mark för uppförande i framtiden af en ytterligare verkstadsanläggning vid Tomteboda af ungefär samma storlek som den, till hvilken anslag begärdes. Anskaffandet af de 16 vagnplatserna hade beräknats kunna ske för en kostnad af 155,000 kronor, anskaffandet af de 12 platserna åter för en kostnad af 115,000 kronor, under förutsättning att denna senare anläggning utfördes i samband med den förra, och uppförandet af den i framtiden erforderliga nya anläggningen hade antagits komma att betinga en kostnad af 200,000 kronor.

Med afseende å de betänkligheter, som ur militär synpunkt framstälts mot förslaget, hade styrelsen trott sig böra modifiera detsamma, så långt som sådant vore förenligt med förslagets egentliga innebörd, nemligen att öka de invid Stockholm befintliga platserna för *personvagnars* reparation (*främst* för deras *målning och tapetsering*) till det antal, som oundgängligen kräddes. Detta oafvisliga behof innefattade de

ofvan berörda 16 vagnplatserna, hvilka tillsammans med de vid Liljeholmen befintliga 12 platserna skulle lemna åt Stockholm 28 platser, d. v. s. ungefär det antal, som sammanräknadt funnes i Malmö och Göteborg, och styrelsen upptog därför i sitt förslag ett belopp af 155,000 kronor, hvartill enligt hvad ofvan nämnts kostnaden för dessa platser anordnande hade beräknats.

Vid föredragning inför Kongl. Maj:t den 14 januari 1895 af omförmälda ärende hade departementschefen uttalat, att, som jernvägsförvaltningens organisation jemte dermed sammanhängande förhållanden då vore under utredning af en utaf Kongl. Maj:t tillsatt komité, och resultatet af denna komités arbeten äfven kunde komma att inverka på frågan om anordnandet af statsbanornas verkstadsväsende, det icke syntes vara skäl att då besluta en så dyrbar anläggning som den ifrågavarande, och hade departementschefen alltså hemställt, att det af jernvägsstyrelsen föreslagna anslagsbeloppet borde minskas med det för verkstaden vid Tomtebodas beräknade beloppet 155,000 kronor, hvilken hemställan äfven blifvit af Kongl. Maj:t bifallen.

Uti nu förevarande underdåniga skrifvelse af den 29 november 1895 hade jernvägsstyrelsen förklarat sig fortfarande vidhålla sin uti dess ofvan berörda skrifvelse af den 21 november 1894 uttalade mening, att en verkstadsanläggning, hvilken såsom den ifrågavarande uteslutande vore afsedd för *reparation, tapetsering och målning af personvagnar*, icke torde hafva någon synnerlig strategisk betydelse, hvadan valet af plats för densamma borde ske med hänsyn endast till trafikförhållandena, hvilka åter utvisade hufvudstaden såsom den rätta platsen, emedan derstädes det största antalet personvagnar sammanfördes med bantågen från norr, vester, sydvest och söder. Styrelsen hade visserligen uti sistnämnda skrifvelse förklarat sig så till vida kunna tillmötesgå t. f. chefens för generalstaben framställning, att till en början endast skulle ifrågakomma till utförande de redan år 1891 begärda reparationsplatserna med en byggnadskostnad af 155,000 kronor, och att med det definitiva ordnandet af frågan angående lämpligaste orten för de 12 ytterligare platser, som afsåges i styrelsens underdåniga framställning af år 1893, deremot skulle utan alltför stora olägenheter kunna anstå, till dess den från generalstabens sida ifrågasatta utredningen angående möjligheten af att tillgodose äfven de militära intressena vid nya verkstadsanläggningar hunne verkställas; och så länge dessa 12 platser ej *uteslutande* behöfdes för *personvagnar*, sammanhängde frågan om orten för verkstadens anläggande onekligen, åtminstone i någon mån, med den ur strategisk synpunkt önskvärda utredningen. Men sedermera hade de

