

N:o 27.

Ank. till Riksd. kansli den 9 mars 1900, kl. 6 e. m.

Utlåtande, angående såväl Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen å sjetta hufvudtiteln, under rubriken extra anslag, gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik och statens jernvägsbyggnader som ock inom Riksdagen väckta förslag om inköp af vissa enskilda jernvägar och anläggning af nya jernvägar för statens räkning.

(R. A.)

I.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1901 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till *utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik*, 3,225,000 kronor med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,254,400 kronor.

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.

Af det vid ofvan nämnda proposition fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 13 sistlidne januari inhemtas, att det sålunda äskade anslagsbeloppet skulle användas till följande särskilda ändamål:

Bih. till Riksd. Prot. 1900. 4 Saml. 1 Afd. 19 Häft. (N:o 27.)

I distriktet.

Vid *Pålsboda* och *Kilsmo*:

Förlängning af stationernas lastkajer	2,300	kronor.
---	-------	---------

Vid *Katrineholm*:

Tillbyggnad af godsmagasinet	2,600	„
Uppförande af en gångviadukt öfver bangården	9,000	„
Tillbyggnad af lokomotivstallet med 4 stallrum	34,000	„

Vid *Flen*:

Anläggning af fullständig vattenstation med pumphus och vattentorn samt 2 fristående vattenkastare med tillhörande rörledningar	30,000	„
---	--------	---

Vid *Skeboqvarn*:

Utläggning af ett nytt spår	3,700	„
-----------------------------------	-------	---

Vid *Björnlunda*:

Utvidgning af spårsystemet	5,200	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Gnesta*:

Uppsättning af en vattenkastare	1,300	„
---------------------------------------	-------	---

Vid *Jerna*:

Utvidgning af spårsystemet	4,500	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Saltskog*:

Utvidgning af spårsystemet	1,600	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Södertelje*:

Uppförande af ytterligare ett lokomotivstall	7,000	„
--	-------	---

Vid *Liljeholmen*:

Inhägnad af verkstadsgården åt sjösidan	4,800	„
---	-------	---

Vid *Stockholm Norra*:

Uppsättning af en vattenkastare	1,500	„
---------------------------------------	-------	---

Transport 107,500 kronor.

	Transport	107,500 kronor.
Vid <i>Tomteboda</i> :		
Anläggning af fullständig vattenstation med pumphus och vattentorn samt vattenledning från sistnämnda till stationens vagnreparationsverkstad och lokomotivstall m. m.	45,000	„
Tillbyggnad af lokomotivstallet med 4 stallrum	43,000	„
Inhägnad af verkstadsområdet	5,000	„
Vid <i>Märsta</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	1,900	„
Vid <i>Knifsta</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	7,500	„
Vid <i>Bergsbrunna</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	4,700	„
Vid <i>Upsala</i> :		
Anordnande af kolbås för 5,000 ton	5,500	„
Vid <i>Sala</i> :		
Uppsättning af 2 vattenkastare	3,100	„
Vid <i>Broddbo</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	1,200	„
Vid <i>Rosshyttan</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	7,800	„
Vid <i>Byvalla</i> :		
Uppsättning af en vattenkastare och anordnande af erforderlig längre vattenledning	7,200	„
Uppförande af ett boställshus med 6 lägenheter om 1 rum med kök	14,500	„
Vid <i>Järbo</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	2,900	„
	Transport	256,800 kronor

	Transport	256,800 kronor.
Vid <i>Ockelbo</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	4,500	„
Vid <i>Holmsveden</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	5,400	„
Vid <i>Kilafors</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	5,200	„
Uppförande af ett boställshus med 4 lägenheter om 1 rum med kök	13,000	„
Vid <i>Arbrå, Simeå och Jerfsö</i> :		
Utvidgning af spårsystemen	8,500	„
Beräknade kostnaden utgör för Arbrå 3,800 kronor, för Simeå 3,000 kronor och för Jerfsö 1,700 kronor.		
Vid <i>Ljusdal</i> :		
Förlängning af lastkajen	500	„
Vid <i>Hudiksvall</i> :		
Utvidgning af spårsystemet	3,300	„
Vid <i>Alby</i> :		
Uppförande af ett boställshus med 2 lägenheter om 1 rum med kök	7,200	„
Å linien <i>Stockholm Central—Hallsberg</i> :		
Anläggning af en morsetelegrafledning	13,000	„
Å linien <i>Stockholm Central—Gnesta</i> :		
Anläggning af en lokal morsetelegrafledning för vid- liggande stationernas behof	5,000	„
	Transport	322,400 kronor.

Transport 322,400 kronor.

II distriktet.

Vid <i>Partilled</i> :	
Inköp af mark för stationens utvidgning	18,000 kronor.
Vid <i>Alingsås</i> :	
Uppsättning af vattenkran	6,500 ”
Vid <i>Herrljunga</i> :	
Anläggning af vägport i södra ändan af stationen jemte tillhörande vägomläggning samt nedlägg- ning af vagnvåg	13,250 ”
Vid <i>Falköping-Ranten</i> :	
Utläggning af kollossningsspår	3,300 ”
Vid <i>Jönköping</i> :	
Utvidgning och ändring af spårsystemet i samman- hang med blifvande flyttning af lokomotivstallet och nedläggning af en 15 meters vändskifva ...	65,000 ”
Vid <i>Laxå</i> :	
Utvidgning af spårsystemet samt uppförande af loko- motivstall för 2 maskiner	32,000 ”
Vid <i>Örebro</i> :	
Fullbordandet af en centralverkstad för reparation af lokomotiv	150,000 ”
Vid <i>Åsbro</i> :	
Utvidgning af spårsystemet och borttagning af spår- korsning	2,400 ”
Vid <i>Lerbäck</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	7,300 ”
Transport	620,150 kronor.

	Transport	620,150	kronor.
Vid <i>Rönneshytta</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		2,700	„
Vid <i>Motala verkstad</i> :			
Uppsättning af vattenkran och anordnande af erforderlig rörledning		5,500	„
Uppförande af betjeningshus med två lägenheter om 1 rum med kök samt öfverliggningsrum för tågpersonal		12,500	„
Vid <i>Motala</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		5,200	„
Vid <i>Fogelsta</i> :			
Utvidgning af spårsystemet, förlängning af lastkajen och flyttning af godsmagasinet		2,500	„
Vid <i>Skeninge</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		1,300	„
Vid <i>Porla</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		2,000	„
Vid <i>Björneborg</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		2,500	„
Vid <i>Kristinehamn</i> :			
Uppförande af vattenkran med rörledning		3,300	„
Vid <i>Kil</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		5,500	„
Vid <i>Boda</i> :			
Uppförande af ett godsmagasin		1,700	„
Vid <i>Ottebol</i> :			
Förlängning af lastkajen		1,100	„
	Transport	665,950	kronor.

Transport 665,950 kronor.

Vid Åmot:

Nedläggning af en vagnvåg 2,700 „

Å linien Örebro—Mjölby:

Uppläggning af en morsetelegrafledning 7,900 „

III distriktet.

Å linien Katrineholm—Norrköping:

Uppläggning af en morsetelegrafledning 2,900 „

Å linien Nässjö—Mjölby:

Uppläggning af en morsetelegrafledning 5,400 „

Vid Åby:

Utvidgning af spårsystemet 3,800 „

Vid Norrköping:

Tillbyggnad af godsmagasinet 14,000 „

Inhägnad af den nya upplagsplatsen för stenkol 1,500 „

Utvidgning af spårsystemet 11,000 „

Vid Kimstad:

Utvidgning af spårsystemet 3,900 „

Vid Gistad:

Utvidgning af spårsystemet 5,000 „

Vid Linköping:

Tillbyggnad af lokomotivstallet med 2 rum samt spår-
läggning till detsamma 22,000 „

Tillbyggnad af kolbåsen 9,000 „

Vid Mantorp:

Tillbyggnad af godsmagasinet 1,500 „

Transport 756,550 kronor.

Transport 756,550 kronor.

Vid <i>Sya</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	2,700 „
Vid <i>Mjölby</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	41,700 „
Uppförande af expeditionslokal vid godsmagasinet	5,000 „
Vid <i>Boxholm</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	2,200 „
Vid <i>Frinnaryd</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	1,700 „
Vid <i>Nässjö</i> :	
Uppförande af lokomotivstallar med tillhörande spårläggning. (Tilläggsanslag.)	5,200 „
Vid <i>Säfsjö</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	4,400 „
Vid <i>Lamhult</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	3,800 „
Vid <i>Gåfvetorp</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	8,600 „
Vid <i>Hästveda</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	8,000 „
Vid <i>Barlingslöv</i> :	
Tillbyggnad af godsmagasinet	1,500 „
Vid <i>Sösdala</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	2,900 „
Tillbyggnad af godsmagasinet	1,500 „

Transport 845,750 kronor.

Transport 845,750 kronor.

Vid *Hör*:

Utvidgning af spårsystemet	3,300	”
Nedläggning af en vagnvåg	2,600	”

Å linien *Lund—Åkarp*:

Anläggning af en trafikstation vid Uppåkra	47,000	”
--	--------	---

Vid *Åkarp*:

Uppförande af nytt stationshus	22,600	”
--------------------------------------	--------	---

Vid *Malmö*:

Inhägnad af upplagsplatsen för stenkol vid hamnen	5,500	”
Uppförande af lokomotivstall med 6 stallrum jemte spårläggning	50,000	”
Uppförande af en viadukt öfver bangården	18,000	”
Nedläggning af en vagnvåg vid ångfärjestationen ...	4,000	”
Utläggning af nya spår samt uppförande af ett gods- magasin, allt vid ångfärjestationen (Tilläggsanslag)	8,000	”
Uppförande af tak öfver personplattformar utanför banhallen	20,000	”

Å linien *Malmö—Hessleholm*:

Uppläggning af en morsetelegrafledning	5,500	”
--	-------	---

Vid *Lomma*:

Utvidgning af spårsystemet	3,200	”
Tillbyggnad af stationshuset	5,000	”

Vid *Flädie*:

Utvidgning af spårsystemet och utläggning af en väg	3,700	”
---	-------	---

Vid *Furulund*:

Utvidgning af spårsystemet	11,000	”
----------------------------------	--------	---

Vid *Söderhvidinge*:

Utvidgning af spårsystemet jemte uppförande af lastkaj	3,100	”
--	-------	---

Transport 1,058,250 kronor.

	Transport 1,058,250 kronor.
Vid <i>Svalöf</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	12,500 ”
Vid <i>Kågeröd</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	5,800 ”
Vid <i>Billesholms Grufva</i> :	
Väganläggning	7,500 ”
Vid <i>Norra Vram</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	6,500 ”
Vid <i>Spannarp</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	8,500 ”
Vid <i>Helsingborg</i> :	
Uppförande af provisoriskt godsmagasin vid ångfärje- hamnen samt utläggande af flere uppställnings- spår derstädes	41,000 ”
Vid <i>Vallberga</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	3,000 ”

IV distriktet.

Vid <i>Sundsvall</i> :	
Uppförande af lastkaj	1,800 ”
Utvidgning af spårsystemet	3,600 ”
Uppförande af ved- och koksbod	1,800 ”
Vid <i>Töfva</i> :	
Utvidgning af spårsystemet	1,600 ”
Vid <i>Ånge</i> :	
Uppförande af ved- och koksbod	2,700 ”
Förlängning af lastkajen	1,600 ”
Utvidgning af spårsystemet	3,300 ”

 Transport 1,159,450 kronor.

Transport 1,159,450 kronor.

Vid *Dysjö*:

Stationshus jemte uthus, källare och afträde	15,000	„
--	--------	---

Vid *Bräcke*:

Uppförande af boställshus för förste stationsskrifvare, banmästare, vagnförman och sex stationsbetjente med tillsammans 15 rum och 9 kök jemte uthus och källare	44,000	„
Utvidgning af spårsystemet	2,400	„
Uppsättning af en vattenkastare	2,000	„

Vid *Östersund*.

Anläggning af en oljekällare	4,000	„
Uppförande af byggnad för beredande af erforderliga utrymmen för ilgodsexpedition, ilgodsmagasin och distriktsförvaltningens kassakontor samt af en boställslägenhet	25,000	„
Tillbyggnad af godsmagasinet	11,000	„

Vid *Mörssil*:

Utvidgning af spårsystemet	9,000	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Dufed*:

Utvidgning af spårsystemet	3,900	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Storlien*:

Uppförande af boställshus, inrymmande 5 lägenheter om 1 rum med kök, två öfverliggningsrum för tågpersonal samt herbergen för intill 100 snö- skottare, jemte uthus och källare	31,500	„
--	--------	---

Vid *Dockmyr*:

Utvidgning af spårsystemet	5,500	„
----------------------------------	-------	---

Vid *Graninge*:

Utvidgning af spårsystemet	6,200	„
----------------------------------	-------	---

 Transport 1,318,950 kronor.

Transport 1,318,950 kronor.

Vid *Långsele*:

Uppförande af boställshus med 6 lägenheter om 1 rum med kök, jemte uthus och källare.....	22,000	”
Nedläggning af en vagnvåg	2,000	”

Vid *Sollefteå*:

Tillbyggnad af godsmagasinet och lastkajen	2,400	”
--	-------	---

Vid *Selsjön*:

Uppförande af ett vattentorn.....	8,000	”
-----------------------------------	-------	---

Vid *Aspeå*:

Uppförande af stationshus	17,000	”
---------------------------------	--------	---

Vid *Mellansel*:

Tillbyggnad af restaurationsbyggnaden	4,000	”
Uppförande af ett boställshus, inrymmande 4 lägenheter om tillsammans 5 rum och 4 kök samt tre öfver- liggningsrum, jemte uthus och källare.....	22,000	”
Utvidgning af spårsystemet.....	6,500	”
Nedläggning af en vagnvåg	2,000	”

Vid *Björna*:

Utvidgning af spårsystemet	1,700	”
----------------------------------	-------	---

Vid *Trehörningsjö*:

Utvidgning af spårsystemet.....	3,700	”
Uppförande af ett kolbås	2,500	”

Vid *Nyåker*:

Utvidgning af spårsystemet.....	2,300	”
---------------------------------	-------	---

Vid *Hörnsjö*:

Utvidgning af spårsystemet	3,600	”
----------------------------------	-------	---

Vid *Vännäs*:

Tillbyggnad af hotell- och restaurationsbyggnaden ...	7,000	”
Uppförande af ett boställshus med 5 lägenheter om		

Transport 1,425,650 kronor.

