

N:o 38.

Ank. till Riksd. kansli den 5 mars 1901, kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar samt ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar äfvensom till fortsättande af statens jernvägsbyggnader.*

(R. A.)

I.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1902 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till *utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik*, 2,793,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,450,000 kronor.

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.

Beträffande de särskilda arbeten, för hvilkas bekostande berörda anslag blifvit äskadt, inhemtas af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 11 sistlidne januari, att enligt Kongl. Maj:ts på jernvägsstyrelsens framställning grundade förslag följande byggnader och anläggningar skulle med användande af anslaget komma till utförande.

## I Distriktet.

Vid *Sparreholm*:

Utvidgning af spårsystemet samt anläggning af ny lastkaj 20,000 kronor.  
 För att nöjaktigt kunna ombesörja stationens trafik och särskildt för att underlätta de ofta påkommande tågmötena, vore, enligt hvad jernvägsstyrelsen anmält, omnämnda utvidgningsarbeten nödvändiga.

Vid *Gnesta*:

Uppförande af kolbås för 6,000 ton jemte härför erforderlig tomt-  
 anskaffning och spåranordning ..... 18,000 kronor.  
 Det nuvarande kolbåset, som rymde allenast omkring 2,500 ton kol, upptog hela den för sådant ändamål lämpligen användbara delen af stationsområdet, hvarför ny båsanläggning å annan plats måste utföras för det större kolupplag, som numera måste finnas vid denna station.

Vid *Mölnbo*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 10,500 kronor.  
 Den ökade trafiken vid stationen kräfde utläggandet af ett fjerde rundspår.

Vid *Södertelge*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 7 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 22,600 kronor.

Vid *Liljeholmen*:

Inköp af en jernkontoret tillhörig byggnad och densammas inredande till boställshus för stationsbetjente med 4 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 13,000 kronor.

Vid *Stockholm södra*:

Utvidgning af spårsystemet samt anläggning af ytterligare en lastkaj ..... 24,400 kronor.

Vid *Stockholm Stadsgården*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 12,600 kronor.

Vid *Stockholm norra*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 69,700 kronor.

Vid *Tomteboda*:

Utvidgning af spårsystemet .....	168,800 kronor.
Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af ytterligare åtta stallrum.....	160,000 kronor.
Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 6 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare .....	25,000 kronor.

Vid *Norrtull*:

Utvidgning af spårsystemet .....	36,000 kronor.
----------------------------------	----------------

Vid *Värtan*:

Nedläggning af en 30 tons vagnvåg .....	5,500 kronor.
---	---------------

Vid *Hagalund*:

Anordnande af lastplats .....	15,500 kronor.
-------------------------------	----------------

Vid *Upsala*:

Tillbyggnad af ilgodsmagasinet lokaler .....	4,500 kronor.
Den ökade ilgodstrafiken fordrade denna utvidgning af lokalerna.	
Uppförande af ett vagnrevisionsskjul med tillhörande spår	9,200 kronor.

Sedan vagn tillsyningsmän numera placerats å vissa stationer, ansåges det lämpligt, att denna personal jemväl finge i uppdrag och bereddes möjlighet att derstädes verkställa erforderliga mindre reparationer å vagnar, som ankommit; och skulle härigenom undvikas sådana vagnars tagande ur trafiken för den längre tid, som deras förande till verkstad eljest skulle medföra. Det begärda skjulet med tillhörande spår vore afsedt att utgöra lokal för dessa revisionsarbeten.

Vid *Krylbo*:

Anordnande af en vattenkastare med ledning från vattentornet .....	4,500 kronor.
Med anordningen afsåges möjliggörande af vaxlingslokomotivens förseende med vatten, oberoende af trafiken å stationens tågspår.	
Uppförande af lokomotivstall för beredande af ytterligare fyra stallrum .....	36,500 kronor.

Blifvande trafiken å Krylbo—Örebrobanan kräfde ökadt antal lokomotivstallrum.

Vid *Granbo*:

Anläggning af en tågmötesstation (tilläggsanslag) ... .. 16,900 kronor.

1898 års Riksdag beviljade 5,100 kronor till mötesstation mellan Kilafors och Bolinäs stationer vid Voxsätters militärmötesplats, som var för sistnämnda ändamål terrasserad. På jernvägsstyrelsens framställning hade emellertid Kongl. Maj:t den 9 mars 1900 medgifvit, att mötesplatsen i stället skulle få förläggas till det mera välbelägna Granbo mellan samma stationer med användande såväl af förberörda anslag som af de spårmaterialier m. m., hvilka vore afsedda för Voxsäter. Då jordområde måste anskaffas vid Granbo och terrassering der verkställas, komme emellertid tågmötesstationens anläggande der att medföra en kostnad af 22,000 kronor, hvarför ett tilläggsanslag på 16,900 kronor erfordrades. Tågmötesstationen komme redan vid anläggningen att utvidgas till fullständig station; men hade enskilda i orten åtagit sig bestridandet af alla för denna utvidgning erforderliga kostnader.

Vid *Bollnäs*:

Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af ytterligare två stallrum ..... 14,500 kronor.

Den ökade trafiken fordrade ökadt antal uppställningsplatser för lokomotiv.

Vid *Simeå*:

Uppförande af ett boställshus för stationsbetjente med 2 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 7,900 kronor.

Byggnaden vore erforderlig för att bereda bostäder åt vid stationen tjänstgörande stationskarlar, som nu saknade sådana i statens jernvägars hus.

Vid *Ljusdal*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 55,500 kronor.

Under den ökade rörelsen å stationen hade spårsystemet befunnits för trångt, hvarför nu erfordrades en utvidgning deraf genom förlängning af befintliga uppställningsspåren samt anordnande af två nya spår.

Vid *Tallåsen*:

Utvidning af spårsystemet ..... 10,400 kronor.  
 Ökad rörelse vid stationen kräde förstoring af stationens inskränkta utrymme för vagnuppställning.

Vid *Ramsjö*:

Uppförande af ett boställshus för stationsbetjente med 4 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 15,200 kronor.  
 Befintliga bostäder räckte icke till för stationens ökade personal.

Vid *Mellansjö*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 4,700 kronor.  
 För uppställning af ankommande vagnar erfordrades anordnande af ett nytt stickspår och befintliga spårens förlängning.

Vid *Delsbo* och *Fredriksfors*:

Utvidgning af spårsystemen ..... 10,500 kronor.  
 De väsentligt ökade virkeslastningarna fordrade större spårutrym-  
 men, än som nu funnes. Beräknade kostnaden för utvidgningen vid *Delsbo*  
 vore 4,100 kronor och vid *Fredriksfors* 6,400 kronor.

Vid *Djupe* (invid *Hudiksvall*):

Utläggning af ett rangeringsspår ..... 5,800 kronor.  
 För att lastningar och lossningar vid trävaru-upplagsplatserna skulle  
 oberoende af vagnars rangering eller in- och utförande från *Hudiksvall*  
 kunna försiggå, erfordrades ett rundspår på 180 meters längd.

Vid *Katrineholm*, *Södertelge*, *Tomteboda*, *Sala*, *Krylbo*, *Byvalla*,  
*Storvik*, *Ockelbo*, *Holmsveden*, *Bollnäs*, *Ljusdal*, *Myskje*,  
*Söderhamn*, *Fredriksfors* och *Hudiksvall*:

Ny- eller tillbyggnad af kolbås för omkring 25,000 ton kol med en  
 sammanlagd kostnad af ..... 55,500 kronor.  
 Den ökade trafiken kräde utvidgning af de nuvarande och an-  
 läggning af nya kolupplag.

## II Distriktet.

Vid *Göteborg*:

Utvidgning af hamnbanans spårsystem (tilläggsanslag) ... 15,000 kronor.

Den ursprungliga planen för hamnbanans spårssystem hade måst utvidgas, sedan ytterligare ett kajområde vid Masthugget blifvit af staden anordnad och för den växande trafiken tagits i anspråk.

Uppförande af skjul för personvagnars rengöring och för virkesupplag ..... 6,500 kronor.

För vagnars rengöring, som hittills skett under banhallstaket, finnes numera der icke rum, hvadan annat skyddstak därför erfordrades. De alltmera ökade svårigheterna att erhålla torrt virke för vagnreparationerna nödvändiggjorde verkets uppläggning under längre tid i reparationsverkstadens närhet.

Tillbyggnad af magasinet för ankommet ilgods ..... 3,800 kronor.

Det nuvarande ilgodsmagasinet vore icke tillräckligt för den ökade ilgodsmängden.

Vid *Alingsås*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 13,000 kronor.

Särskilda uppställningsspår erfordrades för lokaltågen till och från Göteborg, som här hade ändstation; den ökade gods rörelsen fordrade äfven spårsystemets utvidgning.

Vid *Falköping Ranten*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 15,500 kronor.

Utrymmet å denna station hade under senare tider visat sig vara så otillräckligt, att godståg, som der skolat öfvernatta, måst uppställas på närmaste stationer. Förutom ökad antal uppställningsspår behöfdes utdragsspår norrut, på det att vagnvexlingen skulle kunna försiggå oberoende af trafiken å hufvudspåret.

Vid *Vretstorp*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 2,700 kronor.

Då numera trenne tåg borde kunna samtidigt mötas eller passera hvarandra å stationen, erfordrades ökning af spårutrymmet.

Vid *Hallsberg*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 43,000 kronor.

Den ökade trafiken vid denna föreningsstation hade redan länge fordrat ett ökad spårutrymme, hvaraf behöfvet, då linien Krylbo—Örebro blifvit i sin helhet öppnad för trafik, än mera komme att göra sig kämbart.

Uppförande af lokomotivstall för beredande af ytterligare två stallrum..... 17,000 kronor.  
Samma motiv, som här ofvan angifvits för större spårutrymme, föreläge för ökandet af lokomotivstallrummens antal.

Vid *Forserum*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 3,000 kronor.  
Ett särskildt spår vore erforderligt för den invid stationen belägna bobinfabrikens vagnslasttrafik.

Vid *Mosås*:

Utvidgning af spårsystemet..... 2,200 kronor.  
Stationens spårsystem vore otillräckligt för nuvarande trafiken.

Vid *Örebro södra*:

Tillbyggnad af stationshuset ..... 2,300 kronor.  
Arbetet afsåge utvidgning af lokalerna för res- och ilgods i anledning af tilltagande rörelse, hvars ytterligare ökning motsåges, då jernvägen från Pålshoda öppnades för allmän trafik.  
Utvidgning af spårsystemet och förlängning af lastkajen 5,500 kronor.  
Arbetena vore behöfliga af samma anledning, som ofvan angifvits för stationshusets tillbyggnad.

Vid *Örebro*:

Tillbyggnad af stationshuset ..... 4,500 kronor.  
Ökning erfordrades af lokalerna för ilgodstrafiken, som under senare år varit och fortfarande vore i stigande.

Inköp af före detta enskilda jernvägarnes milkontors byggnad ..... 12,800 kronor.

Ifrågavarande byggnad, som vore belägen å statens jernvägars mark, hade blifvit uppförd på grund af kontrakt den 8 april 1889 mellan Köping—Hults jernvägsaktiebolag, såsom dåvarande egare af marken, och föreståndaren för de enskilda jernvägarnes milkontor. Arrendetiden för området hade bestämts till 25 år; och skulle jordegare före denna tids utgång ega lösa till sig huset för ett belopp, motsvarande den verifierade kostnaden för byggnadens uppförande. Denna kostnad hade visats utgöra 12,781 kronor 2 öre. De i bygg-

naden befintliga lokaler vore för statens jernvägar erforderliga och delvis redan för inrymmande af tvenne baningeniörsexpeditioner förhyrda.

Vid *Karlsby* och *Motala verkstad*:

Utvidgning af stationernas spårssystem ..... 8,800 kronor.

Dessa stationers spårssystem vore otillräckliga. Kostnaden för afsedda utvidgningen vid *Karlsby* hade beräknats till 4,000 kronor och vid *Motala verkstad* till 4,800 kronor.

Vid *Motala*:

Utvidgning af spårssystemet ..... 10,000 kronor.

Arbetet afsåge ökande af spår för lastning och lossning af vagnslastgods, förnämligast trävaror.

Vid *Fogelsta*:

Utvidgning af spårssystemet och uppsättning af en fristående vattenkran ..... 7,000 kronor.

Samtrafiken med de här anslutande smalspåriga jernvägarna fordrade längre omlastningsspår, för hvars lämpliga anordnande befintligt vattentorn måste förflyttas till sidan af bangården och i stället vattenkran uppställas mellan spåren.

Vid *Karlstad*:

Utvidgning af spårssystemet ..... 10,500 kronor.

För lastning och lossning af vagnslastgods erfordrades större spårutrymme.

Vid *Åmot*:

Utvidgning af spårssystemet ..... 30,000 kronor.

Vagnslasttrafiken, som vid denna station under senare år stigit ända till 30,000 ton om året, kräfde ett betydligt ökad spårutrymme.

Vid *Charlottenberg*:

Anläggning af ny vattenledning till stationens vattentorn 8,500 kronor.

Utdikning af de mossar, från hvilka vatten till lokomotiven hittills erhållits, har minskat vattentillgången så, att den nuvarande ledningen icke vidare vore till fyllest. Ny ledning erfordrades därför från den förbiflytande Vrångselfven.



Vid *Töreboda, Laxå, Kristinehamn, Jönköping* och *Alingsås*:

Tillbyggnad af kolbåsen för omkring 10,000 ton kol med en sammanräknad kostnad af ..... 21,000 kronor.

Den ökade trafiken kräfde utvidgning af de befintliga kolupplagen.

### III Distriktet.

Vid *Malmö*:

Tillbyggnad af godsmagasinet (tilläggsanslag) ..... 8,000 kronor.

