

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1902. Andra Kammaren. N:o 39.

Tisdagen den 29 april.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 22 innevarande april.

§ 2.

Föredrogos hvar för sig Kongl. Maj:ts å kammarens bord hvilande propositioner till Riksdagen; och hänvisades dervid till statsutskottet följande propositioner, nemligen:

i fråga om användande under år 1903 af behållning å ett för år 1902 anvisadt anslag till åtgärder för att befrämja tillgodogörandet af den i landets torfmossar befintliga bränsletillgång;

angående försäljning af viss del af Vadstena kronoäng i Östergötlands län;

angående försäljning af en till förra hospitalshemmanet Staflösa n:o 3 i Östergötlands län hörande lägenhet; och

angående upplåtelse till begravningsplats för grufsamhället vid Kiruna jernvägsstation af viss del utaf den vid afvittringen inom Juckasjärvi socken till kronopark afsatta mark.

Till lagutskottet öfverlemnades häruppå Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser angående enskilda banker.

Slutligen hänvisades till statsutskottet Kongl. Maj:ts proposition angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter smeden Gustaf Pettersson från Björktorp.

§ 3.

Vidare föredrogos och hänvisades till lagutskottet herr *C. J. Jakobs* motion, n:o 203.

§ 4.

Föredrogos men blefvo åter bordlagda statsutskottets utlåtanden och memorial n:is 56—64, bevillningsutskottets betänkanden n:is 26—29, bankoutskottets memorial n:o 10, lagutskottets utlåtanden n:is 47 och 48, särskilda utskottets n:o 1 memorial n:o 3 samt Andra Kammarrens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 29.

§ 5.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Till afgörande förelåg statsutskottets utlåtande n:o 55, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Uti en den 28 sistlidne februari till Riksdagen afåten proposition n:o 40 hade Kongl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt statsrådsprotokoll öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen *dels* att för år 1903 bevilja:

till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm	kronor 1,368,000: —
till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station	» 414,000: —
och till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomtebodan	» 390,000: —

eller tillsammans kronor 2,172,000: —

att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

dels att medgifva, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 finge inköpas sådana egendomar, som af Kongl. Maj:t pröfvades vara för statens jernvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, måtte höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda vilkor, med det tillägg, att medlen måtte kunna i förekommande fall användas jemväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof;

dels och att medgifva, att ett för anläggning af godsbangård vid Norrtulls station erforderligt område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården i Solna socken finge af jernvägsstyrelsen öfvertagas för att disponeras för statens jernvägars räkning, med skyldighet för jernvägsstyrelsen att utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet i anledning af öfverlåtelsen, som kunde bära lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

I en inom Andra Kammarren väckt motion, n:o 180, hade herr G. O. Wallenberg hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts

proposition angående åtskilliga anläggningar inom Stockholms bangårdsområde, i hvad den afsåge påbörjandet af en godsbangård vid Norrtull, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes tillse, att vid uppgörandet af förslag till nya godsstationer i Stockholm, dessa, så vidt möjligt vore, måtte komma i omedelbar förbindelse med lastkajerna vid Saltsjön eller Mälaren.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation
m. m.
(Forts.)

Utskottet hemställde:

att Riksdagen i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställning och utan afseende å herr Wallenbergs i ämnet väckta motion måtte

a) för år 1903 bevilja:

till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm	kronor 1,368,000: —
till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station	» 414,000: —
och till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomtebodå	» 390,000: —
	<hr/>
	eller tillsammans kronor 2,172,000: —

med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

b) medgifva, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 finge inköpas sådana egendomar, som af Kongl. Maj:t pröfvades vara för statens jernvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, måtte höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda vilkor med tillägg, dels att ej annan mark finge med anlitande af dessa medel förvärfvas än sådan, som erfordrades för de i mom. a) här ofvan omförmälda bangårdsanordningar eller för utvidgning af Stockholms södra station, dels ock att medlen måtte kunna i förekommande fall användas jemväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof; samt

c) medgifva, att ett för anläggning af godsbangård vid Norrtulls station erforderligt område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården i Solna socken finge af jernvägsstyrelsen öfvertagas för att disponeras för statens jernvägars räkning, med skyldighet för jernvägsstyrelsen att utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet i anledning af öfverlatelsen, som kunde böra lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer af herrar Persson i Tällberg och Sjö.

Sedan utskottets i *momentet a)* gjorda hemställan blifvit uppläst, anförde:

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.

(Forts.)

Herr Wallenberg: Herr talman! I föreliggande förslag till lösning af denna stora och vidtomfattande fråga, hvori Riksdagen nu går att fatta beslut, saknar jag åtskilliga synpunkter, som jag anser bort beaktas, med hänsyn till handels, näringarnas och sjöfartens intressen.

I ett så stort trafikcentrum som Stockholm, synes mig, att dessa synpunkter bort tagas i betraktande, när det gäller att besluta något grundläggande angående jernvägsanordningarna. Ty det beslut, som nu kommer att fattas, det är, trots att det kallats för provisoriskt, dock mycket vidtgående till sina följder, enär derpå beror, i hvilken riktning man sedermera kan arbeta.

Man har hvarje gång, då tal varit om, att sammanbindningsbanan såsom ett eventuellt hinder för sjöfarten borde tagas bort, alltid mötts af den invändningen, att det är omöjligt att tänka sig något sådant, därför att Riksdagen, i betraktande af de stora summor, som der nedlagts, aldrig skulle gå in på att rifva bort densamma.

Jag är därför aldeles öfvertygad om — i afseende på nu föreliggande förslag — att samma skäl skulle komma att framhållas, för den händelse allmänna opinionen i Stockholm, särskildt bland sådana kretsar, som intressera sig för trafikordningar i allmänhet, skulle påyrka. när nu föreliggande förslags verkliga innebörd blir närmare känt och granskadt, att vi måste vända om och besluta oss för att öfvergå till ett annat system för våra trafikordningar. Då skulle sannolikt samma invändning komma att göra sig gällande, nemligen att så mycket penningar redan nedlagts på dessa anordningar, »provisoriska anordningar», som de kallas, vid Stockholms centralstation, att det är omöjligt att tänka sig att gå ifrån den inslagna vägen. Och Riksdagen har genom att nu fatta beslut i en fråga, som uppenbarligen icke är tillräckligt pröfvad, kommit in på en väg, som leder till att den ena millionen efter den andra kommer att rulla, tills man slutligen kommer upp till en mycket stor slutsumma.

Man har visserligen sagt mig, att den driffjeder, som föranlett utskottet att tillstyrka Kongl. Maj:ts förslag i hvad detta afser anordningarna vid centralstationen, hufvudsakligen varit, att man ansåg bättre att besluta sig för att nedlägga penningar på detta provisorium än att sedermera bli tvungen antaga det stora förslaget, som komme att gå löst på 60 millioner kronor. Men det synes mig, att ett dylikt skäl, om det nu varit för utskottet bestämmande, icke är tillräckligt, åtminstone i ett ögonblick som detta, då man skall fatta ett för framtiden afgörande beslut, utan att man fast hellre haft skäl att beakta åtskilliga synpunkter, som röra trafiken i allmänhet och trafiken inom Stockholm i synnerhet.

För att kunna ge en tillräcklig bakgrund för de synpunkter, jag skulle vilja uppställa i denna fråga, är det för mig nödvändigt att lemna en redogörelse för utvecklingens gång under en något tidigare period och huru trafiken inom Stockholm sedan dess artat sig. Jag vill naturligtvis dervid icke beröra, huru spår lagts vid spår, vaxel vid vaxel och plattform vid plattform — det är att se saken ifrån rent jernvägsteknisk synpunkt — utan jag vill utgå ifrån hvad handels och näringars utveckling kan anses kräfvä.

Stockholm är en sjöstad, och man får således, när det derstädes

gäller trafikangelägenheter, vare sig fråga är om förflyttning af personer eller gods, ta behörig hänsyn till den omständigheten. Stockholm är en stor samlingsplats för det gods, som kommer från det inre af landet, och de åtgärder, som eventuellt vidtagits i Stockholm för ett bekvämt öfverförande af gods ifrån jernvägsspår till fartyg, eller de brister, som till äfventyrs kunna förefinnas i dessa anordningar, äro därför af betydelse icke allenast för Stockholm, utan äfven för det uppland, som ligger der innanför. Det är således en fråga af den allra mest allmängiltiga natur och alldeles icke en lokalfråga, hvori Stockholms stad ensam är intresserad.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Vid den tiden, då man först började tänka på anläggning af jernvägar till och ifrån Stockholm, var intresset för dessa frågor i hög grad spändt. Jernvägsfrågan var då för tiden landets allra största fråga; man var i hög grad intresserad af att se, huru detta nya instrument, jernvägarne, skulle komma att fungera i handels och näringarnas tjänst. Man hyste stora förhoppningar på grund af erfarenheten från främmande länder, och man trodde med skäl, att dessa jernvägar skulle i hög grad bidra till handels och näringarnas förkofran.

Vid den tiden hade man därför gjort klart för sig vissa principer, som skulle läggas till grund för trafiken. Man betraktade det som ett viktigt och högst behjertansvärdt önskemål att söka nedbringa kostnaderna så mycket som möjligt. I dag tror jag mig med fog kunna säga, att man glömt dessa principer. Jernvägarne funktion här i Stockholm synes inskränka sig till — detta är icke allenast min, utan en allmän mening bland köpmän — att transporterera gods till de stationer, som der finnas, men hvart godset sedermera tager vägen, det fäster man intet afseende vid. Men om nu vederbörande, som ombesörja transport af gods under viss del af dess väg till bestämmelseorten, icke fästa afseende vid dess vidare transporterande, eventuellt till ett nytt kommunikationsmedel, exempelvis öfver hafvet, så måste följden deraf bli, att betydande kostnader uppstå genom att individen i hvarje särskildt fall måste träffa aftal och anstalter.

De ledande principerna på den tiden, då de jernvägar, som beröra Stockholm, anlades, voro, såsom jag i motionen antydt, den ena: att jernvägarne i allmänhet icke skulle gå parallellt med vattendragen — man ville ej skadligt inverka på redan befintliga kommunikationsmedel — och den andra: att i hamnstäder man så vidt möjligt skulle söka komma ned till hamnplatserna med spår. Den senare grundsatsen motiverades särskildt af hänsyn till den omständigheten, att man ville bringa ned omlastningskostnaderna.

På den tiden kunde man icke tänka sig, att trafiken skulle få en så betydande omfattning, som erfarenheten sedermera har ådagalagt, och följden af trafikens starka tillväxt har blifvit, att man här som i de flesta större städer funnit, att man tagit till för små utrymmen för trafikens betjenande. Men det är icke allenast detta, utan också en annan omständighet, som man fått beakta på många håll särskildt i afseende på godstrafiken. Man har nemligen funnit, att det icke är fördelaktigt att koncentrera trafiken på ett ställe, utan man har tvärtom

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

funnit det vara lämpligt att decentralisera den på många punkter, sprida ut den på olika delar af ett stort stadssamhälle.

Med afseende på persontrafiken har man deremot gått en motsatt väg; detta kan skönjas på många platser i utlandet, der stora jernvägsanläggningar blifvit utförda. Man har, så vidt möjligt, sökt hålla sig till vissa centralpunkter för att derigenom lättare kunna stå de resande till tjänst. Men hvad man framför allt sökt undvika är att sammanblanda person- och godstrafiken. Jag fäster mig särskildt vid denna sista omständighet, derför att man just i det afseendet synes mig ha begått ett fel här i Stockholm, hvilket beredt trafiken de allra största svarigheter. Det synes mig vara en sannskyldig härfva, som uppstått genom denna sammanblandning af gods- och persontrafiken vid centralstationen och norra stationen. Det synes mig och vara uppenbart, att sedan den härfvan blifvit så tillrasslad, som den är, torde den rätta metoden vara att söka nysta af den igen. Endast på det sättet får man klarhet i saken.

I Kongl. Maj:ts proposition talas om att trafiken vid centralstationen skulle vara så utomordentligt stor. Anförda siffror ådagalägga, att under år 1899 antalet resande uppgått till 1,356,820 ankomna och afresta. Denna siffra täl en närmare granskning. Eu sådan torde till och med leda till en motsatt mening beträffande storleken. Jag anser, att denna siffra, såsom betecknande persontrafiken, är liten, och att den verkligen är liten, torde bäst kunna ådagaläggas genom några jämförelser. En jämförelse, som hvad Stockholm beträffar ligger mycket nära till hands, är den att jemföra persontrafiken vid centralstationen med persontrafiken vid Saltsjöbanans station i Stadsgården. Vid denna sistnämnda station uppgick nemligen persontrafiken för sistlidet år till icke mindre än 876,000 resande, ankomna och afresta. Nu kan visserligen invändas, att det är en betydande skillnad mellan persontrafiken vid en liten lokalbanestation och persontrafiken vid en af statsjernvägarnes hufvudstationer, hvilken är afsedd att betjena både lokaltrafik och fjerrafik. Och ett visst fog finnes tvifvels utan för en sådan invändning. Men någon så stor innebörd har dock denna invändning icke, efter mitt förmenande, ty det besvär, som vållas af de resande, hvilka från Stockholm skola å en af statsbanorna företaga en längre eller kortare resa, vare sig till Göteborg, Malmö eller annan ort, är icke så fasligt mycket större än besväret med att å en lokalbana dagligen mottaga 10, 15 å 20 paket, som de resande föra med sig ut till sommarnöjena i Stockholms granskap. Men i allt fall må det tillåtas mig härvid bemärka, att den trafik, som angifves i dessa siffror, endast *inverkar på utrymmet i sjelfva stationshusets lokaler, men icke i någon afsevärd grad på utrymmet å bangårdarne* och der befintliga anordningar, hvarom här hufvudsakligen är frågan.

Här är nemligen fråga om att inköpa rätt betydliga tomter för att utvidga spårsystemet vid Stockholms centralstation, och det är derjemte fråga om att utvidga sjelfva stationshuset. Emellertid tror jag mig kunna hålla fast vid det påståendet, att persontrafiken vid Stockholms centralstation är relativt ganska liten, och detta mitt påstående kan ytterligare stödjas genom några från utlandets större trafikcentra hemtade siffror. Härvid bör bemärkas, att vederbörlig hänsyn måste

tagas till den omständigheten, att invånareantalet exempelvis i Berlin är sex gånger så stort som i Stockholm. Persontrafiken vid dervarande stationer är emellertid icke endast sex gånger så stor som Stockholms, utan ofantligt mycket större. Hvaraf framgår, att trafiken hos oss är mindre, än den kunde vara, ett förhållande, som närmast torde bero derpå, att anordningarna för åstadkommande af en intensiv trafik här icke äro så praktiska, som önskligt och möjligt vore. Trafiken vid Berlins »Stadt- und Ringbahns»- samt »Vorortsverkehr» utvisade för året 1894—1895 en siffra af tillsammans icke mindre än 110 millioner resande, af hvilka 68 millioner å »Stadt- und Ringbahn» och 42 millioner å »Vorortsverkehr». Af intresse kan vara att anföras den siffra, som trafiken å Berlins spårvägar utvisade för samma tid: den utgjordes af 155 millioner passagerare. Med omnibusar befordrades samtidigt 35 millioner personer. Alla dessa trenne befordringssätt utvisa således en sammanlagd siffra af 300 millioner befordrade personer. Dessa nu anförda siffror äro intressanta i det hänseendet, att de påvisa, hurusom i ett stort samhälle, der trafikordningarna äro goda, freqvensen af resande kan växa i utomordentligt hög grad, något, som naturligtvis har tvenne saker till följd: den ena, att staden lättare tillväxer och att dess välmåga och blomstring ökas; och den andra, att hyrorna minskas och lefnadskostnaderna nedgå genom att det blir lättare för folk att slå sig ned i utkanterna. Allt detta blir således en följd af väl ordnade trafikförhållande inom en stad.

Men jag vill anföras jemväl några från Paris' och Wiens samfärdsel-förhållanden hemtade siffror. Hvad då först Paris beträffar, egde fjerrtrafiken att år 1893 uppvisa ett antal af 95,840,344 ankommande och afgående resande, å ringbanan färdades 22,035,159, och å den bana, som från Gare St Lazare går åt Auteuil till, 21,065,773, sammanlagdt således 138,941,276 resande. I Wien var under samma år antalet jernbaneresande 16,126,509. Jag har, som sagdt, velat anföras dessa siffror för att visa, huru stor persontrafiken kan blifva i ett samhälle, der trafikordningarna äro goda.

Ser man nu efter, med hvilka anordningar en sådan der stor trafik ombesörjes, och fäster sig, exempelvis, vid Berlin, så är sant, att denna stads stora persontrafik delvis beror på der befintliga, många stationer. Men om vi fästa oss vid endast en af dessa stationer, der denna stora trafik, både fjerrtrafik och lokaltrafik, skall ombesörjas, och i detta afseende specielt utvälja Friedrichs-strasser-bahnhof — hvilken bangård för den föreliggande frågan är af synnerligt intresse, derför att den, så vidt jag vet, är en af de få större stationer, som liksom Stockholms centralstation är en genomgående station, hvilket system erbjuder vida mindre fördelar än det numera allmänt använda med s. k. terminusstationer — om vi således undersöka trafikintensiteten just vid denna Friedrichs-strasser-bangård, så befinnes, att denna bangård har under året 1894—1895 — samma år, som jag nyss nämnde vid mina siffercitater — ombesörjt en trafik af icke mindre än 5,900,000 ankomna och afgående resande; dervid är att märka, att Friedrichs-strasser-bangården icke eger mer än fyra spår för ombesörjande af denna stora trafik.

Till slut tillåter jag mig anföras ännu några siffror, som visa

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation
m. m.
(Forts.)

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m. hvilken trafik som skulle kunna ombesörjas vid Saltsjöbanans station vid Stadsgården för den händelse, att under hvarje dag af hela året trafiken skulle ega samma utsträckning som t. ex. vid pingst eller midsommar eller vid liknande tillfällen. Med denna förutsättning skulle en trafik af öfver 5 millioner resande per år kunna ombesörjas vid denna lilla station i Stadsgården.

