

N:o 25.

Ank. till Riksd. kansli den 26 febr. 1897, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik.

(R. A.)

I.

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1898 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel *till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik* 465,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 68,400 kronor. *Nya byggnader och anläggningar.*

Af det vid ofvan nämnda proposition fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 14 sistlidne januari inhemtas, att det sålunda äskade anslagsbeloppet skulle användas på följande sätt:

Vid *Grafversfors*:

Tillbyggnad af stationshuset 6,500 kronor.

Trafiken vid denna station kräfde numera större expeditions- och väntsalsutrymme, än hvad i befintliga lokaler kunde erhållas. Stationens enda väntsal måste tillika användas som resgodsrums och vid vissa tillfällen tagas i anspråk som expeditionsrum.

Vid *Herrljunga*:

Utvidgning af spårssystemet 7,200 kronor.

För denna utvidgning hade erforderlig mark redan förvärfvats genom expropriation, hvartill bemyndigande den 31 augusti 1894 erhållits.

Vid *Malmö*:

Utläggning af nya spår samt uppförande af ett godsmagasin, allt vid ångfärjestationen 10,000 kronor.

Då fartyg numera i större antal lossade sina laster i ångfärjestationens närhet för direkt upplastning der å jernvägsvagnar, hade det nuvarande spårssystemet, som afsetts hufvudsakligast för ångfärjetrafikens behof, visat sig otillräckligt och måste utvidgas.

För snabbare behandling af tullpliktigt styckegods, som ankomme med ångfärjan, erfordrades ock i närheten af ångfärjans tilläggsplats ett kombineradt tull- och godsmagasin. I brist på sådant måste nu dylikt gods införas till stadens, långt från ångfärjehamnen belägna tullpackhus, hvaraf i allmänhet godsets uppehåll i Malmö förlängdes ett dygn utöfver hvad eljest vore behöfligt, och transportkostnaden onödigt ökades.

Vid *Elmhult*:

Fullbordande af den kolbåsanläggning, hvartill 15,000 kronor funnes för år 1897 tillgängliga..... 5,000 kronor.

Härmed afsåges anordning af kolhissar enligt det system, som sedan 2 år varit tillämpadt vid kolupplaget vid Falköping och sedan kortare tid vid Göteborg, och hvarmed afsevärda besparingar kunde göras i kostnaderna för kolutlemningen.

Vid *Stockholms norra station*:

Uppförande af vägbro öfver stationens vestra ände 68,400 kronor.

Olägenheterna och faran af körtrafiken i bangårdsspårens plan å nuvarande öfvergången i Vallingatans fortsättning till Klaraviken hade så tillväxt, att åtgärder till denna gatuöfvergångs afstängande och ersättande med körbro öfver spåren numera vore en oundgänglig nödvändighet. Denna körbro skulle enligt träffadt preliminärt aftal med Stockholms stadsfullmäktige utgå från Torsgatan i närheten af statens jernvägars förrådsmagasin, der genom stadens försorg och på dess bekostnad skulle anordnas uppfartsväg och erforderligt landfäste, under det att statsverket skulle bekosta anläggning och underhåll af sjelfva bron och

nedfarten från densamma till hamn- och upplagsplatserna vid Klara-
viken. Vid stadsfullmäktiges medgifvande till denna anordning vore
emellertid det vilkor fästadt, att körbron skulle vara uppförd och för
trafik öppnad inom år 1897.

Utvidgning af spårsystemet..... 7,800 kronor.

Härmed afsåges tillgodoseende af stationens behof af flere upp-
ställningsspår utmed hamnkajområdet.

Vid *Tomteboda*:

Uppförande af nytt lokomotivstall med utrymme för 8 lokomotiv samt
nedläggning af vändskifva jemte erforderliga stallspår 70,000 kronor.

Nuvarande tillgång på stallrum för lokomotiv vid Stockholms norra
station och Tomteboda vore för liten för nu använda lokomotiv, af hvilka
tidtals en del måste öfvernatta ute. Ökning af lokomotivens antal vid
dessa stationer vore dessutom att i samband med förändringar i tid-
tabellerna inom närmaste tid motse.

Vid *Kilafors*:

Utvidgning af spårsystemet..... 3,100 kronor.

Vid *Söderhamn*:

Utvidgning af spårsystemet 2,700 kronor.