på ärendet inverkan förhållandena i betydlig grad förändrats. Genom beslutet om förvärfvande för statens räkning af vestkustbanan komme nemligen den statens jernvägar tillhöriga vagnparken att ökas med ej mindre än 131 stycken person-, post- och packvagnar. Vål hade den af Kongl. Maj:t tillsatta komitén för beredande af frågan om vestkustbanans inköp, med hänsyn dertill att nämnda bana ej egde någon vagnverkstad, uti sitt till Kongl. Maj:t afgifna förslag upptagit ett belopp af 80,000 kronor för en ny mindre verkstadsbyggnad vid Elmhult eller annan lämplig statsbanestation, men det af komiterade framställda förslaget afsåge en verkstadsbyggnad för reparation af *godsvagnar* men icke af *personvagnar*, af hvilket slag endast ett ytterligt fåtal stannade i Elmhult.

Om nu också reparationerna af de från vestkustbanan öfvertagna personvagnarna, med undantag i vissa fall af bogievagnarna, lämpligast borde utföras vid verkstäderna i Malmö och Göteborg, så måste dock för att möjliggöra detta dessa verkstäder befriades från en del af dem nu åliggande personvagnsreparationer, framför allt i afseende å tapetsering och målning samt underhåll af bogier; och detta skedde enligt styrelsens förmenande bäst derigenom, att till den föreslagna verkstaden vid Tomtebodas förlades alla dylika reparationer å de personvagnar, som utginge från Stockholm å statsbanesträckorna till Malmö, Göteborg och Charlottenberg. Men detta medförde åter, att i den allra närmaste framtiden, utom de redan år 1891 anmälda 16 reparationsplatserna, äfven de ofvan omförmälda ytterligare 12 stycken behöfdes invid hufvudstaden för reparation *uteslutande af personvagnar*. Derför nödgades styrelsen nu begära uppförandet på en gång af hela den verkstadsbyggnad med tillhörande spåranläggningar, som i styrelsens underdåniga skrifvelse den 30 november 1893 betecknats såsom »första anläggning» och å den uppgjorda planritningen utmärktes med a, b, c, d och a', b', c', d' samt beräknats kosta 270,000 kronor. Det vore emellertid ej blott det ökade antalet personvagnar öfver hufvud, som motiverade denna framställning, utan alldeles särskildt det alltjemt växande antalet af bogievagnar, af hvilka hvar och en ej endast kräde två reparationsplatser (hvarje plats vore nemligen beräknad efter längden af en fyrhjulig vagn) utan äfven utrymme för bogiernas reparation. Antalet bogievagnar utgjorde år 1891 16 stycken, men hade nu vuxit till 61 stycken. Lades dertill de till leverans år 1896 beställda 8 stycken, de till ytterligare anskaffning uti styrelsens förevarande underdåniga skrifvelse föreslagna samt de genom inköpet af vestkustbanan öfver-

tagna, skulle statens jernvägars vagnpark komma att i den närmaste framtiden uppvisa ej mindre än 127 stycken bogievagnar.

De äldre verkstäderna vore emellertid icke bygda för detta slags vagnar och endast genom vidtagande af särskilda provisoriska anordningar hade man kunnat bereda plats för den nödvändigaste reparationen af dylika vagnar i vagnverkstäderna i Göteborg och Malmö. I vagnverkstaden vid Liljeholmen funnes icke möjlighet dertill och de förestående anläggningarna i Östersund, och vid Boden måste rättas efter det relativt ringa antal bogievagnar, som användes i bantågen å 6:te trafikdistriktet. Ensamt hänsynen till det vederbörliga underhållet af en så dyrbar materiel utgjorde enligt styrelsens förmenande ett fullgodt skäl för ett skyndsamt uppförande af den föreslagna anläggningen.

Slutligen hade styrelsen erinrat, att arrendet af kronolägenheten Ingenting, belägen invid Tomteboda station och på hvars egor den föreslagna verkstadsplatsen låge, upphörde vid midfastan 1897.