	Transport	1,425,650	kronor.
tillsammans 7 rum och 5 kök jemte uthus och källare		20,000	”
Uppförande af en uthusbyggnad		2,500	”
Nedläggning af en vagnvåg		2,000	”
Utvidgning af spårsystemet		4,200	”
Inköp af mark till plats för snöskärmar		5,500	”
Vid <i>Vindeln</i> :			
Uppförande af ett kolbås		2,900	”
Vid <i>Bastuträsk</i> :			
Tillbyggnad af kolbåset		1,000	”
Vid <i>Jörn</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		5,300	”
Tillbyggnad af kolbåset		1,600	”
Uppförande af en tvätt- och bagarestuga		2,500	”
Uppförande af boställshus med 5 lägenheter om tillsammans 7 rum och 5 kök, jemte uthus och källare		22,000	”
Vid <i>Myrheden</i> :			
Uppförande af ett kolbås		3,300	”
Vid <i>Storsund</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		3,700	”
Vid <i>Elfsbyn</i> :			
Utvidgning af spårsystemet		4,800	”
Uppförande af ett kolbås		4,800	”
Vid <i>Svartön</i> :			
Utläggning af ytterligare ett uppställningsspår för malmastade vagnar samt af tvenne vexlingsspår		20,100	”
Utvidgning af den elektriska belysningen		41,300	”
Uppsättande af en fristående vattenkastare		8,500	”
	Transport	1,581,650	kronor.

Transport 1,581,650 kronor.

Vid *Luleå*:

Uppförande af en ekonomibyggnad 3,400

Vid *Sunderby*:

Uppförande af godsmagasin och lastkaj 6,900 „

Utvidgning af spårsystemet 1,700 „

Vid *Säfvast*:

Uppförande af godsmagasin och lastkaj 5,300 „

Vid *Boden*:

Uppförande af en expeditionslokal vid godsmagasinet 3,500 „

Fullbordande af vagnverkstaden samt uppförande af
smedja, plåtslagare- och kopparslagareverkstäder 60,000 „Tillbyggnad af lokomotivstallet med 6 stallrum samt
uppförande i sammanhang dermed af en byggnad
för vattencisterner, verkstads- och förrådsrum,
vaktrum samt lokomotivmästareexpedition 85,600 „

Utvidgning af spårsystemet 5,200 „

Nedläggning af en vagnvåg 3,200 „

Uppförande af en byggnad med lamp- och oljerum m. m. 3,200 „

Uppförande af boställshus med 6 lägenheter om 1
rum med kök jemte uthus och källare 25,000 „Anläggning af gasverk för tillverkning af blandad
olja- och acetyléngas 50,000 „Vid *Ljuså*:

Utvidgning af spårsystemet 2,500 „

Vid *Sandträsk*:

Tillbyggnad af kolbåset 3,700 „

Vid *Lakaträsk*:

Tillbyggnad af kolbåset 4,000 „

Uppförande af boställshus med 2 lägenheter om 1
rum och kök jemte uthus och källare 11,000 „

Transport 1,855,850 kronor.

Transport 1,855,850 kronor.

Vid *Murjek*:

Tillbyggnad af godsmagasinet	3,700	”
Uppförande af ett boställshus med 2 lägenheter om 1 rum och kök samt 1 enkelrum på vinden jemte uthus och källare	11,500	”

Vid *Koskivara*:

Uppförande af boställshus med utrymme motsvarande 2 lägenheter om 1 rum med kök, att tillsvidare användas till skollokal	10,000	”
--	--------	---

Vid *Polcirkeln*:

Tillbyggnad af kolbåset	6,700	”
-------------------------------	-------	---

Vid *Nattavara*:

Uppförande af ett boställshus, inrymmande 5 lägen- heter om tillsammans 7 rum och 5 kök, jemte uthus och källare	23,000	”
Utvidgning af spårsystemet	4,200	”

Vid *Ripats*:

Uppförande af en bostad om 2 rum och kök jemte uthus och källare	11,200	”
---	--------	---

Vid *Gellivare*:

Tillbyggnad af godsmagasinet och uppförande af last- kaj	21,000	”
Uppförande af boställshus, inrymmande 7 lägenheter om tillsammans 9 rum och 7 kök samt tvättstuga jemte uthus och källare	38,000	”
Uppförande af en tvätt- och bagarestuga	2,500	”
Uppförande af en uthusbyggnad	3,800	”
Uppförande af en byggnad, inrymmande lamp- och oljerum, koks- och vedbodas samt sprutbod	4,500	”
Uppförande af lokomotivstall med 6 stallrum samt anläggning af vändskifva och spår vid stallet ..	90,000	”

Transport 2,085,950 kronor.

Transport 2,085,950 kronor.

Uppförande af kolbås jemte kolgifningsbrygga med tillhörande spår (tilläggsanslag)	10,000	„
Anordnandet af vattenuppfordring från Vassaraträsk och vattnets ledande till lokomotivställen samt i samband dermed af fristående vattenkran i bangårdens södra ände och brandpost i närheten af stationshuset	26,000	„

Vid *Malmberget*:

Uppförande af boställshus med 6 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare	25,000	„
Uppförande af ett kolbås	5,400	„
Anläggning af en kolgifningskran för lokomotiven ..	2,000	„

Å linien *Boden—Gällivare*:

Anläggning af en morsetelegrafledning	9,500	„
Uppförande af acetyléngasverk i samband med de befintliga oljegasverken vid Stockholm norra, Laxå, Nässjö och Bräcke stationer	84,850	„
Anordningar för underlättande af kolemtagningen vid vissa hamnplatser	290,000	„
Utförande af anläggning för svenska stenkols brikettering	80,000	„
Fullföljande af anordningar för vaxelförreglings- och förbättrade signalapparater vid stationer å bandelar, på hvilka nattåg framgå	200,000	„
Diverse arbeten	281,300	„
Åtgärder till möjliggörandet af de upprättade transportplanernas för arméns strategiska uppmarsch bringande till utförande	125,000	„

 Summa 3,225,000 kronor.

Beträffande de skäl, som för utförandet af ofvan nämnda särskilda arbeten blifvit af jernvägsstyrelsen samt af föredragande departementschefen anförda, tillåter sig statsutskottet att i allmänhet hänvisa till förberörda statsrådsprotokoll. Dock anser sig utskottet böra här meddela hvad sagda protokoll innehåller med afseende å följande anslagsfrågor.

Uppförande af acetylengasverk i samband med de befintliga oljegasverken vid Stockholms norra, Laxå, Nässjö och Bräcke stationer.

I fråga härom har departementschefen erinrat, hurusom jernvägsstyrelsen redan uti sin den 21 november 1898 till Kongl. Maj:t aflåtna skrifvelse med förslag till arfvodes- och kostnadsstat vid statens jernvägstrafik för år 1899 framhållit behovet af dessa oljegasverks tillbyggnad med acetylengasverk samt för dessa anläggningars utförande uti nämnda förslag upptagit ett belopp af 68,000 kronor. Styrelsen hade dervid anfört, att genom denna förändring lysgas, som i ljusstyrka fyrfaldigt öfverträffade den nu använda gasen, skulle kunna erhållas. De omsorgsfulla försök, som på föranstaltande af kongl. preussiska jernvägsdirektionen i Berlin under år 1898 blifvit utförda, hade nemligen visat, att blandad fett- och acetylengas för upplysning af jernvägsvagnar i allo uppfylde de anspråk, som kunde ställas på en god belysning, hvarför ock samtliga preussiska statsbanornas oljegasverk tillbyggts med acetylénanläggningar. Ofvanberörda försök hade jemväl gifvit vid handen, att kostnaden för tågbelysningen ej oväsentligt kunde minskas genom användning af den blandade gasen, hvars införande i vagnarne ej heller kräfde någon förändring af vare sig ledningar eller brännare.

Emot de af jernvägsstyrelsen sålunda föreslagna anläggningarne hade departementschefen väl icke haft något att i och för sig erinra; men då desamma synts rätteligen böra betraktas såsom nybyggnadsarbeten samt departementschefen vid sådant förhållande funnit sig icke kunna förorda upptagandet i kostnadsstaten af medel till deras utförande, hade departementschefen vid föredragning af ärendet den 30 december 1898 hemställt, att Kongl. Maj:t icke måtte finna skäl bifalla jernvägsstyrelsens framställning i förevarande afseende, men deremot bemyndiga styrelsen att vid afgifvande af förslag rörande nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar, till hvilka anslag borde af 1900 års Riksdag äskas, upptaga omförmälda tillbyggnader; och hade denna departementschefens hemställan af Kongl. Maj:t bifallits.

Sedermera hade Kongl. Maj:t emellertid, med anledning af derom utaf jernvägsstyrelsen gjord framställning, deruti styrelsen frambållit, hurusom det numera betydligt ökade antalet personförande tåg, hvilkas vagnar måste upplysas, under nu innevarande mörka årstid komme att kräva en större mängd lysgas, än hvad gasanstalterna under nuvarande förhållanden kunde producera, samt att denna brist på lysgas komme att göra sig särskildt gällande vid anstalten i Nässjö, den 22 september nästlidna år medgifvit, att ett belopp af 6,500 kronor

finge användas för sådan tillbyggnad af gasverksanläggningen i Nässjö, att derstädes skulle kunna inrymmas apparater för framställning af acetyléngas.

Då jernvägsstyrelsen nu förnyat sin framställning i ämnet, hade styrelsen såsom stöd för densamma åberopat hvad styrelsen uti sin öfverförordade skrivelse den 21 november 1898 rörande dessa anläggningar anfört samt såsom orsak till den numera förhöjda kostnadsberäkningen angifvit den betydliga stegring i arbetslöner och materialpris, som på senare tider inträffat. Af det nu ifrågasatta anslagsbeloppet 84,850 kronor afsåges, enligt hvad styrelsen upplyst, 20,000 kronor för anläggningen vid Stockholms norra station, 25,800 kronor för anläggningen vid Laxå, 17,050 kronor för anläggningen vid Nässjö samt 22,000 kronor för anläggningen vid Bräcke.

Anordningar för underlättande af kolemtagningen vid vissa hamnplatser.

Härom har jernvägsstyrelsen i skrivelse till Kongl. Maj:t af den 23 november 1899 anfört följande.

»Då engelska stenkol årligen för statens jernvägar inköpas i högst afsevärda kvantiteter, måste det vara af vigt, att icke någon omständighet lemnas obeaktad, som kan till statens förmån inverka på kolens anskaffningskostnad. Styrelsen har därför låtit verkställa omfattande utredningar för att utröna, i hvad mån samt på hvad sätt en minskning af de med kolens frakt och lossning förenade kostnaderna skulle kunna åvägabringas.

Det har genom sagda utredningar ådagalagts, att detta önskemål bör kunna i icke ringa mån ernås genom införande af större och mera effektiva anläggningar och inrättningar för kolens mottagande än de hittills använda. Med dylika anläggningar blir det nemligen möjligt att ur ett fartyg dagligen lossa och emottaga 500 à 600 tons kol, således öfver 50 procent mera, än hvad med mindre effektiva, maskinella inrättningar kan ernås, och nära dubbelt så mycket som den mängd, köparen i allmänhet vågar förpligtiga sig mottaga, om han endast är hänvisad till lossning för hand — allt under det dessa större anläggningar medföra en högst betydlig reduktion i antalet behöfligt manskap.

Det är klart, att härigenom afsevärda fördelar erbjuda sig för fartygsegaren, som genom minskadt antal lossningsdagar vinner tid för flera resor med fartyget och som dessutom göres mera oberoende af hamnarbetares användande vid lossning ur skeppsrummet. Den vinst, som härigenom beredes redaren, har af kompetenta fackmän be-

räknats till 40 à 90 öre per ton kol. Att i vissa fall mottagaren ej kan påräkna att blifva i afsevärdare mån delaktig af denna vinst, är visserligen sant, ty under goda konjunkturen stannar vinsten väl oftast i rederiets och leverantörens händer. Men vid svagare efterfrågan på tonnage och deraf följande starkare konkurrens bör vinsten likväl i form af nedsättning af fraktafgiften delvis komma äfven mottagaren till godo; och det synes styrelsen i allt fall fullt antagligt, att genom införandet af ifrågavarande kollossningsanläggningar en nedsättning af åtminstone 10 öre per ton kol i det fraktpris, som eljest skulle betingas, bör kunna öfver hufvud taget påräknas. Af ännu större vikt och äfven säkrare att beräkna äro de fördelar i annat hänseende, som beredas mottagaren. Såsom bevis härpå må framhållas följande.

Vid Värtan och i Malmö, der maskinella inrättningar för kollossning dels af äldre konstruktion dels af billig, men mindre effektiv beskaffenhet användas jemte lossning för hand, beräknas för närvarande kostnaden för mottagandet af en ton stenkol uppgå till 36 öre i medeltal vid en kvantitet af ungefär 50,000 tons årligen å hvardera stället. I Göteborg är motsvarande tal 47 öre på grund af den dervarande mindre krananläggningens otillräcklighet för de 70,000 tons, som der årligen böra mottagas. Med användande af effektivare krananläggningar bör ifrågavarande kostnad kunna nedbringas till endast 20 öre, dervid ränta och underhåll beräknats till 10 procent af anläggningsskostnaden. Användandet af det effektivare lossningssättet bör sålunda medföra en besparing af 34,900 kronor årligen. Lägges härtill den genom lägre fraktsats uppstående nedsättningen i kolpriset i svensk hamn 10 öre per ton, så kan besparingen i årliga utgifter genom minskade omkostnader för stenkol till de nämnda orterna beräknas till 51,900 eller i rundt tal 50,000 kronor.

På grund af nu anförda omständigheter anser styrelsen, att åtgärder med snaraste böra vidtagas till införandet af förbättrade och mera effektiva anläggningar för mottagande af stenkol för statens jernvägars räkning; och har styrelsen dervid tänkt sig följande tillvägagående:

1:o) *Beträffande Göteborg:*

Då ingen utsigt finnes att vid nuvarande kaj eller förlängning deraf erhålla nödigt utrymme för stenkolens lossning, måste bortses från möjligheten att taga kolen — utom en mindre del — direkt ur fartygen, utan måste kolen fortfarande lossas i pråmar; och då den nuvarande platsen för jernvägens stenkolsupplag är lämplig för mot-

tagning af kolen ur prämar, bör krananläggningen naturligen förläggas dit.