(Forts.)

Då så är, kan den siffra, som beträffande persontrafiken vid Stockholms centralstation anföres i Kongl. Maj:ts proposition och som uppgifves vara 1,356,000 ankommande och afresande personer per år under senaste året, för hvilket statistik är upprättad, icke med fog kallas en stor siffra.

Det är således enligt mitt förmenande icke der, som skon klämmer, utan på helt annat håll, och detta just på det jag nyss antydde, nemligen den rådande sammanblandningen af person- och godstrafiken med deraf härledande svårigheter jemte den omständigheten, att man i allt fall icke vidtagit sådana anordningar vid centralstationen, som äfven under nu förefintliga förhållanden skulle kunnat vidtagas. Det är detta, som utan tvifvel bidrager till att trafiken är i många hänseenden otillfredsställande.

Men om jag således härmed får anses hafva lyckats klargöra, att det icke är något stort antal resande, som föranledt dessa så kallade svårigheter vid Stockholms hufvudstation, utan att dessa svårigheter i stället föranledas genom sammanblandningen vid denna station af person- och godstrafiken, så synes det, som om tanken närmast skulle ledas in på det spörsmålet: hvad skall man då *vidtaga för åtgärder för att åtskilja denna person- och godstrafik*, så att persontrafiken kan på ett tryggare och lättare sätt och i en mycket högre grad än för närvarande utveckla sig? Det naturligaste och enklaste synes då vara att från denna station söka få bort så mycket som möjligt af godstrafiken. Det är på denna grund, som jag tillåtit mig i motionen påpeka, att det för åstadkommande vid Stockholms centralstation af en lättare och bekvämare persontrafik är nödvändigt att till en annan plats delvis förvisa godstrafiken och för densammas tillgodoseende anskaffa en tillräckligt stor och välbelägen station.

Nu kan ju påstas, att de i den kongl. propositionen föreslagna åtgärderna, nemligen inköp af en större tomtareal för att bereda plats för den ökade trafiken, öfverflyttande till Norrtullsstationen af en del utaf godstrafiken samt anordnande af rangeringsspår m. m. vid Tomtebodan, skulle medföra någon lättnad för persontrafiken vid centralstationen. Men, mina herrar, så är det icke; jag skall söka visa, att det är en fullkomlig chimär att tro, det man genom de föreslagna åtgärderna skulle för Stockholms centralstation kunna vinna mera utrymme och större trafik, än som nu är fallet. Kammarrens ledamöter hafva säkerligen allesammans sett de kartor, som åtfölja Kongl. Maj:ts proposition, och jag vill nu be herrarne slå upp den sista af dessa kartor för att följa mig.

Bakom det nuvarande stationshuset finnes för närvarande ett betydligt antal spår, hvilka ligga utspridda i solfjädersform. Dessa spår användas såsom uppställningsplats för passagerarevagnar; det antal vagnar, som vanligen är till finnandes på denna för öfrigt mycket

lämpliga plats, uppgår ofta till mellan ett och två hundra. Nu utgör det grundtemat i den nya planen att åtskilja lokal- och fjerrtrafiken och förlägga en mindre terminus-station vid Jakobsgatan; i sammanhang dermed skulle de vagnar, som hafva sin uppställningsplats på spåren bakom den nuvarande perrongen, förflyttas till annat håll, emedan ifrågavarande spår skulle användas för sjelfva trafiken. De å dessa spår nu placerade vagnarna skulle då förflyttas till spår, som skulle utläggas på den till inköp föreslagna marken. I sammanhang härmed skulle en del af de tågrörelser, som nu förekomma vid norra stationen, förflyttas till Norrtullsstationen och Tomtebodå. Det synes mig emellertid, som om man med alla dessa åtgärder icke skulle vinna något ökad utrymme, ty de vagnar, som nu stå stilla bakom centralstationen, skulle flyttas dels till norra stationen, dels till en plats på den mark, som skulle inköpas, och de vagnar, som stått på norra stationen, skulle flyttas till Norrtullsstationen. Jag kan icke se, att man på detta sätt vinner något ökad utrymme, ty det hela utgör endast en förskjutning från en plats till en annan, och någon väsentlig ökning uti utrymmet torde dermed icke vara vunnin. Håri ligger bristen hos förslaget. Det fyller ej behovet af ökad utrymme, eller just hvad som är denna fragas å och o, och det är derpå, som hela saken hänger. Jag skall ytterligare söka belysa detta.

Stockholm är en sjöstad, en importort för hela Målar-båckenet och platserna norr derom, i all synnerhet hvad betråffar den viktiga artikeln kol. När kollastade ångare anlånda till Stockholm för att lossa sina laster, så hånner ofta, att betydliga kvantiteter kol måste vidare befordras på jernvägsvagnar. I följd häraf måste ett stort antal vagnar hopbringas, så att något uppehåll i ångarnes lossning ej behöfver ske. Det är detta stötvis förekommande sammanförande af godsvagnar, som vållar rubbningar i trafiken. De göra intrång på det utrymme, som behöfves för den vanliga regelbundna trafiken. Hit till Stockholm inkom för någon tid sedan en stor ångare »Svealand», hvilken hade 5.000 tons kol ombord. En del af lasten lossades i pråmar, resten i jernvägsvagnar. Om hela kollasten skulle intagits i godsvagnar, så skulle icke mindre än 500 sådana behöfvs för att taga emot lasten från blott denna enda ångare.

Nu är det bestyrkt af erfarenheten, att när en mottagare väntar ett så stort fartyg, så egnar han oafslåttlig uppmårkksamhet å att få vagnarne ned i god tid i beredskap på platsen, der kolen skola mottagas; skulle han i det hånseendet fela, så uppkommer för honom en rätt betydande förlust derigenom, att han blir tvungen att till fartyget betala liggedagspengar, som för ett så stort fartyg kunna uppgå till 80—100 pund sterling om dagen, således ett högst betydande belopp. Med anledning deraf är det vanligt, att lastemottagarne ej lemna jernvägsrånnen någon ro i sin ifver, att vagnarne i god tid skola tillhandahållas. Vagnarna komma således ofta att hållas i beredskap 5, 6 å 7 dagar, innan ångaren kommer. När trafikfolket frågar: när kommer båten, så svaras, att detta ej bestämdt kan angifvas; den har varit aviserad till den och den dagen, men den kommer kanhånnda förr, och den får icke vänta, ty i kontraktet kan icke utsåttas angifven dag, då den skall komma; det låter sig icke göra. Det är

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Ang. provisoriska ordningar vid Stockholms centralstation m. m. (Forts.)

emellertid uppenbart, att en så stor flock vagnar på en gång, som väntar på ett stationsområde, tager upp all plats, som der finnes, och skapar olägenheter och rubbningar för den öfriga trafiken. Om det nu inträffar, att flera stora fartyg komma på en gång, så är det naturligtvis än svårare. Särskildt i år torde svårigheterna bli stora, då man har bakom sig två år, under hvilka kolprisen varit synnerligen höga, hvilket föranlett jernvägsförvaltningar och bruk norr om Stockholm att försöka undanskjuta inköp af kol så länge som möjligt, i tro att kolprisen skola gå ned. Man har knappat in på kolförråden och inskränkt dem till så att säga det dagliga behovet. Följden deraf har blifvit, att man redan nu, innan Mälaren öppnats, blifvit tvungen att taga in sina kol, och då sjöfarten i år synes bli mycket sen, måste man begagna sig af jernvägarne för kolens fraktande från Stockholm. Derför hafva också svårigheterna vid stationerna i år, särskildt i Stockholm, varit synnerligen stora och föranlett dessa ofta återkommande notiser om blockad vid Stockholms norra station, trafikrubbningar o. s. v. Men för att råda bot för just den saken är det icke nog med att flytta de förut omnämnda personvagnarne från deras nuvarande plats bakom Stockholms centralbanhall till Munklägersgatan och att flytta den der nu försiggående rangeringstrafiken till norra station, ty derigenom får man icke plats för 500 eller ens 300 vagnar, utan det fordras något helt annat.

Medlet att afhjelpa detta har jag sökt påvisa i min motion. Lösningen af frågan ligger i att skaffa sig en stor plats, der reservvagnar, som äro afsedda att taga emot kol, kunna ställas upp. Det är hela frågans kärnpunkt, och utan att den frågan löses, utan att man ombestyr, att trafiken får ett tillräckligt stort utrymme, der gods vagnarne kunna ställas upp, blifva trafikförhållandena här i Stockholm icke ordnade på ett tillfredsställande sätt.

Nu invändes, att det är detta man afser med förslaget om en godsstation vid Norrtull. Jag skall emellertid söka visa, att det är ganska litet, som i det hänseendet skulle kunna vinnas, och härvid torde mina påståenden icke vara alltför ogrundade, ty samma förhållanden ha i många år egt rum vid Värtan. Den har i stället för att vara en trafikstation, der gods mottagas och aflennas, blifvit en station för uppställande af tomma vagnar och upplag af kolhögar och dylik stationär trafik, som icke borde finnas der. Jag förmenar därför, att Värtan först skulle få sitt stora värde, om man vid ordnandet af bangårdsförhållandena i Stockholm toge hänsyn till behovet af en stor plats, der tomma vagnar kunde mottagas, och der eventuelt också kollossning kunde försiggå.

Då jag är inne på denna del af ämnet, ber jag, särskildt ur kommersiell synpunkt, få granska, huruvida de trafikordningar, som hittills funnits, varit tillfredsställande, det vill säga om mottagning af gods skett på lämpliga ställen, och om de rätta metoderna dervid användts. Såsom vi veta, har Stockholm två hufvudplatser, der gods lossas, och der konnexion mellan sjöfart och jernvägstrafik eger rum. Den ena platsen är Värtan och den andra Stadsgården. Stadsgården har blifvit hufvudplatsen för såväl export som import. Värtan deremot har endast fått sekundär betydelse, därför att den, såsom jag nyss anförde,

blifvit använd för helt andra ändamål än de, för hvilka den borde användas.

Men då uppställer sig den frågan: »är det riktigt att, såsom nu under många år skett, blanda samman exporttrafik och importtrafik på samma punkt?» Jag tror det näppeligen, utan anser, att fog finnes för en ingående undersökning, när det gäller att besluta angående bangårdsanordningarna i Stockholm i deras stora helhet. Stadsgården borde naturligtvis icke användas för annat än för importgods, hvilket hufvudsakligast stannar i Stockholm och konsumeras der. Exportgods deremot, såsom jernmalm, pappersmassa och trä, borde aldrig få utskleppas öfver Stadsgården af det skälet, att alla de jernvägs-vagnar, som innehålla dessa artiklar, och som nästan utan undantag komma från platser norr om Mälaren och Bergslagen, upptaga ofantligt stor plats till hinder för den öfriga trafiken. Denna exporttrafik borde stanna vid någon station norr om Mälaren och borde aldrig få föras inom detta tränga, för annan trafik behöfliga område, som heter Norra station, och som borde reserveras för vagnvexling och lokal godstrafik. Den borde aldrig störas af den genomgående godstrafiken. Ej heller borde centralbangårdshallen störas af denna trafik, ty det är alldeles oomtvistligt, att persontrafiken lider derigenom.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Men icke nog med detta. Den omständigheten, att största delen af exporttrafiken måste föras till Stadsgården, föranleder derjemte, att sammanbindningsbanan måste begagnas för alla dessa godsvagnars öfverförande till Stadsgården. Om i stället exporten kunde försiggå från en hamnplats norr om Mälarens utlopp, så skulle sammanbindningsbanan befrias från denna trafik, hvilken, såsom vi veta, verkar störande på sjöfarten. Detta framhölls från första början som det förnämsta skälet mot förläggande af centralstation på den plats, der den nu ligger. Erfarenheten har ock under årens lopp ådagalagt detta på ett alldeles obestridligt sätt. Om man således skulle uttala en åsigt om hvad som vore af nöden här i Stockholm, så vore detta i första hand att taga under granskning och ompröfning sjelfva grunderna för Stockholmstrafiken och icke att sätta sig ned vid riibrädet och vara jernvägsingenjör och rita spår och spärveklar och dylikt. Sådant tillhör ett mycket senare stadium af frågan, ett stadium, som jag vill hänföra till detaljerna. Men af mycket större vikt synes mig vara att först göra klart för sig dessa stora hufvudgrunder, sjelfva trafikbehofven, innan man går in på detaljspörsmålen.

Så vidt jag har mig bekant, har ingenting, eller åtminstone utomordentligt litet, blifvit åtgjort i detta hänseende, ty de, som detta närmast rör, nemligen Stockholms köpmannakar och industriidkare, hafva icke haft något tillfälle att uttala sina önsknningar. Frågan har icke ens varit före hos stadsfullmäktige, utan, så vidt jag erfarit, ha underhandlingar endast försiggått med Stockholms drätsel-nämnd och beredningsutskott. Jag anser därför, att just den omständigheten, att man icke klargjort för sig, hvad ändamål dessa bangårdar och trafik-anordningar skulle fylla, samt att denna sak icke blifvit hvarken behandlad eller ens pröfvad på vederbörligt håll, visar, att det är för tidigt att nu fatta beslut.

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

Ett önskemål beträffande Stockholms-trafiken vore därför, att importtrafiken skulle ombesörjas vid Stadsgården och exporttrafiken vid Värtan, men en effektiv Värtahamn — icke en sådan som den nuvarande, som användes för alla andra ändamål än dem. för hvilka den var afsedd — som icke toges i anspråk för kolupplag för statens jernvägar eller för uppställande af tomvagnar och dylikt, utan en sådan bangårdsanordning, som verkligen är effektiv för exportgods. För att dessa tvenne platser skola kunna användas hvar och en för sitt ändamål, så vore det emellertid nödvändigt att finna en plats för en stor bangård, t. ex. vid Brunusviken — eller, a là bonne heure, kan man hitta på en bättre plats, så vill jag gerna vara med derom — *hufvudsaken är, att den är tillräckligt stor och att den ligger vid sjön.* Det behöfves en sådan för att besörja den stora kolimporten, hvilken kommer att ligga öfver oss mer och mer för hvarje år. För att taga ett exempel vill jag nämna, att Vesterås-banan, som hittills tagit in större delen af sitt kolbehof på prämar genom Mälaren, hädanefter kommer att taga den mesta delen af sina kol på jernvägsvagn. För instundande sommar har man bestält 16,000 ton kol, och det behöfs 1,600 jernvägsvagnar för att taga emot denna kvantitet.

I allmänhet har man med afseende på kol, som anländt till Stockholm och som skulle skickas till det inre af landet, varit hänvisad att först lossa dem i prämar och sedan föra dem vidare. Härigenom icke endast uppstå kostnader och besvär, som representera afsevärda belopp, utan kolen skadas jemväl i hög grad och mista genom omlastningen i värde. Man kan ju säga, att det går för sig att taga kolen i prämar vid fartygssidan och sedan i prämarne föra dem vidare till Mälarehamnarne. Ja, detta kunde vara tillfredsställande, så länge Stockholms hamn var stängd af is hvarje vinter, men numera, sedan isbrytare anskaffats och hamnen är tillgänglig hela vintern, är man under fyra à fem månader hvarje år hänvisad att taga kol på jernvägsvagnar öfver Stockholm och kan icke frakta dem på prämar genom den isbelagda Mälaren såsom hittills, då kolimporten endast pågick, då Mälaren var öppen.

Jag har med talmannens medgifvande låtit i kammaren utdela ett diagram, som ligger på hvarje pulpet, och jag skall anhålla, att herrarne ville se på detta och följa med min argumentation.

I hvarje storstads-samhälle måste man, om man öfver hufvud taget vill, att trafikordningarna skola vara tidsenliga och om man vill något taga hänsyn till framtiden, tänka på att åstadkomma en ringbana. Så har varit fallet i Berlin, Paris och London, och äfven för Stockholm kommer ovilkorligen den dag, då vi få en ringbana, som omsluter staden. För en sådan bana är en god början i Värtabanen, som går från stambanan vid Centralstationen till Värtan. Denna ringbana kan mycket lätt fortsättas öfver det område, der man nu föreslagit anläggandet af en flottstation, öfver Djurgårdsbrunnskanalen och fram till södra Djurgårdsstranden. Ser man vidare något in i framtiden, kan man också tänka sig, att ringbanan vidare kommer att gå fram öfver Finnboda, Enskede gården och in till Liljeholmen, der den åter träffar stambanan. Det är nemligen icke möjligt, att det kan vara annat än en tidsfråga, när alla kasernbyggnaderna komma att

flyttas söder om Stockholm till Enskede gården, och den stadsdel, som då kommer att uppväxa kring dessa, kommer också att kräfvä kommunikationer, hvarför det är lätt att tänka sig, att denna sista del af ringen i framtiden skall komma till stånd. Denna ring skulle visserligen fortfarande vara afbruten af vatten på två ställen, det ena vid Blockhusudden och det andra vid Mäläröarna eller vid sammanbindningsbanan. Men detta är ju icke något hinder för en genomgående trafik, ty af den erfarenhet, som man har exempelvis från New York, ser man, att det icke möter något som helst hinder att använda färjor. I huru stor utsträckning detta eger rum, utgöra förhållandena i New York ett påtagligt bevis. Denna stad ligger till största delen på en halfö i Hudson river, och all trafik mellan denna halfö (med undantag af trafiken på en enda station) samt alla stationer på fastlandet ombesörjes af ångfärjor, såväl jernvägstrafiken som trafiken af fordon och passagerare. Detta har icke mött någon som helst svårighet. Med anförande af dessa fakta har jag velat påvisa, att det icke skulle vara uteslutet, att något liknande skulle kunna komma till utförande äfven här i Stockholm; detta skulle för staden medföra stora utvecklingsmöjligheter och tillföra densamma ett stort område, som således skulle kunna användas till bebyggande, blott detsamma finge goda kommunikationer.