Då sålunda enligt styrelsens förmenande uppenbart vore, att en tillökning i nuvarande verkstadsutrymme med minst 28 platser oundgängligen erfordrades, att platsen för en dylik verkstadsanläggning vore oberoende af hvarje strategisk hänsyn, men att af trafikskäl verkstaden borde förläggas i hufvudstadens omedelbara närhet, och då af noggranna undersökningar, verkställda åren 1893 och 1894, framginge, att ingen lämplig plats för billigare kostnad kunde anskaffas invid hufvudstaden än den föreslagna vid Tomteboda station, hade styrelsen ansett sig böra i det för år 1897 behöfliga byggnadsanslaget upptaga jemväl 270,000 kronor för en verkstadsanläggning å kronans område vid Tomteboda station, afsedd för reparation m. m. af personvagnar.

I sammanhang härmed hade styrelsen framhållit, hurusom den från generalstabens sida väckta fråga om anställande af en sorgfällig pröfning, huruvida icke verkstadsanläggningar *i det inre af landet* skulle kunna motsvara statens såväl trafik- och finans- som militära intressen, ingalunda behöfde undanskjutas därför, att de militära intressena ej vid detta tillfälle och i denna speciella fråga togos med i räkningen, enär de, såsom styrelsen förut upprepade gånger påpekat, svårligen kunde beröras af en anläggning, som åsyftade sådana reparationer, som i krigstid torde alldeles åsidosättas. Derför hade styrelsen ej heller ansett lämpligt att föreslå någon utvidgning af verkstäderna i Göteborg, Malmö, Liljeholmen eller vid Stockholms norra station. Men väl hade styrelsen låtit verkställa omfattande förberedande utredningar angående behovet af sådana anläggningar, som från generalstabens sida åsyftades och vid hvilka gifvetvis hänsyn måste tagas ej blott till sta-

tens utan äfven till vissa enskilda jernvägars materiel och verkstäder samt till befintligheten af privata verkstäder öfverhufvud.

Genom nådig remiss anbefald att afgifva yttrande i ärendet, i hvad det afsåge anläggning af en reparationsverkstad vid Tomteboda, hade t. f. chefen för generalstaben uti underdånigt utlåtande af den 27 december 1895 uttryckt den farhågan, att den nu föreslagna anläggningen möjligen skulle, om icke helt och hållet förhindra, åtminstone betydligt försena verkstadsfrågans lösning i den ur militär synpunkt rätta riktningen, d. v. s. utvidgning af statens jernvägars i det *inre* af landet belägna reparationsverkstäder med dertill hörande förråd af reserv- och förbrukningsartiklar; hvarjemte t. f. chefen för generalstaben i öfrigt i hufvudsak biträdt hvad som i det den 20 december 1893 afgifna utlåtandet i ärendet af dåvarande t. f. generalstabschefen anförts.

För egen del har departementschefen anfört följande:

»Den ifrågavarande verkstadsanläggningen vid Tomteboda är, efter hvad numera upplysts, egentligen afsedd att blifva en verkstad för mindre reparationer af bogie-personvagnar samt för sådana vagnars ommålning och tapetsering och skall innehålla särskilda afdelningar för hvart och ett af dessa ändamål tillika med en särskild afdelning för snickeriarbeten. Vid sådant förhållande och då arbeten af dylikt slag i allmänhet icke lära kunna hänföras till de arbeten, som äro afsedda att utföras vid en sådan större centralverkstad, som af t. f. cheferna för generalstaben åsyftas och hvilken, ur militärisk synpunkt sedt, naturligtvis företrädesvis bör erhålla ett mot en angripande fiendtlig styrka skyddadt läge inne i landet, synes mig att desse chefers anmärkningar mot det nu föreslagna läget för verkstaden och dermed äfven deras öfriga invändningar mot densammas anläggande i hufvudsak förfalla.