I anledning af ökade arbets- och materialpris hade det 1898 beräknade beloppet, 60,000 kronor, blifvit otillräckligt.

Vid *Simonstorp*:

Utvidgning af spårsystemet och förlängning af lastkajen 2,800 kronor.

Den, särskildt efter anslutning till stationen af en linbana från Reijmyre bruk, ökade trafiken kräfde detta förlängande af spår och kaj.

Vid *Norrköping*:

Uppförande af godsexpeditionshus ..... 13,500 kronor.

Utrymmet mellan de båda godsmagasinen, der expeditionslokal för närvarande vore anordnad, måste tagas i anspråk för magasinens utvidgning. Nytt fristående hus för expeditionslokaler måste alltså uppföras bredvid magasinen.

Å linien *Sya-Mjölby*:

Anordnande af vägport vid Albacken för allmänna landsvägens korsning med jernvägen ..... 18,000 kronor.

Trafikens tillväxt å såväl jernväg som landsväg hade mer och mer ökat faran af att den nuvarande vägkorsningen vore förlagd i banans plan, så mycket mera som omgifvande terrängen hindrade fri utsigt för de landsvägsresande öfver jernvägssträckningen. Ortens befolkning hade erbjudit fri upplåtelse af mark för den i sammanhang med vägportanordnandet erforderliga landsvägsomläggningen.

Vid *Malmslätt*:

Uppförande af nytt stationshus ..... 15,000 kronor.

Då det gamla stationshuset numera vore allt för otidsenligt i förhållande till den lifliga persontrafiken vid denna station och jemväl saknade väntsal för 2:dra klassens passagerare samt i anledning af sin beskaffenhet icke lämpligen kunde vare sig till- eller ombyggas, erfordrades ett nytt stationshus.

Vid *Strålsnäs* och *Stockaryd*:

Utvidgning af spårsystemen ..... 7,900 kronor.

Tågmötesspåren, som nu hade fri längd af endast resp. 244 och 358 m., måste förlängas. Kostnaden vore beräknad till 3,400 kronor för Strålsnäs och 4,500 kronor för Stockaryd.

Vid *Nässjö*:

Utläggning af ytterligare ett spår till nya lokomotivstallet 5,500 kronor.

På det att lokomotivtrafiken mellan nya stallet och bangården samt lossningen af kolvagnar vid kolbåset i stallets närhet skulle kunna försiggå oberoende af hvarandra, erfordrades ytterligare ett spår till lokomotivstallet.

Vid *Billesholms grufva*:

Uppförande af ett boställshus med uthus och källare jemte jordförvärf..... 52,600 kronor.

En stor del af jernvägspersonalen vid denna station hade hyrt bostäder, afsedda för Billesholm-Bjufs aktiebolags egna arbetare. Med anledning af utvidgad grufdrift och deraf följande större behof af grufarbetarebostäder hade bolaget emellertid uppsagt jernvägspersonalen till afflyttning den 1 oktober 1901; och då andra bostäder inom ett sådant afstånd från stationen, att jernvägens personal der lämpligen kunde bo, icke stode att erhålla, erfordrades uppförandet af boställshus med 12 lägenheter om tillsammans 14 rum och 12 kök jemte uthus och källare för stationsbetjente.

Vid *Höganäs öfre*:

Utvidgning af spårsystemet..... 9,000 kronor.

Den vid stationen ständigt ökade trafiken fordrade nu med nödvändighet en utvidgning af bangården, hvilken utvidgning förutsatte nytt jordförvärf.

Vid *Ormastorp*:

Uppförande af ett boställshus jemte uthus och källare .. 17,000 kronor.

Stationsföreståndarens nuvarande boställslägenhet i stationshuset måste tagas i anspråk för den allmänna trafiken och inredas till väntsal och resgodsrums. Ny boställslägenhet måste då anskaffas för stationsföreståndaren, och borde lämpligen sådana äfven anordnas för öfrig personal vid stationen, der intet boställshus förut funnes; det ifrågavarande huset vore afsedt inrymma 3 lägenheter om tillsammans 4 rum och 3 kök.

Vid *Falkenberg*:

Utvidgning af spårsystemet ..... 2,500 kronor.

Trenne tåg måste numera samtidigt kunna å stationen mötas och passera hvarandra, hvilket med nuvarande spårordningar icke utan oläglig tidsutdrägt låte sig göra.

Vid *Kungsbacka*:

Nedläggning af en 30 tons vagnvåg ..... 5,300 kronor.

Sedan vagnslasttrafiken vid denna station tilltagit, erfordrades en vagnvåg. Grundläggningen kräfde pålning, hvarför anläggningskostnaden vore högre än den vanliga.

Vid *Almedal*:

Utvidgning af spårsystemet jemte jordförvärf ..... 43,000 kronor.

Den redan nu allt för trånga stationen med dess korta spår måste för besörjandet af den ökade trafik, som kunde förväntas efter fullbordandet af Boråsbanans utsträckning till Alfvesta, afsevärdt utvidgas före nämnda banas fullbordande. Utvidgningen beräknades i sin helhet kosta 86,000 kronor, af hvilket belopp Borås jernvägsaktiebolag skulle tillhandahålla hälften.

Vid *Vestraby, Kattarp, Engelholms hamn, Barkåkra, Förslöf, Vallberga, Genevad, Trönninge, Ingelstråde och Mjöhult*:

Uppförande af ekonomihus å 2,900 kronor ..... 29,000 kronor.

De ifrågavarande stationerna saknade ekonomihusbyggnader.

## IV Distriktet.

Vid *Sundsvall, Ånge, Dysjön, Hjerpen, Storlien, Långsele, Svartön, Gammelstad, Säfvast, Ljuså, Lakaträsk* och *Nuortikon*:

Utvidgning af spårsystemen med beräknade kostnader resp. af 7,300, 12,000, 3,000, 5,800, 4,300, 11,000, 16,300, 5,200, 9,100, 2,300, 9,000 och 5,000 eller tillsammans ..... 90,300 kronor.

Trafiken kräjde förbättrade spårplaneringar, då de nuvarande spårsystemen vid uppräknade stationer i ena eller andra afseendet ej lemnade tillräckliga tåg- eller vagnutrymmen, särskildt vid Ånge i anledning af öfvergångstrafiken, vid Dysjön för mötestågen, vid Storlien för genomgångsvagnar, vid Långsele för öfvernattande godståg, vid Svartön för malmtrafiken och dess rangering samt vid Gammelstad, Säfvast, Ljuså, Lakaträsk och Nuortikon för tågmöten.

Vid *Sundsvall*:

Nedläggning af vagnvåg ..... 4,500 kronor.

För undvikande af en tidsödande vagnvexling och för vägning af vagnar med stor lastkapacitet erfordrades ytterligare en vagnvåg med 30 tons bärkraft i närheten af kolupplagsplatsen.

Anläggning af en hamnkaj utanför den nu vid kolbåsen varande jemte fyllning och muddring ..... 40,000 kronor.

Denna kaj vore erforderlig för att bereda flera tilläggsplatser för kollastade fartyg och derigenom vinna tid vid kolmottagningen.

Vid *Sundsvall* och *Skorped*:

Tillbyggnad af kolbåsen ..... 13,000 kronor.

Den ökade trafiken kräjde ökade kolbåsar. Kostnaderna beräknades till 9,500 kronor för Sundsvall och 3,500 kronor för Skorped.

Vid *Nedansjö*:

Uppförande af banmästarestuga med uthus och källare ..... 6,700 kronor.

En dubbel banvaktstuga i närheten af Stöde station behöfdes till bostad för der tjänstgörande stationsbetjente, och annat boställe borde alltså anordnas för en banmästare, som eljest skolat bebo nämnda vaktstuga. Lämplig byggnadsplats finnes inom statens jernvägars område vid Nedansjö station, hvarför banmästarestugans förläggande dit ifrågasattes.

Vid *Viskan*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 2 lägenheter om 1 rum och kök med uthus och källare ..... 8,000 kronor.

Byggnaden vore afsedd för stationens båda stationskarlar, som nu saknade bostad i statens jernvägars hus.

Vid *Bräcke*:

Anordnande af bostäder för personal vid Bräcke station samt uppförande af dertill erforderliga källare och uthus ..... 44,000 kronor.

Sedan Riksdagen uti skrifvelse den 23 mars 1900 anmält, att Riksdagen, med bifall till af Kongl. Maj:t derom framställt förslag, för år 1901 anvisat, bland andra anslag till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, ett belopp af 44,000 kronor att användas till uppförande vid Bräcke af boställshus för förste stations-skrifvare, banmästare, vagnförman och sex stationsbetjente med tillsammans 15 rum och 9 kök jemte uthus och källare, med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1900 af tillgängliga medel utanordna vissa belopp, hade, enligt hvad departementschefen nu upplyst, Kongl. Maj:t den 14 april 1900 bemyndigat jernvägsstyrelsen att redan under samma år låta utföra, bland annat, ifrågavarande arbete.

I skrifvelse den 5 juli 1900 hade — meddelar departementschefen vidare — jernvägsstyrelsen anført, att vederbörande distriktsförvaltning vid afgifvande af förslag till erforderliga åtgärder för beredande af bostäder åt den talrika betjeningspersonalen vid Bräcke station föreslagit, att vid nämnda station skulle uppföras två boställshus jemte uthus och källare, af hvilka boställshus det ena skulle innehålla 15 rum och 9 kök samt det andra 12 rum och 12 kök; att kostnaderna för dessa byggnader jemte uthus och källare beräknats till 44,000 kronor för hvardera eller tillhopa till 88,000 kronor; att styrelsen emellertid ansett lämpligt att fördela dessa kostnader på två år och för ty för år 1901 gjort framställning om erforderliga medel för uppförande allenast af ett boställshus i afsigt att för år 1902 göra enahanda framställning rörande uppförande af det andra; att det emellertid yppat sig tillfälle att på annat sätt erhålla boställshus vid ifrågavarande station, i det att nemligen omedelbart intill jernvägsområdet derstädes finnes ett område om 13,700 qvadratmeter, hvilket område jemte derå uppförda en hufvudbyggnad och två flygelbyggnader egaren, P. Edling i Bräcke, vore villig att försälja till statens jernvägar; att upprättade förslagsritningar

till sistnämnda byggnaders förändring till bostäder åt jernvägspersonalen gifvit vid handen, att uti desamma skulle kunna inredas följande boställslägenheter, nemligen:

för stationsföreståndaren .....	5	rum	och	1	kök
» förste stationsskrifvaren .....	4	»	»	1	»
» att disponeras vid behof .....	2	»	»	—	»
» banmästaren .....	3	»	»	1	»
» vagnförmanen .....	2	»	»	1	»
» stationsbetjente 11 lägenheter om 1 rum och kök	11	»	»	11	»

eller tillsammans 27 rum och 15 kök;

att det först omförmälda förslaget till boställshus visserligen icke afsåge att anskaffa ny bostad åt stationsföreståndaren, men att, då nuvarande boställsvåningen i stationshuset vore synnerligen obeqväm, styrelsen ansett lämpligt att åt stationsföreståndaren söka utom stationshuset bereda bättre bostad och att efter en mindre förändring använda den till denne tjänsteman hittills upplåtna lägenheten till bostäder åt tre stationsbetjente; att genom förvärfvande af omförmälda tre byggnader och deras förändring på föreslaget sätt således skulle vinnas nära nog samma utrymme, som afsetts med uppförandet af de två nya boställshusen; att ofvan angifna jordområde jemte de derå uppförda byggnaderna enligt förberedande aftal, som vederbörande distriktsförvaltning träffat med egaren, skulle kunna åt statens jernvägar förvärfvas för en köpeskillning af 35,000 kronor att erläggas vid egendomens tillträdande den 1 oktober 1900; att, då byggnaderna af distriktsförvaltningen värderats till 25,730 kronor och enligt i Bräcke gällande tomtpris af 75 öre för kvadratmeter sjelfva tomtens värde skulle uppgå till 10,275 kronor, den ifrågasatta köpeskillningen icke kunde anses för hög; att enligt upprättadt kostnadsförslag ifrågavarande byggnaders förändring till bostadslägenheter på sätt ofvan nämnts samt uppförande af källare för 14 lägenheter och uthusbyggnad för 16 lägenheter äfvensom förändring af stationsföreståndarens nuvarande bostadslägenhet och uppförande i sammanhang dermed af källare och uthus för 2 lägenheter skulle betinga en kostnad af sammanlagdt 53,000 kronor, hvadan kostnaderna för ifrågavarande egendoms förvärfvande och iordningsställande för det afsedda ändamålet således skulle uppgå till 88,000 kronor eller till samma belopp, som beräknats för uppförande af två nya boställshus; att, oaktadt för nyssnämnda kostnadssumma vid köp af ifrågavarande tomt med byggnader något färre bostadslägenheter komme att erhåll-

las, än som med de ifrågasatta nya byggnaderna afsetts, köpet dock syntes vara för statens jernvägar fördelaktigt, alldenstund derigenom vunnes ett jernväl för ytterligare bebyggande, i den mån än flera bostäder måste för jernvägens personal vid Bräcke anskaffas, synnerligen rymligt och lämpligt tomtutrymme, som dertill vore så beläget, att det icke kunde komma att beröras af de utvidgningar af bangårdens spår-anordningar, som antagligen blefve behöfliga; samt att det utrymme inom nuvarande stationsområdet, som i ursprungliga byggnadsförslaget afsetts till hustomter, på detta sätt kunde få i sin helhet sparas för framtida spårutläggningar, hvilka eljest skulle behöfva utföras å andra, mindre väl belägna områden, som i sådant fall måste för statens jernvägars räkning förvärfvas och dervid sannolikt komme att betinga ett afsevärdt högre pris för ytenhet än det nu till köp föreslagna området.