Men detta diagram innefattar äfven någonting annat. Af de bokstäver, som äro utritade på detsamma, betyder, om man börjar nedifrån, E. Elfsjö, L. Liljeholmen, S. Södra stationen, C. Centralstationen, N. Norra stationen, T. Tomtebodan, B. Brunsviken, NT. Norrtull, Ebg. Eriksberg och V. Värtan. Af diagrammet synes, att somliga af dessa stationer äro förlagda i sjelfva hufvudlinien, andra utanför densamma.

Tanken ledes nu lätt i den rigtningen, att de stationer, som besörja den stillastående trafiken (lastning och lossning af gods), borde vara uteslutande förlagda utom ringen. Det är just detta jag velat framhålla i diagrammet. Skall man tänka sig en sådan ringbana, måste de i rörelselinien liggande stationer uteslutande betjena den i rörelse varande trafiken, och särskilda lastnings- och lossningsstationer anläggas vid sidan af densamma, så att lastning och lossning försiggå icke i hufvudlinien, utan vid sidan af densamma. Det vill säga, trafiken i rörelse skall skiljas från den stillastående trafiken, hvilken innefattar lastning och lossning. Skall nemligen den i rörelse varande trafiken kunna vara fri och obehindrad, måste den stillastående trafiken med allt, som rör lastning och lossning, ur vägen för trafikens hufvudrigtning, ty eljest blir den förra till hinder och verkar som proppar i systemet, hvilket man naturligtvis bör söka undvika. En sådan propp skulle uppstå genom den föreslagna godsstationen vid Norrtull, som ligger i sjelfva rörelsevägen. Erfarenheten just här i Stockholm synes mig emellertid innebära, att man bör akta sig för sådana anordningar, som för framtiden kunna åstadkomma stagnation och hinder i trafiken.

Men det är icke blott vid Norrtull man tillskapar en sådan propp, utan precis detsamma åsyftas vid Centralstationen. Se hvilken omfattande vagnvexling der försiggår på de mellan banhallen och Kungsbron belägna spåren för de personvagnar, som stå uppstilda bakom banhallen. Denna vagnvexling är ej skild från rörelsevägen, utan

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

hindrar trafiken. Ännu mera påtaglig blir denna olägenhet, när man enligt nu föreliggande förslag här till vill föga den anordningen att dessutom förlägga uppställningsspår i stor omfattning till rörelsevägen. Man ökar således trängseln och svårigheterna i stället för att minska dem; man anbringar ytterligare hinder, der det finnes mer än nog af sådana förut. Detta torde vara obestriddigt, i trots af att man invänder, att man naturligtvis skulle förlägga uppställningsspåren vid sidan, ty naturligtvis kan ej vagnvexling samt insättning och uttagande af vagnar försiggå med mindre än att man kommer in på trafikspåren, och då hindras trafiken, och en fara uppstår för densamma.

Den station vid Brunnsviken, som å diagrammet antyds, fyller deremot det kraf, som jag uppställt på en godsstation, nemligen att ligga fri ifrån och ur vägen för rörelsen. Erfarenheterna vid Värtan, Centralstationen, Norra stationen och Liljeholmen äro alla af den art, att man icke bör arbeta vidare i denna riktning, utan tvärtom söka skilja den stillastående ifrån den rörliga trafiken.

Under sådana förhållanden är det gifvet, att jag icke kan vara med om att tillstyrka bifall till utskottets förslag, utan måste anse klokast, att denna fråga ytterligare pröfvades, så att man finge beakta de synpunkter, som här framhållits såsom trängande. Det synes mig därför, som om man nu icke borde gå så långt, som utskottet föreslagit i fråga om anordningarna vid Stockholms centralstation.

Det är nu endast ur rena trafiksynpunkter, som jag här velat beröra frågan. Det finnes också andra synpunkter af mera lokal natur, såsom t. ex. det hinder i gatutrafiken, som enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle vållas i trafiken mellan Kungsholmen och Norrmalm; men jag vill icke närmare ingå på denna sida af saken, då den förut i annat sammanhang blifvit berörd både i tidningspressen och på annat håll och för öfrigt torde ligga klar för en hvar. Men denna fråga har, tror jag, ur ren trafikteknisk synpunkt hittills icke blifvit tillräckligt beaktad, och den synes mig så vigtig och så afgörande för framtiden, att de omständigheter, jag tillåtit mig framhålla, synas böra föranleda, att man nu icke fattar något beslut, som skulle blifva bindande för framtiden. Naturligtvis skall jag icke i mitt yrkande om afslag på utskottets förslag innefatta afslag i fråga om den utvidgning af hus och byggnader vid den nuvarande centralstationen, som här föreslås, hvilka afse att skaffa bättre väntsalar, förbättrade korridorer och gångar o. s. v.; och ännu mindre vill jag erinra något mot den nya rangeringsstationen vid Tomtebodan. Allt detta anser jag för min del vara ett steg i den rätta riktningen och vill således icke innesluta detta i ett afslagsyrkande.

Jag skall emellertid, herr talman, för närvarande icke göra något yrkande, utan afvakta diskussionens gång för att sedan få affatta mitt yrkande.

Herr Sjö: Som herrarne finna, har jag reserverat mig mot det slut, hvartill utskottet kommit, och jag skall därför be att vid frågans behandling här få angifva de synpunkter och skäl, som jag inom utskottet anför.

Men innan jag detta gör, ber jag också att något få beröra frå-

gans föregående behandling. Litet hvar, tror jag, af kammarens ledamöter har sig bekant, att Kongl. Maj:t inkom till 1896 års Riksdag med en proposition, hvori föreslogs, att Riksdagen skulle bevilja 750,000 kronor för centralbangårdens utvidgning för då förestående industrietställning här i Stockholm. Riksdagen, som tog frågan om hand, beviljade endast 100,000 kronor. Denna bangårdsutvidgning företogs redan samma år anslaget beviljades. Men samtidigt, när större anslag icke beviljades, ingick jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t med begäran om att få utfärda inbjudning till internationel täflan i och för åstadkommande af förslag till bangårdarnes utvidgning, icke allenast centralstationen, utan äfven öfriga stationer här i Stockholm och invid huvudstaden. Denna täflan försiggick, och priset för det enligt prisdomarens åsigt bästa förslaget erhöles af en tysk ingenjör Gleim och en norsk ingenjör Eyde. Sedermera hvilade jernvägsstyrelsen på frågan ända till förlidet år eller närmare 5 år. Då ingick jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t med detta gamla Gleim—Eydes förslag, som slutar på 60,000,000 kronor. Kongl. Maj:t, som ansåg, att detta förslag var allt för högt, tillsatte, som herrarne se af betänkan det, en komité, som nu har framlagt för Kongl. Maj:t detta förslag, som nu till Riksdagen öfverlemnats. Men det synes mig, som om många ofullkomligheter vidlådde detta förslag. Det synes mig icke vara annat än ett provisorium. Man vet icke hvad som skall komma bakom detta, om det skall komma 7 eller 20 eller 30 eller 40 millioner. Jag har sökt att af de utskottsledamöter, som äfven suttit i komitén, få utredt något i den vägen, men icke ett jota har jag fått veta, och måhända de icke sjelfva ha reda på det.

När en fråga sådan som denna förelägges Riksdagen, hade man gerna velat se äfven sådana saker klara som förvärfvande af eganderätten till den jord, som behöfves för jernvägsstationernas utvidgning. Men så är ingalunda förhållandet. Den jord, som ännu icke är förvärfvad och som erfordras, tillhör till största delen Vesterås—Bergslagsbanan och Stockholms stad. Dessa jordegare säga, att de vilja endast utarrendera jorden, och staden vill utarrendera jorden till jernvägsstyrelsen endast på 15 år. Hvar och en kan lätt finna, att under de 15 åren kan svenska staten få betala icke allenast lösen för jorden en gång, utan kanske ännu mera. Och när de 15 åren äro till ända, står saken ännu ouppgjord. Då säger man mig, att man kan expropriera. Men drätselnämnden här i Stockholm säger icke så. Jag har trott, att när sådana stora frågor som denna äro å bane och som verkligen äro till stor fördel för staden, hade staden bort visa tillmötesgående och välvilja. Det fordra jernvägsbolagen utaf andra kommuner och städer, och det är alltid vanligt, att kommuner och städer med välvilja gå sådana fordringar och önsknningar till mötes. Så är det icke här, utan staden visar ovilja emot att ens en gång sälja jorden. Det är detta, som jag trodde kunna ske, i fall frågan uppsköttes ännu ett år och komitén finge taga hand om den ytterligare ett år och komma med ett förslag till en kommande Riksdag, och då hade man kunnat hoppas, att frågan i dess helhet skulle ligga klar bättre än nu.

Det är äfven en annan sak, som jag funnit icke vara såsom den borde. Såsom herrarne mycket väl ha sig bekant, är det alltid vanligt,

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.

(Forts.)

att när ansökan ingifves till Kongl. Maj:t om koncession å en jernväg, den må vara hur liten som helst, infordrar Kongl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande. Men så har icke skett här. Jernvägsstyrelsen har icke funnit nödigt och icke heller Kongl. Maj:t att höra den enda auktoritet, som landet eger, nemligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag har gjort äfven den invändningen i utskottet, men man har svarat mig, att jernvägsstyrelsen inom sig har fackmän och således icke behöfver höra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Men för mig är den frågan så klar, att när man, som sagdt, icke har mer än denna auktoritet, hade det, tyckes mig, varit åtminstone skäligt, att man rådgjort med denna. Och om jernvägsstyrelsen med sina fackmän hade uppgjort ett förslag, sådant t. ex. som det här föreliggande, hade det väl varit skäligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deröfver afgifvit yttrande. Så är emellertid icke förhållandet. Hade man då gått till väga på det sättet, så är det möjligt, att man icke ens behöft af fackmän från Tyskland, Frankrike, Norge eller andra länder infordra sådana förslag, som nu skett, och hvilka kostat svenska staten ansemliga summor. Jag tror, att såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsens som jernvägsstyrelsens fackmän hade kunnat göra det ganska enkelt och bra och kanske också betydligt billigare, än nu kunnat åstadkommas.

Det är dessa synpunkter jag framhållit. Och jag har trott, att, i fall frågan finge hvila ännu ett år, den komité, som nu är tillsatt och som består af sakkunniga personer, kunde få framlägga ett förslag i frågan i dess helhet, så att man sluppe taga detta stumpvis, såsom nu är förhållandet. Vi ha förut beviljat 5 millioner. Nu är det fråga om att bevilja 2,172,000 kronor, och hvad som kommer efter detta, vet man icke.

Under det vi arbetat inom utskottet, har man haft flera förslag till påseende. Ibland dessa har jag fäst mig vid ett. Det är ifrån en jernvägsbyggare Brunius från Kalmar. Han har, tror jag, skickat till samtliga ledamöter och suppleanter i utskottet detta förslag med karta, planritningar, beskrifningar och kostnadsberäkningar och det ena med det andra. Han kommer i detta förslag för utvidgning af samtliga stationer i och invid Stockholm till 25 millioner kronor, och då kunde ända den vestra stambanan inledas genom en ny tunnel under Söder och ut vid Mariahissen samt komma till bansparen här utanför riksdagshuset. Detta förslag säger han sig hafva uppgjort jemte kostnadsberäkningarna för två år sedan. Sedan den tiden har priset å materiel och arbetskrafter sjunkit med 10 %, hvarför han säger sig kunna nedsätta slutsumman med $2\frac{1}{2}$ millioner. Vidare säger han, att han värderat erforderlig mark till $2\frac{1}{2}$ millioner, och den antager han Stockholms stad skulle skänka till staten i och för denna utvidgning, då det alltid vore vanligt, att kommuner och städer gjorde det. Då skulle jemväl dessa $2\frac{1}{2}$ millioner kunna frändragas och alltså hans beräknade slutsumma bli 20,000,000 kronor.

Nu hafva, såsom herrarne finna af betänkanudet, utskottet äfvensom jernvägsstyrelsen tänkt sig att vid Jakobsgatan uppföra en liten ny station. Men om man i stället, som i ett annat projekt föreslås, förlade denna station ner till Kungsgatan, så skulle man, derigenom

att man sluppe draga fram de spåren till den stora centralstationen — utan stanna vid den norra lilla — bespara inköp af jord icke så litet. Alla dessa frågor och synpunkter tror jag det skulle vara skäl, att man ännu toge i beaktande och icke för närvarande beslutade, på sätt utskottet föreslagit.

Men jag får säga, att vid frågans behandling i utskottet har jag icke gjort andra än dessa uttalanden. Jag vill icke heller göra annat nu. Men jag har ansett mig pliktig att klargöra min ställning i frågan utan att för närvarande göra något yrkande.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman! Mina herrar! Den föreliggande frågan är, såsom den förste ärade talaren sade, af den största betydelse för landets alla trafikanter, eller om icke för precis alla, så dock för en mycket stor del af dem. Han sade, att det föreliggande förslaget är grundläggande för hvad komma skall. Det är det emellertid icke. Hvad som fordras för att stationsförhållandena i Stockholm skola bli goda och rigtiga och detta med hänsyn ej mindre till sjöfarten och dess behof, utan äfven till hufvudstadens handels- och näringsidkares intressen i andra afseenden är, bland annat, sammanbindningsbanans ersättande med annan ingångsväg.

Vidare måste man se till, att, enär staden är stadd i stark och liflig utveckling, sjelfva stationerna utvidgas, hvarvid de olika stadsdelarnes behof tillgodoses i jernvägskommunikationshänseende. Jernvägsstyrelsen hade därför, som den siste ärade talaren omförmålde, anordnat en internationel täflan om förslag till stationsförhållandenas i och invid Stockholm ordnande och förbättrande. Hvarför gjordes denna täflan internationel? Jo, därför att endast de skickligaste specialister kunna gifva verkligt goda förslag till stationernas anordning med hänsyn till alla de förhållanden, som inverka på trafiken. Här i vårt land hafva hittilldags förhållandena varit så små, om jag så får säga, att der icke kunnat utdanas personer med sådana speciella insigter i berörda förhållanden, som för sakens rätta utredande oundgängligen kräfvas. När denna pristäflan var slut — det var på hösten 1899 — tillsattes en nämnd för att bedöma, hvilket eller hvilka förslag pris skulle tilldelas. I denna nämnd utsågos ledamöterna icke allenast af jernvägsstyrelsen, utan äfven af åtskilliga andra korporationer och föreningar i Stockholm, som kunde vara af frågan intresserade. Nämnden tilldelade firman Gleim & Eyde första priset.

Jernvägsstyrelsen lät derefter verkställa beräkningar öfver kostnaderna för Gleimska förslagets utförande; och kom jernvägsstyrelsen till en slutsumma — inklusive en ny ingångslinie öfver Essingeöarna och de nya stationsanordningarna — af inemot 60 millioner kronor, hvilket också af den föregående talaren omnämndes. Men jernvägsstyrelsen lät ingalunda, såsom en ärad talare påstått, något dröjsmål med sistnämnda beräkning komma sig till last. Ty det var 1899 på hösten, som pristäfflingen var färdig; och omedelbart derefter började arbetet med beräkningarna. Men dessa gör man icke så precis på en eftermiddag, utan uppgörandet af dylika beräkningar tager en rundlig tid i anspråk. År 1900 på hösten kom förslaget in till Kongl. Maj:t, och Kongl. Maj:t, som ansåg, att summan var för stor, sade, att här få

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

utgifterna lof att bringas ned. Sedan derefter åtskilliga myndigheter blifvit hörda öfver ingångslinien m. m., tillsatte Kongl. Maj:t år 1901 en komité för att vidare behandla frågan om såväl ingångslinien som Stockholms stationsanordningar i öfrigt. Denna komité arbetar ännu. Hvarför arbetar den då ännu, och hvarför har den ej kunnat gjort slut på sina arbeten? Jo, derfor att under komiténs arbeten en hel mängd olika förslag framkommit. Det har framställts förslag om icke mindre än tre fullständigt nya ingångslinier till Stockholm — dels från Södertelje, dels ända ned från Gnesta. Dessa förslag måste undersökas å marken, och dertill åtgå många månader. Förslagen måste kartläggas och kostnadsberäknas. Det tager också tid. Vidare har förslag framställts att förlägga stationen på 3 å 4 olika ställen inom Stockholm.

På grund af de utaf mig nu antydda förhållanden har icke det stora förslaget kunnat ännu komma fram. Men under tiden till dess så sker, och då man ser, med hvilken hastighet trafiken utvecklar sig, och man derjemte ser, att ej mindre största svårighet möter att kunna motsvara den trafikerande allmänhetens behof, än äfven att på sjelfva centralstationen rent af fara föreligger för de resande till lif och lem, måste någonting göras. Derför utarbetades förslag dels till en provisorisk anordning vid centralstationen och dels, för att lätta den norra stationen från en stor del gods, till en ny godsstation vid Norrtull äfvensom till omändring af stationen vid Tomtebodå för att upptaga den rangering, som för närvarande eger rum på norra stationen, till förfång för trafikrörelsen såsom sådan och till förfång för dem, som vilja få sitt gods fram till eller skicka bort sitt gods från hufvudstaden. Det är för att afhjelpa de mest pregnanta och tryckande bristerna, som detta förslag nu blifvit framlagd. När komitén får färdigt sitt stora förslag, får ju Riksdagen tillfälle att bedöma om och i hvad mån Riksdagen kan vara villig att gå in på hvad då kommer att framläggas.

Den ärade talare, som först hade ordet, framhöll, att man vid anläggandet af stationer borde taga hänsyn till sjöfarten. Så har äfven alltjemt skett; Riksdagen har, sedan norra stambanan blef färdig, inköpt banorna, som gå från samma bana ned till kuststäderna, samt beviljat pengar till framdragande af banspår från städernas stationer till hamnplatser. Detta har skett hela vägen ända från Luleå och hit ned, likasom för öfrigt i afscende å alla städer, som stå i beröring med hafvet eller andra större sjötrafikleder detta är iakttaget. Sjöfartens och jernvägs- trafikens samhörighet har alltså beaktats af jernvägsstyrelsen, Kongl. Maj:t och Riksdagen; och någon anledning, att förhållandet icke skulle blifva detsamma i fråga om Stockholms nya stationsanordningar, förefinnes ingalunda.