Och sedan den af Eders Kongl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatta komité numera afgifvit betänkande och förslag angående jernvägsadministrationen, utan att hvad komitén deruti anfört inverkar på den nu föreliggande frågan om ordnandet af en del af statsbanornas verkstadsväsende, hvilket, såsom detta nu af jernvägsstyrelsen föreslagits, tvärtom synes egnadt att befordra den enhet i reparationer, som komitén förordat, finner jag något hinder icke längre förefinnas att nu förorda utförandet af den utaf styrelsen alltsedan år 1891 och således innan frågan om vestkustbanans förvärfvande åt staten uppkommit föreslagna reparationsverkstaden vid Tomteboda.

Med anledning häraf och då jag icke heller i öfrigt har något att erinra emot jernvägsstyrelsens förslagsberäkning i och för nya byggnader och anläggningar under 1897, synes mig lämpligt, att sty-

relsen må beredas tillgång till det härför upptagna beloppet af 1,215,000 kronor.

Då det emellertid är af vigt, att de föreslagna förbättrade anordningarna för trafikens besörjande vid Stockholms centralstation hinna blifva verkställda före öppnandet af 1897 års allmänna konst- och industriutställning i Stockholm, synes mig lämpligt, att de därför redan under innevarande år ifrågakommande utgifter, beräknade till åtminstone 500,000 kronor, må bestridas med jernvägstrafikmedel, helst dessa — då till statskontoret från jernvägsstyrelsen för år 1895 inlevererats 9 millioner kronor eller 2 millioner kronor mera än hvad för samma år under ordinarie inkomster af statsbanorna i riksstaten uppförts — med all sannolikhet kunna antagas komma att för år 1896 utöfver de sålunda disponerade 500,000 kronor lemna öfverskott att till statskontoret inlevereras till större belopp än den summa, 7,200,000 kronor, som är i riksstaten för detta år beräknad.

Det belopp, som till nya byggnader och anläggningar utöfver nämnda 500,000 kronor erfordras, torde deremot böra å riksstaten för år 1897 äskas.»

Hvad först angår de ifrågasatta förbättringarne vid *Stockholms centralstation*, lärer det icke af någon, som eger kännedom om beskaffenheten af de nuvarande anordningarne derstädes, kunna bestridas, att dessa äro i högsta grad otillfredsställande, icke blott ur synpunkten af trafikens jemna och obehindrade gång, utan ännu mer med hänsyn till den fara, som hotar den resande allmänhetens säkerhet, en fara, som ständigt växer i bredd med den stigande trafiken och under 1897 års utställning i Stockholm uppenbarligen kommer att, derest rådande förhållanden tillåtas fortfara, antaga mycket betydande dimensioner. Vidtagandet af åtgärder för undanröjande af oförmälda olägenheter har därför för utskottet framstått som en, framför allt från allmänhetens sida fullt berättigad fordran, hvilken Riksdagen icke bör tillbakavisa.

Om det sålunda ej kan förnekas, att svåra brister vidlåda de närvarande anordningarna vid centralstationen, torde det vara lika obestriddigt, att den förnämsta orsaken dertill är att söka i den omständigheten, att de resande vid många, dagligen inträffande tillfällen nödsakas att i den vintertiden ofta af ånga uppfyllda banhallen passera spår, på hvilket tåg är i annalkande eller står inne för att afgå. I likhet med jernvägsstyrelsen anser utskottet det ligga i öppen dag att denna synnerligen beaktansvärda olägenhet icke kan med framgång afhjelpas på annat sätt, än att för de ankommande och afgående tågen anskaffas



särskilda spår, belägna invid från hvarandra afskilda plattformar, eller med andra ord att vid centralbangården anordnas två olika stationer, den ena afsedd för afgående, den andra för ankommande tåg, och synes det utskottet jemväl klart, att det nuvarande stationshuset bör bibehållas för de afgående tågen och alltså ny ankomststation uppföras.