Under återopande af hvad jernvägsstyrelsen sålunda anfört, hade styrelsen hemställt, det Kongl. Maj:t täcktes medgifva, att af det af 1900 års Riksdag anvisade belopp, 44,000 kronor, för uppförande af nytt boställshus vid Bräcke 35,000 kronor måtte få användas för köp af ofvanberörda område vid nämnda station jemte å detsamma uppförda tre byggnader, samt att återstående beloppet, 9,000 kronor, måtte få användas för påbörjande af nämnda tre byggnaders inredning till bostäder, företrädesvis åt den personal, åt hvilken bostäder skolat beredas i det först ifrågasatta nya boställshuset.

Efter det från jernvägsstyrelsens arkitektkontor inkommit en promemoria i ärendet, af hvilken inhemtades, att af de å det till förvärfvande föreslagna området uppförda byggnaderna hufvudbyggnaden och ena flygelbyggnaden innehölle, förutom förstugor m. m., den förra byggnaden 11 rum och 2 kök och den senare 5 rum och 3 kök samt den återstående flygelbyggnaden ladugård, stall m. m., hade vid föredragning af detta ärende den 27 juli 1900 Kongl. Maj:t funnit godt att till hvad styrelsen sålunda hemställt lemna bifall.

Berörda egendom hade derefter blifvit af jernvägsstyrelsen inköpt för 35,000 kronor, som tagits af det utaf Riksdagen anvisade anslaget å 44,000 kronor; och erfordrades nu för utförande af de ifrågasatta förändringarna och tillbyggnaderna m. m. enligt ofvan angifna planer och kostnadsförslag — utöfver det öfverskott å Riksdagens anslag, som efter köpeskillingsens erläggande funnes tillgängligt — det nu äskade beloppet 44,000 kronor.

Vid *Östersund*:

Uppförande af ny vagnsreparations- och snickareverkstad med tillhörande spår ..... 82,000 kronor.

Nuvarande verkstaden vore otillräcklig och behöfde användas uteslutande för personvagnar och till verkstad för målning. Reparation af godsvagnar hade på senare tider oftast måst ske i fria luften, hvilket synnerligast vintertid försvårat och fördyrat arbetet. Utrymme för träarbetsmaskiner saknades.

Vid *Mörsil*:

Tillbyggnad af stationshuset ..... 4,000 kronor.

Expeditions- och resgodsrummen vore i anledning af den stora persontrafiken till det invid stationen befintliga sanatoriet för små och behöfde utvidgas.

Vid *Hjerpen*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 8 lägenheter om tillsammans 9 rum och 8 kök samt 1 öfverliggningsrum jemte uthus och källare ..... 33,000 kronor.

Byggnaden afsåges för maskin- och trafikafdelningarnas betjeningspersonal vid stationen — bland hvilka 1 vagnförman — som saknade bostad i statens jernvägars hus, och skulle derjemte inrymma ytterligare ett öfverliggningsrum för öfvernattande maskinpersonal.

Vid *Helgum*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 3 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 12,400 kronor.

Bostadslägenheter saknades för 3 stationskarlar.

Vid *Långsele, Mellansel, Vännäs och Boden*:

Uppsättning af vattenkastare och anordning af erforderliga rörledningar ..... 30,800 kronor.

Anläggningarne afsåge att spara tid vid de blandade tågens uppehåll genom underlättande af deras vattentagning. Kostnaderna vore beräknade till 9,000 kronor vid Långsele, 10,000 kronor vid Mellansel, 9,000 kronor vid Vännäs och 2,800 kronor vid Boden.



Vid *Långsele*:

Tillbyggnad af lokomotivstall ..... 6,500 kronor.

Ofta erforderliga extratåg samt förstärkning af de ordinarie tågens dragkrafter kräfde ökning af antalet lokomotiv vid stationen.

Vid *Sollefteå*:

Uppförande af en byggnad, inrymmande lamp- och oljerum samt rum för vagnförmannens effekter ..... 2,900 kronor.

Då nuvarande lamprummet måste tagas i anspråk för magasinering af ilgods erfordrades den ifrågasatta byggnaden, i hvilken rum för vagnförmannens effekter äfven skulle beredas.

Vid *Mellansel, Jörn, Boden och Gellivare*:

Uppförande af afträdesbyggnader, inrymmande jemväl lamp- och oljerum, förvaringsrum för vagnförmanneseffekter, sprut- och spillningsbodar m. m. .... 16,100 kronor.

De nuvarande afträdesbyggnaderna vore för små. De passade deremot i föga förändradt skick vid de boställshus, som under nästa år skola vid samtliga nämnda stationerna uppföras. Nya byggnader med afträden för allmänheten och inrymmande jemväl öfriga för stationens skötsel erforderliga förvaringsrum m. m. borde alltså uppföras; och beräknades de kosta vid Mellansel 3,800 kronor, vid Jörn 3,800 kronor, vid Boden 3,000 kronor och vid Gellivare 5,500 kronor — å sistnämnda båda ställen med tillägg af anslag å resp. 3,200 kronor och 4,500 kronor, som 1900 års Riksdag beviljat för lamp- och oljerumsbyggnad vid Boden och sådan, inrymmande äfven koks-, ved- och sprutbodar vid Gellivare. Samtliga omuämnda lokalerna — i den mån de vid hvar och en af de nämnda stationerna vore behöfliga — afsåges att inrymmas under ett och samma tak.

Vid *Jörn*:

Tillbyggnad af lokomotivstallet ..... 15,500 kronor.

Stallrum finnes endast för fyra maskiner, hvarför flera maskiner stundom måste stå under bar himmel om nätterna. Det ökade antalet stallrum vore behöfligt, äfven om stationen skulle upphöra att vara nattstation för tågen Stockholm—Luleå.

Vid *Elfsby*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 2 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 8,500 kronor.

Byggnaden vore afsedd att bereda bostad åt två af de fyra stationsbetjente, som saknade dylik bostad i statens jernvägars hus.

Vid *Luleå*:

Förlängning af lastkajen och utvidgning af spårsystemet 3,300 kronor.

Ökad trafik kräfd detta arbete.

Planering af ett område utmed spåren i bangårdens norra ända ..... 5,000 kronor.

Planering vore erforderlig för utvidgning af bangårdsplanen.

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 12 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 49,600 kronor.

Byggnaden vore afsedd i någon mån afhjelpa den befintliga bristen på bostäder för stationsbetjente vid Luleå och Svartön.

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... 10,500 kronor.

Den nuvarande godsexpeditionslokalen i stationshuset vore behöflig uteslutande som ilgodsexpedition, hvarför tillbyggnad af godsmagasinet och inrättande der af särskild godsexpedition vore af nöden.

Vid *Boden*:

Fullbordande af vagnverkstaden samt uppförande af smedja, plåtslagare- och kopparslagareverkstäder ..... 46,000 kronor.

Till detta arbete, som i sin helhet beräknats kosta 106,000 kronor, hade Riksdagen redan för år 1901 beviljat 60,000 kronor, hvarför återstoden här upptagits.

Utvidgning af godsbangården genom inköp af härför erforderlig mark, uppförande af större lastkaj samt utläggning af spår för lastning och lossning af vagnslastgoods m. m. .... 168,200 kronor.

I skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 11 augusti 1900 hade, enligt hvad departementschefen meddelat, jernvägsstyrelsen i denna fråga anfört hufvudsakligen följande:

De af Kongl. Maj:t och Riksdagen beslutade befästningsanläggningarne i Bodens omnejd i förening med den alltjemt fortgående

snabba utvecklingen af Bodens samhälle komme med all säkerhet att medföra så betydande ökning i trafiken vid Bodens station, att de nuvarande anordningarne derstädes inom kort blefve otillräckliga. Den ökade byggnadsverksamhet, som vid Boden förväntades, komme särskildt att nödvändiggöra utläggande af flere s. k. frilastspår för aflastning af byggnadsmaterialier, fodermedel och annat vagnslastgods. Såsom af skrifvelsen bifogad planritning öfver det nuvarande stationsområdet framginge, vore emellertid nämnda område till hela sin vidd redan disponerad af de spåranordningar och byggnader, som redan funnes eller till utförande beslutats, och lemnade intet utrymme öfrigt för utläggande af dylika frilastspår, och då sålunda en utvidgning af stationens nuvarande område inom närmaste framtid blefve oundviklig, samt utvecklingen af Bodens samhälle otvifvelaktigt komme att medföra väsentlig stegring i dervarande tomtpris, hade det synts jernvägsstyrelsen nödvändigt, att åt statsbanan utan dröjsmål förvärfvades för nämnda stations utvidgning erforderlig mark, hvilken å förenämnda ritning funnes närmare angifven.

Enligt hvad skrifvelsen jemväl bilagd kopia af karta med åtecknad beskrifning utvisade, innehölle ifrågavarande till inlösen afsedda område en areal af 29,836,30 qv.-meter.

Jernvägsstyrelsen, som från vederbörande jordegare infortrat anbud om försäljning af delar utaf berörda jordområde, hade beräknat kostnaden för inlösen af hela området till 115,000 kronor. Utöfver detta belopp erfordrades till lastkaj- och spåranläggningar enligt härför upprättad plan 40,200 kronor och derjemte för utläggning af uppställningsspår för reparationsverkstadens behof 13,000 kronor.

Tillbyggnad af godsmagasinet i samband med uppförande af godsexpeditionsbyggnad ..... 16,000 kronor.

Godsmagasinet vore för litet för nuvarande trafik och kräfde tillökning. Sådan borde lämpligen ske år 1900 i sammanhang med uppförandet af tillbyggnad för inrymmande af expeditiionslokal, hvartill 1900 års Riksdag beviljat medel.

Utfyllning och planering af bangårdsområdet ..... 65,000 kronor.

Den del af bangårdsområdet, som icke planerats för egentliga stationsanläggningen, bestode till stor del af ett kärr och i öfrigt af en öfver bangårdsplanet sig höjande lerbacke. Kärrret behöfde utfyllas, så långt statens jernvägars eganderätt nådde, för beredande af utrymme för upplag af virke, arbetsredskap m. m. samt för uppställning af vagnar

för reparation och vagnsdelar. Lerbacken, som till betydlig del måst afschaktas till bangårdsplanets höjd för beredande af plats för nya lokomotivställen och kolbåsen med ditleddande spår, borde till sin hufvudsakligaste återstående del afplaneras af samma anledning, som för kärrets utfyllning anförts.

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 6 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... 24,800 kronor.

Af stationens 39 boställsberättigade betjente saknade ännu, sedan det hus uppförts, hvar till 1900 års Riksdag beviljat anslag, 23 bostad i statens jernvägars hus.

Uppförande af lokomotivstallbyggnad för åtta lokomotiv med vändskifva och spår (tilläggsanslag) ..... 25,000 kronor.

Uppförande af kolbås jemte kolgifningsbrygga (tilläggsanslag) ..... 10,000 kronor.

Till fullbordande af dessa anläggningar, till hvilka 1899 års Riksdag beviljat i enlighet med jernvägsstyrelsens år 1898 gjorda kostnadsberäkningar begärda anslag å tillsammans 140,600 kronor, erfordrades i anledning af de särskildt å nämnda orter oväntadt stegrade priser på materialier och arbeten ytterligare begärda beloppen, tillsammans 35,000 kronor.

Vid *Sandträsk*:

Uppförande af banmästarestuga jemte uthus och källare 9,200 kronor.

Bostad för här stationerade banmästare kunde icke beredas annorledes än genom uppförande af särskild byggnad.

Vid *Polcirkeln*:

Tillbyggnad af stationshuset ..... 4,500 kronor.  
Stationshuset saknade väntrum samt godsförvaringsrum.

Vid *Gellivare*:

Tillbyggnad af hotellet ..... 5,500 kronor.

Förbättrade anordningar för hotellrörelsens bedrifvande och särskildt beredande af egen ingång till 3:dje klassens matsal vore af nöden.

Utfyllning af bangårdsområdet samt anordnande af en del för lokomotivuppställningen erfordrerliga spår ..... 44,000 kronor.

De nya lokomotivstallen och kolbåsen, till hvilka Riksdagen förut beviljat begärda anslag, hade för att ej förhindra framtida utvidgningar af stationens för den allmänna trafiken afsedda spårsystem måst förläggas så långt på sidan om den härför ordnade bangården, att särskild terrassering och spårläggning erfordrades för förstnämnda anläggningars lämpliga förbindande med bangården i öfrigt och för nödig utväxling af de med kol i återfrakt från Luleå dit ställda malmvagnar.

Vid *Malmberget*:

Förlängning af personplattformen och förändring af spår-systemet ..... 2,800 kronor.

Under senare tider verkställda utfyllningar intill personplattformen och hufvudspåret möjliggjorde numera den länge behöfliga utvidgningen af desamma.

Vid *Svartön, Gellivare, och Malmberget*:

Uppförande af 5 boställshus för stationsbetjente, hvart och ett med 6 lägenheter om 1 rum och kök (tilläggsanslag) ..... 35,400 kronor.

Till fullbordande af dessa boställshus, hvartill 1899 års Riksdag beviljat i enlighet med jernvägsstyrelsens år 1898 gjorda kostnadsberäkningar begärda anslag å tillsamman 85,300 kronor, erfordrades ytterligare begärda beloppet.

Linien *Ånge—Vännäs—Umeå*:

Uppläggning af en morsetelegrafledning ..... 25,500 kronor.

Den ökade telegramväxlingen kräfde ytterligare en morseledning. Särskildt vintertiden vid snöhinder och tåggrubbingar hade stora svårigheter yppat sig för tågdirigeringen per telegraf.

Linien *Vännäs—Umeå*:

Inköp af mark för uppsättning af snöskärmar ..... 10,000 kronor.