Den ärade motionären talade om, att öfverste Ericson hade en rätt syn på tingen, men att efter honom följande styrelser lemnat dessa hänsyn alldeles ur sigte. Men så är ej fallet. Att öfverste Ericson föreslagit en bro emellan Logårdstrappan och Museum för att få ett hamnspår till Nybrohamnen och Skeppsholmen kan nog hafva sin rättighet, men det är icke jernvägsstyrelsen, som bygger broar inom Stockholms stads område, utan det är Stockholms stad. Hvad nu sjelfva

Skeppsholmen angår, så tror jag icke alls, att det hittills varit eller ännu är lämpligt att dit draga något hamnspår. Såsom alla veta, tillhör holmen kongl. flottan. När den tid kommer, att der blir hamnplats för staden, kan måhända nyssnämnda åtgärd komma i fråga. Deremot har Stockholm en mycket stor och fullständig jernvägsstation uti Stadsgården — vid hvilken c:a 24,000 vagnar årligen omsättas — för på sjön ankommande och på sjön afgående gods. Vidare har Stockholms stad vid Värtan byggt en hamn, vid hvilken finnas fullständiga godsstationsanordningar.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Det är nog sant, såsom den förste ärade talaren onämnde, att Värtahamnen och Värtastationen icke kommit till den utveckling och att godsrelsen der icke blifvit så stor, som önskligt vore. Men jernvägsstyrelsen lärer väl ej kunna tvinga fram en trafik på Värtahamnen, och ej heller stadens myndigheter, ehuru de möjligen skulle kunna göra det i någon mera afsevärd mån. Men det finnes dock sålunda tillfälle till sjötrafik i förening med jernvägstrafik samt utvecklingsmöjligheter i ganska hög grad, hvilkas förverkligande icke lärer uteblifva, då behovet deraf gör sig kämbart.

Talaren nämnde äfven om kollossningen, lossning af stenkol. Han hade rätt i hvad han sade, att det kostar penningar, då stora fartyg få ligga med liggedagar, och att det därför borde finnas ordentliga kollossningsinrättningar. Riksdagen har emellertid i sådant afseende visat tillmötesgående, då den på utaf jernvägsstyrelsen föranledd nådig framställning anvisat penningar till kollossningsanläggningar. Sålunda har jernvägsstyrelsen för ändamålet begärt och fått penningar, men hvad jernvägsstyrelsen ej kunnat få, det är upplåtande af en plats för kollossningsinrättningar. Likadant är förhållandet med Vesterås—Bergslagsbanan, som i förening med åtskilliga bruk uppåt landet, hvilka ligga i närheten af Vesterås—Bergslagsbanan, önskar att i sammanhang med för statens jernvägar anordnade kollossningsinrättningar äfven anlägga en sådan. Vesterås—Bergslagsbanan har ej heller kunnat få åt sig anvisad någon plats vid Värtan, utan har hittills tagit kol öfver Oxelösund. Och jag antager, att intill dess från stadens myndigheters sida lämpliga platser kunna anordnas, kommer det att så förblifva. Vi kunna icke gå och taga oss plats, utan vi äro beroende af den, som eger marken och hamnen och hos hvilken afgörandet i sista hand hvilat. Men jag skall ej trötta herrarne med att gå alltför långt in i de detaljer, som den förste ärade talaren berörde, i de stora och vida nationalekonomiska och jernvägstekniska vyer, som han lät upprulla för våra häpnadsblickar.

Han sade emellertid, att det enligt nu föreliggande förslag skulle blifva ett sammanblandande af person- och godstrafik. Jag vet icke, huru han kan stå för detta påstående. Person- och godstrafiken äro skilda åt på olika stationer. Att godståg måste gå öfver en genomgångsstation, det är alldeles klart, då vi icke fått den ändstation, som det är fråga om att anlägga i Stockholm. Intill dess måste godstrafiken löpa igenom. Det hjälper icke; och så är det på alla ställen med genomgångsstationer. Vid den stora bangården i Dresden, som jag hade tillfälle att besöka i somras och som kostat, om jag icke missminner mig, 56 millioner riksmark, är det på samma sätt. Och det

är likadant öfverallt, der man icke har en terminus-station — en änd-
 station.

Att den ärade talaren ville såsom ett skäl för att icke gå in på
 det hela säga, att persontrafiken ej var stor här vid centralbangården,
 kan jag icke förstå. Nå, den är icke lika stor som i Berlin, Wien,
 Frankfurt och andra stora centralbangårdar eller i Paris, som har
 nästan lika många invånare som halfva Sverige, eller i andra stora
 städer med millioner invånare — under det att Stockholm har mellan
 3 och 400,000 — men i och för sig och efter våra förhållanden är den
 redan mycket stor, och vi skola väl hoppas, att den skall alltjemt
 växa. Han jemförde äfven med Saltsjöbadens jernväg. Ja, hvarför icke
 lika väl jemföra med spårvägarnes passagerareantal eller den elektriska
 banan till Djursholm. Herrarne skulle se de massor resgods, som särskildt
 alla helger ligga uppstaplade på vår smala perrong, så skulle herrarne
 inse, att det här icke blott är fråga om personer, som komma in och hastigt
 hoppa in i en vagn, såsom sker på spårvagnar, utan äfven om att be-
 handla resgods och iakttaga en hel hop med andra omständigheter,
 som göra, att på en centralstation råda helt andra förhållanden än på
 en station, som är närmast jemförlig med en spårvägsstation.

På grund af hans motion synes, att den ärade talaren äfven vänder
 sig emot en godsstations anläggande vid Norrtull. Hvilket syfte har
 då denna? Jo, då det visat sig, att godsstationen — norra stationen,
 som ligger der nere vid Norra bantorget — är för trång, så att den
 icke kan utan stora svårigheter motsvara trafikanternas behof, måste
 man skaffa en lättnad deri. Då sökte man efter en plats, som var så be-
 lägen, att den kunde motsvara en stor stadsdels behof — en stor stads-
 del, som behöfver materialier och saker af allehanda slag, hvilka så-
 ledes skulle komma bort från norra stationen. En sådan stadsdel är just
 Vasastaden och den öfre delen af Johannes församling, der det bor
 några tiotusental menniskor, som behöfva ved, byggnadsmaterialier, hö
 och halm samt andra tyngre eller skrymmande effekter. Som också
 en del styckegods naturligtvis måste förekomma, skall ett mindre gods-
 magasin vid Norrtulls-stationen uppföras. Derigenom att en mycket
 stor del tyngre eller skrymmande gods skulle komma bort från norra
 stationen, skulle den blifva aflättad från en betydlig börda. Men man
 får icke alls inskränka på dess område, ty det finnes mycket folk,
 som behöfver använda norra stationens frilastplats, d. v. s. sådan plats,
 der vagnarna kunna lossas och lastas, ej vid kaj, utan från vagnarna
 på ett lass eller åkdon. Detta tillfälle får man icke taga bort. Derfor
 har man icke heller kunnat dit förlägga den mycket omtalade lokal-
 trafiken. Ty skulle så ske, blefve norra stationen icke bättre såsom
 godsstation, utan då skulle just inträffa den sammanblandning af
 gods- och persontrafik, för hvilken den ärade talaren så lifligt varnade.

Norrtullsstationens ändamål är således att lätta arbetet vid norra
 stationen och att skaffa en stor stadsdel i Stockholm tillförsel af ved,
 timmer och andra tyngre materialier äfvensom af mjölk, matvaror m. m.
 Denna stora stadsdel ligger nu, såsom också i herr Wallenbergs
 motion omnämmts, på en platå, så att de backar, som leda dit upp,
 äro nedanför stadsdelen, och de äro för öfrigt enligt nuvarande gatu-
 profiler ej så farliga. Man kan emellertid näppeligen tänka sig, att staden

skall utvidga sig norrut bortom det ställe, der man nu tänker lägga Norrtullsstation, ty omedelbart invid stationen uppstiger ett berg, som till en början har en höjd af 10 meter öfver stationens plan, men sedan sakta stiger upp till 16 meters höjd deröfver. Bakom detta, som har en bredd af ca 400 meter, vidtager sedan nya kyrkogården, och jag föreställer mig, att Stockholm icke i nu ifrågavarande mening skall utvidga sig öfver nya kyrkogården. Motionären säger, att gatorna komma att afskäras. Jag vill då erinra om, att i stadsplanen äro icke intagna några gator bortom Norrtullsstation, utan de gator, som nu finnas, stanna der, och de äro icke färdiga ända dit, men man har anledning att antaga, att stadsfullmäktige låta göra åtminstone de förnämsta af dessa gator snart färdiga. En af dem, Torsgatan, är så belägen, att den utan den ringaste svårighet kan på en viadukt föras öfver den nya stationens plan, i fall den skulle behöfva utsträckas, och den är en af de gator, som icke komma direkt mot nya kyrkogården, utan den går längre vesterut och sälunda mera åt Solnahället. Vidare hafva vi der Norrtullsgatan. Nu säger motionären, att man ej borde vid Norrtull göra en godsstation, utan försänka spåret derstädes. Ja, gör man det, kommer spåret att i planet korsa Norrtullsgatan, som är en af hufvudstadens största tillförselleder från hela den norr om staden liggande landsorten, och jag tror icke, att detta vore korrekt. Jag tror, att det vore just ett fel af den art, hvarför den ärade motionären så lifligt varnade. Denne säger vidare, »att då banans profil emellan Karlberg och Albano utvisar, att tillrådet till den föreslagna godsstationens område endast kan ske förmedelst en lutning af 1:100, en lutning, som anses vara maximum af det tillåtliga på statens banor å *öppen linie*, men naturligtvis är alldeles förkastlig inom stationsområdet eller i deras omedelbara närhet, så synes det böra ifrågasättas, huruvida icke *denna omständighet ensam* vore tillräckligt skäl för ett förkastande af det föreliggande förslaget». Ja, det vore det, men det förhåller sig icke på det sättet. Stationsområdet har en utmärkt bra lutning, nemligen 1 på 714, och man kan, om man vill, göra det fullständigt horisontalt, men det vill man icke, ty just för en godsstation är det fördelaktigt, att det finnes en svag lutning. Det är då lättare att rangera vagnarna. För öfrigt är det på en så stor yta, som stationsområdet der skall omfatta, nemligen 136,900 kvadratmeter, behöfligt, att det finnes någon liten lutning, på det att vattnet må kunna afrinna, så att det icke stannar qvar och bildar pölar. Det är därför med afsigt och i öfverensstämmelse med den nyaste teknikens regler, som man gifvit detta stationsområde en svag lutning. Går man nu derifrån åt Albano (österut) till, så är det ingalunda en lutning af 1 på 100, utan en lutning af 1 på 150, hvilket är en betydlig skilnad. Vesterut åter från stationen möter först en vägsträcka, som har en lutning af 1 på 800, och sedermera ett horisontalplan, hvar-efter kommer en sträcka af banan af 253 meters längd, som har en lutning af 1 på 100. Af den mer än 2 kilometer långa bansträckan finnes det sälunda på den öppna linien endast en sträcka af 253 meter, som har en lutning af 1 på 100, under det att större delen af banan är nästan horisontel. Denna plats är således särdeles lämplig att bygga en godsstation på, hvilken har att tillföra en stor stadsdel

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

dess fönödenheter. Fortsätta vi sedan från Albano, så hafva vi Östra stationen, hvilken den ärade talaren glömt bort på sitt schema. Till denna station leder statsbanans spår, och der kan för den stadsdel, som ligger i närheten, beredas tillfälle att mottaga och aflasta gods. Vidare har hos Kongl. Maj:t anhållits af jernvägstyrelsen, att plats för en godsstation skulle reserveras längre ned åt Ladugårdsgärdet, och slutligen komma vi till Värtan.

Nu har den ärade motionären tänkt sig en jernvägsstation vid Albano. Huru skulle man då sjöledes komma till densamma? Jo, man kan komma dit på två vägar. Den ena vägen är öfver Askrikefjärden — den är prickad — och den andra vägen leder förbi Värtahamnen genom Lidingöbro och fram till en punkt, der båda vägarne sammanträffa. Redan der måste stora muddringsarbeten vidtagas. Sedan kommer man till kanalen vid Älkistan. I denna är bredden för närvarande 11 meter och djupet 1,8 meter och botten i densamma består af berg. Der måste synnerligen stora sprängningar ega rum, ty om fartyg der skola kunna passera in och ut, måste kanalen göras mycket bred, och dessutom måste djupet göras flerfaldigt större, helst om sådana fartyg, som den ärade talaren omnämde, lastade t. ex. med kol, skola kunna gå derigenom. Detta förutsätter vidare, att Rimbobanan bygges om, ty denna går öfver kanalen på en svängbro. Denna bro är nu 11 meter lång, men måste ombyggas till den af den nya kanalen bestämda längden. I alla fall blir det mycket svårt att bygga en svängbro, då kanalen blir så bred; hela denna sak blir ytterst dyrbar. Vidare föres landsvägen öfver samma kanal på en annan bro, så att fartygen följaktligen måste passera två svängbroar. Sedan kommer man in i Brunnsviken. Der är botten djupet invid stranden omkring 2 meter, och består botten först af dy, som på sina ställen har en tjocklek af ända till 27 meter, innan man kommer till den fasta botten. Allt detta föranleder stora muddringsarbeten.

Motionären har enligt den motionen åtföljande kartan tänkt sig, att stationen vid Albano skulle sträcka sig öfver en yta af 2 kilometers längd. Jag tror emellertid, att den ärade motionären nog icke tänkt sig, fastän det är ritadt så på den karta, som åtföljde hans motion, att stationen skulle omfatta äfven den mark, hvarpå Bergianska trädgården nu är belägen. I motionen står också, att stationen skulle sträcka sig endast till Bergianska trädgården. Den blefve emellertid då kortare, än ofvan är sagdt, men det är ju också klart, att Bergianska trädgården icke kan tagas bort, ty det är en nationens egendom, som är värd millioner. Den har kostat mycket penningar och har derutöfver ett stort värde. Skulle man nu taga bort densamma, skulle det dröja många, många år, innan man på ett annat ställe kunde upparbeta något liknande.

Om vi emellertid nu tänka oss, att området skulle sträcka sig endast intill Bergianska trädgården, blir i alla fall längden af stationen ganska betydlig, och der måste byggas kajer. Att bygga kajer i det lösa muddret är mycket dyrbart. Motionären säger, att den fasta marken der utgöres af grus, men så är icke förhållandet, den består af bergbällar med sand på, hvilka sålunda måste bortsprängas och planeras. Det skulle således föranleda ofantliga kostnader såväl att bygga denna

station som att åstadkomma, att fartyg kunna komma in dit, och det skulle varda fråga om flera millioner der, än det är fråga om hundratusental vid Norrtull. Fartygen skulle der komma in i en göl, om de verkligen skulle komma att gå dit med förbigående af Värtahamnen, som antagligen, om behovet deraf blir verkligen känbart, helt säkert blir satt i stånd, utvidgad. Jag tror sålunda icke, att den föreslagna stationen vid Albano har några fördelar. Öster om och alldeles in på stationen går Rimbobanan, så att man således icke kan komma in på stationen på något ställe utmed hela dess längdriktning utan att korsa Rimbobanan. Tillträdet till stationen skulle således endast blifva från en smal strupe, der Valhallavägen och Birgerjarlsgatan komma att inmyrna, men för de delar af Östermalm, der dessa båda pulsådorr framgå, måste sörjas på annat sätt i fråga om stationer. Der kommer kanske en gång i framtiden huvudstationen att blifva förlagd. Men för att afhjälpa de nu föreliggande svårigheterna vid norra stationen och för att bereda en stor stadsdel i Stockholm lättnad, behöfves Norrtulls station. Norra stationen skall emellertid icke försvinna, utan den skall bibehållas. Der skall gods emottagas, och de, som bo lämpligt till, skola der få sina vagnslastvaror, under det att andra skola få sina vid Norrtull.

Jag skall nu icke längre taga herrarnes tid i anspråk, men jag kan icke underlåta att fästa herrarnes uppmärksamhet på, att Stockholms utveckling icke går så, som den ärade motionären tänkt sig, nemligen nordvest ut, utan den går i stället österut åt saltsjön till, och detta öfverensstämmer med motionärens egna premisser. Han talade om sjötrafikens och sjöfartens stora betydelse, och det har han rätt i. Just därför söker sig också säkerligen staden fram till Värtan; den drar sig *icke* uppför de backar, som ligga i nordvest, och om den också skulle göra det, så går genom det området norra stambanan och vesteråsbanan, så att för den stadsdel, som der skulle uppstå, finnas för närvarande följande stationer, nemligen Karlberg, Tomtebodas, Hagalund och Jerfva på norra stambanan samt en hållplats och Sundbyberg på vesteråsbanan. Denna stadsdel, om den komme till stånd, skulle således i och för sig vara rikligt försedd med stationer och skulle för öfrigt icke hafva något att göra med Albano station, som skulle ligga på ett afstånd derifrån af 3 eller 4 kilometer, och då finge man dertill ro eller sinna öfver Brunnsviken för att komma fram till stationen.

Jag tror således icke på betydelsen af en station vid Albano, och jag får derfor anhålla, att herrarne ville godkänna förslaget om station vid Norrtull. Den är en integrerande del i de blifvande permanenta stationsanordningarna, som just pekar på en sådan ringlinie, som den förre ärade talaren framhållit som ett framtidsperspektiv. När staden växt ut och blifvit större, behöfver den en sådan ringlinie till följd af sin utsträckning. Jernvägsstyrelsen har låtit beräkna, huru många människor kunna bo på Ladugårdsgärdet, i Kalknässkogen och kringliggande nejd vid saltsjön, och har dervid befunnits, att der kunna få rum 300,000 à 400,000 människor. Enligt en uppgift, som jag fått från en stadens myndighet — jag tror, att det var dess byggnadskontor — lär man der hafva beräknat, att inom Stockholms stads planlagda område plus

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation
m. m.
(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

Ladugårdsgärdet och Kaknässkogen skulle det få rum 800,000 menniskor. Jag tror sålunda icke mycket på, att de små städer, som motionären ritat på sin karta, hafva någon framtid annat än sådana, som motsvara Djursholm, såsom förstäder. De skaffa sig nog sina särskilda förbindelser medelst elektriska banor. Men låtom oss nu lemna Norrtull.