Med afseende å platsen för denna station har utskottet så mycket mindre funnit anledning till erinran mot hvad jernvägsstyrelsen föreslagit, som någon annan användbar plats i omedelbar närhet af centralstationen icke torde vara att tillgå. Icke heller har utskottet haft något att anmärka beträffande anordningarna vid och inom den tillämnade ankomststationen, hvilka, så vidt utskottet är i stånd att bedöma, förefalla så ändamålsenliga, som utrymme och läge samt tillbörlig sparsamhet medgifva. Deremot har utskottet icke kunnat förbise, att den föreslagna utvidgningen af undergången för Jakobsgatan under jernvägens spår och den deraf härflytande minskningen af gatans bredd i öfvergången öfver spåren, hvilken minskning får till följd, att gatutrafiken måste, med undantag för spårvagnarna, hänvisas ensamt till undergången, antagligen skall för nämnda trafik komma att i vissa fall medföra olägenheter, beroende på de mindre gynsamma lutningsförhållandena i undergången, enligt uppgift 1:16 eller möjligen 1:17. På grund häraf och då det synts utskottet mindre nödvändigt att redan nu — innan erfarenhet vunnits huruvida de befintliga gatuordningar, der Jakobsgatan korsar jernvägen, skola visa sig så otillfredställande, att förändring derutinnan måste ega rum — besluta ändring af vägundergången, har utskottet ansett det tillsvidare kunna anstå med de tillänkta gatuarbetena. Härigenom skulle för öfrigt öppnas utsigt till att, om ändring erfordras, erhålla ett bättre förslag dertill än det föreliggande.

I fråga slutligen om de beräknade kostnaderna för de förbättringar, som skulle åstadkommas, har utskottet, som undfått del af det uppgjorda kostnadsförslaget, funnit sig icke kunna förorda annan nedläggning af beloppet än den, som följer deraf, att någon ändring af vägundergången för närvarande icke skulle komma till utförande, hvilken ändring enligt nämnda förslag betingar en kostnad af 200,000 kronor. Och om i betraktande tages, såväl att förändringar af förevarande slag öfverallt vid stora stationer, der de företagits, visat sig kräfva högst betydliga summor, som att de ifrågasatta anordningarna, om de genomföras, med all sannolikhet skola motsvara trafikens behof under en tidrymd af åtminstone omkring tjugu år, torde det belopp, hvilket

sålunda skulle beviljas, eller 550,000 kronor, ingalunda kunna anses för högt eller illa användt.

Beträffande härefter den föreslagna vagnreparationsverkstaden vid *Tomtebod*a har utskottet funnit behöfvat af ytterligare plats för reparation af personvagnar, särskildt bogievagnar, vara till fullo ådagalagdt, och då *Tomtebod*a erbjuder en synnerligen god terräng för anläggandet af en verkstad, har utskottet ansett tillfället nu vara inne att besluta ifrågavarande verkstadsanläggning, så mycket hellre som, på sätt statsrådsprotokollet gifver vid handen, den nuvarande kronoarrendatorns legotid utgår vid midfastan 1897. Men då den af 1893 års jernvägs-komité behandlade, ännu ej afgjorda frågan om distriktsindelningen vid statens jernvägar läser komma att utöfva ett bestämmande inflytande på verkstadens storlek, har utskottet trott nödig varsamhet bjuda, att för närvarande endast anskaffas de af jernvägsstyrelsen såsom ovilkorligen nödvändiga betecknade 16 vagnsplatser, för hvilkas inredande erfordras ett belopp af 155,000 kronor. Utskottet har dock velat betona lämpligheten deraf, att i sammanhang med uppförandet af nämnda verkstad ett så stort område undantages till statens jernvägar, att tillräckligt utrymme finnes för framtida anläggningar för jernvägens behof.