Enligt Kongl. Maj:ts medgifvande den 15 april 1898 finge 10,000 kronor af Vännäs—Umeåbanans återstående byggnadsmedel användas till ofvannämnda ändamål. Erfarenheterna från den tid banan trafikrats hade emellertid visat, att jordförvärf för snöskärmsuppsättning borde ske i afsevärdt större omfång än ursprungligen afsetts, hvarför extra anslag nu begärdes.

Fullföljande af anordningar för vexelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer ..... 150,000 kronor.

Af statsbanornas 444 stationer och lastplatser vore för närvarande 75 försedda med vexelförreglings- och signalsäkerhetsanordningar af Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & C:o, Akt. Ges. system, 1 station försedd med dylika af aktiebolagets Schaumanns centralspårvexlarsystem samt en lastplats med s. k. Bouré-lås.

Diverse arbeten ..... 339,600 kronor.

I betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling måste det anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseende af sådana behof, som icke kunde längre tid i förväg förutses, men dock måste utan uppskof fyllas.

Summan af dessa utgiftsposter uppgår till 2,793,000 kronor, hvilket belopp nu blifvit, på sätt ofvan meddelats, af Kongl. Maj:t äskadt.

Denna Kongl. Maj:ts framställning har emellertid ännu ej i dess helhet varit föremål för statsutskottets behandling, i det att utskottet icke funnit lämpligt för närvarande ingå på frågan om anvisande af medel för utförande af nedan nämnda byggnader och anläggningar, nemligen:

Vid *Södertelge*:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 7 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... kr. 22,600.

Vid *Liljeholmen*:

Inköp af en jernkontoret tillhörig byggnad och densamma inredande till boställshus för stationsbetjente med 4 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare ..... » 13,000.

Vid *Stockholm södra*:

Utvidgning af spårsystemet samt anläggning af ytterligare en lastkaj ..... » 24,400.

Vid *Stockholm Stadsgården*:

Utvidgning af spårsystemet ..... » 12,600.

Transport kr. 72,600.

	Transport kr.	72,600.
Vid <i>Stockholm norra</i> :		
Utvidgning af spårsystemet .....	»	69,700.
Vid <i>Tomteboda</i> :		
Utvidgning af spårsystemet .....	»	168,800.
Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af ytterligare åtta stallrum .....	»	160,000.
Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 6 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare .....	»	25,000.
Vid <i>Norrtull</i> :		
Utvidgning af spårsystemet .....	»	36,000.
Vid <i>Värtan</i> :		
Nedläggning af en 30 tons vagnvåg .....	»	5,500.
Vid <i>Hagalund</i> :		
Anordnande af lastplats .....	»	15,500.
	Summa kr.	553,100.

Enligt hvad utskottet af jernvägsstyrelsens till Kongl. Maj:t aflåtna skrifvelse i ämnet inhemtat, äro åtskilliga af dessa arbeten afsedda att redan under innevarande år komma till utförande, och ingår den beräknade kostnaden härför 447,100 kronor i det belopp af 1,450,000 kronor, som Kongl. Maj:t i propositionen ifrågasatt till förskottsvis utbetalning under detta år.

Beträffande de öfriga nya byggnaderna och anläggningarna vid statens jernvägstrafik, för hvilkas utförande Kongl. Maj:t begärt anslag å tillsammans 2,239,900 kronor, har utskottet väl icke kunnat undgå att fästa uppmärksamheten vid de dryga kostnader, som de ifrågasatta nybyggnaderna och anläggningarna äro beräknade att medföra, men då utskottet ej ser sig i stånd till att i detalj granska dem, finner sig utskottet, i förhoppning att den största möjliga sparsamhet kommer att iakttagas, böra tillstyrka beviljande af det begärda beloppet; och torde för vissa af dessa arbetens utförande eller påbörjande under innevarande år Kongl. Maj:t erhålla bemyndigande att förskottsvis af tillgängliga medel utanordna härför afsedt belopp 1,002,900 kronor.

Utskottet får sålunda

a) anmäla,

att utskottet kommer att framdeles under Riksdagens lopp afgifva yttrande i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställning i hvad den afser anslag å tillsammans 553,100 kronor för utförande af de utaf utskottet här ofvan särskildt uppräknade nya byggnader och anläggningar vid Södertelge, Liljeholmen, Stockholm södra, Stockholm Stadsgården, Stockholm norra, Tomtebodas, Norrtull, Värtan och Hagalund,

b) hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts ifrågasvarande framställning, må till utförande af de öfriga nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägs- trafik, som med framställningen afses, å riksstatens sjetta hufvudtitel för år 1902 anvisa 2,239,900 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,002,900 kronor.

## II.

Förstärkning  
af öfverbygg-  
naden å vissa  
bandelar ge-  
nom räls-  
utbyte.

Kongl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1902 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till förstärkning genom rälsutbyte af öfverbyggnaden å bandelen Arlöf—Engelholm, 651,750 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

Af det i ärendet förda statsrådsprotokollet inhemtas, att jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 30 november 1900 hos Kongl. Maj:t gjort framställning om beredande af medel till belopp af 4,900,000 kronor till förstärkning af öfverbyggnaden å vissa bandelar genom inläggande af nya stålräler af 40,5 kilograms vikt per meter i stället för befintliga äldre och lättare räler samt till stöd härför anført hufvudsakligen följande:

»Vid afgifvandet den 21 november 1898 af underdånigt förslag till arfvodesstat och kostnadsstat vid statens jernvägstrafik för år 1899 hade jernvägsstyrelsen omförmält, bland annat, att den befintliga öfverbyggnaden å de lifligast trafikerade delarna af statsbanorna numera



måste anses vara i följd af bantågens ökade hastighet, tyngd och antal tagen så hårdt i anspråk, att mera omfattande åtgärder för öfverbyggnadens förstärkande icke längre borde uppskjutas. Frågan gälde då närmast de tillsammans 1,004 km. långa bandelarna Stockholm—Upsala, Stockholm—Malmö och Katrineholm—Göteborg, der öfverbyggnaden bestode mestadels af 20 år och derutöver gamla räler med ursprunglig vikt af 31 kg. per meter, samt Gellivarebanan. Sistnämnda bana, hvars längd från Luleå till Malmberget är 211 km., har nemligen vid anläggningen försetts med räler af endast 27,5 kg. vikt per meter, hvilken vikt gifvetvis är för liten för den tunga malmtrafiken å banan.

Vid tiden för förstberörda förslags afgifvande var den lättare öfverbyggnaden å de nämnda bandelarna på en sammanräknad längd af omkring 286 km. ersatt med ny sådan af 40,5 kg. rälsvikt per meter; och under år 1899 fortsattes med liknande rälsutbyten derstädes å en banlängd af omkring 328 km. Kostnaderna härvid hafva med nådigt medgifvande bestridts af tillgängliga trafikmedel.

Enligt jernvägsstyrelsens år 1898 uppgjorda plan för öfverbyggnadens fortsatta förstärkande å oftanämnda bandelar skulle detsamma år 1901 hafva fullbordats och alltså spåret derstädes då vara försatt i ett mot de stegrade anspråken svarande skick. Styrelsen måste emellertid redan den 23 november 1899 vid afgifvandet af underdånigt förslag till arfvodesstat och kostnadsstat för innevarande år (1900) anmäla, att priserna å räler och rälstillbehör så uppdrifvits, att det af ekonomiska hänsyn syntes vara riktigast att i afvaktan på ändrade konjunkturen å jernvarumarknaden för det närvarande icke fortsätta rälsutbytet i den utsträckning, som förut afsetts. I enlighet härmed har förstärkningsarbetet under innevarande år utförts å en sammanräknad banlängd af endast 59 km. Å omhandlade bandelar Stockholm—Upsala, Stockholm—Malmö, Katrineholm—Göteborg samt Gellivarebanan återstår alltså förstärkningsarbetet ännu å 542 km. Härtill kommer, att nya trafikförhållanden framkallat fordringar på förstärkning af förenämnda slag jemväl å andra bandelar, nemligen Arlöf—Engelholm och Motala verkstad—Mjölby. Å den förra, som är 79 km. lång och har 14 år gamla räler af ursprungligen endast 24,8 kg. vikt per meter, framföres numera kontinentaltrafiken öfver Malmö till Göteborg och Kristiania — en trafik, som vid tiden för upprättandet af förslag till denna bandels komplettering i statsbanemessigt skick icke var förutsedd; å den senare bandelen, som är 31 km. lång och har 16 år gamla räler af ursprungligen 27,5 kg. vikt per meter, skall den nya genomgångstrafiken från Krylbo öfver Örebro till Mjölby framföras.

Längden af de bandelar, som på grund af nuvarande trafikförhållanden och trafikutsigter äro i behof af förstärkning, är alltså:

å bandelen	Stockholm—Upsala .....	19 km.
» »	Stockholm—Malmö .....	254 »
» »	Katrineholm—Göteborg .....	153 »
» »	Luleå—Malmberget .....	116 »
» »	Arlöf—Engelholm .....	79 »
» »	Motala verkstad—Mjölby .....	31 »

tillsammans 652 km.

och synes det jernvägsstyrelsen nödigt, att detta arbete kommer till utförande under åren 1901 och 1902. Planen för 1901 års spår förstärkning omfattar en banlängd af 328 km. och för 1902 alltså 324 km.

Med ett antaget leveranspris af 125 kronor per ton räler beräknas kostnaden för den gamla rälsbeläggningens ersättande med ny sådan af 40,5 kg. rälsvigt per meter till 7,500 kronor per km. bana. Totala kostnaden skulle alltså uppgå till i rundt tal 4,900,000 kronor, deraf 2,450,000 kronor under hvartera af åren 1901 och 1902.

Under de för statens jernvägstrafik ekonomiskt lyckliga år, som närmast föregått det innevarande, har jernvägsstyrelsen — såsom ofvan påpekats — icke tvekat att föreslå Eders Kongl. Maj:t att med trafikmedel bekosta de förstärkningar af spåröfverbyggnaderna, som under samma år kommit till utförande. Då det ekonomiska resultatet af jernvägsdriften, oaktadt trafikintensiteten icke visat tecken till aftagande, för närmaste åren måste förutsättas blifva vida mindre gynsamt, tvekar ej heller jernvägsstyrelsen att nu framlägga förslaget om detta behofs afhjelpande medelst extra anslag utom hufvudtitlarna. Sistnämnda åtgärd måste äfven ur statsekonomisk synpunkt finnas fullt befogad. Jernvägarnes genom spår förstärkningen ökade trafikförmåga är ju, liksom hvarje annan i liknande syfte utförd ny byggnad eller anläggning vid desamma, en ökning af kapitalvärdet.»

»Enligt nu framlagda plan för det fortsatta förstärkandet af öfverbyggnaden å vissa bandelar, är kostnaden för hvartera af åren 1901 och 1902 beräknad till lika belopp eller 2,450,000 kronor. Denna beräkning grundar sig, förutom på det förutsatta rälspriset, 125 kronor per ton, och de erfarenheter rörande öfriga kostnader för dylikt rälsutbyte, som redan utförda sådana gifvit på hand, jemväl på antagandet att de ur banan upptagna rälerna — representerande en beräknad vigt af 20,000 ton för år 1901 och 18,400 ton för år 1902 — hafva ett

värde, icke understigande 68 kronor per ton. Afsevärda delar af nämnda partier räler komma visserligen att tagas i anspråk för underhålls- och utvidgningsarbeten vid de trafikerade banorna liksom ock till sidospår å stationer vid de fortsatta statsbanebyggnaderna. Men möjlighet att redan under samma år, som rälsutbytena verkställas, kunna till förutsatt pris realisera det stora öfverskottet af räler kan icke med säkerhet påräknas, hvadan ej heller kostnaderna för 1901 års rälsutbyten enligt planen för desamma torde kunna annorledes än i räkenskapen nedbringas till det angifna beloppet, 2,450,000 kronor, under det att materialförrådets behållning ökas med nyssangifna 20,000 ton räler — med ett värde af 1,360,000 kronor — minskade endast med den mängd, som under samma år funnit användning vid underhålls- och utvidgningsarbeten samt vid statens jernvägsbyggnaders bangårdsanläggningar. För liqviderandet af de — likaledes enligt planen — för 1901 erforderliga rälerna med tillhörande skarvfjern, de förra till en mängd af omkring 26,600 ton och till ett pris af 125 kronor, som, ökad med kostnaden för skarvfjernen, blir 136 kronor, erfordras emellertid en konstant tillgång af i rundt tal 3,600,000 kronor; hvarför anslagsbeloppet för år 1901 måste sättas till denna summa.»

För egen del har statsrådet och chefen för civildepartementet i denna fråga yttrat följande:

»Jag anser mig böra erinra, att uti den af Kongl. Maj:t den 31 december 1900 fastställda kostnadsstat vid statens jernvägstrafik för år 1901 under banafdelningen uppförts ett belopp af 652,000 kronor för »underhåll af öfverbyggnaden: utbyte af räler». Om detta anslagsbelopp, som med 239,000 kronor understiger motsvarande anslag för år 1900, anförde jernvägsstyrelsen uti den underdåniga skrifvelse den 28 november 1900, med hvilken förslag till nämnda stat insändes, att anslaget för år 1901 till rälsutbyte upptagits till det belopp, som för ordinarie underhåll funnits erforderligt, under det att hvad derutöfver ansetts nödigt för ökande af vissa bandelars trafikförmåga upptagits bland de behof, som styrelsen för sin del funnit böra genom extra anslag af Riksdagen tillgodoses.