Tomteboda station är också en integrerande del i hvad som föreslagits blifva permanent. Här är nemligen föreslaget, att den nya ingångslinien skall gå antingen öfver Essingen eller öfver de s. k. Mälaröarna, och nyligen har en ny ingångslinie föreslagits af ingenjören Bennet. Men huru än ingångslinien blir, står det dock fast, att vid Tomteboda måste det blifva en rangeringsstation. Der finnes det en egendom, som heter Ingenting, som eges af staten och som staten upplåtit till jernvägsstyrelsen. Terrängen är der för ändamålet i fråga särdeles lämplig. Den stationen blir, som nämnts, en integrerande del i det stora hela och permanent samt kommer i sin mån att bidraga till att skilja person- och godstrafiken, om så behöfves, men framför allt att genom rangeringsmöjligheter underlätta godstrafiken.

Jag skall icke uppehålla herrarne vidare. Jag ser, att det redan blifvit för länge. Jag vill bara säga det, att år 1890 hade vi på centralstationen 63 tåg om dagen och nu, år 1902, 129 tåg, d. v. s. mellan 5,30 förmiddagen och 11,40 eftermiddagen ett tåg hvar 9:de minut och under vissa tider hvar 6:te minut. Härutöfver förekomma — utom dessa tåg, som stå i tidtabellen — extra tåg eller s. k. prickade tåg, sådana tåg som gå, när de särskildt behöfvas. Det är alltså en stark och intensiv trafik på denna tränga station. De resandes antal har vuxit. År 1875 var det 500,000 afresande och ankommande personer tillsammans och nu äro de 1,400,000, d. v. s. voro det år 1900 — jag har icke någon uppgift för senare år — men år 1873, när sammanbindningsbanan kom till stånd, var det icke mer än 56,000 resande tillsammans. När en sådan tillväxt har egt rum, så är det gifvet, att den kommer att tilltaga i högre progression än hittills. Man måste således råda bot på de stora olägenheter, som äro förenade med att sköta trafiken på denna tränga och ytterst farliga station. Ett af de sätt, man tänkt sig för att nå målet, är att skaffa bort lokaltrafiken, så att icke alla dessa många hundratal menniskor om dagen, som resa till närliggande trakter norrut, skola gå och knuffas på samma perrong som fjerrägsresandena. Derför behöfver man en liten lokalstation och särskilda spår för lokaltrafiken. Jag vill dock säga, att det hus, som å plankartan der är ritadt vid Jakobsgratan, antagligen kommer att flyttas närmare centralstationen för att få förhållandena på stationen, som det här är för långt att omtala, mera lättskötta. Man har försökt åstadkomma olika spår för ankommande och afgående tåg på vestra, norra och vesteråsbanan. Således att så mycket som möjligt få det ordnad på det sätt, att icke ankommande och afgående tåg kunna mötas på samma spår, hvarvid en fara för sammanstötning alltid finnes. Men att här inlåta sig på detaljanordningarna skulle föra för långt, hvarför jag endast vill tillägga, att äfven lokalerna i stationshuset skulle förbättras, så att man t. ex. kunde hastigare och med större säkerhet mot misstag behandla de resande passagerarnes gods och tillgodose en lättare biljettförsäljning. Derför behöfver man större

utrymmen. Med ett ord, man bör se en liten smula framåt, så att man kan reda sig den följd af år, som måste förflyta, innan ett definitivt ordnande af stationsförhållandena i Stockholm verkstälts och innan de nya ingångslinierna hinna blifva utförda. Om vi nu få detta förslag antaget, som är af jernvägsstyrelsen och den af Kongl. Maj:t tillsatta komitén många gånger granskadt, så kunna ju samma styrelse och komité med större lugn gå in i studiet af alla detaljer i det definitiva förslaget. Det är icke någon så särskildt stor svårighet och fara, som då ligger på, utan hela saken kan lugnt och betänksamt utredas till båtad för det hela.

Jag skall nu icke vidare uppehålla tiden, utan anhålla, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Det är alltid vanskligt för en lekman att yttra sig i en sådan fråga som denna, der till och med fackmännen hafva så delade meningar. Jag skall därför söka att icke allt för mycket gifva mig in på några tekniska detaljer. Jag har dock inom utskottet hyst och hyser fortfarande en afvikande mening i en detalj beträffande de föreslagna provisoriska anordningarna, hvarom nu är fråga. Men först torde jag vara berättigad säga, att denna fråga icke erhållit den grundliga utredning, som varit önskelig för att bedöma densamma. Helst, såsom herrarne finna, det kräfvades så ofantligt stora belopp för frågans lösning.

Den detalj, hvori jag har en från utskottet afvikande mening, består deri, att jag hyser den uppfattningen, att den s. k. lokaltrafikstationen skulle hafva förlagts norr om Kungsgateviadukten. Några synnerligen kraftiga, ja, knappast några skäl alls synas anbragta, hvarför stationen skall förläggas vid Jakobsgatan. Opinions- och meningsskiljaktigheterna hafva nog varit så stora, att jag tror, att jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t icke skulle hafva saknat anledning att åtminstone verkställa en kostnadsberäkning, så att man kunnat få se, hvad det skulle kosta att förlägga denna lokaltrafikstation norr om Kungsgatan. Jag skall anföra några skäl till förmån för detta förslag.

Det ena skälet är, att, såsom herrarne finna refereradt uti utskottets utlåtande, ungefär hälften af de tåg, som gå in och ut från Stockholms centralstation, utgöra s. k. lokaltåg. Nu är det i genomsnitt 127 st. tåg per dag, som in- och utvexlas. Om vi beräkna lågt, så blir det ändå 50—60 lokaltåg, som skola expedieras vid centralstationen. De flesta gå norr ut. Åtminstone torde man icke göra sig skyldig till någon öfverdrift, om man säger, att det är ett femtiotal af dessa, som gå norr ut, till Hufvudsta, Sundbyberg, Hagalund o. s. v.

Nu säger man, att platsen norr om Kungsgateviadukten icke skulle vara tillräckligt stor, för att man skulle kunna dit förlägga denna station. Jag ber då få fästa uppmärksamheten på, att, om man mäter bredden på spårordningarna på den karta, som är bifogad Kongl. Maj:ts proposition, bredden strax norr om Kungsgateviadukten är 184 meter, men bredden å spårordningarna vid Jakobsgatan, sådan den der skulle blifva enligt Kongl. Maj:ts förslag, endast 67 meter.

Nu invänder man, att norra stationsområdet eller området norr om Kungsgatan måste begagnas för lossning och lastning af vagns-

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

lastgods. Den invändningen kan ju vara riktig, men Kongl. Maj:t har ju begärt och statsutskottet tillstyrkt, att förhållandena vid norra stationen skola ändras så, att en stor del af det gods, som nu lossas strax norr om Kungsgatan, skulle lossas och lastas vid Norrtulls station. Följaktligen skulle man icke behöfva alla nuvarande spår för vagnlastningen vid norra stationen. Jag tror därför, att det skulle vara möjligt att utlägga hamnspår vid Klaraviken och derjemte lägga sjelfva stationen der.

Jag har äfven ett annat skäl, nemligen den mycket öfverklagade trafiken öfver Gamla Kungsholmsbrogatan, der, såsom herrarne veta, öfverfartsvägen går i banans plan. Der skulle spårantalet enligt det föreliggande förslaget ökas från nuvarande 5 till 14 stycken eller med 9 spår. Nu har man bemött min invändning med, att, om det blir flera spår, det går fortare att framföra det antal tåg, som skall passera denna gata. Jag tror, att denna invändning kan vara riktig, men om vi kasta en blick på den af mig öberopade kartan, så skola vi finna, att midt öfver gatan är det afsedt att lägga ett uppställnings-spår, och följlaktligen är det meningen, att det under långa tider af dygnet der skola stå vagnar, hvilket således ytterligare kommer att i hög grad försvåra körtrafiken öfver gatan. Nu har man sökt råda bot för den försvårade körtrafiken öfver Gamla Kungsholmsbrogatan genom att göra lutningsförhållandena på uppfartsvägarne till Kungsgateviadukten något förmånligare, hvarjemte den s. k. vintervägen, som är en liten gata, som leder emellan norra stationen och Gamla Kungsholmsbrogatan, skulle gå under denna viadukt. Men om man skall använda den s. k. vintervägen för att afbördas vagnlastgodset, så kommer man in på Gamla Kungsholmsbrogatan, och följlaktligen skulle trafiken der blifva ännu större, än den nu är.

Jag skulle mycket gerna sett, att en utredning blifvit verkställd beträffande kostnaderna för stationens förläggande norr om Kungsgatan. Oaktadt jag är lekman, tror jag, att det icke blir möjligt att kunna anlägga erforderliga vexelspår vid norra stationen, utan att en del af Klaraviken igenfylls. Jag har icke lyckats förskaffa mig någon uppgift om, hvad detta kommer att kosta, och det är därför jag anser, att man borde uppskjuta med anläggandet af denna lokalstation, till dess man erhållit en utredning dels om lämpligheten af att förlägga stationen dit och dels hvilka kostnader en sådan anordning skulle kräfva. Jag tror äfven, att genom stationens förläggande norr om Kungsgatan man skulle kunna åstadkomma åtskilliga besparingar med afseende å tomtinköp, ty såsom herrarne finna af de vid den kongl. propositionen fogade ritningar och kartor, är det meningen att köpa Lilla Munklägersgatan och ett stort antal hus och tomter i den trakten för ett mycket högt belopp.

Vi hafva förut ställt till Kongl. Maj:ts förfogande ett kreditiv på 5 millioner kronor, och statsutskottet har nu äfven tillstyrkt detta kreditivs höjande med ytterliga en million, eller till 6 millioner kronor. Det kommer således icke att stanna vid hvad som föreslagits i föreliggande utlåtande mom. a), eller 2,172,000 kronor, utan genom att förlägga denna station till Jakobsgratan kommer det att erfordras en

mycket högre summa, just på grund af inköp af mark, som eljest icke skulle erfordras.

Der till kommer, att det är mycket ofullständigt utredt, på hvilka vilkor marken skulle kunna förvärfvas från Stockholms stad. Jernvägsstyrelsen har visserligen beräknat kostnaderna för gasverks tomternas inköpande, hvilka, såsom vi veta, egas af Stockholms stad, men det har befunnits, att dessa tomter betinga 445,583 kronor mera än det belopp, hvartill jernvägsstyrelsen beräknat priset, eller mer än dubbelt mot det beräknade.

Det kan ju vara möjligt, att det blir samma förhållande med flera af dessa tomter, och därför tror jag, att försigtigheten bjuder, att vi icke gå för fort, utan att vi hellre böra vidtaga flera andra anordningar, som kunna anses vara erforderliga för trafiksäkerheten och för att bereda möjlighet att ordna såväl gods- som persontrafiken på ett mera tillfredsställande sätt.

Härigenom skulle man äfven kunna göra väsentliga besparingar förutom dem jag nyss vidrörde beträffande tomtinköpen. Sälunda skulle enligt min åsigt kunna från de beräknade kostnaderna afdragas: för plattformstak 96,000 kronor, för förlängning af underföringen af Mäster-Samuelsgatan 35,000 kronor, för förlängning af viadukten vid Kungsgatan 241,000 kronor, för en ankomsthall för lokaltågen eller den s. k. lokalstationen 40,000 kronor samt till förändringar af spårsystemet, innefattande jemväl provisoriska spår och vexelflyttningar under arbetets gång för uppehållande af trafiken 235,215 kronor, alltså tillsammans 647,215 kronor eller i rundt tal 650,000 kronor.

Jag anser således, att af hvad som föreslagits, 1,368,000 kronor, till provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm skulle anvisas endast 718,000 kronor, och att slutsumman, 2,172,000 kronor, följaktligen skulle minskas med nämnda belopp, 650,000 kronor, eller till 1,522,000 kronor.

Dessutom skulle det kunna ifrågasättas att afdraga äfven en annan post, nemligen för vaxel- och signalsäkerhetsanordningar, men då det torde blifva erforderligt att verkställa sådana på grund af nya spårplaneringar, som icke tala uppskof, har jag icke vågat föreslå någon prutning i detta afseende, utan har jag ansett, att det härför upptagna beloppet bör beviljas.

Jag skulle således vilja vara med om Kongl. Maj:ts förslag beträffande Norrtullsstationen, så att man dit kunde förflytta en del af det vagnslastgods, som nu lossas vid norra stationen, och jag anser äfven den föreslagna rangeringsbangården vid Tomtebodan vara nödvändig.

Vidare tror jag, att den af Kongl. Maj:t föreslagna förändringen af centralstationens hus äfven är af den beskaffenhet, att jag icke vågar motsätta mig densamma; dock önskar jag, att den erinran, som finnes angifven uti utskottets betänkande, måtte varda iakttagen.

Mitt yrkande beträffande förevarande moment a) skulle således blifva, att Riksdagen måtte för år 1903 bevilja till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen 718,000 kronor och att slutsumman, som nu är 2,172,000 kronor, skulle minskas med 650,000 kronor till 1,522,000 kronor.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

Jag skall taga mig friheten att framställa yrkande om proposition på detta mitt förslag.

Herr Pehrson i Törneryd: Det förefaller mig, som om det icke vore mycket att tillägga till hvad som redan anförts i denna fråga, i synnerhet efter det vi fått höra chefens för statens jernvägar enligt min uppfattning mycket sakrika anförande. Men om jag det oaktadt tillåter mig att tillägga något, så sker det hufvudsakligen för att söka bemöta hvad som blifvit anfördt af de båda reservanterna inom statsutskottet, herrar Sjö och Daniel Persson i Tällberg.

Jag vill först erinra derom, att det icke endast är provisoriska anordningar, som här äro ifrågasatta, utan att häri äfven ingå permanenta anordningar af Stockholms bangårdsförhållanden. Kongl. Maj:t har i den kongl. propositionen föreslagit Riksdagen att bevilja dels till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm 1,368,000 kronor, dels till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station 414,000 kronor och dels slutligen till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomtebodas 390,000 kronor. Således finna vi, att icke mindre än 804,000 kronor häraf äro af Kongl. Maj:t från början afsedda till permanenta anordningar. Detta måste man göra klart för sig för att icke missuppfatta saken.

Herr Sjö fäste sig hufvudsakligen vid, att den mark i närheten af centralstationen, som är ifrågasatt att förvärfvas, icke kunde erhållas på längre tid än 15 år, hvarefter man skulle råka i förlägenhet, huruvida man kunde träffa sådan öfverenskommelse med Stockholms stad, att icke alla å området nedlagda kostnader vore förgäfvade. Utskottet har dock, vågar jag påstå, tillräckligt beaktat denna omständighet. Jag erkänner, att detta är en mycket svag punkt i Kongl. Maj:ts förslag, men just därför att äfven utskottet ansett detta, har utskottet velat förebygga, att man efter dessa 15 år skulle råka i en sådan förlägenhet.

På sid. 23 uti förevarande utlåtande yttrar utskottet:

Med afseende å den mark, som erfordras för genomförande af de utaf Kongl. Maj:t föreslagna förbättringarna vid centralstationen, har i statsrådsprotokollet blifvit upplyst, att svårighet visat sig möta för erhållande af definitiv öfverlåtelse till staten af vissa Stockholms stad tillhöriga områden. Enligt utskottets mening måste det vara af största vikt, att staten *med full eganderätt* kommer i besittning af den mark, som för ifrågavarande dyrbara anläggningar är behöflig, och utskottet anser därför, att, om godvillig öfverenskommelse härom icke kan med staden träffas på antagliga vilkor, områdena böra genom expropriation förvärfvas.

Jag tror nog, att Kongl. Maj:t icke kommer att tillstödja dessa anordningars vidtagande, med mindre än att staten erhåller full eganderätt till de områden, hvarom nu är fråga.

Vidare ansåg herr Sjö, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade bort höras i detta ärende, men sedan generaldirektör Nordström svarat på denna hans anmärkning, anser jag mig kunna förbigå detta. Herr Sjö nämnde äfven, att ett uppskof med denna frågas afgörande vore

behöfligt särskildt därför, att man borde taga i betraktande andra förslag, och särskildt det af ingenjör Brunius framställda.

Jag har icke varit i tillfälle att taga närmare kännedom om detta förslag; men jag tror mig veta, att ingenjör Brunius bland annat tänkt sig kunna lösa det svåra spörsmålet om infarten söderifrån till Stockholm på det sättet, att man skulle gå in på två stycken vidt skilda dubbelspår öfver Mälars-fjärden, d. v. s. att man i stället för en svängbro skulle få två svängbroar. Men då man tänker på, att blott en svängbro bereder sjöfarten på Mälaren så många olägenheter och svårigheter, så undrar jag, huru det skulle blifva, om man finge en svängbro till. Endast den omständigheten synes mig vara ett tillräckligt skäl för att icke antaga detta förslag.