Med begagnandet af en del redan befintliga inrättningar skulle en anläggning för lossning af 70,000 tons årligen derstädes kunna åstadkommas för 45,000 kronor, deri inberäknadt anskaffningskostnaden för nya maskinerier, 28,000 kronor.

2:o) *Beträffande Malmö:*

Den hamntomt, som styrelsen för närvarande förhvir af Malmö stad, lämpar sig väl för en anläggning af ifrågavarande slag, och då största delen af de kostnader, som af anläggningen betingas, afse de flyttbara maskinella inrättningarna och endast en mindre del deraf spåranläggningar och dylikt, anser styrelsen den omständigheten, att ifrågavarande område ej eges af staten, ej böra utgöra hinder för anläggningens förläggande till detta område, till dess möjligen i framtiden egen tomtplats kan förvärfvas.

Den anläggning, styrelsen finner sig böra föreslå, afser lossning ur *två fartyg* samtidigt och är fullt tillräcklig äfven för en förutsedd högst betydlig ökning af den mängd kol, som för statens jernvägars räkning mottages i Malmö. Kostnaden beräknas till 85,000 kronor, hvaraf 76,000 kronor till maskinella inrättningar.

3:o) *Beträffande Stockholm (Värtahamnen):*

Styrelsen har i fråga härom tagit tre särskilda alternativ i öfvervägande.

Det första af dessa består deri, att Stockholms stad skulle på sin bekostnad, men med bidrag af jernvägen förlänga nuvarande kajen med ungefär 50 meter i nordvestlig rigtning åt Ropsten samt derefter medgifva ett byte af den kaj- och upplagsplats, som jernvägen nu disponerar, mot ett tillräckligt stycke af den förlängda kajen jemte bakom densamma liggande upplag och område för upplag, samt att på denna nya plats en tidsenlig krananläggning skulle uppföras i förbindelse med de dit förflyttade kolbasen.

Enligt det andra alternativet skulle åter statens jernvägar, kongl. flottan, Stockholms stad, Stockholm—Vesterås—bergslagens jernväg samt möjligen andra större kolemtottagare tillsammans gå i författning om anläggandet af en stor kolemtottagningsanstalt vid Värtahamnen.

Det tredje alternativet slutligen skulle vara att, i sammanhang med eventuel förflyttning af kongl. flottans härvarande station, statens jernvägar och kongl. flottan tillsammans anlade en gemensam jemförelsevis mindre kolemtottagningsanstalt vid Värtan.

Ehuru de båda senare alternativen otvifvelaktigt skulle, med samma

utgift i anläggningskostnad för statens jernvägars vidkommande, föra till större anläggningar och för den skull medföra billigare omkostnader per ton för de mottagna kolen än den mindre anläggningen, som endast skulle afse statens jernvägars behof, så synas dock praktiska skäl tala för det första alternativet, hvarvid särskildt möjligheten att få detta tidigare genomfördt än något af de andra bör tillmätas synnerligen stor betydelse. För närmare vilkorlig uppgörelse i detta afseende har styrelsen ock för afsigt att omedelbart öppna underhandlingar med Stockholms stadsfullmäktige.

Med hänsyn till den stora mängd stenkol, som konsumeras vid statens jernvägars stationer i Stockholm och nära hufvudstaden, måste det ständiga upplaget vid Värtahamnen uppgå till minst 30,000 tons och särskildt afseende därför fästas äfven vid krananläggningens användande för kolens upptagande ur upplaget och inlastning derifrån på jernvägens vagnar. Härigenom blifver anläggningen väsentligen dyrare än den i Malmö, der inlastningen i vagnar tänkts i de flesta fall ske direkt vid lossningen ur fartyg, men också egnad att medföra en betydligt större besparing än hvad här ofvan anförts i fråga om Göteborg och Malmö.

Under antagande att det till ungefär 20,000 kronor beräknade värdet i nuvarande skick af de vid Värtan använda fyra flyttbara mindre ångkranarna, för hvilka framdeles användning skulle beredas i Stugsund eller Hudiksvall, motsvarar flyttningskostnaden af kolupplaget, har ifrågavarande anläggning beräknats komma att kosta 150,000 kronor i maskinerier, hvartill skulle komma kostnaden för spårutläggning, hvilken torde kunna anslås till 10,000 kronor, således en total kostnad af 160,000 kronor.

Hvad nyssnämnda för koleremottagningen viktiga orterna, Stugsund och Hudiksvall, beträffar, har styrelsen för afsigt att nästa år inkomma med underdånig framställning i sammanhang med då möjligen behöfligt tillägg till de för Svartön redan beviljade medel för dylika anläggningars utförande.

Enligt styrelsens underdåniga förslag skulle alltså till utförande af ofvan omförmälda anordningar för underlättande af koleremottagningen vid Göteborg, Malmö samt Stockholm (Värtan) af nästkommande års Riksdag äskas ett anslag af 290,000 kronor.»

Efter redogörelse för denna jernvägsstyrelsens framställning har departementschefen i förevarande ämne yttrat:

»Med de af jernvägsstyrelsen ifrågasatta anordningar för underlättande af koleremottagningen vid vissa hamnplatser afses, såsom af

styrelsens framställning i ämnet framgår, anbringande i Stockholm, Göteborg och Malmö af krananläggningar af moderna typer för kolens lossning från fartyg och pråmar, hvarigenom skulle kunna vinnas dels billigare fraktsatser för kolen, dels lägre lossningskostnader och dels minskadt beroende af tillgången i hvarje fall på arbetskraft i de särskilda hamnarne. Enligt mig lemnade upplysningar är styrelsens kostnadsberäkning uppgjord under antagande att hvardera af anläggningarna i Stockholm och Malmö skulle förses med två kranar, så anordnade, att desamma skulle kunna användas antingen samtidigt för lossande af ett fartyg eller för lossande af hvar sitt fartyg. För Göteborg, hvarest redan förut finnes en kran, visserligen af äldre konstruktion, men dock ansedd såsom fullt användbar i sammanhang med den nya anläggningen, skulle deremot endast anskaffas en ny dylik apparat.

En hvar af de nya kranarne är beräknad att erhålla en lossningsförmåga af 500 till 600 tons per dag.

Lossningen för hand uppgifves väl enstaka dagar eller till och med kortare tider hafva kunnat uppgå till 400 å 500 tons om dagen från ett fartyg, men då säkerhet härför ej förefunnits, har styrelsen hittills, för undvikande af risken att få betala liggedagar för fartygen, ansett sig icke kunna uti kontrakten om kolleveranser förbinda sig till större lossning för dag än 300 tons, i vissa fall endast 200 tons.

Den nedsättning i fraktafgifter, som beräknas kunna vinnas genom möjligheten för styrelsen att i kontrakten tillförbinda sig en till 500 å 600 tons om dagen ökad lossning, skulle naturligen blifva mera betydande, derest lossningsförmågan kunde ytterligare ökas.

Att styrelsen likväl icke, då nu förslag väckts om anskaffande af moderna lossningsapparater, ansett sig böra ifrågasätta krananläggningar med större lossningsförmåga än den ofvan angifna har sin grund deri, att anläggningskostnaden derigenom skulle ökas, så att vinsten å anläggningen kunde äfventyras.

Alldenstund driften af en modern krananläggning beräknas kosta mellan 10 och 5 öre per ton lossadt kol, erfordras nemligen, på det kostnaden för kolens emottagande i vagn eller upplag skall kunna afsevärdt nedbringas, åtminstone till 20 öre per ton, att anskaffningskostnaden för kraninrättningen ej blifver större, än att 10 procent deraf — ränta och underhåll — fördelade på den mängd kol, som årligen mottages, icke öfverstiga 10 till 15 öre per ton.

Den uti jernvägsstyrelsens framställning förekommande beräkning af behållningen å anläggningarne, slutande å tillhopa 50,000 kronor, är uppgjord under antagande af en lossad kvantitet för år af 70,000

tons i Göteborg samt 50,000 tons i hvardera af städerna Stockholm och Malmö. Enligt hvad numera upplysts antages emellertid, att redan under innevarande år i Stockholm komma att lossas omkring 80,000 tons och snart ännu mera, hvarigenom ett ännu bättre resultat borde kunna vinnas. En af anledningarne dertill, att anläggningskostnaderna i Stockholm beräknats så väsentligt högre än i de andra städerna, är äfven att, då i Stockholm kvantiteten kol för lossning antagits komma att stiga öfver 100,000 tons om året, förslaget till denna anläggning uppgjorts under förutsättning, att för densamma skulle anskaffas kranar af mera effektiv och äfven mera dyrbar konstruktion än för anläggningarne i Göteborg och Malmö, uti hvilka städer kolkvantiteten ej beräknats uppnå nämnda tontal.»

Anläggning för svenska stenkols brikettering,

Med afseende härå har jernvägsstyrelsen anfört följande.

»Af svenska stenkol har under en längre tidsperiod af statens jernvägar förbrukats ungefär 50,000 tons årligen.

Att denna kvantitet ej ökats har sin grund mindre i bristande produktionsförmåga hos grufvorna än deri, att de svenska stenkolen måste vid de allt större fordringarna på lokomotivångpannornas effekt användas i blandning med allt större mängder engelska stenkol — en naturlig följd af de svenska kolens högre halt af aska och i synnerhet af deras benägenhet att falla sönder i stybb. Om denna senare olägenhet undanröjdes, skulle emellertid konsumtionen af de svenska kolen kunna i väsentlig mån ökas. I syfte att åstadkomma ett sådant resultat hafva också förut flera förslag framstälts men befunnits ekonomiskt ofördelaktiga. Nu har emellertid ett nytt uppslag gifvits, som afser ett förenkladt sätt för kolens brikettering.

Med biträde af sakkunnig person, ingenjör Alf. Larson, har jernvägsstyrelsen vid fabrik i Tyskland låtit verkställa dylik brikettering af svenska stenkol och derefter profbränt den sålunda vunna produkten. Härvid har ådagalagts, att denna har ett brännvärde i lokomotivångpanna, som fullt motsvarar den blandning af engelska och svenska kol, som för närvarande i allmänhet användes, under det att dess pris något understiger nämnda blandnings — detta dock under förutsättning, att på sjelfva fabrikationen ej beräknas någon afsevärd vinst utöfver billig ränta på anläggningskapitalet.

Enligt styrelsens mening vore det för hela landets industri af stor

betydelse, om fabriker för kolens brikettering komme till stånd, men så länge någon afsevärdare ränta å de erforderliga penningemedlen icke kan ställas i utsigt, torde ringa förhoppning förefinnas, att en dylik industri kan uppstå genom enskildes initiativ. Då emellertid ett inhemskt bränsle af tillräckligt brännvärde och dessutom med tillräcklig konsistens för att längre tid kunna bevaras utan att försämras, kan produceras, och det till samma pris som den nu använda kolblandningen, samt detta bränsle torde vara särskildt lämpligt att bilda det upplag af lokomotivbränsle, som inom landet ständigt bör finnas i beredskap, har styrelsen ansett, att tillverkning af svenska stenkolsbriketter bör anordnas genom statens jernvägars egen försorg. Såsom en början i sådant hänseende har styrelsen tänkt sig, att under nästkommande år de nödiga maskinerierna för en första briketteringsanläggning skulle anskaffas, uppställas och igångsättas; och är, enligt styrelsens förmenande, Elmhult en synnerligen lämplig plats för denna första briketteringsanstalt. År 1901 skulle då, enligt styrelsens beräkning, 30,000 tons briketter derstädes kunna tillverkas. Med utvidgning af anstalten år 1902 till en produktion af 45,000 tons skulle vid 1904 års slut ett upplag af 165,000 tons inhemskt lokomotivbränsle finnas och det eljest nödvändiga permanenta upplaget af engelska stenkol genom successiva minskningar kunna högst betydligt nedbringas.

Jemlikt af ofvannämnde sakkunnige uppgjort förslag skulle kostnaderna för de anordningar, som under nästkommande år skulle vidtagas för ändamålet, uppgå till sammanlagdt 80,000 kronor, hvilket belopp alltså enligt styrelsens underdåniga förslag borde af Riksdagen äskas till utgående redan under år 1900.»

För egen del har departementschefen i detta ämne yttrat:

»Beträffande den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta anläggning för svenska stenkols brikettering har jag inhemtat, att apparaterna till densamma äro afsedda att tagas från en firma i Tyskland, hvilken sedan år 1880 utfört 140 dylika anläggningar med en sammanlagd årlig tillverkning för närvarande af 6 millioner tons briketter; och har detta ansetts utgöra en god garanti för att briketterna blifva af samma kvalitet som de af nämnda firma af svenska stenkol tillverkade, hvilka blifvit vid statsbanorna profvade. Anledningen dertill, att anläggningen föreslagits att förläggas till Elmhult, lärer vara, att statens jernvägar tillhörig mark derstädes finnes för ändamålet tillgänglig.

Såsom jernvägsstyrelsens framställning i ämnet jemväl utvisar, afses med denna anläggning icke att bereda ökade inkomster åt statsbanorna. Efter hvad jag inhemtat, kan äfven det ekonomiska resultatet

af brikettfabrikationen antagas blifva ganska ojemnt. Den direkta tillverkningskostnaden för en ton briketter beräknas utgöra 3 kronor 15 öre. Med det högt uppdrifna pris på engelska stenkol af 18 kronor för ton och på svenska af 11 kronor 50 öre för ton, som nu är gällande och antages blifva under den närmaste tiden bestående, uppgår kostnaden för en ton blandade kol till 14 kronor 75 öre samt för en ton briketter till 14 kronor 65 öre. För förräntning af anläggningen skulle sålunda i detta fall endast återstå 10 öre för ton eller vid 30,000 tons tillverkning 3,000 kronor. Prisen på engelska och svenska stenkol uppgifvas visserligen stå i det förhållande till hvarandra, att de samtidigt stiga och falla, men likväl icke i samma proportion, i det prisvariationerna å de svenska stenkolen äro väsentligt mindre än å de engelska. I den mån prisen å de särskilda kolsorterna närma sig hvarandra, skulle därför ock briketteringen gifva sämre ekonomiskt resultat, men i den mån skilnaden i prisen ökas ett bättre sådant. Den förlust å briketteringen, som till följd häraf förutses kunna uppstå, skulle i allt fall, enligt uppgift, blifva försvinnande emot den vinst, som dermed sammanhängande låga stenkolspris skulle för statens jernvägar medföra.»