Lika med jernvägsstyrelsen anser jag det vara af synnerlig vigt, att öfverbyggnaden å de stambanedelar, der trafiken är mest intensiv, så förstärkes, att möjlighet beredes att åt bantågen gifva den fart och den tyngd, trafikbehovet kräfvär. Icke heller finner jag någon betänklighet vid att anslag nu skulle äskas för ändamålet, fastän trafikmedlen hittills för ändamålet användts. Det skulle tvärtom vara mycket rim-

ligt att, sedan å 673 kilometer bana öfverbyggnaden förstärkts genom rälsutbyte utan att derigenom statsbanornas bokförda kapitalvärde ökats, kostnaden för rälsutbytet å öfriga ifrågakomna 652 kilometer finge med hela sitt belopp öka kapitalvärdet, helst det rälsutbyte, som föranledes af hänsynen till det nödvändiga underhållet, fortfarande kommer att upptagas i de årliga kostnadsstaterna.

Om jag i allt fall icke anser mig kunna nu förorda jernvägsstyrelsens förslag i hela dess omfattning, så har detta sin grund i två olika skäl. Å ena sidan skulle en så stor utgift som nära fem millioner kronor, om ock fördelad på två år, blifva allt för tyngande i en statsreglering, på hvilken af andra för fäderneslandet synnerligen makt-påliggande skäl ovanligt stora kraf måste ställas, och å andra sidan kan det ju sättas i fråga, om det vore klokt att just nu, då rälsprisen, enligt hvad jernvägsstyrelsen påvisat, ännu befinna sig på en ovanlig höjd, besluta sig för ett stort inköp, om hvilket man icke med bestämdhet vågar säga, att det icke skulle kunna undanskjutas ett eller annat år. Skulle under riksdagens fortgång den sjunkning i rälsprisen, som redan börjat visa sig, än ytterligare fortgå och skulle i öfrigt förhållandena dertill gifva anledning, torde jag dock få återkomma till frågan om rälsinköp i större omfattning.

Emellertid är det en af de omförmälda bandelarne, å hvilken enligt min åsigt det ifrågasatta rälsutbytet icke kan utan afsevärda olägenheter uppskjutas, nemligen bandelen Arlöf—Engelholm. Å denna 79 km. långa bandel framföras de snälltåg, som förmedla trafiken mellan Göteborg och Malmö och dermed den så kallade kontinentaltrafiken till och från vestra Sverige och Norge. Då på denna bandel ännu qvarligga de vid dess inköp befintliga, nu 14 år gamla rälerna af allenast 24,8 kg. ursprunglig vikt per meter, måste man erkänna, att detta är en olägenhet, som ovilkorligen måste snarast möjligt undanrödjas.

Jernvägsstyrelsen har meddelat, att med ett antaget leveranspris af 125 kronor per ton räl kostnaden för den gamla rälsbeläggnings ersättande med ny sådan af 40,5 kg. vikt per meter skulle uppgå till 7,500 kronor per km. bana. Detta belopp är naturligen ett medeltal af kostnadsförslagen för de olika ifrågakomna bandelarne, i hvilka kostnadsförslag vigten af de upptagna äldre rälerna ingår såsom en vexlande faktor. Då bandelen Arlöf—Engelholm har de lättaste rälerna, bör alltså kostnaden för rälsutbytet å denna bandel öfverstiga medeltalet. Denna kostnad utgör ock, enligt hvad jag från jernvägs-

styrelsen inhemtat, 8,250 kronor per km. bana enligt följande specificerade förslag:

81 ton nya räler .....	à 125 kr. ....	kr. 10,125: —
400 par nya skarvfjern .....	à 2,23 » .....	» 892: —
800 st. skarfbultar .....	à 0,25 » .....	» 200: —
7,000 st. rälsspikar .....	à 0,06 » .....	» 420: —
arbetskostnad, transporter m. m. ....	» .....	513: —
		<hr/>
		kronor 12,150: —

Afgår: för 49 ton brukbara räler à kr. 68 kr. 3,332: —

» brukbara skarvfjern, skarfbultar  
och rälsspikar .....

» 568: — kr. 3,900: —

Kostnad per km. bana: kronor 8,250: —

Kostnaden för rälsutbytet å hela bandelen om 79 km. blifver alltså 651,750 kronor, hvilket belopp med hänsyn till sakens brådskande beskaffenhet uppenbarligen bör göras tillgängligt för jernvägsstyrelsen redan under innevarande år.»

Såsom i ofvan intagna statsrådsprotokoll omförmäles, hafva hittills kostnaderna för utbyte af räler å statsbanorna alltid bestridts af tillgängliga trafikmedel. Anledningen, hvarför nu blifvit ifrågasatt att med anslagsmedel bekosta de åtgärder för öfverbyggnadens förstärkning genom rälsutbyte, som jernvägsstyrelsen ansett önskvärda, är närmast att söka deruti, att driften af statens jernvägar under nästlidna år visat ett i ekonomiskt afseende mindre gynnsamt resultat än hvad förut under en följd af år varit fallet samt att, på sätt jernvägsstyrelsen antydt, någon väsentlig förbättring härutinnan ej heller för den närmaste framtiden kunde förutsättas. Dessa förhållanden synas emellertid utskottet mana till stor varsamhet, då fråga är om nedläggande å statens jernvägar af kostnader, som icke kunna anses oundgängligen nödiga för driftens uppehållande och ej heller kunna beräknas medföra en mot kostnaderna svarande tillökning i jernvägarnes nettoafkastning. Förutom det belopp af 651,750 kr., som nu för rälsutbyte äskats af Riksdagen, har jernvägsstyrelsen för enahanda ändamål ifrågasatt anvisande för åren 1902 och 1903 af anslag å mer än 4,200,000 kronor. Å de bandelar, der ifrågavarande rälsutbyte skulle ske, äro, enligt hvad statsrådsprotokollet gifver vid handen, de nuvarande rälerna icke förslitna, så att de af denna anledning behöfva ersättas med nya, utan

åtgärden anses påkallad för att genom öfverbyggnadens förstärkning möjliggöra framförandet af tåg med stor hastighet och tyngd. Utskottet inser väl, att sådana förstärkningsåtgärder i vissa fall kunna visa sig oundgängliga, såsom exempelvis å linier, der en tung malmtrafik ställer stora fordringar på banan, men utskottet kan icke annat än hysa tvifvel, huruvida det verkligen är erforderligt och ur ekonomisk synpunkt tillrådligt att i den utsträckning, som nu ifrågasatts, vidtaga kostsamma åtgärder för uppdrifvande af tåghastigheten å jernvägarna. I allt fall torde behovet häraf icke vara påträngande, och då, såsom utskottet ofvan framhållit, statsjernvägarnas nettoinkomst visat tendens att sjunka, synes det så mycket mindre vara skäl att forcera dylika arbeten. Om det emellertid på en eller annan bansträcka skulle finnas oundgängligen nödvändigt att förstärka öfverbyggnaden genom rälsutbyte, synes sådant dock icke behöfva ske i större utsträckning, än att kostnaderna därför kunna, i enlighet med hvad hittills skett, bestridas af jernvägarnas trafikmedel.

På grund af hvad sålunda anförts hemställer utskottet,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning icke må af Riksdagen bifallas.

### III.

Utläggning af  
ytterligare ett  
jernvägsspår  
mellan Elfsjö  
och Huddinge  
samt mellan  
Tumba och  
Rönninge.

Vidare har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att, till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer, för år 1902 anvisa 710,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Uti en i anledning häraf inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 133) har herr *L. Eriksson* i Bäck hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för år 1902 till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer, anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta skyndsammast verkställa och för Riksdagen framlägga detaljerad utredning angående byggandet, helst på entreprenad, af en ny dubbelspårig statsbana från den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta broöfvergången vid Essingesundet förbi Hägersten och Fittja till den jemväl af jernvägsstyrelsen projekterade bron öfver Södertelje kanal vid

slussen, samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 8,000 kr., att förskottsvis under innevarande år utbetalas.

Öfver dessa förslag kommer utskottet att framdeles afgifva utlåtande, hvilket utskottet härmed skolat för Riksdagen

anmäla.

#### IV.

Kongl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1902, till *anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar*, anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarne 5,500,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Ny rörlig materiel vid statens jernvägar.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft en af herr *P. E. Lithander* i Första Kammaren väckt motion (n:o 24) deruti föreslagits, att Riksdagen behagade i skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t måtte vid nästa beställning af godstågslokomotiv förordna, att åtminstone ett af dem konstrueras med eldstad för briketteldning.

Af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden inhemtas, att jernvägsstyrelsen beträffande behovet af tillökning i den rullande materielen uti skrifvelse af den 30 november 1900 andragit följande.

Bristen på rullande materiel hade äfven under år 1900 orsakat, att transporter af flera slag försenats och försvårats. I förhållande till trafikens tillväxt hade nemligen ett alltför ringa antal nya vagnar kunnat anskaffas, hvarjemte ej heller tillräcklig dragkraft för vagnarnes snabbare omsättning funnits att tillgå.

Den ekonomiskt ofördelaktiga följden af denna brist på lokomotiv och vagnar hade framträdt ej blott uti den indirekta förlust, som drabbat jernvägen, då den ej kunnat i fullt mått tillgodose den trafik, som erbjudits, än mindre varit i tillfälle att söka framkalla en ytterligare ökning af trafikrörelsen, utan äfven uti en högst afsevärd direkt utgift för hyrandet af privatbanor eller enskilda personer tillhörig materiel; denna hyreskostnad torde, hvad ensamt år 1900 beträffade, visa sig uppgå till 120,000 kronor för lokomotiv och 510,000 kronor för vagnar. Det vore således jernvägsstyrelsens pligt att hos Kongl. Maj:t anmäla behovet af ytterligare nyanskaffning af rörlig materiel i

sådan utsträckning, att det ofvan anförda missförhållandet fortast möjligt måtte kunna aflägnas.

Hvad först anginge dragkraften, så beräknade styrelsen på grund af från distriktsförvaltningarna inkomna framställningar behovet af ökningen af lokomotivens antal till 34 st., nemligen 8 för snäll- och persontåg, 16 för godståg och 10 för stationstjenst.

Med hänsyn till den utveckling, de inhemska verkstäderna för tillverkning af lokomotiv numera ernått, hyste styrelsen ej något tvifvel om, att nämnda antal lokomotiv kunde tillverkas inom landet före utgången af år 1902, ja delvis levereras till och med under loppet af år 1901 — så mycket hellre som styrelsen för närvarande ej hade anledning föreslå införandet af någon ny lokomotivtyp, hvars utförande eljest kunde kräfva längre tid.

Beträffande åter behovet af vagnar ansåge styrelsen, att, på det att förhyrning af vagnar skulle kunna inskränkas och om möjligt alldeles undvikas, den nu ifrågakommande nyanskaffningen ej finge omfatta mindre än 45 person-, post-, fång- och packvagnar samt 300 täckta och 200 öppna godsvagnar.

Enligt hvad styrelsen föreslagit, skulle nu ifrågavarande anslag användas för anskaffning af följande materiel till nedanstående approximativt beräknade priser:

8 st. snälltågslokomotiv	} jemte {	.....	kr.	480,000: —
16 » godstågslokomotiv		} reserv- {	.....	» 1,120,000: —
10 » vexellokomotiv			} delar {	.....
30 » person- och postbogievagnar	} .....	.....	»	1,125,000: —
15 » fång- och packvagnar		.....	»	1,000,000: —
300 » täckta godsvagnar	.....	»	500,000: —	
200 » öppna godsvagnar	.....	»	550,000: —	
axlar med hjul till vagnarne	.....	»	150,000: —	
bromsinrättningar till godsvagnarne	.....	»	75,000: —	
reservdelar m. m. till vagnarne	.....	»		
<hr/>				
Summa kr.				5,500,000: —

Slutligen hade styrelsen anhållit, att då, såsom ofvan antydts, goda skäl förefunnes för antagandet, att de inhemska verkstäderna redan under år 1901 kunde leverera några af de begärda lokomotiven, och samma förhållande äfven ägde rum med afseende på största delen af de till anskaffning föreslagna godsvagnarne, till styrelsens förfogande redan under innevarande år måtte ställas 1,000,000 kronor.



För egen del har departementschefen yttrat:

»Den alltjemt fortgående stegringen i trafiken å statsbanorna medför naturligen nödvändigheten att i tillräcklig grad tillgodose behovet af ökad transportmateriel, men oaktadt de stora anslag, som förut och senast sistförflutna år beviljats till ny rullande materiel vid dessa banor, förefinnes, såsom jernvägsstyrelsen påpekat, en känbar brist på dylik materiel. Med hänsyn särskildt till önskvärdheten att undvika de förluster, som uppstå genom förhyrande från främmande håll af lokomotiv och vagnar, måste det anses vara ett synnerligen trängande behof att ytterligare öka statsbanornas egen transportmateriel; och jag finner därför tillfyllestgörande skäl föreligga för att föreslå anvisande af ifrågasatta anslag.

Jag tillåter mig härvid erinra, att uti den af Kongl. Maj:t den 31 nästlidne december fastställda kostnadsstat för innevarande år upptagits för hyra af lokomotiv 45,000 kronor och för vagnhyra 400,000 kronor.»

Af motiveringen till herr Lithanders ofvan meddelade förslag framgår, att motionären dermed afser, att för eldning af godstågslokomotiv skulle försöksvis användas briketter, beredda af torf. Det måste utan tvifvel anses vara af största betydelse för vårt lands ekonomi och dess oberoende af utlandet, om den rika tillgång på torf, som finnes i våra mossar, kunde med fördel tillgodogöras för industrielt behof liksom särskildt för jernvägsdriften. Med bifall till derom i statsverkspropositionen under sjunde hufvudtiteln gjord framställning har innevarande års Riksdag ock stält till Kongl. Maj:ts förfogande särskildt anslag för vidtagande af åtgärder till befrämjande af detta syfte, och hvad särskildt angår användningen af torf för jernvägarnes behof har, enligt hvad utskottet inhemtat, jernvägsstyrelsen sedan flera år haft sin uppmärksamhet fäst på denna fråga samt låtit anställa undersökningar och experiment just beträffande eldning af lokomotivpannor med torf och deraf framställda briketter. Vid sådant förhållande synes Riksdagen ej hafva anledning att nu till Kongl. Maj:t aflåta skrifvelse i det af motionären angifna syfte.