Herr Daniel Persson har fäst sig vid, att det föreslagits att förlägga lokalstationen vid centralstationen i närheten af Jakobsgatan. Han anser, att det skulle vara bättre att få lokalstationen förlagd vid norra stationen. Men häremot vill jag erinra, att om man skulle förlägga lokalstationen vid norra stationen, skulle man blifva tvungen att taga bort några af de uppställningsspår, som der finnas för lastning och lossning af gods, minst 2 à 3 spår. Jag tror, att herr Daniel Persson måste gifva mig rätt i, att 3 spår behöfde borttagas för detta ändamål. Derjemte måste det vidare ske en icke oväsentlig fyllning i Klaraviken, och den tror jag skulle blifva mycket dyrbar. Men saken vore icke klar med detta, att åstadkomma denna utfyllning och taga bort dessa spår för godstrafiken. Ty genom en sådan anordning skulle man inkräkta så väsentligt på det för närvarande — och för öfrigt sedan lång tid tillbaka — otillräckliga utrymmet vid norra stationen, att en stor del af den godstrafik, som nu expedieras vid denna station, skulle komma att flyttas öfver till norrtullsstationen. Jag undrar dock, huru pass belättna med en dylik anordning de skulle blifva, som bo på Kungsholmen och på Norrmalm i närheten af norra stationen; jag tror icke, att det skulle behaga dem så mycket att behöfva köra till norrtullsstationen i stället för till norra stationen.

Herr Daniel Perssons förslag lider äfven i öfrigt af en mycket stor olägenhet, så vidt jag kan förstå. Derest man nemligen förlägger lokaltrafiken till norra stationen, får man icke några uppställningsspår för lokaltågen. Meningen med att förlägga lokalstationen till norra stationen är den att derigenom kunna minska på antalet tågs framförande öfver Gamla Kungsholmsbrogatan för att få hafva den gatan så mycket som möjligt öppen för gatutrafik. Detta mål lär väl näppe-ligen kunna vinnas med herr Daniel Perssons förslag. Äfven om det skulle så vara, att man i berörda afseende kunde vinna något litet dermed — hvilket jag icke törs aldeles bestämdt förneka — går man i alla fall genom en sådan anordning miste om de uppställningsspår, hvilka äro ämnade att förläggas på det område, som finnes utanför banhallen vid centralstationen, der man nu enligt den uppgjorda planen förlagt icke allenast uppställningsspår för lokaltrafiken, utan äfven för fjerrtrafiken och der sålunda uppställas såväl lokaltåg som reservvagnar. Man bör icke förglömma vid detta tillfälle, att man icke kan få någon ersättning för den förlust, som man med lokalstationens förläggande till norra stationen lider genom att gå miste om de nämnda spår.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Ports.)

Man har också fäst sig vid, att en stor del af de stora kostnader, som läggas ned, äro afsedda blott och bart för provisoriska anordningar. Ja, man måste medgifva, att så är förhållandet, men med den stora trafik, som under en lång följd af år och i synnerhet under de senaste åren egt rum på Stockholm, kan man icke säga annat, än att det har varit tur, att med det allt för otillräckliga utrymmet icke några fler olyckor inträffat, och jag tror därför, att man icke gerna kan försvara, att man uppskjuter med att göra något för att komma ifrån det nu rådande trångmålet, och allra minst kan man vänta dermed så länge, som till dess det stora förslaget angående centralstationen föreligger färdigt till utförande. Det kommer nog att åtgå tid både för att tänka ut detta förslag och sedan för Riksdagen att fatta sitt beslut i frågan; vi kunna väl säga, att det kommer att dröja åtminstone några år, innan nämnda arbete blir påbörjadt. Men under den tid, som sålunda förlöper, lär man för den alltjemt växande trafiken på Stockholm icke kunna hjälpa sig med de små resurser, som nu förefinnas.

Om man jemför det här begärda anslaget å 2,172,000 kronor, som skulle behövas, för att trafiken på Stockholm skulle kunna skötas på ett tillfredsställande sätt och som skulle vara tillräckligt för att tillgodose behovet i detta hänseende några år fram i tiden, med hvad det stora förslaget skulle kosta, får jag säga, att jag för min del icke finner det nu ifrågasatta anslaget vara orimligt. Det har här under diskussionen nämnts, att man beräknat kostnaderna för det stora förslagets genomförande till omkring 60 millioner kronor. Fyra procents ränta på 60 millioner kronor är 2,400,000 om året; här föreslås, att vi skola anslå 2,172,000 kronor och med denna summa skulle man, enligt jernvägsstyrelsens uttalande, kunna vara hjälpt många år fram i tiden. Jernvägsstyrelsen har satt i perspektiv, att man med de anordningar, som detta anslag möjliggör, skulle kunna reda sig 10 å 12 år, och jag tror, att vi kunna öka på detta antal och ändå kunna säga, att man vid slutet af de åren reder sig bra mycket bättre, än hvad man gör för närvarande.

Det skulle vara åtskilligt att erinra beträffande det, som blifvit anfördt af herr Wallenberg dels i hans motion, dels under diskussionen här i afton. Större delen af detta har emellertid redan blifvit af chefen för statens jernvägar besvaradt, och jag skall endast upptaga till bemötande vissa delar af herr Wallenbergs motion.

När man framlägger ett mottförslag till Kongl. Maj:ts förslag i en fråga sådan som denna, så borde väl ett sådant förslag vara litet mera utredt, än hvad motionärens förslag är. Motionärens förslag afser en stations förläggande till östra stranden af Brunnsviken i stället för till Norrtull. Detta förslags utförande i sin helhet kräver emellertid en mycket dyrbar upprensning af den s. k. Älkistan. Denna upprensning lär icke inskränka sig till en vaulig kanalbredd för segling, utan jag har hört fackmän påstå, att till följd deraf, att fartygen skulle komma att gå något snedt in från Värtaviken, skulle bredden på upprensningen blifva mycket stor, jag har hört uppgifvas ända till en 70 å 80 meter. Utom den dyrbara hamnanläggning, som måste göras vid stationen och Brunnsvikens strand, måste man vidare uppmuddra hela Brunnsviken, ty det är icke nog med att fartygen ha tillräckligt

djupt vatten för att kunna komma in, de måste äfven hafva svängrum för att kunna komma ut igen. Sedan allt detta är gjordt och man öfvervunnit kostnaderna därför, så har man, derest sträng vinter inträffar, svårare att reda sig med isförhållandena, när hamnen ligger inne i Brunnsviken, än om den ligger längre ut i Värtaviken, der vattnet håller sig längre öppet. Jag har svårt att tänka mig, att man under strängare vintrar skulle hafva så synnerligen stort gagn af en hamn vid Brunnsviken. Deremot synes det mig, som om Värtahamnen skulle kunna utvidgas och förbättras och att det därför vore mycket förståndigare att lägga ned kostnader der i stället för att göra, som herr Wallenberg föreslår i sin motion angående en jernvägsstations förläggande till Brunnsviken.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Jag vet, att det finnes många här i Stockholm, som fästa sig vid afstängningen af gatutrafiken vid Gamla Kungsholmsbrogatan, men här måste man taga denna sak sådan, som den i verkligheten föreligger. Jag tror icke, att det är värdt att för framtiden hoppas på någon lifligare gatutrafik öfver jernvägs-spåren i Gamla Kungsholmsbrogatan. För öfrigt kommer nog denna fråga att reglera sig sjelf, på det sättet nemligen, att, allt efter som jernvägstrafiken utvecklas, den gatan allt mer och mer behöfver afstängas. Detta hafva nog också Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen insett, och därför har äfven jernvägsstyrelsen, för att göra denna olägenhet så litet känbar som möjligt, gått i författning om uppgörande af förslag till förbättring i lutningen af körbanan å viadukten i Kungsgatans förlängning till Kungsholmen. I samband med denna förbättring står äfven frågan om ombyggnad af hela viadukten. I stället för den nuvarande lutningen, som utgör en meter på 20, skulle lutningen blifva en på 30 från viaduktens plan till Kungsholmslandet och en på 28 från nämnda plan till Vasagatan. Den, som känner till, hvilken lutning i körbana man kan hjälpa sig med vid transporter af äfven de allra tyngsta lass, inser, att det här blir mycket gynsamma lutningsförhållanden, och jag tror därför, att man härvidlag har uppfyllt allan rättfärdighet, så att säga, och framför allt kan man lugnt påstå, att man gjort allt, som kunnat göras, ty de lokala förhållandena medgifva icke någon bättre eller gynsammare lösning af svårigheterna.

När man talar så mycket om afstängningen af trafiken vid Gamla Kungsholmsbrogatan, borde man icke glömma den öfverenskommelse, som redan år 1877 träffades mellan Stockholms stad och jernvägsstyrelsen. Då byggdes den ifrågavarande viadukten, och kostnaden därför delades mellan Stockholms stad och statens jernvägar. Statens jernvägar tog dock brorslotten, den allra drygaste delen, medan deremot Stockholms stad jemte det kontanta tillskott, som den gaf, åtog sig den framtida underhållningsskyldigheten beträffande viaduktens kör- och gångbanor m. m. När denna öfverenskommelse träffades, insåg icke allenast jernvägsstyrelsen, utan äfven Stockholms stad, att gatutrafiken skulle komma att afstängas allt mer och mer å Gamla Kungsholmsbrogatan, och därför lyder också en passus i öfverenskommelsen af år 1877 på följande sätt: » — — — c) att äfven sedan den nya trafikleden kommit till stånd hålla Gamla Kungsholmsbrogatan öppen för gaturörelsen, när sådant icke åstadkommer hinder eller upphåll för

Ang. provi- jernvägsrörelsen — — —. Hvad man insåg år 1877 har man äfven
 soriska anord- insett senare, ty Stockholms stad har gått i författning med att rivva
 ningar vid den bro, som låg i Gamla Kungsholmsbrogatans förlängning till Kungs-
 Stockholms holmen, hvilket tydligen visar, huru pass liten nytta staden ansett
 centralstation den gatutrafik derefter komma att medföra, som skulle gå fram i
 m. m. nämnda gata.
 (Forts.)

De erinringar, som af herr Wallenberg blifvit gjorda beträffande de af honom förmenta ogynsamma lutningsförhållandena vid Norrtulls station, hafva redan blifvit till en del bemötta. Då jag icke heller i öfrigt kan påminna mig något vara af den vigt, att det behöfver här framhållas, tillåter jag mig, herr talman, att på grund af hvad jag nu anfört yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Wallenberg: Herr talman! Det är ju ofta så, att man bevisar ingenting, när man bevisar för mycket. Jag kan dock icke underlåta att med afseende å det, som här blifvit anfördt dels utaf den siste ärade talaren, dels af chefen för Sveriges statsbanor, göra mina erinringar; vederbörande må sedan pröfva, hvilka skäl kunna vara mest vägande.

Beträffande det, som den siste ärade talaren anförde angående Kungsholmsviadukten, lär ett förslag hafva framkommit från kongl. jernvägsstyrelsen, gående ut på att söka minska lutningen af Kungsbron. Denna minskning af lutningen skulle tillgå på så sätt, att man dels fylde på gatan, dels sänkte det under bron varande planet med alla dess jernvägsspår, så att der uppstode en lutning från Centralbanhallen till Kungsbron af 1:600. Jag tillåter mig härvid bemärka, att det måste anses vara en synnerligen ogynsam anordning, att en stor del af en centralbangård, med jemförelsevis stark trafik och der personvagnar skulle uppställas, är förlagd i en lutning, om än så liten som 1:600. Denna lutning är i alla fall icke så obetydlig, att icke t. ex. vid hård sydlig vind vagnar kunnat komma i drift. Äfven en annan omständighet kan här vara skäl att observera, nemligen att sjelfva marken vid centralstationen är af synnerligen dålig beskaffenhet, och ännu sämre är det stäldt med marken utåt norra stationen. Man har der ett djup till fast mark, varierande från 10 ända upp till 30 meter; ofvanpå detta gungfly är en ganska tunn jordskorpa. Om man nu skulle företaga en afskalning af marken för att sänka spåren under Kungsholmsviadukten, så skulle kunna inträffa, att marken icke håller för belastningen utan att stärkas med pålning och fyllning. Detta torde föranleda rätt afsevärda kostnader, och jag tror därför, att man bör taga hänsyn äfven till denna omständighet.

Samme ärade talare har med afseende å en hamn i Brunnsviken erinrat, att man under en sträng vinter icke skulle hafva något gagn af en dylik hamn. Ja, det är alldeles riktigt, men det är uppenbart, att under vintern, då Mälaren är frusen och således bron vid sammanbindningsbanan icke behöfver vara öppen för sjöfarten, kan all trafik utan olägenhet gå öfver Stadsgården.

Den ärade talaren yttrade vidare, att det skulle blifva behöfligt att muddra upp vissa delar af Brunnsviken vid mynningen och för öfrigt äfven hela Brunnsviken. Det sistnämnda är nog icke behöfligt. Jag

har här i min hand en karta öfver Brunnsviken, som jag fått låna af sjökartverket och som således borde vara autentisk; enligt densamma angifves visserligen, att grundkurvorna i närheten af Älkistan åt inre sidan gå ut cirka 100 meter, men deremot påträffas på yttre sidan af Saltsjön 10 à 12 meters djup så nära som 50 meter från stranden. För öfrigt är vattendjupet i hela Brunnsviken, som har en mycket jemn botten, varierande mellan 9 och 12 meter, och 18-fots-kurvan på östra sidan af Brunnsviken ligger 10 à 15 meter från strand; 9-fotskurvan ligger så godt som alldeles intill stranden. Detta torde ådagalägga, att just med hänsyn till en hamnanläggning måste Brunnsviken anses vara af mycket lämplig beskaffenhet, särskildt vid jämförelse med Värtahamnen. Det har nemligen visat sig vid alla derstädes redan utförda hamnbyggnader, att botten är så dålig, att sättningar ofta förekomma, något som i hög grad fördyrar arbetet.

Herr Daniel Persson omnämnde, att det var honom bekant, att man hade för afsigt att ändra den i Kongl. Maj:ts proposition angifna platsen för lokalstationen, och angaf att ett förslag förelåg, hvilket han för sin del ville omfatta, innefattande att densamma skulle förläggas till platsen norr om Kungsbron. Jag anser att det skulle vara mycket beklagligt, om vederbörande skulle falla på idén att flytta denna lokalstation ifrån den plats vid Jakobsgatan, som angifvits i den förslagsritning, som medföljer den kongl. propositionen. Fördelarne af lokalstationens förläggande dit torde väl icke kunna fråsnes. Från den närbelägna kajen kan sedermera en ångslups- eller färjeförbindelse anordnas tvärs öfver Riddarholmsfjärden, t. ex. till Torkel-Knutssonsgatan eller till Mariahissen, till fördel för dem som bo på Södermalm, hvilka derigenom bereddes en bekväm kommunikationsort till stationen. Denna omständighet synes mig böra beaktas, då den har stor betydelse just för lokaltrafiken, emedan man vid lokaltrafiken vanligen bär sina korgar, knyten eller paket sjelf, och då det särskildt torde sättas värde på att slippa att bära dem en lång väg emellan båt och tåg.

I sammanhang med frågan om lokalstationen kommer jag in på sjelfva kärnpunkten af hvad herr Nordström yttrade för att gendriva mina påståenden. Han omnämnde, att man vid uppgörande af plan till ny station åsyftat att skilja lokal- och fjerrtrafik från hvarandra och att detta hade varit den grundläggande synpunkten vid planens uppgörande. Jag tillåter mig emellertid att göra den invändningen, att man icke borde ha utgått från den synpunkten. Helt andra och i sjelfva verket sådana af rent trafikteknisk art borde ha beaktats, nemligen att man bort utgå från att skilja den trafik, som går *norr-öfver*, och den, som går *söderöfver*. Och hvarför? Jag skall svara med en negation. Om man ser på ritningen, skall man finna, att om lokalstationen förlägges vid Jakobsgatan, skulle det alldeles omödana systemet komma till användning, att tåg, gående i lokaltrafik söderut, först måste backa ut från stationen för att sedan vexla in på hufvudspåret, som går ut till sammanbindningsbanan. Jag känner icke mer än en enda plats i hela Sverige, der något dylikt eger rum, nemligen i Ystad; men en sådan anordning anses vara så omödan och olämplig, att jag tror, att den utgör en af de få sorger, som

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Ystadborna hafva. Skulle nu i hufvudstaden inrättas något liknande, vore väl ganska märkvärdigt; sannolikt torde något dylikt likväl ej utföras, som vederbörande närmare tänka på saken. Jag tror därför, som sagdt, icke att det är nödvändigt att utgå från den grundsatsen, som i många andra städer är tillämplig, nemligen att lokal- och fjerrtrafik skiljas, just med hänsyn till förhållandena här i Stockholm; hvad man deremot bör utgå ifrån, är att skilja den trafik, som går sydvart, från den trafik, som går nordvart. För den trafik, som går söderut, bör man använda den nuvarande banhallen, för den trafik, som går norrut, torde stationen vid Jakobsgatan som terminusstation vara den bästa.

Man har sagt, att vi måste söka afhjelpa de största olägenheterna i trafiken på Stockholm. Menne det icke för detta ändamåls vinnande kan vara lämpligare, att i stället för att uppställa vagnar och rangera passageraretåg på den tränga platsen, som begränsas af banhallen å ena sidan och kungsholmsviadukten å den andra och hvilken tager en dyrbar mark i anspråk, vidtog samna anordning, som exempelvis förefinnes i Berlin, der alla persontåg, som gå in i ringbanan för att gå i fjerrtrafik, ställas upp och rangeras på Schlesicher Bahnhof och sedan gå genom staden, stannande ett visst antal minuter vid der belägna stationer. Så stanna exempelvis vid Friedrichsstrasser Bahnhof äfven de allra största tåg endast omkring 5 minuter. Hos oss stå tagen uppställda en kvart och mången gång mer innan de gå; upptagande således i onödan det dyrbara utrymmet i banhallen. Hvarför kunna icke vi för persontågen avvägbringa en sådan rangering vid Tomtebodas, att de sydvart afgående tagen uppställes der och anlöpa Stockholms centralstation med ungefär 5 minuters uppehåll? Detta skulle i högst väsentlig grad underlätta och förenkla trafiken. På samma sätt kunde de tåg, som komma söderifrån, först anlöpa Stockholms centralstation och sedan fortsätta vidare till Tomteboda. Då finge vi en ren och klar trafik, som icke stördes inom stationsområdet af vagnvexlingar och dylikt. Ty det är just dessa vagnvexlingar och vagnsuppställningar, som göra att utrymmena vid centralstationen icke motsvara trafikens kraf.