»Hvad särskildt angår den af jernvägsstyrelsen ifrågakända anläggningen för svenska stenkols brikettering, har jag väl icke kunnat undgå att finna mindre önskligt, att en dylik fabriksverksamhet skulle af jernvägsförvaltningen och öfver hufvud af staten drivas. Lämpligast skulle nemligen enligt min uppfattning vara, om de inom landet varande enskilde kolgrufveegare, hvilka till statsbanorna leverera stenkol, åtog sig jemväl att tillverka och tillhandahålla briketter i erforderliga kvantiteter. Förfrågningar, som i detta syfte redan för längre tid tillbaka lära vara från jernvägsstyrelsens sida till grufvegarne framställda, hafva emellertid icke hittills ledt till någon åtgärd från de senares sida. Möjligheten för att brikettfabrikation skall på enskildt initiativ komma till stånd inom landet torde likväl, efter hvad jag under hand inhemtat, icke vara alldeles utesluten; och synes mig gifvet, att, derest inom närmaste framtiden antagligt anbud å leverans af svenska stenkolsbriketter från enskildt håll skulle afgifvas, frågan om nu föreslagna anläggning bör förfalla. Då emellertid icke något som helst anbud föreligger, eller ens bestämda utsigter för erhållande af sådant mig veterligen förefinnas, samt det af såväl politiska som ekonomiska skäl måste anses vara för staten af den största vikt, att det

beroende för statsbanedriftens obehindrade uppehållande af importen från utlandet af stenkol, som är en oundviklig följd af den nuvarande bristen inom landet på för ändamålet fullt dugligt bränslematerial, med snaraste och så vidt ske kan minskas, anser jag, att den möjlighet till åstadkommande af en minskning i nämnda beroende, som, efter hvad de utaf jernvägsstyrelsen anställda försök gifvit vid handen, skulle kunna beredas genom inrättande af tillverkning utaf svenska stenkolsbriketter, under intet förhållande bör af staten lemnas obegagnad; och jag drager därför icke heller i betänkande att förorda, det staten själf, derest annan lämpligare utväg icke yppar sig, anordnar och drifver dylik tillverkning. På dessa grunder anser jag äfven synnerligen angeläget, att de för ifrågavarande anläggning af jernvägsstyrelsen begärda medel nu blifva af Riksdagen ställda till Eders Kongl. Maj:ts disposition.»

Åtgärder till möjliggörandet af de upprättade transportplanernas för arméns strategiska uppmarsch bringande till utförande.

I detta afseende har jernvägsstyrelsen redan uti skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 13 januari 1897 anfört följande:

»Sedan de inom generalstaben upprättade transportplanerna för arméns strategiska uppmarsch varit föremål för granskning af särskildt utsedde jernvägstjenstemän tillika med afdelningschefen för generalstabens kommunikationsafdelning, hafva de i denna granskning deltagande i skrifvelse till jernvägsstyrelsen den 9 mars 1894 framhållit det oafvisliga behovet af följande åtgärders vidtagande vid statens jernvägar redan i fredstid, för att de uppgjorda planerna skola kunna vid krigstillfälle bringas till verkställighet med nödig skyndsamhet och trygghet, nemligen:

1:o) att för utläggning af spår m. m. vid särskildt angifna militärmötesplatser erforderliga sliprar, räler med tillbehör, spårvoxlar och fasta signaler varda i beredskap upplagda å närmast belägna, för ändamålet lämpliga stationer och i hvarje fall inom vederbörande trafikdistrikt under dess tjenstemäns förvaltning;

2:o) att samtliga militärmötesplatser afses för genomgående sidospår af minst 300 meters längd mellan fripålarne;

3:o) att dessa militärmötesplatser äfvensom de vattentagningsställen, som icke tillika äro mötesplatser, erhålla vederbörligen fastställda namn, hvilka ej kunna föranleda till förvexling;

4:o) att rundspår utbyggas vid Hallsbergs station i riktningen Motala—Katrineholm och vid Ånge station i riktningen Ljusdal—Bräcke,

hvarjemte Degerö och Gårdsjö stationer böra förses med genomgående sidospår af minst 350 meters längd mellan fripålarna;

5:o) att vid särskildt angifna stationer vattentillgången för lokomotiven ökas så, att den motsvarar det beräknade behovet under upp-
marschtransporterna;

6:o) att å norra stambanan i hela dess utsträckning minst två genomgående, med Morseapparater försedda telegrafinier anordnas och inledas å tillräckligt antal mellanstationer;

7:o) att inredning för gevärs uppläggande anbringas i G1-vagnar;

8:o) att truppvagnsinredningarna till samtliga G-vagnar fördelas äfven å distriktsförråden i Norrland;

9:o) att samtliga G2-vagnar, som ej äro utrustade med hästgrindar, förses med bommar för hästtransport;

10:o) att blifvande bogie C-vagnar förses med gafveldörröppningar af minst 75 centimeters bredd, för att möjliggöra bårsängars införande, samt

11:o) att skyltar, angifvande tågens transportnummer, samt de lokomotiven under transporterna tilldelade särskilda tjänstgöringsnummer jemte landgångar förfärdigas enligt fastställda modeller till det antal, som framdeles kommer att meddelas från generalstabens kommunikationsafdelning.»

Enligt hvad jernvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse upplyst, hade emellertid af de sålunda angifna åtgärderna en del redan blifvit utförd, och en del andra vore, såsom för jernvägstrafiken i och för sig behöfliga, afsedda att närmast derpå följande år utföras. Öfriga åtgärder deremot, som icke vore af något jernvägstrafikens behof i fredstid dittills påkallade, och för hvilkas utförande erforderliga medel icke stode till jernvägsstyrelsens förfogande, hade ännu icke kunnat utföras eller till utförande under närmaste framtid förberedas i vidsträcktare mån, än att utredning gjorts öfver de med utförandet förbundna kostnaderna. Resultatet af denna utredning föreläge i en styrelsens skrifvelse bifogad förteckning, hvars kostnadssumma uppginge till ett sammanlagdt belopp af 239,300 kronor. Jernvägsstyrelsen hade därför i sin skrifvelse hemställt, att nämnda belopp skulle för ändamålet ställas till styrelsens förfogande.

Sedan emellertid — yttrade föredragande departementschefen — under hand inhemtats, att en väsentlig del jemväl af de å berörda förteckning upptagna arbeten kunde antagas blifva under de närmast följande åren för jernvägstrafiken behöfliga och i sammanhang med andra nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar komma

till utförande, har ansetts kunna med afgörandet af ärendet i dess helhet någon tid anstå; och hafva under de senast gångna åren åtskilliga af ifrågavarande arbeten äfven blifvit utförda.

Då likväl en betydande del af desamma ännu återstode samt, enligt hvad chefen för landtförsvarsdepartementet meddelat, dessa åtgärders skyndsamma vidtagande vore af stor vigt, hade föredragande departementschefen ansett sig böra förorda framställning till innevarande års Riksdag om anvisande af härför erforderliga medel.

Enligt en från jernvägsstyrelsen departementschefen tillhandakommen promemoria återstode sedan dels en del af de uti ofvannämnda förteckning upptagna arbeten, beräknade att kosta 46,420 kronor, redan utförts, dels ock genralstaben under hand hos jernvägsstyrelsen förklarar sig icke påyrka två ifrågasatta öfvergångsspår vid Hallsberg och Ånge, för hvilka i förteckningen beräknats en kostnad af tillhoppa 68,300 kronor, att utföra arbeten för en till sammanlagdt 124,580 kronor beräknad kostnad.

Dessa arbeten bestode af *dels* terrassering och ballastning å en del militärmötesplatser, *dels* anskaffning af spårmaterialier och signaler för sådana mötesplatser, *dels* åtgärder för ökning af vattentillgången för lokomotivens behof vid vissa stationer, *dels ock* ökning af genomgående sidospårets längd till 350 meter vid en lastplats.

Enligt hvad ofvan meddelats, har den för ifrågavarande arbeten beräknade kostnaden med ett till 125,000 kronor afrundadt belopp inräknats i det af Kongl. Maj:ts begärda anslaget till nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik.

Hvad slutligen angår den ifrågasatta *anläggningen å linien Lund — Åkarp af en trafikstation vid Uppåkra*, hvarför kostnaden beräknats till 47,000 kronor, har jernvägsstyrelsen i sin förenämnda skrifvelse af den 23 november 1899 anført följande:

»Ortbefolkningen har i anledning af det för skånska förhållanden långa afståndet mellan Lund och Åkarp ifrågasatt denna anläggning och för densamma erbjudit fri jord. På grund af befolkningsförhållandena och ortens bördighet kunna stationens trafikinkomster väntas till fullo betäcka driftkostnaderna och förränta anläggningskapitalet; hvarjämte välbehöflig fördelning af trafiken vid den synnerligen tränga stationen i Lund torde kunna i någon mån förväntas genom anläggningen i fråga.»

Utskottet får erinra, att i den jernvägsstyrelsens skrifvelse, som låg till grund för Kongl. Maj:ts af Riksdagen år 1898 bifallna fram-

ställning om anvisande af medel för, bland annat, utläggning af ytterligare ett jernvägspar mellan Arlöfs och Lunds stationer, anfördes, hursom för upptagande af persontrafik erfordrades en mindre hållplats ungefär midt emellan Åkarp och Lund, och hade kostnaderna för anordnande af denna hållplats inberäknats i det af Riksdagen för ofvan nämnda ändamål beviljade anslag. Med afseende härå, och då af de förhållanden, jernvägsstyrelsen åberopat, icke syntes utskottet framgå, att den sålunda beslutade hållplatsen skulle vara otillräcklig för upptagande af trafiken å den endast 7,7 kilometer långa bansträckan i fråga, har utskottet, som anser, att en viss försigtighet bör iakttagas vid beslut om anläggning af nya jernvägsstationer, icke funnit skäl tillstyrka beviljandet af det belopp, 47,000 kronor, som upptagits för anläggning af en trafikstation vid Uppåkra, helst, derest för den gods- trafik, som vid berörda plats kan ifrågakomma, skulle erfordras utläggande af sidospår med lastkaj, jernvägsstyrelsen icke lär sakna tillgång att af det för diverse arbeten afsedda beloppet bestrida kostnaden härför.

Beträffande de öfriga byggnader och anläggningar vid statens jernvägsstrafik, för hvilkas utförande Kongl. Maj:t nu äskat anslag å sammanlagdt 3,178,000 kronor, har utskottet icke haft något att erinra, och torde jemväl det af Kongl. Maj:t begärda bemyndigandet att få för vissa af dessa arbeten redan under innevarande år förskottsvis utanordna 1,254,400 kronor böra af Riksdagen lemnas.

Utskottet hemställer alltså,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägsstrafik, å riksstatens sjette hufvudtitel för år 1901 anvisar 3,178,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,254,400 kronor.

II.

Kongl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1901 anvisa å riksstatens sjette hufvudtitel, för utläggning af ytterligare ett jernvägspar mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer, ett belopp af 900,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Utläggning af ytterligare ett jernvägspar mellan Huddinge och Tumba stationer.

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 92) har herr *J. G. Pettersson* hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till anläggning af ett nytt jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba, i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom kongl. jernvägsstyrelsen verkställa och för nästa års lagtima Riksdag framlägga ytterligare utredning om lämpligaste riktningen för byggande af en ny statsbana mellan Stockholm och Södertelje samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 10,000 kronor.

Till det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden har departementschefen beträffande förevarande fråga till en början erinrat, att Riksdagen för utläggning af dubbelspår å södra stambanan beviljat år 1898 för sträckan Arlöf—Lund 385,000 kronor och år 1899 för sträckan Lund—Eslöf 600,000 kronor. Då dubbelspår mellan Malmö och Arlöf redan förut funnes, hade genom dessa anslag beredts möjlighet att anordna dubbelspår å en sammanhängande sträcka af tillsammans 34 kilometer närmast denna stambanas ändpunkt i Malmö.

Till stöd för dessa dubbelspårsanläggningar hade — fortsätter departementschefen — anförts, bland annat, följande.

Inträffade rubbningar i de genomgående tågens gång blefve naturligen mest känbara mot slutet af en lång tågväg, då endast enkelspårig bana förefunnes, och nödvändiggjorde ofta nog tillämpandet der af nya tillfälliga tidtabeller för återstående färd, hvilka åtgärder åter i regeln kunde väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, hvilkas regelbundna gång likaledes måst i följd af förberörda tidtabellsändringar i större eller mindre mån rubbas — allt olägenheter, som blefve större i den mån den ifrågavarande bandelen vore lifligt trafikerad.

Hvad sålunda yttrats i fråga om behovet af dubbelspår vid södra ändan af jernvägsförbindelsen mellan Stockholm och Malmö egde uppenbarligen tillämplighet jemväl på förbindelsens ändpunkt invid hufvudstaden, icke minst på den grund, att sträckan mellan Katrineholm och Stockholm på samma gång utgjorde del af jernvägsförbindelsen mellan hufvudstaden och vestra delarne af riket samt Norge. Derfor hade nu ock jernvägsstyrelsen i en till Kongl. Maj:t stäld, af kostnadsförslag samt plan- och profilritningar åtföljd skrifvelse den 16 december 1899 väckt förslag om beredande af medel till en dubbelspårsanläggning i närheten af Stockholm, nemligen mellan Huddinge och Tumba stationer, och i sådant afseende hemställt om aflåtande af proposition till Riks-

dagen om beviljande för ändamålet af ett extra anslag för år 1901 a 900,000 kronor, deraf 300,000 kronor vore behöfliga redan under innevarande år.

Till stöd för denna sin framställning hade jernvägsstyrelsen anfört hufvudsakligen följande.