Hvad angår Kongl. Maj:ts förevarande förslag, har utskottet, på grund af hvad i statsrådsprotokollet blifvit anfördt, funnit sig böra till detsamma tillstyrka bifall.

Utskottet hemställer alltså,

- a) att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning, må, till anskaffande af ny

rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, för år 1902 anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarna 5,500,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor; samt  
b) att herr Lithanders ifrågavarande motion ej må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

## V.

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, hafva för denna bananläggning anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna:

för år 1898	.....	kronor 1,300,000: —
» » 1899	.....	» 1,300,000: —
» » 1900	.....	» 1,000,000: —
» » 1901	.....	» 771,000: —

eller tillsammans kronor 4,371,000: —

motsvarande hela den beräknade byggnadskostnaden.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att, till *fullbordande af statsbanan från Boden till Ytter-Morjärv*, för år 1902 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 722,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 600,000 kronor.

Rörande denna banbyggnads fortskridande under år 1900 har departementschefen till statsrådsprotokollet meddelat följande:

Den 1 oktober 1900 öppnades delen Boden—Niemisel för allmän trafik.

Under året uppfördes 20 provisoriska byggnader. 16,409 meter transportväg anlades. Terrasseringsarbetena bedrefvos hufvudsakligen mellan Niemisel och Småsel, hvarvid banvall färdigbildades på en längd af 10,507 meter.

För mindre vattendrags ledande genom banvallen fullbordades 15 afloppstrummor. Stenarbetena för en bro fullbordades, hvarjemte öfverbyggnaderna för tvenne andra broar uppsattes.

Spår utlades å en sträcka af 15,447 meter, hvarigenom räsläggningen fortskridit till Afvafors, 48,9 kilometer från Boden. Banan färdigballastades på en sträcka af 14,560 meter samt underballastades på en längd af 7,802 meter.

Å bangårdarne vid Boden, Hundsjö, Niemisel och Afvafors samt mötesplatsen vid Degerselet pågingo terrasserings- och husbyggnadsarbeten.

En del banbevakningsbostäder uppfördes, hvarjemte 14,874 meter stängsel af trä uppsattes samt 28 mindre vägöfvergångar och en vägbro fullbordades.

Arbetsplan för innevarande år för denna banbyggnad fastställdes den 14 december 1900.

Enligt hvad af statsrådsprotokollet vidare inhemtas, har jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 10 december 1900 i fråga om detta jernvägsbyggnadsföretag anført följande:

Ehuru de pris, på hvilka det för denna banbyggnad år 1896 uppgjorda kostnadsförslag grundats, måste med hänsyn till då rådande konjunkturer anses hafva varit fullt tillräckligt tilltagna, hade det dock under arbetets fortgång visat sig, att till följd af de afsevärda stegringar i arbets- och materialpris, hvilka under de senare åren egt rum, de af Riksdagen anvisade medel icke komme att blifva till fyllest för fullbordande af ifrågavarande banbyggnad. Enligt af vederbörande arbetschef upprättade, till styrelsen ingifna detaljerade kostnadsberäkningar, hvilka uppgjorts med tillämpning af nu gällande arbets- och materialpris och hvilka gåfve vid handen, att de anslagna medlens otillräcklighet vållats uteslutande till följd af berörda prisstegringar och ingalunda genom arbetenas större omfång, skulle nemligen utöfver de för banan redan beviljade medel erfordras ett belopp af omkring 748,000 kronor, hvari dock inberäknats det till 96,000 kronor uppskattade värdet af de vid arbetets afslutande i förråd qvarvarande, banbyggnaden tillhöriga arbetsredskap och andra effekter, hvilken summa upptagits bland förrådsomkostnader, och skulle enligt arbetschefens uppgift anslagsbehovet alltså utgöra omkring 652,000 kronor.

Vid uppgörandet af dessa kostnadsberäkningar hade bemälda arbetschef i fråga om kostnaden för arbeten, hvilka återstode att utföra efter den 1 oktober detta år, upptagit för ballastning en krona 25 öre per kubikmeter, för räler 126 kronor per ton samt för sliprar en krona 80 öre per stycke, hvarförutom för diverse kostnader för arbetets ledning, för förrådet m. m. tillagts omkring 9 procent af kostnaden för de återstående arbetena.

Då nämnda pris för ballastning syntes styrelsen med hänsyn till mindre grustägternas ojemnhet och deraf föranledda svårighet att uttaga användbart grus ur desamma än äfven nu gällande höga stenkolspris vara för lågt beräknadt, hade styrelsen, som ansåge samma vara förhållandet med öfriga ofvan angifna och af arbetschefen upptagna belopp, funnit sig böra höja såväl prisen för ballastning, räler och sliprar till respektive 1 krona 50 öre, 128 kronor och 2 kronor som ock procenten för diverse omkostnader till 10 procent, hvarjemte, då Morjärv tillsvidare komme att blifva ändstation för stambanan genom öfre Norrland, det befunnits nödigt att utöfver de af arbetschefen gjorda beräkningar upptaga kostnad för ett betjeningshus för två hushåll å Morjärvs bangård.

Genom nu omförmälda, af styrelsen företagna prisförhöjningar och tillägg skulle det af arbetschefen angifna anslagsbehof böra ökas med 70,000 kronor eller till omkring 722,000 kronor, hvilken summa, utgörande ungefär 16,5 procent af den år 1896 beräknade anläggningskostnaden, styrelsen alltså ansåge vara för banans fullbordande erforderlig utöfver de af Riksdagen anvisade medel 4,371,000 kronor.

Enligt hvad styrelsen i skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 21 november 1900 vid öfverlemnande af arbetsplan för år 1901 för ifrågasvarande statsbana anmält, kunde banan icke beräknas blifva färdig att öppnas för allmän trafik förrän på hösten år 1902, men för att medhinna de återstående arbetena till sist sagda tid ansåge styrelsen, som i berörda arbetsplan icke intagit andra arbeten än dem, som beräknats kunna med det af Riksdagen för år 1901 anvisade belopp af 771,000 kronor utföras, att arbetena måste bedrifvas i större omfattning än sagda arbetsplan angåfve, och hade i anledning deraf styrelsen anhållit, att af ofvan omförmälda anslagsbehof af 722,000 kronor ett belopp af 600,000 kronor måtte redan under år 1901 ställas till styrelsens disposition för räsläggningens framdragande och spårets undergrusande till banans ändpunkt samt för påbörjande af ej mindre banbevakningsbostäderna mellan Afvafors och Morjärv än äfven terasseringsarbetena för Morjärvs bangård och mötesplatserna vid Hataträsk och Sägbacken.

För att vinna närmare utredning rörande kostnadsökningen för ifrågasvarande byggnadsföretag hade departementschefen från jernvägsstyrelsens byggnadsbyrå införskaffat en tabellariskt uppställd öfversiktlig jemförelse mellan år 1896 och år 1900 af jernvägsstyrelsen beräknade kostnader för anläggning af statsbanan Boden—Ytter-Morjärv. Af denna jemförelse syntes, bland annat, att enhetspriset för bergsprängning beräknats år 1896 till 4 kronor 14 öre och år 1900 till 4

kronor 49 öre per kubikmeter, att enhetspriset för jordflyttning och ballastning beräknats år 1896 till 1 krona 30 öre och år 1900 till 1 krona 53 öre per kubikmeter samt att enhetspriset för öfverbyggnad till hufvudspåret beräknats år 1896 till 8 kronor 56 öre och år 1900 till 10 kronor 33 öre per längdmeter.

För ytterligare säkerhets skull hade departementschefen anmodat f. d. öfversten A. T. Roos, hvilken på sin tid i egenskap af öfveringenjör ledde arbetena å stambanan genom öfre Norrland, att taga del af de uppgjorda kostnadsförslagen. Öfverste Roos hade i afgifven promemoria, i fråga om statsbånebyggnaden Boden—Ytter-Morjärv, meddelat att, enligt den jemförande öfversigten, de förut beräknade arbetskvantiteterna ej i nämnvärd mån blifvit öfverskridna men påverkats af den allmänna prisstegringen, samt att, ehuru han ansåge det af arbetsbefälet beräknade beloppet böra blifva tillräckligt för arbetets fullbordande, den ökning i byggnadskostnaden, som af styrelsen ansetts erforderlig, vore så till vida att föredraga, som man vid ett större byggnadsföretag borde om möjligt tillse, att brist ej behöfde befaras.

Det tilläggsanslag, som utöfver ursprungligen beräknade och redan anvisade belopp för anläggning af statsbanan från Boden till Ytter-Morjärv nu äskats för banans fullbordande, synes utskottet vara väl rundligt tilltaget. Enligt den af vederbörande arbetschef uppgjorda kostnadsberäkning, som grundat sig på de mot slutet af nästlidna år gällande arbets- och materialpris, skulle det ytterligare anslagsbehovet belöpa sig till 652,000 kronor. Detta belopp har jernvägsstyrelsen enligt dess den 10 sistlidne december aflåtna skrifvelse i ämnet dock ansett böra ökas till den af Kongl. Maj:t nu begärda anslagssumman 722,000 kronor, och detta hufvudsakligen af den anledning, att styrelsen funnit skäl beräkna något högre pris å en del materialier, deribland särskildt räler och stenkol. Då emellertid de ovanligt höga pris, som dessa materialier vid nämnda tidpunkt betingade, sedan dess betydligt nedgått, har det synts utskottet ej möta betänklighet att begränsa ifrågavarande anslag till det af arbetschefen beräknade beloppet, helst detsamma af en enligt statsrådsprokollet i ärendet hörd, fullt sakkunnig person ansetts tillräckligt för arbetets fullbordande. Om anslaget sålunda bestämmes till 652,000 kronor, torde Kongl. Maj:t erhålla bemyndigande att deraf under innevarande år förskottsvis utanordna 500,000 kronor.

Utskottet hemställer alltså,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till fullbordande af statsbanan från Boden till Ytter-Morjärv, för år 1902 beviljar å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 652,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

## VI.

Anslag till fullbordande af statsbanan från Gellivare till riksgränsen.

Kongl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen, att till *fullbordande af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen*, för år 1902 anvisa 10,407,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 5,600,000 kronor.

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

för år 1899	.....	kronor 5,400,000: —
» » 1900	.....	» 4,000,000: —
» » 1901	.....	», 10,100,000: —

eller tillsammans kronor 19,500,000: —

Af detta belopp hafva 750,000 kronor anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna, hvaremot det öfriga beloppet anvisats till utgående från riksgäldskontoret.

Af hela den beräknade kostnadssumman, 21,498,000 kronor, har den beräknade kostnaden för rullande materiel utgjort 4,534,000 kronor och således kostnaden för sjelfva banbyggnaden med stationer 16,964,000 kronor. Af det anvisade beloppet, 19,500,000 kronor, äro 2,650,000 kronor afsedda för rullande materiel.

Enligt hvad i statsrådsprotokollet meddelas, utfördes under år 1900 å denna bana hufvudsakligen följande arbeten:

A. *Norra Distriktet.*

Provisoriska byggnader till ett antal af 55 stycken uppfördes. Transportvägar till en längd af 4,630 meter anlades.

Den för bergborrningsarbetenas bedrifvande afsedda elektriska kraftstationen vid Abiskojokk fullbordades.

Banvallen färdigbildades å en sträcka af 8,470 meter och terrasserades derjemte delvis å en längd af 39,290 meter.

92 afloppstrummor fullbordades. Stenarbetena för tvenne broar afslutades och påbörjades för 6, hvarjemte 4 vattentunlar utsprängdes.

Spår utlades och underballastades å en längd af 6,620 meter, räknadt från distriktets södra gräns.

B. *Södra Distriktet.*

Provisoriska byggnader till ett antal af 149 stycken uppfördes. Transportvägar af enklaste slag anlades till en längd af 38,250 meter.

Terrasseringsarbetena bestodo dels i kompletteringsarbeten mellan Gellivare och Kiiruna dels i banvallens bildande mellan sistnämnda plats och distriktets norra gräns. Banvall färdigbildades å en sträcka af 68,132 meter samt terrasserades delvis å 92,418 meter.

71 afloppstrummor fullbordades. Landfästena för 8 broar färdigmurades, och påbörjades stenarbetena för tvenne andra broar. Öfverbyggnaderna för 6 broar uppsattes.

Spåret framdrogs och underballastades till distriktets norra gräns, hvarigenom distriktet till hela sin längd blef räslagdt.

Å Gellivare och Kiiruna bangårdar verkställdes en del arbeten för husbyggnaders uppförande, hvarjemte å linien en del banbevakningsbostäder uppfördes.

För arbetets fortsatta bedrifvande under år 1901 har Kongl. Maj:t den 21 december nästlidna år fastställt plan.

Beträffande det anslagsbelopp, som borde äskas för denna jernvägsbyggnad för år 1902, hade, enligt hvad af statsrådsprotokollet vidare inhemtas, jernvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse den 10 december 1900 lemnat följande utredning:

Med anledning af inträffade prisstegringar och andra under arbetets fortgång tillstötande omständigheter, hvilka bidragit till att öka kostnaden för banans anläggning, hade styrelsen funnit sig föranlåten att i sammanhang med uppgörandet år 1899 af arbetsplan för år 1900 verkställa nya kostnadsberäkningar, till grund hvarför lades de arbets- och material-

pris samt de förhållanden i öfrigt, som under senare hälften af år 1898 och 1899 års tre första kvartal varit rådande. Enligt dessa kostnadsutredningar beräknades anläggningen af banan komma att kosta 22,370,000 kronor, i hvilken summa dock icke medtagits kostnaden för anskaffande af rullande materiel (4,534,000 kronor) och det till omkring 443,800 kronor uppskattade värdet af förrådseffekterna vid tiden för arbetenas afslutande.