Den ärade talaren sade, att det vore alldeles uppenbart, att Stockholms utveckling komme att gå öfver Ladugårdsgärdet. Ja, det kan ju hända att så blifver förhållandet; men jag är fullt öfvertygad om att det endast kommer att ske under förutsättning, att man för att befrämja denna utveckling vidtager särskilda åtgärder. För min del tror jag, att man sasom ett axiom kan fastslå, *att städer utvecklas åt de håll der det finnes goda kommunikationer*. Stockholms utveckling utgör just ett bevis på riktigheten af denna sats. Dess förstäder ha alltid uppstått, der det funnits goda kommunikationer. Så t. ex. Sundbyberg, därför att Vesteråsbanan stryker förbi; Hagalund, därför att Upsalabanan går åt det hållet; Djursholm, därför att jernväg dit finnes; Järla och Sickla, därför att Saltsjöbadens jernväg gifvit utvecklingen den riktningen. Men hvarken till Ladugårdsgärdet eller Södermalm ha vi så pass goda kommunikationer, att man kan spåra någon bestämdare tendens till utveckling åt de hållen. En utveckling åt Ladugårdsgärdet möter för öfrigt ett bestämdt hinder i den omständigheten, att staten eger och behöfver marken för det der befintliga

exercisfältet. Jag fasthåller därför vid, att man för närvarande ej har något fog för påståendet, att Stockholm kommer att utveckla sig åt Ladugårdsgärdet, utan att den generella sats jag nyss nämnde, eller att städer utveckla sig åt de håll, det finnes kommunikationer, äfven här kommer att göra sig gällande. Med lika mycket fog som den ärade talaren sade, att en liten förstad komme att utveckla sig i riktning åt Sundbyberg, med lika mycket fog kan jag påstå, att en sådan kan komma att uppstå vid Upsalalinien. Att Nya kyrkogården komme att passeras skulle nog icke utgöra något hinder därför, det visar ju både Hagalund och Sundbyberg, som båda ligga bortom denna kyrkogård. Hvad beträffar att de berg, som finnas vid Norrtull, skulle lägga hinder i vägen för en utveckling åt det hållet, vill jag påpeka, att dessa berg äro så värdefulla, att, i samma mån som byggnadsverksamheten i Stockholm fortsättes, i samma mån komma dessa att försvinna, derest Stockholms byggmästare få tillåtelse att derstädes taga sten, enär de innehålla den allra präktigaste granit.

Man har sagt, att mitt förslags förverkligande skulle erfordra lika många millioner kronor, som det nu skulle nedläggas hundratusentaför byggandet af Norrtulls station. Framtiden kommer nog att utvisa, om det kommer att inskränka sig sig till några hundratusentals kronor för anläggandet af en station vid Norrtull. För min del tror jag det icke. Jag betonade för öfrigt icke i mitt första anförande på något sätt, att jag ville forcera inrättandet af en station vid Brunnsviken, snarare tog jag det såsom ett exempel för att ådagalägga, hvad jag ansåge såsom grundläggande för hela denna fråga. Det skulle varit en lucka i min bevisföring, om jag uraktlatit att visa, att det finnes en plats tillgänglig, hvilken just fyller det behof jag framhållit såsom nödvändigt, nemligen att innefatta ett område, som är tillräckligt stort för att taga emot en betydande mängd godsvagnar.

I fråga om lutningsförhållandena vid Norrtulls station kan jag icke förstå, hvar generaldirektör Nordström fått de uppgifter han derom anförde. Sjelf har jag i dag med egna ögon på lutningsvisarne läst de siffror, jag angifvit, eller att från bron vid Norrtullsgatan vesteråt räknadt finnes ett horisontelt plan, som har en längd af 550 meter — således samma storlek som den nuvarande stationsplanen — hvarefter på en längd af 260 meter en lutning vidtager af 1:100 — således hvad jag uppgifvit — och derefter ett kort horisontelt plan på 120 meters längd. Sedan vidtager åter en lutning af 1:100, hvilken lutning är 150 meter lång. Samma siffror angifva de profiler jag fått låna i jernvägsstyrelsen. Denna sak har icke betydelse i annat hänseende, än att den ådagalägger det olämpliga i att vid Norrtull anlägga en station. Det torde nog heller aldrig kunna ifrågakomma, utan att platsen först afjemnas. Men då tillkomma kostnader för sprängningsarbeten, hvarom i kalkylen, så vidt jag kan se, ingenting angifves.

Herr Nordström lät påskina, att det vore ett förbiseende af mig, då jag sade, att den blifvande gatan, om den skulle sänkas som jag föreslagit, skulle komma att korsä Norrtullsgatan i dess plan. Så var naturligtvis icke min mening. Den var, att, då Norrtullsgatan besörjer en jämförelsevis liten trafik, man kunde göra en krök på vägen

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(Forts.)

Ang. provi- och gå upp öfver — icke i — banans blifvande plan. Ty så vidt jag
soriska anord- har mig bekant, trafikeras Norrtullsgatan hufvudsakligen af liktåg, som
ningar vid skola ut till Nya kyrkogården, medan deremot landtmannatrafiken
Stockholms merendels förmedlas af Rimbobanan och Upsalabanan. Landtmanna-
centralstation produkter föras i regel icke med åkdon denna väg.
m. m.

(Forts.)

Herr Nordström medgaf, att trafiken vid Värtahamnen icke utvecklats i den grad man haft anledning förmoda. Jag vill taga fasta på detta yttrande och fråga: hvarför har så icke blifvit fallet? Jo, så vidt jag kan finna, är anledningen, att vederbörande, som haft att göra med trafiken i Stockholm, förbisett att arbeta i den rätta riktningen. För att man skall kunna få tillräcklig nytta af denna hamn, måste man ombesörja, att kommunikationerna dit ut från Stockholm blifva tillfredsställande. Ty när en bokhållare eller ett biträde på ett kontor nu skickas dit ut för att vara närvarande vid en lossning eller någon obetydlig förrättning, så åtgår dertill en hel dag. Detta är en af orsakerna till att köpmännen ej vilja, att fartyg skola lägga till vid Värtan. Äfven den omständigheten, att det icke finnes mera än två tåg om dagen i hvardera riktningen mellan Värtan och Stockholms centralstation, inverkar naturligtvis menligt på trafiken vid denna hamnplats. Men det största hindret för trafikens utveckling vid Värtahamnen äro de kolupplag, som statens jernvägar der ha.

Så yttrade chefen för Sveriges statsbanor, att, om icke de föreslagna åtgärderna skyndsamt vidtoges, jernvägsstyrelsen icke kunde taga på sitt ansvar att utan fara för lif och egendom uppehålla den trafik, som existerade. Samma sak framhålles också i Kongl. Maj:ts proposition. Man vill sålunda, om eventuellt några olyckor skulle inträffa vid Stockholms centralstation, öfverflytta ansvaret på Riksdagen och derigenom tvinga den att, kosta hvad det kosta vill, gå med på de föreslagna anordningarna. Jag kan icke finna, att det är riktigt att bringa frågan i det läget och så att säga sätta knifven på strupen på Riksdagen, helst som det kan ådagaläggas, att man vid centralstationen icke vidtagit de åtgärder, som utan några afsevärda kostnader ligga inom möjlighetens område.

Jag har i det hänseendet redan påvisat några åtgärder, som kunnat vidtagas. Jag skall peka på några flera. I afseende på banhallen vid centralstationen, hvilken nu anses så trång, att den nödvändigt måste utvidgas, vill jag fråga: hvarför använder man tvenne af de nu befintliga fem sparen till vagnmagasin? Mig synes detta häntyda på att det finnes godt utrymme vid centralstationen. Ty, om der vore trångt och man behöfde flera spår för trafiken, hvarför skjutsar man icke ut de der stående vagnarne till Tomtebodan eller någon annan plats och begagnar sig af dessa spår i banhallen.

En annan sak. Mellan Stockholm och Liljeholmen har ända sedan år 1871 funnits dubbla spår. Sådana anbringar man för att underlätta trafiken vid stora trafikcentra. Nu har det på ganska många håll väckt förundran, att man använder båda dessa spår *icke såsom dubbelspår utan såsom två enkla spår*. För min del finner jag det ej märkvärdigt, att jernvägsstyrelsen säger, att den har svårt att reda reda sig med trafiken vid Stockholms centralstation, då den icke använder de anordningar, som der finnas, på sådant sätt att man kan

draga den största möjliga nytta af dem. Man använder nu det ena spåret för trafiken till Liljeholmen och det andra för trafiken till Stadsgrården. Men hvad blir följden af en sådan anordning. Jo, den blir, att när ett tåg går från Stockholms centralstation kl. 12 och kommer till Liljeholmen kl. 12,15, så kan tåg från Liljeholmen till Stockholm ej afgå förr än en minut senare, d. v. s. kl. 12,16. Detta tåg kommer till centralstationen kl. 12,31, hvarefter nästa tåg till Liljeholmen kan gå kl. 12,32 o. s. v. Ett tåg kan alltså afgå i hvardera riktningen hvar 32:dra minut, under det att, om man använde linien såsom dubbelspår, ett tåg skulle kunna afgå hvar 5:te minut. Med numera förefintliga metoder för spärrning och blockering torde intet som helst hinder finnas bärför. Med de spårplaneringar, som redan finnas, torde man kunna fyrdubbla trafiken.

Således har jag visat för det första, att det finnes spår, och för det andra, att det finnes utrymme. Hvad vilja herrarne hafva mera?

Vidare är det ännu något, som jag önskar påpeka. Kort efter det jag bevistat ett föredrag, som här om dagen hölls i Stockholm och der det uppgafs, att Kungsholmsbrogatan korsades af, som jag vill minnas, 695 lokomotiv om dagen, gick jag ned till denna gatukorsning för att se efter, huru detta kunde vara möjligt. Det föreföll mig nemligen egendomligt, att antalet passager behöfde vara så stort. Jag fann då följande: alldeles invid gatukorsningen ligger i hvarvt och ett af de fem der framdragna spåren — på den ena eller på den andra sidan af gatan — en vexel. Detta föranleder, att om å vestra delen af norra stationens område uppställda vagnar skola vexlas in på ett bredvidliggande spår, så måste de passera Kungsholmsbrogatan, stanna på kanske mindre än tio meters afstånd derifrån och derefter gå tillbaka samma väg. På samma sätt om en vid centralstationen uppställd passagerarevagn skall vexla öfver från ett spår till ett annat, så måste den passera Kungsholmsbrogatan tvenne ganger. Vexeln, som ligger endast några få meter från gatan, måste passeras. Hvarför icke, när man för öfrigt icke synes sakna utrymme, lägga vexeln så, att den icke kommer att anbringas just dergatan går fram? Jag är alldeles bestämdt öfvertygad om, att med ganska liten kostnad skulle man kunna åstadkomma, att Kungsholmsbrogatan icke behöfde passeras af mer än 300 lokomotiv om dagen. Det är alldeles orimligt, att denna gata skall behöfva passeras af så många lokomotiv, endast därför att vaxelplaneringarna äro olämpligt utförda.

När man nu har sådana möjligheter att på ett bättre sätt begagna det, som man redan har, och öka effektiviteten deraf, hvarför då icke göra detta i stället för att påstå, att sådan fara är a färde, att man icke längre sjelf kan bära ansvaret, utan måste fränsäga sig detsamma och kasta det på Riksdagen? Detta är icke rimligt. Begagna de medel till trafiksäkerhetens och trafikeffektivitetens ökande, som redan förefinnas! Vi skola då kunna reda oss ganska länge — åtminstone så länge, att vi hinna tänka öfver de olika förslagen och låta Stockholms köpmän och trafikanter också få ett ord med i laget. Ty det är nog en sak att beakta, att denna fråga icke endast är en teknisk fråga och en jernvägsingenjörfråga, utan äfven en fråga om hvad som motsvarar behovet. Ty hvad tjenar det till att lägga ned millioner på nya ban-

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

gårdsanordningar, om dessa anordningar icke kunna tillfredsställa näringslivet i Stockholm? Kan ett enda öre inbesparas vid godsets transporterande från Bergslagen via Stockholm och ombord i ett der liggande fartyg? Huru kunna vi veta något derom? Ingen af näringslivets representanter har blifvit tillfrågad om saken. Jag hade i förra veckan tillfälle att få höra denna sak diskuteras i Stockholms köpmansklubb. Det fans icke en enda, som ej hade den åsikten, att detta förslag vore ett olyckligt sådant. Der voro de yngre köpmännen till finnandes, de, som stå i direkt beröring med kommunikationsanstalterna. De äldre köpmännen ha mindre att göra med dem, besörja mera kontorsgöromålen. De yngre deremot äro med ute i rörelsen och erfara mera olägenheterna. — Jag vidhåller, att saken icke synes mig tillräckligt utredd.

Herr talman! Jag skall med anledning af hvad jag nu framhållit be att få göra följande yrkande:

att Riksdagen i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställning och utan afseende å herr Wallenbergs i ämnet väckta motion må för år 1903 bevilja

till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomteboda	390,000: —
till vaxel- och signalsäkerhetsanordningar	153,700: —
saamt till husbyggnadsarbeten, deribland tillbyggnad af centralstationshusets vestibul, anordnande af två utvändiga korridorer samt förändringar i inredningen af stationshusets nedre våning, 171,727 kronor 70 öre, äfvensom ankomsthall för lokaltågen, 40,000 kronor	219,827: 30
	eller summa 763,527: 30

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Jag vill icke försöka att följa den siste ärade talaren på hans vida flygt i jernvägstrafikledningens labyrinter. Jag tror verkligen, att trafikmännen, som egnat ett helt lif åt detta sitt yrke, förstå denna sak bättre än han, som endast gått och tittat någon gång vid stationen.

Icke desto mindre är jag honom tacksam för ett par saker, som han sagt. Han har kraftigt betonat nödvändigheten deraf, att lokaltrafiken skiljes från fjertrafiken, han har sökt visa, att åtgärder behöfva vidtagas för Kungsgatetrafikens underlättande och han har dessutom i öfrigt sagt åtskilligt, som just är egnadt att stödja jernvägsstyrelsens framställning i ämnet.

Emellertid skall jag be att få protestera mot den insinuationen, att jernvägsstyrelsen skulle hafva framhållit faran för att derigenom utöfva ett tvång på Riksdagen. När man skall redogöra för en sak sådan som den är, skall man också omnämna alla på saken inverkan faktorer. Vi hafva i en föregående diskussion — i lördags — hört anmärkas, att vi icke talat om att fara förelåg, och vi fingo då veta, att vi borde hafva gjort detta. Nu hafva vi talat om, att det förefinnes fara, men jag protesterar mot att vi dermed på något sätt velat i händelse af afslag å framställningen kasta skulden eller det särskilda ansvaret för en till äfventyrs inträffande olyckshändelse på Riksdagen.

Den ärade talaren yttrade, att det ej blifvit någonting af Värtan därför att jernvägsstyrelsen ingenting gjort för saken. Vi hade endast, jag tror han sade fem tåg på linien. Vi kunna väl emellertid ej sätta dit flera tåg, än som motsvara trafikbehovet. Så snart trafiken blir större, insättas naturligtvis flera tåg. För närvarande gå just så många, som trafiken fordrar. Icke skulle väl trafiken ökas, därför att tomtåg der suurrade fram och tillbaka. Det är nog sant, att i vissa fall, särskildt när det gäller passageraretrafik, sjelfva tillvaron af en trafikled kan framkalla trafik. Man finner sålunda ofta, att på nya banor, der man under en lång tid i början fått lof att köra tågen relativt tomma, allmänheten så småningom vänjer sig vid trafikleden och begagnar den. Men icke sätter man in ett stort antal godståg på en linie, som endast behöfver ett mindre antal. När deremot, som jag redan sagt, trafiken kräfver ökad antal tag, sätter man in flera sådana.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

Hvad angår stadens utveckling åt Värtan-hället, vill jag endast påpeka, att man arbetar härfor. Kongl. Maj:t har satt till en särskild komité med uppgift att verkställa utredning om sättet för upplåtande af Ladugårdsgärdet till byggnadsplatser. Man har förut underhandlat härom med Stockholms stadsfullmäktige, men de vilkor, som dervid uppställes — jag vet icke från hvilket håll — voro sådana, att frågan då ej kunde gå längre, utan fick förfalla. Nu har man på nytt upptagit frågan och tänker sig en lösning deraf i den riktningen, att staten skulle till byggnadsplatser öfverlemna områden å Ladugårdsgärdet och utmed Djurgårdsbrunnsviken ända ned till Värtan. Kommer detta till stånd, så måste man naturligtvis genast, såsom på andra ställen under liknande förhållanden, tänka på inrättandet af elektriska spårvägslinier och ångbåtsförbindelser med flera kommunikationsanstalter. Det kan emellertid omöjligt tillböra jernvägsstyrelsen att inrätta allehanda slags kommunikationsleder endast därför, att möjligheter förefinnas, att i en framtid staden kan komma att utbredas åt ena eller andra hållet. Jernvägsstyrelsen har att befatta sig med jernvägs- trafik; spårvägs- och annan trafik hafva andra att omhändertaga. Och när det blifvit beslutadt, att de omförmälda områdena skola upplatas till bebyggande, så kommer nog den enskilda företagsamheten att skaffa andra kommunikationer än den redan förefintliga jernvägen.

Det är icke sant, att statens jernvägars kolupplag upptar hela Värtahamnens område. Kolupplaget upptar endast en ganska liten och obehvämt belägen del af området. Vi kunna bland annat därför icke sköta vår kolemtagning från fartygen och vårt kolupplag på vederbörligt sätt. Såsom jag nämnt, är detta förhållandet jemväl med Vesteråsbanan. Allt detta måste stadens myndigheter taga i allvarligt öfvervägande, och jag har mig äfven bekant, att de för närvarande äro sysselsatta med att utreda, huru dessa förhållanden skola blifva bättre ordnade.