Nödvändigheten af mera omfattande nya anordningar för jernvägs- trafikens besörjande i och vid Stockholm hade hos Kongl. Maj:t redan tillföre vid olika tillfällen af jernvägsstyrelsen framhållits och föranledt till, bland annat, den med Kongl. Maj:ts medgifvande anordnade internationella pristäflan om förslag till dylika anordningar. De vidtgående förändringar af statens nuvarande jernvägsanläggningar i och vid Stockholm, som de sålunda framkomna förslagen omfattade, deras stora och genomgripande betydelse ej allenast för den egentliga jernvägsdriften derstädes, utan jemväl för Stockholms kommunikationsförhållanden i allmänhet, dess handels- och sjöfartsintressen m. m., samt slutligen de mycket afsevärda kostnader, som gifvetvis komme att med desammas genomförande blifva förbundna, gjorde naturligen de utredningar, planläggningar och kostnadsberäkningar, som måste föregå ett slutligt afgörande, så omfattande, att tiden för sådant afgörande icke torde kunna ens närmelsevis förutsägas; och tiden för de blifvande jernvägsanläggningarnas fullbordande och tillgodogörande för trafiken måste sålunda i hvarje fall anses vara så pass aflägsen, att de redan nu mycket stora svårigheterna för jernvägstrafikens besörjande i Stockholm dessförinnan kunde hafva ökats till verkliga hinder för all vidare utveckling af samma trafik, derest icke under tiden alla till buds stående medel till trafikens befrämjande blifvit använda.

Förutom de partiella förändringar och nybyggnader vid stationerna och mellanliggande bandelar i och vid Stockholm, som i mån af fortgången af de förberedande utredningarna för den Stockholms samtliga jernvägsanordningar omfattande planläggningen kunde utan längre tidsutdrägt komma till utförande, vore vestra stambanans närmast Stockholm utläggning till dubbelbana det viktigaste medlet för nyssnämnda ändamål.

Behovvet af dubbelbana å denna bandel hade helt visst sedan länge gjort sig lika, om ej mera, kämbart som i fråga om förberörda delar af södra stambanan, men hade jernvägsstyrelsen icke lämpligen kunnat framlägga förslag till sådan bananordning, förrän bangårdsfrågan i Stockholm blifvit åtminstone så till vida utredd, att med denna fråga otvifvelaktigt sammanhörande ändring af vestra stambanans sträckning närmast Stockholm vore till sin omfattning känd. Äfven den under

år 1898 framkomna frågan om förkortande af vägen mellan Stockholm och Malmö genom anläggning af en ny stambana från någon station strax söder om Stockholm till någon ort å östra stambanan hade funnits vara af så ingripande betydelse för jernvägsanordningarne i öfrigt i de trakter, som deraf kunde komma att beröras, att nämnda frågas vederbörliga utredning jemväl bort afvaktas före framläggandet af nu ifrågavarande förslag till dubbelbananordning.

Den pågående utredningen af bangårdsfrågan samt resultatet af den utförda jernvägsundersökningen funne jernvägsstyrelsen emellertid nu hafva med all säkerhet påvisat, ej mindre att ändring af vestra stambanans sträckning närmast Stockholm i sammanhang med blifvande nya bangårdsanordningar derstädes icke kunde finnas erforderlig längre än mellan Stockholm och Elfsjö, än ock att den ifrågasatta nya bananläggningen för förkortning af vägen från Stockholm till Malmö icke lämpligen kunde utgå från någon plats närmare Stockholm än Jerna. Vid sådant förhållande syntes ock dubbelbananordning mellan stationerna Elfsjö och Jerna kunna utföras oberoende af de beslut, som framdeles kunde blifva fattade i oftaberörda, betydelsefulla byggnadsfrågor.

Delen Huddinge—Tumba af bansträckningen Elfsjö—Jerna vore emellertid af särskilda skäl den, som först borde ifrågakomma att anordnas till dubbelbana. Under det att afstånden mellan stationerna Stockholm central och Liljeholmen, Liljeholmen och Elfsjö, Elfsjö och Huddinge samt Tumba och Rönninge vore resp. 4,4, 4,0, 5,2 och 5,2 kilometer, vore nemligen afståndet mellan Huddinge och Tumba 9,8 kilometer eller omkring dubbelt så långt som öfriga stationsafstånden å bandelen Stockholm—Rönninge, och möjlighet att utjemna detta för tågdirigeringen å nämnda bandel så ogynsamma förhållande genom anläggning af en tågmötesplats någonstädes ungefär midt emellan Huddinge och Tumba förefunnes på grund af lokala förhållanden icke. Betydelsen af det relativt stora afståndet mellan ifrågavarande stationer för tågrörelsen å hela bandelen Stockholm—Saltskog framginge påtagligt af den för innevarande vinter gällande tidtabellen n:o 78, af hvars blad I en del bifogats styrelsens framställning. De flesta tågmötena måste förläggas till Huddinge och Tumba. Kortaste tiden, inom hvilken tågmöten kunde upprepas vid någondera af sistnämnda stationer, vore 28 minuter, under det att dylika möten varit möjliga ungefär hvar 18:de minut, derest nämnda stationers afstånd från hvarandra icke varit större än de till närmast intilliggande stationer. Om ock denna tidskillnad kunde tills vidare sakna afgörande betydelse för de ordinarie tågens tidtabeller, blefve dess betydelse dock så mycket större vid in-

träffande tågförseningar eller insättandet af extra tåg och vid upp-
rättandet af de tillfälliga tidtabeller, som dervid måste användas. Till
åskådliggörande häraf bifogades ytterligare ett exemplar af förenämnda
tidtabell n:o 78, blad I, hvarå med röda linier angifvits de nya möjlig-
heter för inläggandet af flera tåg å bandelen Stockholm—Saltskog, som
kunde förefinnas, efter det dubbelbana blifvit anordnad mellan Huddinge
och Tumba.

Det af jernvägsstyrelsen upprättade kostnadsförslaget för anlägg-
ning af dubbelspår å linien Huddinge—Tumba innehölle följande huf-
vudposter:

jordområdets anskaffning	kronor	28,962: —
terrassering (deraf 470 meter tunnelsprängning för 2 spår, 258,500 kronor)	„	578,504: 80
konstarbeten (förlängning af en vägport och en väg- bro, uppförande af två vägportar och en väg- bro, förlängning af affoppstrummor m. m. dyligt) ..	„	52,450: —
öfverbyggnader och ändring å stationer (9,311 meter nytt spår med räler af 40,5 kilograms vikt för meter, 2,975 meter flyttning af spår m. m.) ...	„	153,423: 25
diverse kostnader	„	5,247: —
allmänna omkostnader	„	81,412: 95
	summa kronor	900,000: —

Till närmare upplysning rörande detta kostnadsförslag hade jern-
vägsstyrelsen i skrifvelsen anfört följande:

Afståndet mellan Huddinge och Tumba, räknadt från midt till midt
af stationshusen, vore, såsom nämnts, 9,8 kilometer, under det att banans
längd mellan Huddinge stations södra vaxel och Tumba stations östra
vaxel vore 9,3 kilometer.

Kostnaden per kilometer för dubbelbananordning å sistnämnda ban-
längd hade beräknats till omkring 96,700 kronor, under det att kost-
naden för den af Riksdagen senast beslutade likartade anordningen å
bandelen Lund—Eslöf beräknats allenast till omkring 29,400 kronor per
kilometer. Denna stora prisskilnad berodde hufvudsakligast på det
mycket stora belopp, som måst afses för icke allenast det nya spårets
anordnande vid södra ändan af Tullingesjön, utan äfven i sammanhang
dermed det förutvarande spårets omläggning derstädes för vinnande af
nödvändig förbättring i banans mycket ogynsamma krökningsförhållan-
den. Krökningen omkring sjön hade nemligen en centrivinkel af nära

53° och en radie af allenast 300 meter; och från denna krökning öfverginge banan vesterut efter endast 480 meters rak sträckning i en krökning åt motsatt håll med nära 38° centrivinkel och likaledes 300 meters radie. Enligt det nu framlagda förslaget komme visserligen nämnda centrivinklar att endast oväsentligt ändras, men skulle radierna ökas till 600 meter.

I olikhet med hvad förhållandet vore å bandelen Lund—Eslöf måste vid nu ifrågavarande bandels anordnande till dubbelbana mycket betydande bergsprängningar verkställas samt all erforderlig mark nu inlösas, och derjemte måste befintliga vägöfvergångar i banans plan ersättas på två ställen med vägportar och på ett med vägbro.

Beträffande de skäl, som till stöd för herr Petterssons förevarande förslag blifvit anförda, tillåter sig utskottet att hänvisa till sjelfva motionen.

Med hänsyn till de stora svårigheter, som, enligt hvad jernvägsstyrelsen påvisat, för närvarande möta för besörjande af jernvägs- trafikken å stambanan närmast söder om Stockholm, måste det anses vara af verkligt behof påkalladt, att med det snaraste åtgärder vidtagas för att bereda utväg att bättre anordna denna trafik samt tillgodose de ökade kraf, som en fortgående utveckling af densamma medför. För detta ändamål har Kongl. Maj:t nu föreslagit, att ett ytterligare spår skulle utläggas mellan Huddinge och Tumba stationer, å hvilken jemförelsevis långa bansträcka behöfvet af tågmötenes anordnande gjort sig särskildt kämbart. Gent emot detta förslag har i ofvan omförmälda motion framhållits, att, då den nuvarande statsbanan genom Södertörn till följd af sin krokliniga sträckning med starka lutningar och kurvor i allt fall icke kunde bereda den snabba förbindelse, som syntes eftersträfvansvärd, det vore mindre välbetänkt att å denna bana nedlägga betydande kostnader för dubbelspårsanordningar. Med afseende å de antydda bristerna hos nämnda bana har motionären, som ansett behöfvet af tågmöten å linien Huddinge—Tumba kunna tills vidare tillgodoses genom anläggning af en mötesplats mellan dessa stationer, satt i fråga byggandet af en ny statsbana från Stockholm till Södertelje, hvarigenom, jemte andra fördelar, skulle kunna vinnas någon förkortning af väglängden mellan dessa orter.

Enligt hvad utskottet inhemtat, förefinnes å den nuvarande banan mellan Stockholm och Södertelje ej större lutning än 1 : 100.

Banans krökningsförhållanden äro visserligen delvis mindre gynsamma, men förbättring härutinnan kan lämpligen vidtagas i sammanhang med utläggning af dubbelspår, såsom det beträffande baudelen Huddinge—Tumba nu framlagda förslaget jemväl afser; och bör derigenom kunna vinnas, att ingenstädes å banan behöfver förekomma mindre kurvradio än 500 meter, och detta endast å helt få ställen. Äfven om genom anläggning af ny bana väglängden skulle kunna i någon mån förkortas, synes dock den tidsvinst, som derigenom möjliggöres, ingalunda stå i rimligt förhållande till de uppoffringar, som ett sådant företag kräfver. Förutom de sannolikt högst betydande kostnaderna för byggandet af den ifrågasatta nya banan, hvilken för att motsvara de anspråk, som derpå komma att ställas, gifvetvis måste byggas dubbelspårig, bör härvid tagas i betraktande, att den nuvarande jernvägen, hvarå hittills nedlagts — oberäknadt rullande materiel — mellan 140,000 och 150,000 kronor per kilometer, skulle förvandlas till en lokalbana med säkerligen ganska låg afkastning. Särskildt vill utskottet fästa uppmärksamhet vid de dryga kostnader, som, derest den nya banan komme till stånd, skulle föranledas genom uppehållande af dubbel stationstjenst och banbevakning å jernvägssträckan Stockholm—Södertelje. På grund af dessa förhållanden har utskottet funnit motionärens förslag i fråga om anläggning af ny statsbana mellan nämnda orter icke förtjena afseende.

I anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställning har utskottet ansett sig böra inhemta närmare utredning angående möjligheterna för anläggande af mötesplats å bansträckan Huddinge—Tumba, och har utskottet från jernvägsstyrelsens banbyrå fått i detta ärende mottaga en redogörelse af hufvudsakligen följande innehåll.

För att få bästa nyttan af en tågmötesplats å ifrågavarande bansträcka, borde den förläggas så vidt möjligt midt emellan de på 9,8 kilometer från hvarandra belägna stationerna Huddinge och Tumba. Som å denna del af linien endast funnes långa lutningar med 1:100, i hvilka mötesplats icke kunde anordnas för stannande tåg, måste vid brytpunkten mellan lutningarna midt i den s. k. Banslättsskärningen utschaktas ett horisontalplan på 550 meters längd, hvarå dubbelspår för möten anordnades. Detta skulle kräfva ett synnerligen stort schaktningsarbete på ett djup af ända till 5,8 meter samt 2,8 meter under nuvarande banplan i en terräng och jordmån af mycket svårartad beskaffenhet. Skulle man derfor med frångående af detta alternativ uppsöka andra platser, der den nuvarande liniens lutningsförhållanden

vore mera gynsamma för dylika mötesplatsers anläggning, funnes visserligen en sådan å ett horisontalplan mellan Flemmingsberg och Björnekulla, men på endast 2,7 kilometers afstånd från Huddinge, hvarför i detta fall blefve nödvändigt att för den andra rigtningens tåg anordna en annan mötesplats närmare Tumba. För en sådan funnes ingen annan möjlig plats än i en lutning 1:450 midt för Hamra egendom, endast 2,3 kilometer från Tumba och i en ytterst svår och bergig terräng. Härvid vore tillika att märka, att linien, der denna mötesplats skulle anordnas, blifvit i planen för utläggning af dubbelspår föreslagen till ändring för uträtande af de skarpa och tätt liggande kurvorna. Terrasseringsen för mötesplatsens sidospår skulle sålunda icke komma till någon nytta vid ett framtida utläggande af det andra spåret på hela linien mellan de båda stationerna. Under sådana förhållanden syntes anordnandet af vare sig en mötesplats ungefär midt emellan stationerna i Banslättskärningen eller af tvenne dylika mötesplatser på kort afstånd från stationerna vara, om icke outförbart, dock mycket svårt och dyrbart. Hvad särskildt beträffade det sistnämnda alternativet, vore det ur trafksynpunkt föga tilltalande, då tidsvinsten vid tåggrubbingar och ändrade tågmöten blefve ringa, när mötesplatserna låge så nära stationerna.

Af denna utredning synes det utskottet framgå, att stora svårigheter möta för anordnande af tågmötesplats mellan ifrågavarande stationer samt att jembförelsevis betydande kostnader skulle vara dermed förenade. Med hänsyn härtill och då en sådan anordning icke på långt när skulle bereda samma fördelar för tågdirigeringen som den af Kongl. Maj:t föreslagna utläggningen af dubbelspår, anser sig utskottet hafva skäl förorda sistnämnda förslag.