Vid båda dessa stationer erfordrades nya afsättningsspår för emot-
tagandet af den trafik, som ej mindre på grund af ökad trävarurörelse
vid Kilafors bruk än äfven från nu beslutade Dala—Helsinglands-banan
komme att å statsbanan öfver Kilafors nedföras till hamnplats vid
Söderhamn.

Vid *Bräcke*:

Påbyggnad af betjeningshuset för erhållande af 4 nya stationskarls-
bostäder samt uppförande af dertill hörande källare och och ved-
bodas 5,800 kronor.

Stationen hade för närvarande en betjeningspersonal af 10 personer,
af hvilka 5 hade bostad i statens hus. Erforderlig tillgång på lämp-
liga bostäder till förhyrning i stationens närhet saknades.

Vid *linien Ånge—Långsele—Vännäs*:

Ytterligare en Morse telegrafledning..... 22,000 kronor.

De stora afstånden och omöjligheterna i följd deraf att medelst post få de för trafikens vederbörliga handhafvande nödiga meddelanden tillräckligt snabbt befordrade gjorde behovet af telegrafledning jemförelsevis större i Norrland än annorstädes. Den ifrågasatta nya Morseledningen vore därför nödvändig för afhjelpande af de svårigheter, som genom de talrika telegrammeddelandenas nu ofta förekommande försenande måste uppstå.

Vid *Långsele*:

Tillbyggnad af stationshuset..... 5,000 kronor.

Nuvarande tjenstelokaler kunde ej lemna utrymme för de telegrafapparater — minst 6 stycken — jemte erforderliga batteriskåp, som i och med uppläggandet af ytterligare en Morseledning samt telegramöfverdragningens förflyttande dit från Sollefteå måste der insättas.

Vid *Boden*:

Utläggning af spår till reparationsverkstaden 20,000 kronor.
Uppförande af kolbås för 1,000 tons..... 2,500 »

Å stationen saknades för närvarande kolbås, oaktadt der vore anordnad lokomotivstation.

Vid *Luleå*:

Uppförande af byggnad, inrymmande förråd och expedition för vagnförmannen..... 3,000 kronor.

Den för närvarande till förvaring af vagnförmannens och smörjarnes effekter använda lokalen vore otillräcklig och saknade särskildt expeditionsrum för bemälda förman.

Uppförande af nytt godsmagasin och lastkaj samt utläggning af spår till desamma 16,000 kronor.

Det af svensk-norska jernvägsbolaget uppförda godsmagasinet vore för litet för nuvarande trafik och dessutom beläget så, att tillbyggnad af detsamma icke lämpligen borde ega rum. Begagnandet af ditledande spår — rymmande endast 10 vagnar — försvårades väsentligen deraf, att stationens spårssystem utgjordes allenast af 2 spår, hvarför vagnflyttningarna till och från magasinet vore beroende af tågtiderna vid stationen. Enär lastkaj nu saknades, måste — till afsevärd olägenhet

för trafikanterna — lastning af vagnslastgods försiggå medelst användande af landgångar. Huru betydande denna lastning vore, franginge deraf, att under senaste år öfver 1,100 vagnar derstädes lastats, och af dessa större delen under tiden närmast efter sjöfartens öppnande och närmast före dess upphörande.

Å Svartön vid Luleå:

Uppförande af stall för 10 lokomotiv samt nedläggning af vändskifva jemte erforderliga stallspår 63,400 kronor.
Uppförande af kolbås vid de nya stallarna 1,500 »

Förutom de 10 stallrum, som vore under uppförande, erfordrades ytterligare lika många för inrymmande af de lokomotiv, som användes för nuvarande trafikens ombesörjande.

Utläggning af ett spår utmed hamnkajen 5,300 kronor.

Mellan de af malmtrafiken starkt upptagna spåren och den del af hamnkajen, som användes för andra fartyg än malmångare, finnes icke afskild spårförbindelse, till följd hvaraf lastning och lossning af vanligt handelsgods endast med svårighet der kunde ske. Det ifrågasatta hamnkajspåret afsåges jemväl till uppsamlingsplats för malmvagnar vid de tillfällen, då annan gods rörelse der icke förekomme.

Vexelförreglings- och signalsäkerhetsanläggning 12,000 kronor.