Mot öfriga föreslagna nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik har utskottet icke haft något att erinra.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts förevarande framställning,

a) att till vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation beviljas 550,000 kronor, hvaraf redan år 1896 må af jernvägstrafikmedlen utgå ett belopp af 500,000 kronor och återstoden 50,000 kronor uppföres å riksstatens sjettem hufvudtitel såsom extra anslag för år 1897;

b) att till uppförande af en vagnreparationsverkstad vid *Tomtebod*a å riksstatens sjettem hufvudtitel för år 1897 på extra stat beviljas 155,000 kronor; och

c) att till nya byggnader och anläggningar i öfrigt vid statens jernvägstrafik för år 1897 beviljas, likaledes å riksstatens sjettem hufvudtitel på extra stat, ett belopp af 195,000 kronor.

## 2:o.

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t vidare föreslagit Riksdagen

dels att till utgående å riksstaten utom hufvudtitlarne af det utaf Riksdagen år 1895, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, beviljade anslag å 1,250,000 kronor anvisa för år 1897 ett belopp af 400,000 kronor;

dels ock att, till anskaffande af ytterligare sådan rörlig materiel, bevilja och å riksstaten utom hufvudtitlarne för år 1897 anvisa 1,600,000 kronor.

Med afseende härå har statsrådet och chefen för civildepartementet till statsrådsprotokollet till en början erinrat, att Riksdagen år 1895 för anskaffande af dylik materiel beviljat ett anslag å 1,250,000 kronor samt deraf till utgående under år 1896 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisat 850,000 kronor.

Departementschefen har derefter omförmält, hurusom jernvägsstyrelsen i sin ofvan berörda skrifvelse af den 29 november 1895 — under förutsättning, att återstoden af det utaf Riksdagen sålunda beviljade beloppet, 400,000 kronor, hvilket skulle användas till inköp af 5 lokomotiv af typen litt. Kd, 4 stycken II och III klass personbogievagnar samt axlar, hjul och bromsar, ställes till styrelsens förfogande senast i januari år 1897 — anmält behovet af ytterligare följande rullande materiel:

4 lokomotiv af typ litt. Ce för .....	kronor	216,000: —
5 » af typ litt. Kd för .....	»	250,000: —
6 II klass personbogievagnar för .....	»	174,000: —
6 III » » för .....	»	120,000: —
100 täckta godsvagnar, dels med och dels utan bromskupé och broms, för .....	»	300,000: —
200 öppna godsvagnar, dels med och dels utan bromskur och broms, för .....	»	330,000: —
600 vagnaxlar med hjul .....	»	180,000: —
Apparater för gasbelysning, luftbromsar, inredning för hästtransport m. m. ....	»	30,000: —
tillsammans kronor		1,600,000: —

I afseende härå hade styrelsen hufvudsakligen anført:

De förstnämnda fyra lokomotiven, som skulle blifva af gällande

snälltågstyp, vore afsedda att ersätta de föråldrade, för de snabbgående tågen allt för svaga lokomotiven af typerna litt. A. och B. — statsbanornas äldsta lokomotivtyper — hvilka nu användas till framförande af en del snäll- och persontåg. Särskildt vore det behöfligt att få införa den kraftigare lokomotivtypen för persontågen å linien Stockholm—Ånge.

De sistnämnda fem lokomotiven vore afsedda för vestkustbanorna. Styrelsen hade nemligen öfvertygat sig om riktigheten af den utaf förenämnda komité uttalade åsigten, att för beredande af reserv för de nu å nämnda banor befintliga lokomotiven ytterligare lokomotiv måste anskaffas för en kostnad af 250,000 kronor, hvilket belopp medgåfve inköp af fem nya lokomotiv.

Styrelsen hade vidare ansett sig böra göra framställning om anskaffande af en del nya person- och godsvagnar för att kunna möta det ökade behof af dylika vagnar, som med säkerhet vore att motse, särskildt i följd af industriutsällningen i Stockholm under år 1897.

Emot hvad jernvägsstyrelsen sålunda föreslagit har departementschefen förklarar sig icke finna skäl till anmärkning och endast vilja påpeka, att kostnaden för anskaffande af fem lokomotiv för vestkustbanorna inginge i de beräkningar, som komitén och jernvägsstyrelsen i händelse af dessa banors förvärfvande åt staten uppgjort rörande banornas kompletteringskostnader.