Ehuru berörda kostnadsutredningar hade gjorts detaljeradt och med tagen hänsyn till de ogynsamma omständigheter, som dittills varit rådande, hade det dock visat sig, att de förhållanden, på hvilka beräkningarna då grundades, ingalunda varit de ogynsammaste, styrelsen hade att räkna med.

Vintern 1899—1900 hade nemligen på det hela taget varit betydligt kallare än närmast föregående vintrar; frost hade inträffat redan i september eller omkring två månader tidigare än under år 1898; snö och is hade kvarlegat ovanligt länge eller ända till slutet af juni månad. Efter nio månaders vinter hade så kommit en sommar kallare och mera regnig än förut i mannaminne, och såväl i juli som i augusti hade marken ofta varit vit af nyfallen snö. Derjemte hade under berörda vinter rådt ovanligt svåra snöstormar, hvilka hopat ofantliga snömassor i dalsänkningarna, der den rälslagda delen af banan framdragits, och derigenom åstadkommit, att materialtransporterna försvårades och i hög grad fördyrades, hvarförutom, då snön blåst bort från höjderna, kälén nedträngt till betydligt djup i jordskärningarna. Under senare hälften af juli samt under augusti hade kälén visserligen gått ur jorden till ett djup af 0,5 till 1,5 meter, men redan i midten af september hade ny kälé bildats, som inom kort gått ned till den yta, der den gamla vidtog. Den jord, som skolat omflyttas, hade sålunda varit i det närmaste under hela året genomkälad och i regel måst sprängas med dynamit, hvilket haft till följd, att jordprisen ökats långt utöfver de beräknade. Då den synnerligen ogynsamma väderleken ofta hindrat allt arbete samt arbetarne haft att utstå många besvärligheter genom köld, regn och snöstormar, hade detta medfört, att deras anspråk på hög förtjenst per effektiv arbetsdag afsevärdt stegrats, hvarförutom till följd af nämnda väderleksförhållanden vida större kostnader, än förut beräknats, måst nedläggas på arbetarnes bostäder samt på anskaffande af bränsle. Derjemte hade stora summor måst utbetalas för att medelst snöskottning och uppförande af långa s. k. snötunlar kunna hålla arbetena i gång under vintern på de platser, der sådant med fästadt afseende å tiden



för banans öppnande för malmtrafik och arbetenas omfång varit nödvändigt.

På grund af nu anförda förhållanden och då, om de två återstående arbetsåren blefve lika ogynsamma som det senast tilländalupna, anledning förefunnes att befara, det den totalkostnad, som år 1899 beräknats för anläggning af ifrågavarande statsbana, komme att öfverskridas, hade styrelsen ansett det vara nödvändigt att med ledning af de för banan från arbetets början till och med den 30 september 1900 hafda kostnader, hvilka vore till siffran kända, samt den under år 1900 vunna erfarenhet låta genom vederbörande arbetschefer utarbета nya kostnadsberäkningar för de återstående arbetena, räknadt från den 1 oktober 1900.

Enligt denna nya utredning hade den år 1899 uppgjorda kostnadsberäkningen ansetts böra ökas med 2,448,000 kronor, hvadan alltså kostnaden för banan skulle, oberäknadt rullande materiel och det till 766,000 kronor uppskattade värdet af de vid arbetets afslutande i förråd kvarvarande, banbyggnaden tillhöriga arbetsredskap och andra effekter uppgå till 24,818,000 kronor.

I denna summa inginge ej mindre den kostnadsökning af 233,000 kronor, som omstakningen af jernvägslinien vid Nuoljafjellet, der med Kongl. Maj:ts den 27 sistlidne oktober lemnade medgifvande banan skall framdragas genom en i fjellet utsprängd, omkring 850 meter lång tunnel, beräknats medföra, än äfven ett belopp af 590,000 kronor för oförutsedda utgifter, hvilket senare belopp, utgörande ungefär 4 procent af den beräknade återstående kostnaden, styrelsen, ehuru den nu gjorda utredningen vore synnerligen detaljerad och ovanligt höga à pris lagts till grund för densamma, funnit böra upptagas, med hänsyn dertill att erfarenheten visat att, hur noggrant och i detalj ingående beräkningarna än utfördes, det likväl icke vore möjligt att förutse alla de till arbetenas fördyrande bidragande omständigheter, hvilka kunde inträffa vid ifrågavarande, världens nordligast belägna och genom fullständiga ödemarker framdragna banbyggnad.

Bland öfriga omständigheter, som fördyrat arbetena, hade styrelsen framhållit följande:

I de flesta djupare skärningar, i hvilka profgropar icke utan betydande kostnader och tidsutdrägt kunnat nedföras till balanslinien, hade nedre delen visat sig bestå af mycket svårarbetade och hårdt hopbakade rullstensmoräner, ehuru profgroparna ådagalagt en mera lättarbetad jordmån. Jemväl hade i skärningarna på sidan af midtlinien, i hvilken

vid banans permanentstakning profgropar upptagits, anträffats — särskildt på de å fjellen vid Torne träsk befintliga skärningarna — afsevärda kvantiteter berg, hvarigenom kubikmassan berg att bortspränga ökats.

Till följd deraf dels att 1900 års vårflöden påvisat nödvändigheten af att genom dikningar i vida större omfattning, än förut kunnat antagas vara behöfelig, skydda banvallen mot det vid snösmältningen inträffande häftiga vattenflödet, dels ock att de vidsträckta myrarne, öfver hvilka banan framginge, visat sig vara i hög grad sammantryckliga, hade de jordmassor, som måst omflyttas, afsevärdt ökats.

Jemväl i fråga om banans ballastning hade svårigheter uppstått, i det att det grus, som påräknats för densamma, befunnits vara af mindre god beskaffenhet, hvilket åstadkommit, att ökad tjocklek måst gifvas åt ballastbädden.

Stenarbetena hade flerstädes blifvit afsevärdt dyra, af anledning att det varit omöjligt att inom rimliga afstånd från arbetsplatsen erhålla för arbetena användbar sten, som understundom måst transporteras en väglängd af å norra distriktet med häst ända till 9 å 10 kilometer och å södra distriktet med tåg ända till 116 kilometer.

Då under vintern 1899—1900 utrönts, att de vattendrag, vid hvilka vattenstationer varit afsedda att förläggas, icke hölle så stor vattenmängd som beräknats, nödvändiggjorde detta kostsamma anordningar för berörda vattenstationer.

Till följd af nu gällande höga kolpris hade betydligt högre kostnader, än år 1899 ifrågasatts, måst beräknas för allt lokomotivarbete.

Enär det från kronoskog utstämplade sågtimmer vid försågning befunnits vara af mindre god beskaffenhet och delvis måst kasseras, hade ur detsamma icke kunnat uttagas den virkesmängd, som beräknats. Det erhållna virket hade sålunda ställt sig afsevärdt dyrt, och med hänsyn till detta förhållande hade i det nu uppgjorda kostnadsförslaget högre pris måst åsättas sliprar, vandringsplank, byggnadsvirke och snickerier.

Sedan ifrågavarande nya kostnadsförslag af arbetscheferne upprättats, hade styrelsen emellertid funnit sig böra med 200,000 kronor höja den beräknade återstående kostnaden för Kiiruna bangård, enär dels till följd af styrelsens framställning om tillsättande af nya tjänstebefattningar vid statens jernvägar ett större behof af expeditiionslokaler och befälsbostäder måste i fråga om nämnda bangård förutses, dels ock grundad anledning numera förefunnes till antagande, att till-

gången på privata bostäder, lämpliga för betjeningspersonalen, icke komme vid tidpunkten för banans öppnande för allmän trafik och under närmaste tiden derefter att motsvara, hvad som förut derutinnan påräknats.

Då vid redan afslutade aftal om leverans af lokomotiv och vagnar, afsedda för blifvande malmtrafik å statsbanan Gellivare—riksgränsen, prisen uppgått för de förra till 91,000 kronor och för de senare till 6,265 kronor per stycke, under det att vid uppgörandet af 1897 års kostnadsförslag prisen för samma materiel upptagits till respektive 77,000 kronor och 5,500 kronor, till hvilka pris firman Nydqvist & Holm i Trollhättan och nya aktiebolaget Atlas enligt då afgifna anbud förklarar sig kunna leverera berörda materiel, hade styrelsen sett sig nödsakad att höja det i nyssnämnda kostnadsförslag angifna belopp för rullande materiel, 4,534,000 kronor, med 355,000 kronor eller till 4,889,000 kronor.

Enligt det nu uppgjorda kostnadsförslag med deri af styrelsen gjorda tillägg skulle alltså anläggningskostnaden för ifrågavarande jernväg uppgå till 29,907,000 kronor, hvaraf 4,889,000 kronor afsetts till inköp af rullande materiel och 25,018,000 kronor beräknats för sjelfva jernvägsanläggningen.

Då Riksdagen hittills till banan anvisat tillhoppa 19,500,000 kronor, syntes ett belopp af 10,407,000 kronor böra anvisas för samma banbyggnads fortsättande under år 1902, varande deruti inbegripet hvad som ytterligare erfordrades för anskaffande af rullande materiel, motsvarande en summa af 2,239,000 kronor.

Som styrelsen af det för år 1901 beviljade anslag å 10,100,000 kronor bemyndigats att redan under år 1900 för vissa ändamål använda 3,600,000 kronor, återstode alltså för genomförande af de för banans båda distrikt uppgjorda arbetsplaner för år 1901 en summa af 6,500,000 kronor, deraf 3,500,000 kronor afsetts för södra och 3,000,000 kronor för norra distriktet.

Då styrelsen emellertid, vid det förhållande att denna jernväg borde vara färdig inom viss tid, ansåge det vara oundgängligen nödvändigt att under år 1901 bedriva arbetena i afsevärdt större omfattning, än nyssnämnda arbetsplaner angåfve och de af sagda års anslag återstående medel medgåfve, äfvensom att anordna anskaffandet af den mycket omfattande materielen, så att densamma kunde med säkerhet vara tillgänglig vid 1902 års slut, hade styrelsen anhållit, att af det anslag, som kunde komma att af Riksdagen beviljas för år 1902, ett belopp af 5,600,000 kronor, deraf 4,600,000 kronor afsetts för sjelfva

jernvägsanläggningen och 1,000,000 kronor till inköp af rullande materiel, måtte förskottsvis under år 1901 af tillgängliga medel utanordnas; och hade styrelsen meddelat sin afsigt vara att af det för sjelfva jernvägsanläggningen beräknade belopp använda 1,607,000 kronor till terrasserings- och ballastningsarbeten, 729,000 kronor till anordnande af vattengenomlopp, 202,000 kronor för arbeten å bangårdar och mötesplatser, 190,000 kronor för uppförande af banbevakningsbostäder samt 1,439,000 kronor för öfverbyggnaden, varande återstoden eller 433,000 kronor beräknad åtgå till arbetets ledning och förvaltning, förrådsomkostnader, transporter, arbetstågens drift m. m.

Såsom skäl för påskyndandet af nyss uppräknade arbeten hade styrelsen anfört följande:

*att* försigtigheten syntes bjuda att så anordna arbetena, att de, för hvilkas utförande den jemförelsevis största arbetsstyrkan erfordrades, kunde vara afslutade vid 1901 års utgång, hvarigenom faran för under år 1902 möjligen inträffande strejker väsentligen minskades;

*att* det syntes styrelsen nödvändigt ej mindre att under år 1901 utföra det hufvudsakligaste af terrasseringsarbetena äfvensom vattengenomloppen, på det att spåret måtte under år 1902 kunna blifva disponibelt för återstående ballastningsarbeten och materialtransporter, hvilka senare säkerligen komme att blifva mycket betydande, än äfven att påskynda uppförandet af permanenta bostäder å bangårdar och mötesplatser samt af banbevakningsbostäder, på det att åt öfver- och underbefäl samt bevakningspersonal måtte kunna beredas bättre bostäder än nu befintliga;

*samt att* styrelsen funnit det vara angeläget att, såvida utsprängningen af tunneln vid Nuoljafjellet kunde bedrivas enligt gjorda förutsättningar, redan före 1901 års utgång kunna framdraga rälsläggningen till riksgränsen för att derigenom ej mindre underlätta upptransporterandet af den myckenhet byggnadseffekter, som särskildt erfordrades för anläggning af den blifvande stationen vid riksgränsen, än äfven minska kostnaderna därför.

I detta sammanhang har styrelsen slutligen anmält, att såsom tillgång upptagits det penningebelopp, 766,000 kronor, hvar till värdet af de vid tiden för arbetenas afslutande i förråd qvarvarande arbetsredskap och andra effekter beräknats uppgå, samt att berörda belopp måste kunna under loppet af år 1902 påräknas för banbyggnadens fullbordande, men denna omständighet hade syntes styrelsen icke böra föranleda dertill att nu göra framställning om erhållande af särskildt anslag, motsvarande berörda förrådsvärde, då en icke oväsentlig del af nämnda

arbetsredskap och effekter erfordrades för arbetena å statsbanan genom Bohuslän och det, enligt styrelsens förmenande, torde vara antagligt, att återstoden deraf kunde öfvertagas af annan senast under år 1902 beslutad statsbanebyggnad.