Vid vexling mellan de olika spårområdena intill malmuppläggnings- och malmutlastningsbryggorna, å ena sidan, samt den med båda dessa områden förbundna nedre bangården, å den andra, skedde för närvarande alla meddelanden spårvexlare och signalkarlar emellan medelst telefon. Otillförlitligheten i detta meddelningssätt jemte den omständigheten att förbindelse-spåren låge i lutningar af ända till 20 ‰, hvarigenom en på grund af missuppfattning eller annorledes tillkommen oriktig tågrörelse skulle kunna medföra ytterligt ödesdiga följder, hade gjort centraliserad rörelse och förregling af hufvudvexlarna samt blockering af signalinrättningarne till en oundgänglig nödvändighet.

Vid Nattavara:

Uppförande af kolbås för 600 tons 1,500 kronor.

Nödig kontroll öfver kolförrådet kunde ej utöfvas, med mindre det inrymdes i särskildt bås.

Vid *Gellivare*:

Fullbordande af den kolbåsanläggning, hvartill 10,000 kronor funnes för år 1896 tillgängliga 4,000 kronor.

Tilläggsanslaget afsåges för likartadt ändamål med det för Elmhult begärda.

Uppförande af en mindre reparationsverkstad 4,200 kronor.

Sådan verkstad vore nu inrymd i ett lokomotivstall, hvilket dock numera vore erforderligt för sitt ursprungliga ändamål.

Vid *Malmberget*:

Tillbyggnad af stationshuset 2,000 kronor.

Nuvarande expeditions- och resgodsrums hade redan visat sig så otillräckliga, att res- och ilgods ofta måst kvarlemnas i vagnar och derifrån direkt utlemnas.

Uppförande af ytterligare ett lokomotivstall 6,500 kronor.

Extra tåganordningar föranledde ofta till öfvernattning vid stationen med flera lokomotiv, än som för den regelbundna trafiken der hade sin station och för hvilka stallrum funnes.

Fullbordande af inredning i det för 6 hushåll afsedda betjeningshus, till hvars uppförande och delvisa inredning 11,850 kronor funnes för år 1897 tillgängliga 1,750 kronor.

Till fullföljande af anordningar för vexelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer å bandelar, på hvilka snälltåg framginge 75,000 kronor.

Höjning af det för ifrågavarande ändamål under en följd af år anvisade belopp, 50,000 kronor, till det nu begärda föranleddes af det angelägna påskyndandet af säkerhetsanordningarna å de stationer, som borde förses med sådana.

För diverse arbeten 32,850 kronor.

Sistnämnda belopps storlek i förhållande till hvad tillförne under denna rubrik beviljats, motiverades hufvudsakligast af nödvändigheten att hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseendet af de i mån af jernvägsnätets och trafikens utveckling allt större behof, som ej kunnat under längre tid i förväg förutses, men likväl måste utan dröjsmål fyllas.

Samtliga dessa anslagsposter hafva begärts af jernvägsstyrelsen, som dessutom ansett, att för år 1898 borde af Riksdagen äskas ett belopp af 115,000 kronor till fullbordande af den reparationsverkstadsanläggning vid Tomtebodas, hvartill 155,000 kronor finnas tillgängliga för år 1897. Med afseende å sistnämnda hemställan har emellertid departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet erinrat, att Kongl. Maj:t uti proposition till 1896 års Riksdag, på grund af jernvägsstyrelsens derom gjorda framställning, för nämnda anläggning äskade ett anslag af 270,000 kronor, men att Riksdagen, som, då den af 1893 års jernvägskomité behandlade, ännu ej afgjorda frågan om distriktsindelningen vid statens jernvägar ansåges komma att utöfva ett bestämmande inflytande på verkstadens storlek, trodde nödig varsamhet bjuda, att för det dåvarande anskaffades endast de af jernvägsstyrelsen såsom ovilkorligen nödvändiga betecknade 16 vagnplatser, för hvilkas inredande erfordrades ett belopp af 155,000 kronor, på det sätt bifallit Kongl. Maj:ts omförmälda framställning, att till uppförande af berörda reparationsverkstad för år 1897 beviljades endast sistnämnda belopp. Då frågan om distriktsindelningen vid statens jernvägar fortfarande vore oafgjord, ansåge departementschefen sig icke kunna för närvarande tillstyrka någon framställning till Riksdagen beträffande anslag till verkstaden vid Tomteboda.