Med stöd af det anförda får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning och med afslag å herr J. G. Petterssons i ämnet väckta motion, må för år 1901 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer, ett belopp af 900,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

III.

Kongl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1901, till *an-* Ny rörlig ma-
teriel vid
statens jern-
vägar. skaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarne 5,000,000 kronor.

Af statsrådsprotokollet i detta ärende inhemtas, att jernvägsstyrelsen beträffande behovet af tillökning i den rullande materielen anfört följande:

Det allt jemt ökade transportarbetet på statens jernvägar medförde nödvändigheten af att i tillräcklig grad tillgodose behovet af ökad transportmateriel. De lokomotiv, som under senare tiden af enskilda jernvägar förhyrts, hade samtliga måst återlemnas, och hvad gods-vagnarne beträffade, hade det ökade behovet deraf föranlett, att ett med en tysk firma upprättadt kontrakt rörande förhyrning af vagnar måst tvenne gånger förlängas.

Den tillökning i rullande materielen, som sålunda för år 1901 ansetts nödvändig, och hvilken vore afsedd att vid inhemska verkstäder tillverkas, hade beräknats sålunda:

10 snälltågslokomotiv	kronor	700,000
12 godstågslokomotiv	„	850,000
12 tunga vexellokomotiv	„	680,000
reservdelar till lokomotiv	„	50,000
30 personbogievagnar	„	750,000
apparater för belysning, bromsning m. m.	„	45,000
200 täckta godsvagnar	„	700,000
300 öppna d:o	„	700,000
axlar med hjul till vagnarne	„	400,000
bromsinrättningar till godsvagnar	„	80,000
reservdelar m. m. till vagnarne	„	45,000

summa kronor 5,000,000.

Hvad materielens konstruktion beträffade, så vore snälltågslokomotiven äfvensom samtliga person- och godsvagnar afsedda att utföras enligt förut af Kongl. Maj:t godkänd konstruktion, de sistnämnda enligt den år 1898 fastställda typen med ökad lastförmåga, samt vexellokomotiven enligt den likaledes förra året godkända typen med större dragförmåga.

Rörande godstågslokomotiven vore styrelsens afsigt att, med användande i största möjliga utsträckning af samma detaljer, som tillämpades å den redan godkända typen för vexellokomotiv samt den tunga godsmaskintyp, som måste anskaffas för malmtransporten å Gellivare—Ofotenbanan, så förändra nuvarande konstruktion af godstågslokomotiv, att en större dragförmåga skulle kunna vinnas.

För egen del har departementschefen yttrat, att han med hänsyn till den ständigt fortgående stegringen i trafiken å statsbanorna, och då, oaktadt de afsevärda belopp, som under senaste åren beviljats till ny rullande materiel vid dessa banor, de för hyra af lokomotiv och vagnar utgående belopp icke kunde antagas komma att för framtiden nedbringas i sådan grad, som önskligt vore, derest icke tillfälle beredd till anskaffande af ytterligare betydligt ökad egen transportmateriel, icke kunde finna det af jernvägsstyrelsen nu begärda anslag för högt tilltaget.

Härjemte har departementschefen erinrat, att i dylika hyror under tiden från och med den 1 oktober 1898 till och med den 30 september 1899 utgått, för lokomotiv 45,523 kronor 25 öre samt för vagnar 273,478 kronor 82 öre, samt att, enligt af Kongl. Maj:t den 30 december nästlidna år fastställd kostnadsstat, för innevarande år upptagits för hyra af lokomotiv 21,000 kronor och för vagnhyra 259,000 kronor.

Enligt hvad departementschefen från jernvägsstyrelsen inhemtat, hade styrelsen förvisat sig derom, att den materiel, som vore afsedd att under år 1901 anskaffas, kunde vid inhemska verkstäder tillverkas.

På grund af hvad sålunda blifvit till statsrådsprotokollet anfördt, hemställer utskottet,

att Riksdagen må, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1901 anvisa 5,000,000 kronor.

IV.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
mellan Boden
och Ytter-
Morjärv.*

Sedan Riksdagen år 1897 beslutat anläggning enligt Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Boden till Ytter-Morjärv, för hvilken jernväg kostnaden beräknats till 4,371,000 kronor, samt för denna bananläggning anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarne:

för år 1898	kronor 1,300,000
” ” 1899	” 1,300,000
” ” 1900	” 1,000,000
eller tillsammans kronor 3,600,000,	

har Kongl. Maj:t nu föreslagit Riksdagen att, till *fullbordande af statsbanan från Boden till Ytter-Morjärv*, för 1901 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarne ett anslag af 771,000 kronor.

Under hänvisning till hvad i statsrådsprotokollet blifvit i detta ärende meddeladt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, till fullbordande af statsbanan från Boden till Ytter-Morjärv, för år 1901 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 771,000 kronor.

V.

För anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, för hvilken jernväg kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor, har Riksdagen anvisat:

för år 1899	kronor 5,400,000
» » 1900	» 4,000,000

eller tillsammans kronor 9,400,000.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att, till *fortsättning af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen*, för år 1901 anvisa 10,100,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 3,600,000 kronor.

Till statsrådsprotokollet i detta ärende har departementschefen till en början lemnat en redogörelse för de arbeten, som under år 1899 utförts å nämnda bana; och tillåter sig utskottet att till denna redogörelse hänvisa.

Vidare har departementschefen yttrat:

»I sammanhang härmed får jag anmäla, att jernvägsspåret mellan Gellivare och Koskulls kulle blifvit fullt färdigt under år 1899. Sedan det af Riksdagen år 1898 för spåranläggningen anvisade belopp, 425,000

Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.

kronor, till följd af under arbetstiden gällande ovanligt höga arbets- och materialpris befunnits vara otillräckligt för anläggningens bringande i fullständigt skick, bemyndigade Eders Kongl. Maj:t den 22 september 1899 jernvägsstyrelsen att af under händer varande medel, mot ersättning, hvarom Eders Kongl. Maj:t framdeles ville förordna, använda ett belopp af högst 50,000 kronor för spåranläggningens fullbordande. Enligt hvad jernvägsstyrelsen nu anmält, har kostnaden för anläggningen i dess helhet uppgått till 474,763 kronor 86 öre, hvadan således 49,763 kronor 86 öre af jernvägsstyrelsen enligt det nådiga bemyndigandet förskotterats. Den af jernvägsstyrelsen gjorda framställning har ännu icke hunnit anmälas inför Eders Kongl. Maj:t för bestämmande af sättet för godtgörelse till jernvägsstyrelsen för det utlagda förskottet; men då enligt det af Riksdagen godkända kontrakt det bolag, på hvars begäran spåranläggningen företagits, är pliktigt att erlægga amortering och ränta å hela det belopp, hvartill anläggningskostnaden enligt räkenskaperna kunde komma att uppgå, behöfver uppenbarligen icke något särskildt anslagsbelopp för förskottets täckande äskas.»

Beträffande arbetets bedrivande under år 1900 å statsbanan Gellivare—riksgränsen har departementschefen erinrat, att jernvägsstyrelsen i skrifvelse till Kongl. Maj:t den 6 december 1899 framlagt förslag till plan för detta arbete, enligt hvilken plan årets arbete skulle väsentligen omfatta inom södra distriktet räsläggnings- och grusningsarbeten å sträckan mellan Luossavaara och Torne träsk äfvensom banans hufvudsakliga komplettering till en längd af 33 kilometer, från Gellivare räknadt, samt inom norra distriktet verkställande af de ansenliga berg- och tunnelsprängningar, jordflyttningar samt bro- och trumbyggnader, hvilka erfodrades, för att räsläggningen skulle kunna utan hinder under år 1901 fortsättas till riksgränsen. Kostnaden för utförandet af dessa arbeten jemte liquid för förskott och resterande utgifter för år 1899 skulle emellertid uppgå till 6,600,000 kronor, eller 2,600,000 kronor mera, än Riksdagen för innevarande år anvisat. Vid sådant förhållande hade Kongl. Maj:t vid ärendets föredragning den 30 december 1899 funnit skäligt godkänna den underställda arbetsplanen att, i den mån tillgängliga medel det medgäfve, lända till efter rättelse.

I fråga om det belopp, som borde äskas för fortsättandet under år 1901 af jernvägsanläggningen Gellivare—riksgränsen, hade, enligt hvad departementschefen vidare meddelat, jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 28 december 1899 anfört följande:

Till underlättande af de omfattande transporter, hvilka måste ega rum för uppfraktande af erforderliga byggnadseffekter till respektive arbetsplatser, och hvilka under nuvarande förhållanden vore förenade med högst betydande svårigheter och kostnader, hade befunnits angeläget att redan före 1901 års utgång framdraga arbetsspåret, om möjligt, till riksgränsen, hvarigenom tillika större säkerhet för banbyggnadens fullbordande inom beräknad tid skulle erhållas, helst som numera vunnen erfarenhet visat, att räsläggnings- och grusningsarbetena uti sådana trakter, hvarom här vore fråga, kunde endast under en obetydlig del af året lämpligen bedrivas, och denna tid under sista arbetsåret komme att hufvudsakligen tagas i anspråk för kompletteringsarbeten, jemväl omfattande öfverbyggnaden.

Räsläggningsens bedrivande på förenämnda sätt kräfde emellertid utförande af terrasserings- och andra arbeten äfvensom anskaffning under år 1901 dels af räler med tillbehör, dels af virke till vida större omfattning, än hvad som ursprungligen beräknats, hvartill komme, att arbets- och materialpris efter tiden för upprättandet af det till grund för Riksdagens beslut om banbyggnadens utförande lagda kostnadsförslag högst väsentligt stegrats — uppgående denna prishöjning för exempelvis räler, hvaraf inköp för en banlängd af närmare 130 kilometer beräknats under ifrågavarande år ega rum, till icke mindre än 65 procent och beträffande de nästan uteslutande å kronoskogar afverkade sliprarne till omkring 50 procent, hvilken sistnämnda kostnadsökning hufvudsakligen hade sin grund uti det af domänstyrelsen åsatta, i förhållande till verkets användbarhet synnerligen dryga inköpspriset samt de i följd af lokala förhållanden oväntadt höga utdrifningskostnaderna.

Med hänsyn till hvad sålunda anförts skulle för arbetenas bedrivande under år 1901 erfordras omkring 5,500,000 kronor, under det att härutöfver kräfdes dels ett belopp af 2,600,000 kronor, hvarmed den beräknade kostnaden för genomförandet af den af jernvägsstyrelsen föreslagna arbetsplanen för år 1900 öfversköte det af Riksdagen för detta år beviljade anslag och som, derest sagda arbetsplan blefve af Kongl. Maj:t fastställd, syntes böra inberäknas uti 1901 års anslagsmedel, dels ock efter den ursprungliga beräkningsgrunden en summa af 2,000,000 kronor, utgörande omkring hälften af hvad som ytterligare erfordrades för anskaffning af rullande materiel, af hvilka sistnämnda medel jemväl syntes styrelsen angeläget att få för dermed afsedt ändamål redan under innevarande år disponera ett belopp af 1,000,000 kronor, för att anskaff-

ningen af ifrågavarande, mycket omfattande materiel måtte kunna oafbrutet fortgå och derigenom med större säkerhet kunna påräknas vara afslutad vid den beräknade tiden för banans öppnande för trafik.

För statsbanan Gellivare—riksgränsen skulle sålunda det behöfliga anslaget för år 1901 uppgå till sammanlagdt 10,100,000 kronor. Då för åren 1899 och 1900 beviljade anslag till sistnämnda banbyggnad uppginge till sammanlagdt 9,400,000 kronor, hvaraf 650,000 kronor beräknats till anskaffning af rullande materiel och återstoden, eller 8,750,000 kronor, afsetts för sjelfva jernvägsanläggningen, skulle följaktligen — efter tillägg af det för sistberörda ändamål föreslagna anslagsbeloppet för år 1901, eller 8,100,000 kronor — en summa af 16,850,000 kronor hafva vid 1901 års utgång tagits i anspråk för sjelfva jernvägsanläggningen. Af den år 1897 beräknade anläggningskostnaden, 21,498,000 kronor, inbegripet kostnaden för en station vid riksgränsen men icke för spårförbindelser mellan Luossavaara station och de båda malmfälten Kiirunavaara och Luossavaara, skulle sålunda vid 1901 års slut hafva utgått 19,500,000 kronor och alltså af det beräknade kostnadsbeloppet återstå allenast 1,998,000 kronor, deraf 1,884,000 kronor enligt beräkningarne skulle afses för rullande materiel. Anledningen till att på detta sätt den för sjelfva byggandet af jernvägen beräknade kostnads-summan redan vid 1901 års utgång i det närmaste komme att hafva tagits i anspråk vore att söka deruti, att betydande prisstegringar i afseende på såväl arbeten som materialier egt rum efter tiden för nyssnämnda kostnadsberäkningars uppgörande, äfvensom att de förberedande åtgärderna för arbetenas bedrifvande, såsom transportvägars anläggande och underhåll, befäls- och arbetarebostäders uppförande, materialtransporten m. m. — särskildt vid norra distriktet — visat sig i följd af lokala förhållanden draga väsentligt större kostnad, än hvad som skäligen kunnat förutses.

Då det syntes departementschefen vara af vigt icke blott att arbetena å jernvägen under år 1901 bedrefves med så mycken kraft som möjligt, utan äfven att för de arbeten, som kunde utföras redan under innevarande år, bereddes de af jernvägsstyrelsen begärda beloppen tillsammans 3,600,000 kronor, har departementschefen hos Kongl. Maj:t hemställt om aflåtande till Riksdagen af den framställning, som ofvan meddelats.

Utskottet har icke kunnat undgå att finna anmärkningsvärdt, att kostnaderna för byggandet af ifrågavarande jernväg visat sig så betydligt öfverskrida de beräkningar, som för 1898 års Riksdag framlades.

Det är visserligen sant att prisen å arbetskrafter och en del materialier efter denna tid ansenligt stegrats, men dessa förhållanden kunna icke helt och hållet förklara den högst betydande ökningen i kostnaderna. Till en ej oväsentlig del synes densamma vara beroende derpå, att åtskilliga med företaget förenade arbeten och anläggningar, hvilkas behöflighet och omfattning bort kunna medelst noggrannare undersökning förutses, antingen alls icke eller med otillräckliga belopp upptagits i kostnadsförslaget.