Med anledning af Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställning, hemställer utskottet,

a) att Riksdagen må till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar bevilja ett anslag af 1,600,000 kronor; och

b) att nämnda belopp, 1,600,000 kronor, äfvensom återstoden, 400,000 kronor, af det vid 1895 års riksdag för enahanda ändamål beviljade anslag må anvisas till utgående under år 1897 å riksstaten utom hufvudtitlarne.

### Jernvägsbyggnader för statens räkning.

3:o.

I två lika lydande motioner, väckta af herr *C. O. Bergman* (n:o 46 inom Första Kammaren) och af herr *Nils Wallmark*, med

hvilken instämt herrar *O. H. Ström*, *C. J. Mustaparta* och *E. V. Bäckström* (n:o 156 inom Andra Kammaren) har föreslagits, att Riksdagen måtte besluta att af det befintliga öfverskottet i statskassan afsätta 5,000,000 kronor i och för bekostande af norra stambanans fortsättande från Boden till riksgränsen.

Härjemte har herr *S. Palme* i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 169) hemställt, att Riksdagen ville besluta, att af befintliga statsöfverskott 1,500,000 kronor skulle reserveras för norra stambanans blifvande fortsättning mot riksgränsen.

I fråga om de skäl, motionärerna andragit till stöd för sina framställningar, tillåter sig utskottet att hänvisa till motionerna.

Vid 1894 års riksdag hade i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 98) föreslagits, att Riksdagen måtte *dels* till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett förslagsanslag af 25,000 kronor, att redan samma år användas till undersökning och utstakning af en jernvägslinie från Boden till Haparanda, *dels* för år 1895 anvisa ett belopp af en million kronor för påbörjande af banbyggnad från Boden till Haparanda eller eventuelt åtminstone till lämplig punkt vid Kalix elf.

Härom yttrade statsutskottet i utlåtande n:o 45 följande: »En utsträckning af norra stambanan utöfver den punkt, der så väl Kongl. Maj:t som Riksdagen, enligt förut gjorda uttalanden, ansett denna bana, åtminstone tills vidare, böra stanna, synes utskottet vara en åtgärd, om hvilken i hög grad gäller, att den icke lämpligen bör beslutas i annan ordning än efter framställning från Kongl. Maj:t, som bäst torde vara i tillfälle att undersöka, om statens intresse fordrar utdragandet af norra stambanan vare sig till Kalix elf eller till Haparanda och, i sådant fall, när och under hvilka vilkor ifrågavarande jernvägsanläggning bör komma till stånd.» Och hemställde utskottet, att motionen icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda, hvilken hemställan af båda kamrarna bifölls.

Med återopande af hvad sålunda i detta ärende förut förekommit, hemställer utskottet,

att ifrågavarande af herrar *C. O. Bergman*, *Nils Wallmark* och *S. Palme* väckta motioner icke må viuna Riksdagens bifall.

4:o.

Inom Första Kammaren har herr *John Rettig* m. fl. och inom

den Andra herr *J. G. Nyström* m. fl. i lika lydande motioner (n:o 36 Första Kammaren och n:o 144 Andra Kammaren) föreslagit:

1:o) att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en summa af 15,000 kronor för utredning och undersökning af lämpligaste sättet för åstadkommandet af en direkt jernvägsförbindelse i statens hand mellan Krylbo och Örebro;

2:o) att Riksdagen måtte medgifva, att nämnda summa måtte få delvis eller helt och hållet utgå af tillgängliga medel i mån af behof redan år 1896, men eljest 1897.

Af motionerna, till hvilka utskottet får hänvisa, inhemtas, att motionärerne anse ifrågavarande jernvägsförbindelse nödvändig för att förkorta den nu alltför långa resan från landets södra och vestra delar till Norrland och derjemte utgöra en för hela landets samfärdsel utomordentligt vigtig komplettering af statsbanenätet.