Mot det af Kongl. Maj:t begärda anslagsbeloppet, 465,000 kronor, eller de anläggningar, till hvilka det skulle användas, har utskottet icke funnit något att erinra. Hvad särskildt angår den tilltänkta vägbron vid Stockholms norra station, har utskottet trots sig böra meddela följande upplysningar utöfver dem, som kunna hemtas ur den kongl. propositionen.

Den i fortsättning af Vallin- (f. d. Rörstrands-) gatan i jernvägens plan befintliga vägöfvergång, hvilken jernvägsstyrelsen nu önskar afstänga, förbehöll sig Stockholms stad år 1866 vid norra stambanans anläggande, och under de förhandlingar, som åren 1874 och 1875 fördes angående utvidgning af norra stationens område m. m., fäste staden vid beviljad ytterligare markupplåtelse det uttryckliga vilkor, att dess rätt till nämnda vägöfvergång iakttoges, så att denna trafikled icke i något hänseende försämrades. Då jernvägsstyrelsen sedermera under sistlidne år i skrifvelse till stadsfullmäktige hemstälde, att desse, med frånträdande af sitt år 1875 fattade beslut rörande ifrågavarande vägöfvergång, ville medgifva densammans afstängande för gatutrafiken, anmärkte stadens myndigheter, att förutom berörda öfvergång funnes för trafik från denna del af Norrmalm till Klaraviken endast den tränga

och i öfrigt obeqväma vägundergången midt för Barnhusgatan, samt att, om öfvergången skulle afstängas, det därför syntes nödigt, att i stället en ny farled anordnades till hamnplatsen, som enligt tidigare beslut skulle under år 1896 fördes med hamnskoning ända bort emot jernvägens förrådshus och derigenom vunne ökadt värde såsom hamn för öfre Norrmalm. Med hänsyn till dessa förhållanden fäste staden vid sitt medgifvande till afstängningen af oftanämnda vägöfvergång det vilkor, att i ersättning skulle öfver jernvägsspåren anbringas en bro i enlighet med de bestämmelser, för hvilka ofvan redogjorts.

Att afstängandet af oförmälda vägöfvergång måste vara ett viktigt önskningsmål för jernvägsförvaltningen, är uppenbart för en hvar, som eger kännedom om antalet af de tåg, som passera detta ställe, samt den oupphörliga vexling, som der pågår både dag och natt och för hvars ostörda fortgång gatutrafiken utgör ett icke obetydligt hinder. Om lifligheten af denna trafik och de svårigheter, bevakningen erbjuder, vittnar, bland annat, den omständigheten, att vid sex särskilda tillfällen inalles sju personer blifvit i vägöfvergången öfverkörda af tåg och dervid ljugit döden, hvarförutom vid ännu en olyckshändelse af samma slag en körsven lindrigare skadats.

För staten ställer sig för öfrigt anläggandet af den ifrågasatta bron icke ogynnsamt ur ekonomisk synpunkt. Kostnaden för bevakningen vid öfvergången, hvilken bevakning kräver samtidig tienstgöring af en ordinarie och en extra banvakt, stiger till nära 3,700 kronor om året, beroende derpå att, då bevakning eger rum hela dygnet om, två ordinarie och två extra banvakter äro för ändamålet anställda. Derest vägöfvergången afstänges, kommer, enligt från jernvägsstyrelsen lemnad uppgift, nämnda utgiftspost att bortfalla.

Utskottet hemställer,

att Kongl. Maj:ts ofvan oförmälda förslag må af Riksdagen bifallas.

II.

Kompletteringsarbeten å vestkustbanan.

Kongl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att till kompletteringsarbeten å vestkustbanan bevilja och å riksstaten utom hufvudtitlarne för år 1898 anvisa tillhoppa 325,000 kronor.

I fråga härom tillåter sig utskottet till en början erinra:

att redan den af 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: —
		<hr/>
Summa kronor		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 departementschefens anförande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895 angående proposition till Riksdagen 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 jernvägsstyrelsen upplyste, 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: —

I det statsverkspropositionen vidfogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden meddelas nu följande af jernvägsstyrelsen uppgjorda

Sammandrag af kostnader för redan utförda och ytterligare ifrågasatta kompletteringsarbeten å vestkustbanan under åren 1894—1898.