Med anledning häraf har utskottet ansett sig böra framhålla önskvärdheten af att i ärenden, som framdeles hänskjutas till Riksdagens afgörande, mera tillförlitliga kostnadsförslag måtte framläggas än det, som legat till grund för Riksdagens beslut beträffande den jernvägsanläggning, som nu är i fråga. Utskottet, som vid det förhållande att denna jernväg bör vara färdig inom viss tid, icke finner tillrädligt, att någon nedsättning af Riksdagen vidtages i det anslagsbelopp, som Kongl. Maj:t nu för ändamålet äskat, får alltså hemställa,

att Riksdagen må, till fortsättning af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen, för år 1901 anvisa 10,100,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 3,600,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta anslag kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

VI.

Till anläggande af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor, har Riksdagen beviljat:

*Anslag till
fortsättning af
statsbanan
från Göteborg
till Skee.*

för år 1899 kronor	750,000
» » 1900 »	2,000,000
	tillsammans kronor	2,750,000.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1901 anvisa 2,000,000 kronor.

Beträffande anslagsbehovet för år 1901 för denna jernvägsbygg-

nad har jernvägsstyrelsen, enligt hvad af statsrådsprotokollet inhemtas, anført följande.

I anledning af de rådande, högt uppdrifna arbets- och materialprisen, hvilka icke syntes medgifva utförandet af nu pågående statsbanebyggnader utan ett rätt afsevärdt öfverskridande af de år 1896 beräknade anläggningskostnaderna, och då något nämnvärdt prisfall icke torde vara att under närmaste tiden påräkna, ansåge jernvägsstyrelsen anslaget för fortsättning under år 1901 af arbetena å linien Uddevalla—Skee af statsbanan genom Bohuslän lämpligen böra begränsas till 3,000,000 kronor, hvaraf ett belopp af 250,000 kronor skulle användas till anskaffning af rullande materiel.

Visserligen blefve denna anslagssumma otillräcklig för fullbordandet af nyssnämnda bandel, hvilket sålunda först under år 1902 skulle kunna ega rum, men, enligt styrelsens förmenande, förefunnes icke i detta fall, såsom i fråga om statsbanan Gellivare—riksgränsen vore förhållandet, några särskildt beaktansvärda omständigheter, som betingade arbetenas väsentliga påskyndande under nu rådande ogynsamma konjunkturer, hvilket enligt hvad erfarenheten visat, skulle i sin mån bidra till kostnadernas stegring i ännu högre grad.

Dessutom hade jernvägsstyrelsen, under förutsättning att beslut af Kongl. Maj:t rörande statsbanans genom Bohuslän sträckning jemväl söder om Uddevalla blefve så tidigt meddeladt, att arbetena å denna bandel kunde upptagas redan under loppet af år 1901, funnit ytterligare ett belopp af 1,000,000 kronor lämpligen böra ställas till styrelsens förfogande för påbörjande under sistnämnda år af en del å sträckan Uddevalla—Ljungskile förekommande, mera betydande berg- och tunnelsprängningar samt brobyggnader, hvadan sålunda hela anslagsbehovet för statsbanan genom Bohuslän för år 1901 skulle uppgå till eu summa af 4,000,000 kronor.

Med anledning af Riksdagens föregående beslut rörande fortgången af statsbanebyggnaden genom Bohuslän och med hänsyn jemväl till de för närvarande rådande synnerligen höga arbetsprisen, har departementschefen emellertid ansett det icke vara lämpligt att för denna byggnad för år 1901 äskades mer än 2,000,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1901 bevilja 2,000,000 kronor.

Om sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

VII.

Kongl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att, till statsbanan mellan Krylbo och Örebro, för 1901 anvisa:

Anslag till statsbanan Krylbo—Örebro.

för kompletteringsarbeten å bandelen Krylbo—Frövi	1,670,000 kronor	
för vexel- och säkerhetsanordningar vid stationer och mötesplatser	117,000	»
	<hr/>	
	eller tillsammans 1,787,000 kronor,	

med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

Af chefens för civildepartementet anförande till statsrådsprotokollet i förevarande ärende får utskottet meddela följande.

»Då Riksdagen år 1897 beslutade anläggning enligt Eders Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana mellan Krylbo och Örebro, hade kostnaden för denna jernvägsbyggnad beräknats till 9,054,000 kronor. När sedermera år 1899 beslut fattades om inköp för statsens räkning af bandelen Frövi—Örebro och att således nybyggnaden skulle inskränkas till sträckan Krylbo—Frövi, beräknades att, med tillämpning af samma grunder som användts i kostnadsförslaget för hela linien Krylbo—Örebro, kostnaden för anläggning af statsbana från Krylbo till Frövi borde utgöra 7,289,287 kronor eller i rundt tal 7,300,000 kronor.

Af denna anläggningssumma hade Riksdagen redan anvisat å riksstaten utom hufvudtitlarne:

för år 1898	kronor 3,000,000
» » 1899	» 3,800,000
		<hr/>
		tillsammans kronor 6,800,000.

Återstående beloppet, 500,000 kronor, anvisade 1899 års Riksdag för innevarande år att utgå af riksgäldskontoret.

Ut i sin förenämnda skrifvelse af den 28 december 1899 har jernvägsstyrelsen beträffande statsbanebyggnaden Krylbo—Örebro anført följande:

Visserligen hade Riksdagen anvisat de medel, som enligt år 1896 verkställd kostnadsberäkning skulle erfordras för anläggningen af denna statsbana med stäckning till Frövi, men dessa medel hade i anledning af de afsevärda prisstegringar, som efter tiden för ofvannämnda beräkningens uppgörande egt rum, visat sig för ändamålet otillräckliga, enligt hvad som framginge af det kostnadsförslag för återstående arbeten å ifrågavarande statsbana, hvilket upprättats med tillämpning af nu gällande arbets- och materialpris, och hvilket omfattade jemväl bandelen från Vestansjöbäcken öfver Marielund till Frövi, under förutsättning att denna sträckning blefve i nåder fastställd.

Sistberörda kostnadsförslag utvisade, att för fullbordandet af statsbanan från Krylbo i förenämnda sträckning till Frövi skulle, utöfver de redan beviljade anslagen, krävas ytterligare ett belopp af 1,670,000 kronor att disponeras under innevarande år, deruti jemväl inberäknad en summa af 100,000 kronor, erforderlig, enligt hvad styrelsen i underdånig skrifvelse den 29 november 1897 anført, för vidtagande af vissa åtgärder i afseende å Krylbo bangård till trafiksäkerhetens betryggande samt för utvidgning af bangårdsområdet för tillfredsställande af trafikens allt mera växande behof af utrymme därstädes, hvilka arbeten ansetts lämpligen böra utföras i samband med den nya banans inledande å bangården.

Förenämnda kostnadsökning härledde sig hufvudsakligen från de betydande stegringar, beträffande såväl arbets- som materialpris, hvilka under de senaste åren gjort sig gällande, och hvilka exempelvis i fråga om anskaffning af sliprar orsakat ett fördyrande med icke mindre än omkring 190,000 kronor, men betingades äfven i någon mån deraf, att det, på grund af åtskilliga under byggnadens fortgång yppade omständigheter, dels ansetts nödigt utföra en del arbeten, hvilka icke varit i det ursprungliga förslaget upptagna — såsom anordnande vid Blixterboda, hvarest jernvägslinien korsade allmänna landsvägen mellan Fellingbro och Lindesberg, af en mindre, för den angränsande trakten afsedd bangård, hvilken beräknats draga en kostnad af omkring 40,000 kronor, utgräfning ur banvallen af kälskjutande lera och dess ersättande med annat, för köldens åverkan mindre mottagligt ämne samt upprättande af fullständigt entreprenadförslag för 1899 års arbeten och därför erforderliga utredningar — dels befunnits lämpligt förändra det från början beräknade sättet för vissa arbetens utförande. Bland annat hade sålunda vid liffigare trafikerade farleder en del vägkorsningar, först afsedda att förläggas i banans plan, i stället anordnats medelst vägportar eller vägbroar, der de lokala förhållandena sådant medgifvit, hvarigenom

tågsäkerheten betryggades och de afsevärda årliga kostnader undvekes, hvilka vore förenade med grindbevakning. Äfven beträffande husbyggnaderna hade en afvikelse från det år 1896 uppgjorda förslaget, afseende uppförande af endast sådana af trä, egt rum, i det att, för åstadkommande af större varaktighet och mindre underhållskostnader, tegel i stället ansetts böra komma till användning, helst som, med hänsyn till de synnerligen högt uppdrifna virkesprisen, den ökade byggnadskostnaden mer än väl uppvägdes af nyssnämnda fördelar.

Å andra sidan hade emellertid inskränkning af de ursprungligen beräknade arbetena i någon mån ansetts kunna ega rum, i det att exempelvis antalet vaktstugor, i 1896 års förslag upptaget till 4 stycken för 10 kilometers banlängd, befunnits kunna, med hänsyn till tågens anordnande under de närmaste åren, tillsvidare begränsas till 3 stycken för hvarje nymil.

Den 30 november 1899 har plan faststälts för jernvägen å sträckan Vestansjöbäcken öfver Marielund till Frövi. Beträffande det af jernvägsstyrelsen omförmälda belopp af 100,000 kronor för vissa åtgärder å bangården vid Krylbo får jag bringa i erinran att sedan jernvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse den 29 november 1897 framhållit lämpligheten af att de ifrågavarande åtgärderna vidtoges i samband med anläggningen af jernvägen från Krylbo till Örebro och hemställt om bemyndigande att af anslaget till denna jernvägsbyggnad förskottera det erforderliga beloppet, 100,000 kronor, Eders Kongl. Maj:t den 22 december 1897 till denna framställning lemnat nådigt bifall.

De förbättringar å bana och husbyggnader, jernvägsstyrelsen under fortgången af arbetet med statsbanan Krylbo—Örebro funnit nödigt vidtaga, hafva varit af behovet påkallade. I fråga om den anslagsökning, som föranledes deraf, att i åtskilliga hänseenden arbetet icke kunnat utföras för de i kostnadsförslaget beräknade pris, torde det tillåtas mig framhålla, att år 1896, då kostnadsförslaget uppgjordes, ingen skäligen kunnat förutse de höga pris, som nu göra sig gällande, och att det i alla fall skulle hafva varit orimligt att i kostnadsförslaget för »oförutsedda utgifter» upptaga ett så stort belopp, att man skulle hafva säkerhet för att icke arbetet vid utomordentliga prisstegringar kunde komma att öfverskrida kostnadsförslaget.

Jernvägsstyrelsen har derjemte med särskild promemoria öfverlemnadt »öfversigt af och jemförelse mellan år 1896 och år 1899 beräknade kostnader för anläggning af statsbanan Krylbo—Örebro med sträckning till Frövi med den förändring beträffande 1896 års beräk-

ning, som föranledts af år 1899 af Riksdagen anvisadt belopp för banans framdragande till Frövi». Af dessa handlingar framgår, att enhetsprisen för de beräknade arbetena ökats, i vissa fall högst betydligt såsom beträffande kulvertar och trummor från 71 kronor 90 öre till 124 kronor 73 öre per meter och för banbevakningsbostäder från 4,100 kronor till 7,435 kronor för hvarje. För spårläggningar har kostnaden ökats från 11 kronor 90 öre till 13 kronor 36 öre för meter. Den år 1899 beräknade totala kostnaden för sjelfva anläggningen, 8,105,000 kronor, motsvarar en kostnad af omkring 75,900 kronor per bankilometer, eller omkring 24 procent mer än hvad år 1896 beräknades. Då emellertid ifrågavarande bana bygges på ett sätt, som kommer att till ett minimum nedbringa underhållskostnaden, torde, efter hvad jernvägsstyrelsen vidare anför i nyssberörda promemoria, en kostnad af 75,900 kronor per bankilometer rättvisligen icke kunna anses vara för hög. Rigtigheten af detta påstående bestyrktes redan af den omständigheten, att byggnadskostnaden för bandelarne Storvik—Krylbo och Krylbo—Upsala, hvilka bandelar vore i afseende å öfverbyggnadens beskaffenhet ifrågavarande statsbana afsevärdt underlägsna, utan att detta förhållande motvägdes af i öfriga hänseenden bättre utrustning, uppgått vid 1898 års utgång till respektive 75,233 kronor 20 öre och 73,987 kronor 62 öre.

Jag finner det därför nödvändigt, att nu af Riksdagen begäres det återstående behöfliga beloppet, 1,670,000 kronor, att utgå redan under innevarande år.

Derjemte har jernvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse framhållit önskvärdheten deraf att, med hänsyn till trafikens skötande på ett fullt betryggande sätt, vid den nya banans samtliga stationer och mötesplatser blefve i samband med öfriga byggnadsarbeten anordnade fullständiga vaxel- och signalsäkerhetsanordningar, ehuru sådana anordningar icke ingått i 1896 års kostnadsförslag.

För detta, enligt min uppfattning, mycket eftersträfvansvärda ändamål, erfordras, efter jernvägsstyrelsens beräkning, ett anslagsbelopp af 117,000 kronor att likaledes utgå redan under innevarande år.»

Likasom beträffande jernvägen Gellivare—riksgränsen har utskottet äfven i nu förevarande fråga funnit anledning påpeka de mindre omsorgsfulla undersökningar och beräkningar, som synas hafva legat till grund för ett för Riksdagen framlagdt kostnadsförslag. Det förefaller nemligen utskottet, som om åtminstone en del af de arbeten, som utöfver

hvad kostnadsförslaget upptagit befunnits behöfliga å statsbanan Krylbo—Frövi, hade bort kunna på förhand beräknas. Under uttalande häraf får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, till statsbanan mellan Krylbo och Örebro, för år 1901 anvisa:

för kompletteringsarbeten å bandelen

Krylbo—Frövi	1,670,000 kronor,
för vaxel- och säkerhetsanordningar vid stationer och mötesplatser	117,000 „

eller tillsammans 1,787,000 kronor,

med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

Angående sättet för anskaffande af nämnda belopp kommer utskottet framdeles att afgifva yttrande.

VIII.