För egen del har departementschefen yttrat:

»Jernvägsstyrelsens byggnadsbyrå har på begäran tillhandahållit mig en öfversigt och jmförelse mellan den år 1899 respektive år 1900 beräknade kostnaden för anläggning af statsbanan Gellivare—riksgränsen. Bland mera afsevärda ökningar i beräknade enhetspris torde böra omförmålas följande: för bergsprängning från 4 kronor 34 öre till 5 kronor 61 öre per kubikmeter, för tunnelsprängning från 325 kronor till 447 kronor per längdmeter samt för öfverbyggnad till hufvudspåret från 17 kronor 79 öre till 19 kronor 82 öre per längdmeter.

Då värdet af de vid tiden för arbetenas afslutande i förråd kvarvarande arbetsredskap och andra effekter upptagits till ovanligt högt belopp, 766,000 kronor, tillåter jag mig erinra, att i detta belopp ingår värdet af elektriska maskiner vid Abiskojokk och Kaderjokk samt linbanan vid Rombaksbotten.

Beträffande tunnelanläggningen i Nuolja fjellet får jag erinra, huru som i underdånig skrifvelse den 3 oktober 1900 jernvägsstyrelsen anført, att enligt fastställd plan jernvägen skulle framdragas längs slutningen af det vid öfra ändan af Torne träsk belägna Nuolja fjellet, att vid afgifvande af förslag till denna plan, enligt hvilken jernvägslinien vid nämnda fjell blifvit, för undvikande af betydlig tunnelsprängning, framdragen nedanför fjellet öfver en från detsamma mot träsket starkt sluttande terräng, jernvägsstyrelsen ansett i följd af fjellets utseende skäl icke föreligga för antagande, att bergskred till skada för jernvägen och trafik derå skulle vara att befara; att rättigheten af detta antagande äfven, med undantag af två under augusti månad 1900 inträffade stenscred, bestyrkts af dittills vunnen erfarenhet; att under den mycket snörika vintern 1898—1899 ej heller inträffat snöskred af beskaffenhet, att särskilda säkerhetsåtgärder deremot förmenades blifva för framtiden erforderliga; att under vintern 1899—1900 emellertid snöskred af betydande omfattning förekommit å ifrågavarande plats, dervid den för jernvägsbyggnadens behof anlagda transportvägen nedanför den utstakade jernvägslinien blifvit delvis förstörd samt den för samma ändamål uppförda telefonledningen skadad; att på grund deraf styrelsen, som ansett, att vid nämnda ställe trafiksäkerheten kunde blifva fullständigt betryggad endast genom banans ledande genom en i fjellet utsprängd tunnel, låtit verkställa för ändamålet nödiga undersökningar, samt att dervid utrönts, att tunnelns längd skulle komma att uppgå till

ungefär 850 meter, och att en dylik ändring af jernvägsliniens sträckning skulle medföra en vägförlängning af 32 meter och en kostnadsökning af omkring 233,000 kronor. Genom omförmälda nådiga bref den 27 oktober 1900 blef den af jernvägsstyrelsen gjorda framställning om den erforderliga afvikelsen från den fastställda planen bifallen.

Rörande den enligt jernvägsstyrelsens förslag tillkommande kostnaden för ytterligare byggnader vid Kiruna station har jag emottagit följande specifikation:

### Byggnader för:

#### *Banafdelningen*

ett boställshus afsedt till bostäder åt en baningeniör och en öfverbanmästare samt till expeditionslokal för baningeniören .....	kronor	40,000: —
--	--------	-----------

#### *Maskinafdelningen*

ett boställshus afsedt till bostäder åt en maskingeniör, en vagnförman och en förrådsvakt samt till expeditionslokaler .....	»	40,000: —
ett betjeningshus, innehållande 8 lägenheter om ett rum och kök och afsedt till bostäder åt lokomotiv- och vagnpersonal .....	»	40,000: —
en barackbyggnad, innehållande 20 rum och afsedd till bostäder åt lokomotiv- och vagnpersonal samt verkstadsarbetare .....	»	20,000: — 100,000: —

#### *Trafikafdelningen*

ett boställshus afsedt till bostäder åt en trafikinspektör och en byråassistent samt till expeditionslokaler för trafikinspektören .....	»	40,000: —
en barackbyggnad, innehållande 20 rum och afsedd till bostäder åt stationsbetjente samt tågpersonal .....	»	20,000: — 60,000: —

---

Summa kronor 200,000: —

Rörande nödvändigheten af att i Kiruna placera en trafikinspektör jemte en byråassistent, en baningeniör och en maskiningeniör får jag återropa hvad derom förut i dag anförts.

Ur ofvan omförmälda, af f. d. öfversten Roos afgifna promemoria torde jag få meddela följande uttalanden:

Att jernvägsbyggnad genom öde bygd och under svåra klimatiska förhållanden vore förenad med stora, nästan oberäkneliga svårigheter låge i sakens natur, och funne stöd i alla hittills utförda jernvägsbyggnader i de länder, der ett arktiskt klimat vore rådande.

Redan den till större delen med utländskt kapital utförda banbyggnaden Luleå—Gellivare hade kräft en i förhållande till de obetydliga terrasseringsarbetena förvånande stor byggnadskostnad och påvisade, att de s. k. faux frais för byggnadsföretag i obefolkad trakt och med hårdt klimat äro så stora, att de icke på förhand kunna beräknas utan endast godtyckligt antagas.

Vid upprättande af kostnadsberäkningar för under arbete varande statsbanor i Norrbotten hade, om äfven med nödig förhöjning, till grund lagts förut vid statens jernvägsbyggnader gällande arbets- och materialpris, men hade redan vid arbetenas påbörjande en hastig stegring i så väl arbets- som materialkostnader uppstått, hvartill ytterligare kommit stark efterfrågan å vandt och erfaret arbetsbefäl och arbetsmanskaf, som till en stor del föredragit att söka sysselsättning vid söderut pågående byggnadsföretag, och hvarigenom arbetsprisen genast uppdrifvits till en efter våra förhållanden okänd höjd och sedermera icke kunnat nedbringas.

Byggnadskostnaden för statsbanan Gellivare—riksgränsen skulle enligt nu gjorda beräkningar höjas med cirka 35 procent; och syntes anledningen dertill vara, förutom höjda arbets- och materialpris, de stora extra anordningar, som arbetets bedrivande på en lång arbetslinie och med en större arbetsstyrka måste kräfva, och hvartill kommit högst ogynsamma väderleksförhållanden under det gångna arbetsåret.

Huru mycket äfven söderut en banbyggnad vore beroende af gynsamma väderleksförhållanden, vore den det i ännu högre grad i norra delen af landet, der vintern vore så lång och sommaren så kort. Vid bedrivande af jordarbetena å den uppgående norra stambanan hade kälbildningen i skogsmark varit relativt obetydlig till följd deraf, att snön föll jemn och i god tid skyddade marken för köldens åverkan, hvaremot på alla öppna fält kälbildningen varit särdeles djup och förorsakat höjda utgräfningspris. Då enligt uppgift jordskärningarne norr om Gellivare under sistlidne sommar varit till en stor del genom-

kälade eller så att arbetet derstädes nästan oafbrutet måst pågå i frusen mark, hade derigenom högst svåra prissättningsförhållanden uppstått, som betydligt påverkat jordarbetets kostnad.

Enligt jernvägsstyrelsens beräkning å kostnaden för denna bandels fullbordande skulle, slutar öfverste Roos, en brist af 2,448,000 kronor komma att uppstå, deri dock inginge ej mindre än 590,000 kronor till oförutsedda utgifter; men möjligen skulle hela beloppet komma att erfordras, derest särdeles ogynsamma förhållanden under de två återstående byggnadsåren komme att uppstå.

För det intresse det kan hafva får jag meddela, att enligt inhemtade upplysningar den norska andelen af jernvägen Gellivare—Ofoten, hvilken andel, då anläggningen beslutades, beräknades kosta, utan rullande materiel, 6,000,000 kronor, enligt ett öfverslag af den 26 januari 1900 antages komma att erfordra, likaledes utan rullande materiel, ett kostnadsbelopp af 8,363,000 kronor.

I detta sammanhang anser jag mig böra omförmåla, att undersökningar och kostnadsberäkningar för närvarande företagas för utrönande af möjligheten att för driften af bantågen mellan Kiruna och riksgränsen använda elektrisk kraft, alstrad af vattenfall i närheten af linien.»

Då för år 1902 uppenbarligen måste äskas hela det belopp, som enligt den nu lemnade utredningen erfordrades för banans fullbordande äfven hvad rullande materiel beträffade, har departementschefen hemställt, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning i ämnet, som här ofvan meddelats.

Vid behandling af Kongl. Maj:ts till nästlidna års Riksdag aflåtna framställning om anslag till fortsättning af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen hade utskottet anledning uttala, att utskottet ej 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 vore visserligen sant, att prisen å arbetskrafter och en del materialier efter denna tid ansenligt stegrats, men dessa förhållanden kunde icke helt och hållet förklara den högst betydande ökningen i kostnaderna. Till en ej oväsentlig del syntes densamma vara beroende derpå, att åtskilliga med företaget förenade arbeten och anläggningar, hvarikas behöflighet och omfattning bort kunna medelst noggrannare undersökning förutses, antingen alls icke eller med otillräckliga belopp upptagits i kostnadsförslaget. Med anledning häraf hade utskottet ansett sig böra framhålla önskvärdheten af att i ärenden, som framdeles hänskötes till Riksdagens afgö-



rande, mera tillförlitliga kostnadsförslag måtte framläggas än det, som legat till grund för Riksdagens beslut beträffande ifrågavarande jernvägsanläggning.

Utskottet har så mycket större anledning att härom erinra, som den summa, hvilken nu begäres för fullbordande af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen ej obetydligt öfverstiger äfven det belopp, som enligt de förhöjda kostnadsberäkningar, hvarpå framställningen till nästlidna års Riksdag grundade sig, skulle återstå att nu för ändamålet bevilja. För så vidt banan skall kunna med säkerhet beräknas blifva fullbordad före nästa års utgång och staten sålunda ej brista i sina åtagna förbindelser, synes någon minskning i det begärda anslaget dock icke vara tillrådlig, hvadan utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förvarande framställning, må, till fullbordande af statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen, för år 1902 anvisa 10,407,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 5,600,000 kronor.

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

## VII.

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
» » 1901 .....	»	2,000,000

tillsammans kronor 4,750,000,

deraf 750,000 kronor anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarne och återstoden till utgående från riksgäldskontoret.

Kongl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att, till *fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee*, för år 1902 anvisa 2,000,000 kronor.

Beträffande anslagsbehovet för år 1902 för denna jernvägsbyggnad har, enligt hvad i statsrådsprotokollet meddelas, jernvägsstyrelsen i skrifvelsen den 10 december 1900 anført, att till *fortsättning af arbetena å sträckningen Uddevalla—Skee* af nämnda bana syntes böra för år 1902 anvisas ett belopp af 2,000,000 kronor, deraf 467,500 kronor afsetts till inköp af rullande materiel.

Då å sträckningen Göteborg—Uddevalla mellan Ljungskile och Uddevalla förekomme flera betydande arbeten — såsom en 330 meter lång tunnel vid sistsagda ställe, en tunnel om 80 meters längd vid Ljungskile, en större bro öfver Bäfveån och omläggning af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg vid Uddevalla — samt styrelsen ansåge det vara af stor vigt i afseende å tiden för statsbanans slutliga fullbordande, att nu angifna arbeten äfvensom de mera omfattande terrasseringsarbetena mellan Ljungskile och Uddevalla påbörjades i god tid, hade styrelsen förmått sig anse ytterligare ett belopp af 1,000,000 kronor böra ställas till styrelsens disposition för påbörjande under år 1902 af berörda arbeten, hvadan sålunda hela anslagsbehovet för statsbanan genom Bohuslän för sistsagda år skulle uppgå till en summa af 3,000,000 kronor.

I detta sammanhang hade styrelsen — under erinran, att, sedan Kongl. Maj:t föreslagit 1898 års Riksdag att besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad, Riksdagen, som funnit, att till anläggande såsom statsbana borde ifrågakomma endast delen från Göteborg till Skee, uteslutit från det af Kongl. Maj:t framlagda kostnadsförslag det belopp 1,283,000 kronor, som beräknats för jernvägsanläggningen Skee—Strömstad jemte anskaffning af därför afsedd rullande materiel — hemstält, att, då vid fattande af beslutet om ifrågavarande statsbanas anläggande hänsyn icke blifvit tagen dertill, att genom uteslutandet af linien Skee—Strömstad Skee station komme att åtminstone tills vidare blifva ändstation för nämnda statsbana och att således vid denna station erfordrades åtskilliga anläggningar, hvilka varit obehöfliga, derest densamma, såsom i Kongl. Maj:ts förslag afsågs, endast blifvit mellanstation, ett anslag å 80,000 kronor måtte beviljas för dessa anläggningar att jemväl utgå under år 1902; varande detta senare belopp afsedt att användas till utvidgning af stationshuset, till uppförande af en lokomotivstallbygg-

nad för 2 maskiner och ett betjeningshus samt till anläggande af en vändskifva.

Det sammanlagda belopp, jernvägsstyrelsen ansett böra äskas för ifrågavarande bananläggning för år 1902, utgjorde alltså 3,080,000 kronor.

Enligt hvad departementschefen för egen del anfört, kunde det helt visst ur flera synpunkter vara önskvärdt, att ett så stort belopp nu äskades af Riksdagen för ifrågavarande banbyggnad; men ansåge departementschefen ändock icke, att hvad jernvägsstyrelsen anfört innefattade tillräcklig anledning till afvikelse från hvad som nu följts två särskilda gånger, nemligen att Riksdagen för denna banbyggnad anvisat 2,000,000 kronor för hvar år.

Utskottet, som vid denna Kongl. Maj:ts framställning icke haft något att erinra, hemställer alltså,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, må, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1902 anvisa 2,000,000 kronor.

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

Stockholm den 5 mars 1901.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---