B a n d e l a r.	Af förre egarne utförda arbeten under åren		Anslag af Riksdagen			Summa för förestående fem år.	Beräknade kostnader enligt jernvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse ^{31/12} 1894.
	1894.	1895.	beviljade för		begärda för		
			1896.	1897.			
Helsingborg—Halmstad med bibanan	32,000	324,100	479,500	197,600	180,500	1,214,700	1,486,200
Halmstad—Varberg	147,100	68,000	21,200	95,600	22,550	354,450	541,400
Varberg—Göteborg	22,000	71,800	68,700	219,700	8,550	390,750	490,000
Landskrona—Engelholm	9,500	5,100	35,700	23,500	63,840	137,640	221,500
Malmö—Billesholms grufva...	7,600	25,600	23,300	109,100	5,000	170,600	411,900
Oförutsedda utgifter	—	—	21,600	54,500	44,560	120,660	—
Summa kronor	219,200	494,600	650,000	700,000	325,000	2,388,800	3,151,000

Beskaffenheten af de arbeten, som skulle verkställas under nästkommande år, inhämtas af en utaf jernvägsstyrelsen aflemnad, i statsrådsprotokollet intagen förteckning, så lydande:

•Kompletteringsarbeten å westkustbanan, för hvilka anslag begäres för år 1898.

Stationer.		Kostnad.		
	Bandelen Helsingborg—Halmstad med bibanan Åstorp—Höganäs.			
	Kattarp.			
	Utvidgning af spårsystemet	6,500	—	
	Spårvexel- och signalsäkerhetsanläggning	24,000	—	
	Engelholm.			
	Utvidgning af spårsystemet	28,800	—	
	Flyttning af 2:ne lokomotivstallar och ett vattentorn samt uppförande af lokomotivstall med 8 stallrum och öfverliggningsrum för lokomotivpersonal.....	72,000	—	
	Kolbåsanläggning.....	15,000	—	
	Oljekällare.....	12,000	—	
	Barkåkra.			
	Tillbyggnad af stationshuset för erhållande af bättre utrymme för expedition och resgoods samt i väntrum och stationsföreståndarens bostad.....	2,500	—	
	Laholm.			
	Utvidgning af spårsystemet	3,700	—	
	Uppförande af särskildt hus för res- och ilgods.....	500	—	
	Genevad.			
	Tillbyggnad af stationshuset — i likhet med vid Barkåkra ...	2,500	—	
	Eldsberga.			
	Utvidgning af spårsystemet	5,200	—	
	Halmstad.			
	Utvidgning af spårsystemet	8,000	—	180,500 —

		Kostnad.		
	Transport	—	180,500	—
	Bandelen Halmstad—Varberg.			
<i>Stationer.</i>	Gullbrandstorp.			
	Utvidgning af spårsystemet	2,600	—	
	Tillbyggnad af stationshuset	3,000	—	
	Godsmagasin	1,500	—	
	Afträde	700	—	
	Getinge.			
	Vattenledning till vattentornet från Suse-ån	11,000	—	
	Slöinge.			
	Utvidgning af spårsystemet	1,400	—	
	Långås.			
	Utvidgning af spårsystemet	1,000	—	
	Tvååker.			
	Utvidgning af spårsystemet	1,350	—	22,550
	Bandelen Varberg—Göteborg.			
<i>Öfverbyggnad</i>	Spårutläggning till grustägt vid Backa	6,300	—	
<i>Station.</i>	Ås-kloster.			
	Utvidgning af spårsystemet	2,250	—	8,550
	Bandelen Landskrona—Engelholm.			
<i>Öfverbyggnad</i>	Inläggning af annat spår på 15,2 km. längd för en kostnad per km. af 3,200 kronor.....	48,640	—	
	enligt nedanstående specifikation:			
	Kostnad för 1 km. spår			
	med begagnade stålräler à 34 kg. per m. i stället för nu be-			
	fintliga försälitna jernräler à 24,7 kg.			
	2,000 m. räler à 34 kg. per m. = 68,000 kg. à 0,075 kr. 5,100 kr.			
	275 par skarvfjern (à 18,7 kg. per par) à 2,40 kr. 660 >			
	1,100 st. skarfbultar à 0,18 kr..... 198 >			
	6,000 > rälsspikar à 0,05 kr. 300 >			
	Arbetskostnad vid nedläggningen	442 >		
	Summa 6,700 kr.			
	Afgår för upptagna, kasserade räler	3,500 >		
	Transport	48,640	—	211,600

Stationer.		Kostnad.			
	Transport	48,640	—	211,600	—
	Säby.				
	Uppförande af astråde	500	—		
	Billesholms grufva.				
	Utvidgning af spårsystemet	14,700	—	68,840	—
	Bandelen Malmö—Billesholms grufva.				
	Önnerup.				
	Tillbyggnad af stationshuset	2,500	—		
	Norrhvidinge.				
	Tillbyggnad af stationshuset	2,500	—	5,000	—
	Summa	—	—	280,440	—
	Oförutsedda utgifter	—	—	44,560	—
	Summa summarum	—	—	325,000	—

Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot hvad sålunda blifvit föreslaget, hemställer,

att Riksdagen må, till kompletteringsarbeten å vestkustbanan, för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 325,000 kronor.