I fråga om inköp för statens räkning af vissa enskilda jernvägar hafva inom Riksdagen följande förslag blifvit väckta, nemligen:

af herr *J. F. Nyström* i Första Kammaren, uti motionen n:o 27, med hemställan:

att Riksdagen behagade hos Kongl. Maj:t anhålla, att underhandlingar inledas med egarne till Stockholm—Vesterås—Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar om nämnda jernvägars inköpande för statens räkning, samt att redogörelse för dessa underhandlingar med derpå grundade förslag till eventuella inköp måtte, så fort ske kan, för Riksdagen framläggas;

af herr *G. A. E. Kronlund*, som i den uti Andra Kammaren väckta motionen n:o 141 föreslagit:

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes med vederbörande jernvägsbolag inleda underhandlingar till åstadkommande af inlösen under närmaste tiden af privatbanelinierna Stockholm—Tillberga—Sala och Tillberga—Köping—Frövi;

samt af herr *E. F. W. Meyer*, som i motionen n:o 91 i Andra Kammaren hemställt:

1:o) att Riksdagen måtte besluta, att, med åberopande af den stats-

verket tillkommande rätt, under innevarande år väcka lösningsanspråk beträffande Karlskrona—Vexjö jernväg emot Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande det belopp, som till en sådan inlösen må vara erforderligt; och

2:o) att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville, efter underhandling med styrelsen för Vexjö—Alfvesta jernvägsaktiebolag om förvärfvande åt staten af nämnda bolags jernväg, till nästa års Riksdag inkomma dels med den framställning, som af en dylik underhandling må föranledas, och dels med den framställning rörande anslag till förbättringsarbeten å Karlskrona—Vexjö jernväg och eventuelt Vexjö—Alfvesta jernväg, hvartill anledning må förefinnas.

I de två förstnämnda motionerna har jemte andra skäl för de föreslagna jernvägsinköpen framhållits angelägenheten af, att staten blefve egare till alla enskilda jernvägar, som hafva mer än rent lokal betydelse. Motionärerna hafva starkt betonat de olägenheter, som förorsakades deraf, att eganderätten till många af våra stora jernvägs-trafikleder befunne sig hos enskilda, hvilka till skada för det allmänna begagnade det monopol, som besittningen af jernväg innebure. Häremot vill utskottet erinra, att det antydda monopolet, hvars skadliga verkningar väl förnämligast skulle utgöras af alltför betungande befodringsafgifter för gods och personer, är i väsentlig mån begränsadt, dels derigenom, att afgiftstaxa för transporter å enskilda jernvägar fastställles af Kongl. Maj:t, i hvarje fall för en tid af några få år, dels ock medelst utfärdade bestämmelser eller eljest träffade öfverenskommelser om samtrafik mellan jernvägarna, hvarigenom en särskild och ganska afsevärd fraktlindring beredes. Vidare må erinras, att staten ej mindre har uppsigt deröfver, att trafiken å enskilda banor uppehålles i erforderligt omfång, än äfven eger att för militära ändamål taga dessa banor jemte dertill hörande personal och materiel i anspråk. Med fästadt afseende vid dessa förhållanden har utskottet icke kunnat finna annat, än att motionärerna alltför starkt framhållit olägenheterna för staten af att en betydlig del af landets jernvägsnät befinner sig i enskild ego. Å andra sidan bör ej heller förbises, att betänkligheter möta mot en alltför stor utvidgning af statens verksamhet på jernvägsväsendets område. Utskottet vill i sådant afseende endast antyda de svårigheter, som kunna uppstå genom sammanförandet under en administration af en personal, uppgående till många tusental tjenstemän och arbetare; och hvad angår anspråken på nedsättning i befodringsafgifterna för gods och personer, torde dessa anspråk lätt nog kunna på det allmän-

nas bekostnad göra sig gällande i alltför stor utsträckning, om det korrektiv häremot, som de enskilda jernvägarna nu i viss mån utgöra, borttoges.

Med det ofvan anförda har utskottet ingalunda velat i princip uttala sig mot inköp af enskilda jernvägar för statens räkning, utan endast sökt framhålla nödvändigheten af att dervid gå till väga med stor betänksamhet och försigtighet. Härjemte vill utskottet särskildt påpeka, att den närvarande tidpunkten synes vara föga gynsam för jernvägsinköp, då inköpssumman nu säkerligen komme att ställa sig synnerligen hög till följd af den ovanligt stora afkastning, som jernvägarna under de senaste åren lemnat, en afkastning, som emellertid med hänsyn särskildt till det stigande priset på kol och arbetskrafter sannolikt kommer att snart undergå minskning. Då vidare inköp till staten af enskild jernväg helt visst i hvarje fall skulle medföra mer eller mindre omfattande arbeten för densamma försättande i fullt statsbanemessigt skick äfvensom anskaffning och komplettering af materiel, kan det icke synas lämpligt, att ett sådant företag igångsättes i en tid, då flera högst betydande jernvägsbyggnader för statens räkning bedrivnas och prisen å arbetskrafter och materialier äro ovanligt högt uppdrifna.

Med stöd af hvad här ofvan blifvit anfördt, hemställer utskottet:

- a) att herr Nyströms förevarande motion icke må af Riksdagen bifallas;
- b) att Riksdagen ej heller må bifalla herr Kronlunds i ämnet väckta motion; samt
- c) att herr Meyers ifrågavarande motion icke heller må vinna Riksdagens bifall.

IX.

Följande förslag, afseende undersökningar i och för anläggning af statsbanor, hafva förutom den under II här ofvan behandlade motionen blifvit inom Riksdagen väckta, nemligen:

af herrar *D. Persson* och *O. A. Ericsson*, som i den uti Andra Kammaren väckta motionen n:o 133 hemstält,

att Riksdagen måtte besluta, att undersökning skall verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en jernväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar förbi Sveg i

Förslag om undersökningar för anläggning af statsbanor mellan vissa orter.

Herjeådalen till Östersund, och för ändamålet anvisa ett belopp af femtio tusen kronor;

af herr *S. J. Sandqvist* i Första Kammaren uti motionen n:o 24 och af herr *L. Dahlstedt m. fl.* i Andra Kammaren uti motionen n:o 84, i hvilka lika lydande motioner föreslagits,

att Riksdagen ville besluta att

i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och upprätta plan och kostnadsförslag för en jernväg från Sveg i Herjeådalen genom det inre vestliga Norrland till någon lämplig punkt å banan Boden—Gellivare i syfte att utgöra en skyddad militärväg för rikets nordligaste delar och en mächtig häfstång för Norrlands utveckling; äfvensom att

för ändamålet anvisa ett belopp af sjuttiotusen (70,000) kronor,

samt af herr *S. J. Kardell m. fl.*, som i den uti Andra Kammaren väckta motionen n:o 117 hemställt,

att Riksdagen ville besluta att

i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och upprätta plan och kostnadsförslag för en jernväg från Sveg i Herjeådalen till Ström; samt att

för ändamålet anvisa ett belopp af 33,000 kronor.

Beträffande de särskilda skäl, som anförts till stöd för ofvannämnda förslag, tillåter sig utskottet att hänvisa till sjelfva motionerna.

Hvad först angår den af herrar D. Persson och O. A. Ericsson ifrågasatta jernvägen, läser, såsom motionärerna ock uttalat, en gifven förutsättning för dess anläggning såsom statsbana vara, att staten förvärfvar Södra Dalarnes och Siljans jernvägar för att sålunda få i sin hand en sammanhängande förbindelse från Krylbo upp genom Dalarne, Herjeådalen och Jemtland till Östersund. Emot detta förslag möta sålunda samma betänkligheter, som under nästföregående punkt af utskottet anförts beträffande väckta motioner om inköp af enskilda jernvägar. Då vidare koncession meddelats å jernvägsanläggning från Orsa till Sveg samt, såsom motionärerna jemväl upplyst, goda utsigter finnas, att en sådan anläggning kommer till stånd och sålunda det på kommunikationer hittills vanlottade Herjeådalen genom enskild företagsamhet beredes en länge eftersträfvad jernvägsförbindelse, synes motionärernas förslag att genom detta landskap framdraga en statsbana icke böra vinna afseende.

Beträffande den ifrågasatta fortsättningen af jernvägen från Sveg genom det inre vestliga Norrland till banan Boden—Gellivare, skulle

en sådan bana, enligt hvad motionärerna framhållit, förnämligast ur strategisk synpunkt vara af vigt, men jemväl hafva stor betydelse för tillgodogörande af Norrlands naturtillgångar. Utan att vilja ingå på bedömande af banans betydelse i dessa hänseenden, finner utskottet dock uppenbart, att ett så omfattande företag, för hvilket kostnaderna skulle uppgå till flera tiotal millioner kronor, icke kan komma till utförande under den närmaste framtiden, då staten har att fullborda betydande jernvägsbyggnader samt jemväl stora arbeten för försvaret. Under sådana förhållanden synes det icke vara anledning att nu föranstalta om undersökning och uppgöra plan för en sådan bana eller del deraf.

På grund af hvad sålunda anförts, får utskottet hemställa:

- a) att förevarande af herrar D. Persson och O. A. Ericsson väckta motion icke må af Riksdagen bifallas;
- b) att de af herr Sandqvist samt af herr Dahlstedt m. fl. i ämnet väckta motionerna icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; samt
- c) att ifrågavarande af herr Kardell m. fl. väckta motion ej heller må till någon åtgärd af Riksdagen föranleda.

Stockholm den 9 mars 1900.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservationer

vid *punkt II* (angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer):

af herr *K. G. Bildt* och

af herr *D. Persson*;

vid *punkt IX mom. a)* (angående den af herrar *D. Persson* och *O. A. Ericsson* väckta motionen om undersökning för anläggning af jernväg från Siljansbanan till Östersund):

af herrar *D. Persson* och *O. A. Ericsson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag beträffande nämnda motion bort hafva följande lydelse:

»I likhet med motionärerna anser utskottet det vara af vigt, att staten ingriper reglerande på de orter, der större enskilda jernvägsföretag äro under planläggning eller ifrågasatta, helst då förhållandena äro sådana, att man på förhand kan förutse, det statens intresse kräver, att staten efter längre eller kortare tidsförlopp bör inlösa den enskilda banan, för att densamma skall få den betydelse, som en längre jernvägssträckning bör hafva såväl i strategiskt som ekonomiskt afseende.

Statens rätt att ingripa reglerande och bestämmande för enskilda jernvägsföretag är dock på många sätt begränsad. Och det händer ej så sällan vid sådana företags utförande, att det mera är penningens magt än det allmännas intresse, som bestämmer en jernvägs läge och sträckning, så att när staten sedan af en eller annan anledning anser sig böra inlösa jernvägen, visar det sig, att densamma icke har vare sig så fördelaktig sträckning eller är så omsorgsfullt byggd, som om staten ifrån början utfört arbetet.

Det vill synas utskottet, som om den af motionärerna föreslagna jernvägen från Siljansbanan sändpunkt vid Insjön, med sträckning genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar i Dalarne samt Sveg i Herjedalen till Östersund, kan förutsättas blifva af sådan betydelse för staten, att en undersökning på statens bekostnad borde komma till stånd, på det att man kunde vinna kännedom om såväl kostnaden för ett sådant företags utförande som ock någon utredning af en sådan jernvägs be-

tydelse såväl för staten som ock för de orter, densamma närmast komme att beröra.

Att en sådan jernväg som den af motionärerna föreslagna bör kunna påräkna att träffa ett godt trafikområde, torde man redan nu kunna antaga på grund af de upplysningar, som utskottet erhållit, nemligen att endast inom de angifna fyra socknar i Dalarne, som den föreslagna nya sträckningen skulle genomlöpa, finnes en folkmängd af omkring 25,000 personer, således de stora socknar, som södra Dalarnes och Siljans jernvägar genomskära, oberäknade. Och vidare finnas, förutom stora skogsareler, inom Rättviks och Boda socknar nästan outtömliga kalkberg af bästa beskaffenhet. Härjemte må påpekas, att jernvägen skulle komma att gå midt igenom Hamra kronopark, hvilken har en areal af 37,300 har, deraf 28,100 har skogsmark med värdefull skog, som staten endast genom en beqväm kommunikationsled medelst jernväg fullt kan tillgodogöra sig. Den betydelse, som en sådan jernväg skulle komma att få för den på kommunikationer så vanlottade provinsen Herjedalen, kan knappast öfverskattas. Och träffande har en för vårt lands framåtskridande varmt intresserad person i en skildring om Herjedalen sagt: »Herjedalen är fattigt endast på kommunikationer.»

Men Herjedalen är dock och blir äfven en fattig provins oaktadt sina stora skogar och sina öfriga förutsättningar till utveckling och framåtskridande, så länge den är i saknad af jernvägar, hvadan det vill synas utskottet, som om staten der hade en pligt att fylla.

Nu har visserligen ett enskildt bolag erhållit koncession å en jernväg från Orsa till Sveg; men dels blefve vägen från Sveg via Orsa till både Stockholm och Gefle betydligt längre, hvadan alla frakter derigenom i afsevärd grad skulle fördyras, dels har man ingen garanti för att det sålunda planerade enskilda företaget kommer till utförande, så mycket mindre som det ännu fattas 100,000 kronor innan aktieteckningen når upp till hälften af det belopp, som den föreslagna jernvägsanläggningen beräknats komma att kosta, och dels skulle staten åtminstone såsom lån för ett sådant företags förverkligande anslå några millioner kronor, så att staten i alla fall måste blifva ekonomiskt intresserad i företaget.

Skulle den af motionärerna föreslagna jernvägen komma till utförande, så skulle staten då visserligen nödgas inköpa Södra Dalarnes och Siljans jernvägar; men dessa inköp underlättas dock mycket deraf, att staten redan har en fordran i dessa jernvägar å tillsammans 3,576,000 kronor.

På grund af hvad sålunda förekommit, anser utskottet skäl föreligga för verkställande af en undersökning i det syfte, som motionärerna föreslagit; och får utskottet alltså hemställa,

att Riksdagen må, med anledning af herrar D. Perssons och Ollas A. Ericssons förevarande motion, besluta, att undersökning verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en statsbana från Siljansbanans ändpunkt vid Insjön genom Leksand, Rättvik, Boda och Öre socknar i Dalarne förbi Sveg i Herjedalen fram till norra stambanan vid Östersund eller annan lämplig plats å sistnämnda bana, äfvensom för ändamålet på extra stat för år 1901 anvisa ett anslag af 50,000 kronor.

Herr *O. Larsson* har begärt få antecknadt, att han icke närvarit vid utskottets behandling af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.