Då Riksdagen hittills icke, på framställning af enskild motionär, anvisat medel för sådant ändamål, som afses i förevarande motioner, samt detta Riksdagens förfarande torde ega giltig grund i den omständigheten, att den utredning, som gifvetvis bör föregå undersökningar om nya statsjernvägars lämpligaste sträckning, och utan hvilken utredning Riksdagen icke torde böra uttala sig till förmån för anläggande af ny statsbana, ej kan på tillfyllestgörande sätt åstadkommas annat än genom Kongl. Maj:ts försorg, får utskottet hemställa,

att herrar John Rettigs m. fl. och *J. G. Nyströms* m. fl. ofvan omförmälda motioner icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 3 mars 1896.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

*Reservationer:*

Vid punkt 1:o a): af herrar *O. Jonsson, H. Andersson, S. G. von Friesen, L. Jönsson, P. Pehrson, C. Persson, I. Månsson, P. G. Näslund, N. Petersson* och *O. A. Ericsson*;

Vid punkt 3:o: af herrar *O. Jonsson, S. G. von Friesen* och *P. G. Näslund*; samt

vid punkt 4:o: af herr *A. G. L. Billing*, med hvilken herr friherre *Gripenstedt* instämt och som ansett utskottets yttrande i denna punkt hafva bort erhålla följande lydelse:

»Utskottet anser visserligen, att motionärerna anfört goda skäl för sin åsigt, att den i fråga varande jernvägsförbindelsen skulle medföra afsevärda fördelar, samt finner äfven talande grunder vara anförda för att densamma inom den närmaste framtiden måtte inläggas såsom en ny länk i statsbanekedjan; men då Riksdagen hittills icke, på framställning af enskild motionär, anvisat medel för sådant ändamål, som afses i förevarande motioner, samt detta Riksdagens förfarande torde ega giltig grund i den omständigheten, att den utredning, som gifvetvis bör föregå undersökningar om nya statsjernvägars lämpligaste sträckning, ej kan på tillfyllestgörande sätt åstadkommas annat än genom Kongl. Maj:ts försorg, får utskottet, som antager, att Kongl. Maj:t ej lär underlåta att åt den i motionerna omtalade angelägenheten ega tillbörlig uppmärksamhet, hemställa,

att herrar *John Rettigs* m. fl. och *J. G. Nyströms* m. fl. omförmälda motioner icke må af Riksdagen bifallas»;

och af herr *K. Bohnstedt*:

»Med stöd af de i motionerna anförda förhållandena synes det i hög grad sannolikt, att den ifrågavarande bansträckan skulle komma att ej blott bilda en vigtig länk i statsbanekedjan utan äfven finansielt bidra till statsjernvägarnes förkofran. Och då jag till följd

häraf anser, att Riksdagen bör sättas i tillfälle att bilda sig ett om-döme om och uttala sig i denna fråga, finner jag motionärernas fram-ställning om anslag till en undersökning och utredning angående den-samma vara synnerligen afsevärd.

Ej mindre viktigt synes det vara, att en sådan undersökning och utredning verkställes så snart som möjligt, då många och stora intressen redan nu verka för utvidgningen af det enskilda jernbanenätet i den landsdel, som banan är afsedd att genomlöpa, hvadan koncessionerandet eller utförandet af enskilda konkurrenslinier är att förvänta, om frågans behandling nu undanskjutes. Dylika konkurrenslinier kunna ej undgå att försvåra och fördröja den ifrågavarande banans utförande som stats-bana, och komma i alla händelser att menligt inverka på dess ekono-miska resultat.

På grund häraf, anser jag, att utskottet bort hemställa,

att Riksdagen måtte till undersökning och ut-redning af de kostnader, för hvilka en statsbanelinie Krylbo—Örebro skulle kunna bringas till stånd, till Kongl. Maj:ts förfogande ställa å extra stat för år 1897 ett belopp af 10,000 kronor.»