III.

Till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar har Kongl. Maj:t i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1898 anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarne 2,565,000 kronor.

Om behofvet af materielltillökning har jernvägsstyrelsen, enligt hvad statsrådsprotokollet gifver vid handen, anfört beträffande:

1:o) Lokomotiv.

Statistiken för år 1895 visade, att hvarje godstågslokomotiv i medeltal genomlupit nära 33,000 kilometer under året — mot 25,000 å 26,000 åren 1891 och 1893; och år 1896 torde uppvisa en ännu större ansträngning af denna materiel. På samma sätt hade snälltågstrafiken

Ny rörlig materiel.

kräft en ökad tjänst af isynnerhet de kopplade lokomotiven, hvilkas kilometertal för den nyaste certen årligen uppginge ända till 50,000 och derutöfver. Härmed torde emellertid gränsen för dragkraftmaterielens ansträngning vara uppnådd. Den ökning af lokomotivens antal, som motsvarade, å ena sidan, den väntade tillväxten i rörelsen och, å andra sidan, en rimligare ansträngning af materielen, kunde af styrelsen ej beräknas lägre än till 15 stycken, nemligen 5 lokomotiv för snälltåg och 10 för godståg.

2:o) Personvagnar.

Då antalet resande i såväl 2:a som 3:e klass allt mer ökades, likasom ock resorna utsträcktes till längre afstånd, men de äldre typerna af dessa vagnklasser ej nu kunde anses motsvara de långväga resandenas skäliga anspråk på komfort och utrymme, syntes det styrelsen vara nödvändigt, att ett antal bogievagnar, afsedda för de långgående dagtågen, anskaffades, på det att den fördel, jernvägen kunde dragas af en än vidare ökad persontrafik, ej måtte lemnas obeaktad — en fördel, som helt säkert ej uteblefve, om blott de nyssnämnda anspråken i rimlig mån tillgodosåges, men deremot väl kunde äfventyras, om de lemnades utan afseende. Ett antal af minst 8 stycken 2:a och 3:e klass bogievagnar torde därför i första hand böra anskaffas.

3:o) Godsvagnar.

Den materiel af hithörande kategori, som för att undvika stagnation i godsrörelsen måste ytterligare anskaffas, utgjordes af 170 täckta och 430 öppna godsvagnar.

Kostnaden för den nyanskaffning af rullande materiel, hvars behof styrelsen sålunda ansett sig böra framhålla och hvilken vore afsedd att tillverkas vid inhemska verkstäder i öfverensstämmelse med af Kongl. Maj:t redan godkända konstruktioner och ritningar, uppginge till

för 5 lokomotiv af typ Lit. Cc à 54,000 kronor	270,000 kronor,
» 10 » af typ Lit. Kd à 47,000 »	470,000 »
» reservdelar	20,000 »
» 8 kombinerade II och III klass bogievagnar à 26,250 kronor	210,000 »
» 170 täckta godsvagnar, dels med dels utan broms	498,000 »
» 430 öppna » dels med dels utan broms	702,000 »
» 1,250 vagnsaxlar med hjul	375,000 »
» diverse utrustningspersedlar till vagnparken	20,000 »

Summa 2,565,000 kronor.

Chefen för civildepartementet har i sitt yttrande till statsrådsprotokollet förklarat sig ej hafva något att erinra i afseende å beloppet af de anslag, jernvägsstyrelsen ansett böra äskas af Riksdagen för ifrågavarande ändamål, men har tillika betonat, att dessa anslag, särskildt de till godsvagnar, näppeligen torde tillfredsställa de kraf på mera materiel, som betingades af den ständigt växande trafiken.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 2,565,000 kronor

Stockholm den 26 februari 1897.

På statsutskottets vägnar:

Chr. Lundberg.