Jag vill endast tillägga en sak af de många, som kanske rätteligen borde sägas, att nemligen det nu föreliggande förslaget redan undergatt och ännu är föremål för en mycket noggrann filning i alla sina smådetaljer af kanske de skickligaste kritici i dylika frågor, som finnas. Vi hafva bland annat öfverlemnadt förslaget till kritik åt firman Gleim & Eydé. Denna firma har plockat om vexlarnes och spårens inbördes

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

lüge, omplacerat perrongerna m. m., allt på sådant sätt, att det hela slutligen bliver på lämpligaste vis anordnad. För att kunna bedöma sådana saker fordras, att man eger en mångårig och vidsträckt erfarenhet. Såsom jag förra gången jag hade ordet nämnde, tilltrorde vi oss icke sjelfva här i Sverige att uppgöra planen för Stockholms stationsanordningar, utan gjorde därför täflingen internationel. Det rigtiga i denna åtgärd erkändes äfven af Sveriges ingenjörskår. Ingen höjde sin röst deremot. Nu kommer emellertid den siste ärade talaren och har allting klart i en handvändning: der skola vexlarne ligga och så skall det vara. Jag tror icke, att han är kompetent att bedöma saken. Dertill fordras såsom nämnts ingående och kritisk behandling af skickliga specialister.

Jag skall icke trötta kammaren längre i anledning af hvad herr Wallenberg senast anförde. Jag kunde emellertid hafva å nyo yttrat mig om lutningsförhållandena vid Norrtull, ty jag har här vår gamla profilbok, deri dessa förhållanden, sådana de för det närvarande verkligen äro, noga beskrivas. I denna bok äro dock lutningsförhållandena icke fullt desamma som enligt den profilirtning, efter hvilken de nu föreslagits till utförande. Väsentliga förbättringar, hvilka jag hade äran att förra gången omnämna, äro nemligen gjorda.

Jag yrkar fortfarande bifall till utskottets förslag.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! Herr Wallenberg har äfven i sitt sista anförande framhållit såsom en väsentlig olägenhet för norrtullstationen de ogynsamma lutningsförhållanden, som förefinnas derstädes. Chefen för statens jernvägar förklarade alldeles nyss, att han icke ville närmare upptaga tiden med den frågans besvarande. Jag ber därför att få göra det med hjälp af en profilkarta, som jag erhållit af major Frænkel. Denna profilkarta, som upprättats nu i dagarne, visar, att de tilltänkta lutningsförhållandena vid norrtullstationen skulle blifva följande: på en sträcka af 700 meter en lutning af 1 : 714, på en sträcka af 280 meter 1 : 800 och på en sträcka af 90 meter är horisontalplan. Hela sträckan är 1,070 meter. Det är den lutning man kan få med jemförelsevis mycket litet arbete, men vill man ha ännu bättre lutningsförhållanden, så möter ingen svårighet att få det.

Jag har emellertid icke begärt ordet för att få säga detta, utan det var af en helt annan anledning. Jag glömde nemligen vid mitt förra anförande att framhålla en sak, som jag anser vara mycket önskvärd. Mot de föreslagna anordningarna i centralstationshuset har jag ingenting att erinra med undantag af i fråga om en detaljsak. Så noggrant som möjligt har förslaget till dessa anordningar blifvit granskadt inom statsutskottet. Dervid har icke allenast jag, utan äfven samtliga de ledamöter af statsutskottet, som sitta i riksgäldsafdelningen, hvilken afdelning af utskottet haft den förberedande behandlingen af denna fråga sig anförtrodd, fäst sig vid, att midtpartiet af stationshuset skulle utbyggas så långt, som förslaget blifvit, upptagande en allt för stor del af centralplanen. Helt säkert skall det vara en stor fördel att minska på utbygget så mycket, att det icke får skjuta ut på centralplanen så långt, som de ritningar, vi haft tillgängliga, visa.

Jag är ingen byggmästare, men jag föreställer mig, att om utbygget göres något bredare, än som föreslagits, skulle man derigenom vinna det önskade utrymmet. Emellertid, äfven om man i enlighet med denna min erinran gör utbygget bredare, vill jag ännu en gång framhålla såsom högeligen önskvärdt, att man afknappar ganska mycket på den ursprungliga planen för utbygget i sin helhet. Eljest kommer man att inkräkta på centralplanen mer, än rätt och skäligt är.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation
m. m.
(Forts.)

Herr Lindblad: Herr talman! Jag vill till en början konstatera, hvad herrarne allesamman torde ha funnit, nemligen att de tre ledamöterna i riksgäldsafdelningen — den afdelning, som haft sig anförtrord den förberedande behandlingen af denna fråga — allesamman hafva olika ståndpunkt och vidt skilda meningar i saken. Detta gör mig för min personliga del tveksam, och det är en gammal god regel, att när man tvekar, handlar man *icke*.

Dock vill jag gå så långt, som jag anser vara för tillfället lämpligt. Jag vill därför instämma i det yttrande, som fäldes af talaren på dalabänken. Denne ansåg, att man skulle kunna acceptera det enligt hans och mitt förmenande tillräckligt utredda förslaget rörande en godsstation vid Norrtull, äfvensom förslaget om en rangeringsbangård vid Tomtebodan. Deremot har jag fått den uppfattningen, dels af de diskussioner, som här äro förda, dels af hvad som förekommit i åtskilliga artiklar i pressen, dels äfven af hvad som förekommit vid ett diskussionsmöte, som jag sjelf varit i tillfälle att bevista, att förslaget beträffande den nya lokalstationen vid centralbangården icke är nöjaktigt utredt. Jag tror, att man med stor fördel kan återförvisa den delen af frågan till ett närmare skärskådande af de myndigheter, som böra taga den om hand. Det gäller här icke allenast jernvägstyrelsens önskuingar, utan äfven Stockholms stadsfullmäktige, och desse, mina herrar, hafva ännu icke sagt, hvad de vilja.

Vi hörde för några dagar sedan vid dechargedebatten af en talare på stockholmsbänken med skarpa framhållas, att ett utskottsutlåtande och i synnerhet hvad Riksdagen sedermera beslutar och skriver till Kongl. Maj:t bör vara så affattadt, att det icke lemnar rum för olika tolkning. Här har statsutskottet i sitt betänkande en passus, som dess ärade vice ordförande delvis uppläst. För bättre minnes skull upprepar jag en punkt jemte fortsättningen. Utskottet säger:

»Enligt utskottets mening måste det vara af största vigt, att staten med full eganderätt kommer i besittning af den mark, som för ifrågasvarande dyrbara anläggningar är behöflig, och utskottet anser därför, att, om godvillig öfverenskommelse härom icke kan med staden träffas på antagliga vilkor, områdena böra genom expropriation förvärfvas. Utskottet har så mycket mer anledning att framhålla vigten af att dessa förhållanden blifva på ett för staten betryggande sätt ordnade, som utskottet inhemtat, att beträffande en del af den för statens jernvägar upplåtna mark i Stockholm eganderätten ej är fullt utredd; och man bör ej förbise de olägenheter, som i följd af sådana osäkra förhållanden framdeles kunna uppstå.»

Ja, utskottet har nog tydligt och klart här sagt ifrån, hvad det menar och tänker. Det är dock en erfarenhet, att hvad som står i

Ang. provi-
soriska anord-
ningar vid
Stockholms
centralstation
m. m.
(Forts.)

motiveringen icke ovilkorligen förpligtar, utan hvad som förpligtar, det står i klämman. Det är af denna anledning jag för min enskilda del anser, att, om Riksdagen skulle besluta, att dessa anordningar böra utföras vid Stockholms centralstation, det skall i klämman uttryckligen införas såsom *vilkor* härför, att tillfredsställande uppgörelse blir träffad om *inköp* af erforderlig mark från Stockholms stad. Står det der, behöfva vi icke befara, att det blir misstydt och vantolkadt och ger anledning till konflikter, sådana vi i år varit i tillfälle att bevittna. Anledningen, hvarför jag särskildt yrkar på detta, är, att det, såsom vi nog litet hvar känna till, icke alltid är så lätt att komma öfverens med Stockholms stad i fråga om tomtupplåtelse. Vi hörde nyss generaldirektören och chefen för statens jernvägar anföra, att det var åtskilliga önsknningar, som jernvägsstyrelsen för sin del hade i fråga om anordningarna vid Värtan, äfvensom att styrelsen för Vesteråsbanan hade gått och väntat på vissa medgifvanden från Stockholms stadsfullmäktige, men att ingendera kunnat komma någon vart. Det är för öfrigt icke blott den saken, som inverkat på mig, utan det är också vetskapen om, huru vidt skilda meningar i det fallet råda inom stadsfullmäktige. Vi ha här hört, hvad herr Wallenberg framhållit som köpmännens önsknningar; jag har sjelf erfarit, hvad åtskilliga fabrikanter på Kungsholmen säga, och det ena med det andra gör, att jag för min del icke kan gå längre, än hvad talaren på dalabanken förordat. Han antydde ett önskemål, som för Kungsholmstrafiken vore synnerligen behjertansvärdt, och det var att förlägga den tilltänkta lokalstationen, äfvensom den fortfarande behöfliga stationen för gods, norr om Kungsbron. Jag vill nu icke säga, att det följande är ett förslag, som kan stå sig, ty jag är ju ej någon jernvägstekniker; men då här talas om inköp af en gasverkstomt, så undrar jag, om man ej lika väl kunde inköpa den gasverkets tomt, der vi se gasklockan norr om Vasateatern, och der förlägga den lokalstation, som är påtänkt. Likaså om man anordnade två godsstationer, en för afgående och en för ankommande gods, och förlade dessa på ömse sidor om den nuvarande centralbangården samt ryckte fram den ena något mer åt öster med förändringar af bantorget och möjligen vissa planteringar, så finge man rum för lokalstationen med sina spår mellan ena godsstationen och hufvudspåren. Men den frågan vill jag ej inlåta mig på. Detta är en sak, som vederbörande trafik- och jernvägsmenniskor få bedöma. Men det är med all säkerhet en sak att tänka på, såsom just herr Daniel Persson i mitt tycke med fullt skäl betonat.

Jag antydde, att Stockholms stadsfullmäktige ännu icke sagt sitt ord i frågan. Förhållandet är — om jag nu får fästa afseende vid en tidningsuppsats, som jag läste under gårdagen — att Stockholms stadsfullmäktiges beredningsutskott i nu afgifvet utlåtande hemställt,

»att stadsfullmäktige måtte förklara, att staden på vissa närmare angifna vilkor är villig att på det sätt medverka till ett provisoriskt ordnande af jernvägsrörelsen vid centralstationen, att staden vill till jernvägsstyrelsen på högst 15 år och mot en årlig hyra af 27,500 kronor upplåta tomten n:o 2 i kvarteret Lagerbärsträdet, del af stadens tomt-del i kvarteret Karpen, delar af tomterna n:o 1, 2 och 3 i kvarteret Gösen äfvensom vissa delar af Lilla Munklägersgatau, hvarförutom staden

vill på samma tid utan ersättning till styrelsen upplåta delar af Klara-bergs-, Mästersamuels-, Bryggare- och Gamla Kungsholmsbrogatorna.» Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Men det talas ju der blott om en upplåtelse på 15 år; sedan skulle staden ha rätt att återtaga ornrådet. I samma tidningsuppsats heter det också:

»Vidare böra fullmäktige, enligt utskottets förslag, förklara staden villig att för ändamålet till jernvägsstyrelsen sälja den af styrelsen önskade mark i kvarteren Gäddan och Ugglehufvudet för en köpeskilling af 854,383 kronor under vilkor bland annat, att den blifvande gränslinien mot stadens behållna mark i samma kvarter göres rak och Munklägersgatan utlägges till en bredd af 12 meter samt att, om ej annat aftal kan träffas mellan jernvägsstyrelsen och gasverksstyrelsen, tillträdet bestämmes till 2½ år efter det definitivt köpekontrakt afslutats och fullmäktige beslutit om uppförande af nya byggnader i stället för dem, som skola afstås.»

Men om fullmäktige icke besluta, att sådana byggnader skola uppföras, hvart kommer jernvägsstyrelsen då och när får den då tillträda? Fullmäktige kunna uppskjuta ett sådant beslut huru länge som helst, och jernvägsstyrelsen kan ej göra något deråt, då ju kontraktet förslagsvis så stipulerats.

Detta och mycket annat visar, att denna sida af saken ej är tillräckligt utredd: och af det skälet instämmer jag i det yrkande, som gjorts af utskottsledamoten herr Daniel Persson.

Herr Wallenberg: Herr talman! Det sades nyss af generaldirektör Nordström, att man icke har tilltrött sig att låta de svenska ingenjörerna verkställa utredning om och uppgöra förslag till de olika anordningarna vid centralstationen, utan att det förslag, som uppgjorts, har blifvit skickadt till utlandet för granskning. Han yttrar äfven: nu kommer herr Wallenberg och säger, att det skall vara på det och det viset, och vips är det färdigt! Men jag vill säga, att det, att man gifver ett bestämdt förslag om en teknisk detalj, är ej detsamma som det, som jag berört i qväll, ty jag har endast tillåtit mig att påvisa vissa trafikbehof och angifvit några sådana omständigheter, som alldeles påtagligt skulle, om man toge hänsyn till dem, medföra större trafik-effektivitet än nu, och det med betydligt mindre medel. Detta är icke detsamma som att komma med ett förslag i någon teknisk detalj, så att det yttrandet vill jag ej låta stå oemotsagdt.

Men emellertid förhåller det sig ju på det sättet med de svenska ingenjörerna och Gleim och Eyde, att det stora bangårdsförslag, som uppgjordes af de sistnämnde och som innehöll en centralbangård af vida större effektivitet än den, som nu ifrågasättes genom dessa s. k. provisoriska anordningar, omfattade efter hvad jag tror åtta stycken ändspår; men icke desto mindre kunde dessa herrar i sitt förslag nöja sig med fem spår i Gamla Kungsholmsbrogatan, i trots af denna stora anläggning med terminusstation vid Jakobs-gatan, som tillhörde detta 60-millioners-förslag. Då kan det väl vara fog för att göra anmärkning i just det hänseendet, i synnerhet när nu inträffat, att man kommit upp till *fjorton spår i Kungsholmsbrogatan*. Jag förmenar derfor, att om man hade skickat ut detta förslag till Gleim och Eyde

(Forts.)

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.
(Forts.)

i stället för att skicka det till Riksdagen för att begära bifall till det samma, så hade nog dessa herrar styrt om, att ej det felet skulle vidlådit förslaget, att en rangeringsstation och uppställningsplats blifvit förlagd alldeles invid persontrafikstationen och i *den stora trafikvägen*. Ej heller skulle man då behöft göra sig skyldig till det felet att så grundligt förderfva gatutrafiken vid Gamla Kungsholmsbrogatan.

Herr talman! Jag vidhåller mitt yrkande.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Med anledning af den näst siste talarens yttrande angående utskottets motivering, ber jag att få förklara, att jag med anledning af utskottets motivering för min del fattat utskottets kläm så, att det af Kongl. Maj:t äskade anslaget lemnas under den af utskottet i dess motivering angifna förutsättning, att staten förvärfvar full eganderätt till den mark, som erfordras för centralstationens utvidgning; och har detta skett, så torde hvad den näst siste talaren yttrade beträffande det osäkra, som skulle ligga i det möjliga uppställandet från statens sida af vissa vilkor, ej hafva någon vidare betydelse.

Herr Wavrin sky: Jag hade önskat instämma med herr Lindblad i hans yttrande; men då ett och annat af hvad han sade möjligen vore af den art, att jag ej kunde i allo instämma med honom, har jag begärt ordet för att i största korthet gifva ett uttryck åt den misstämning och de farhågor, som hysas på Kungsholmen gent emot Kongl. Maj:ts förslag beträffande dessa provisoriska anordningar vid centralstationen.

Jag ber därför, för att icke förlänga diskussionen, att i hufvudsak på de grunder, som äro anförda af herr Lindblad, få yrka bifall till herr Daniel Perssons förslag.

Öfverläggningen var härmed slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, framstälde herr talmannen propositioner: 1:o) på bifall till utskottets i momentet gjorda hemställan, 2:o) på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till det af herr Persson i Tällberg under öfverläggningen framställda yrkandet, och 3:o) på afslag å utskottets hemställan och bifall i stället till det af herr Wallenberg under öfverläggningen gjorda yrkandet. Herr talmannen fann förstnämnda proposition vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf, och sedan till kontraposition antagits det under 2:o) omförmälda yrkandet, nu uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i moment a) af utskottets förevarande utlåtande n:o 55, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å utskottets berörda hemställan, bifallit det af herr Persson i Tällberg under öfverläggningen framställda yrkandet.

Ang. provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation
m. m.
(Forts.)

Omröstningen, i vanlig ordning företagen, utföll med 113 ja mot 74 nej; och hade kammaren alltså fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

Momenten b) och c).

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 6.

Föredrogs lagutskottets memorial, n:o 44, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om första punkten af lagutskottets hemställan i utlåtande n:o 40 öfver väckta motioner om ändrad lydelse af 26 § 1 mom. samt 30 § i lagen angående tillsättning af presterliga tjänster den 26 oktober 1883.

I detta memorial hemställde utskottet, att kamrarne, hvardera med frånträdande af sitt beslut i ämnet, måtte besluta att i skrivelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, huruvida gällande bestämmelser om rösträtt vid prestval å landet kunde erfordra förtydligande, samt låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag ej mindre till den lagändring, hvartill förhållandena härutinnan kunde anses föranleda, än äfven till sådan begränsning af samma rösträtt, att icke någon finge för andra beskattningsföremål än jordbruksfastighet utöfva rösträtt för större antal röster, än som svarade mot en femtiondel af kommunens hela fyrktal, eller i något fall för högre röstetal än ett tusen röster.

Dervid anförde:

Herr Zetterstrand: Herr talman! Mina herrar! Jemlikt 63 § riksdagsordningen har det tillkommit lagutskottet att söka sammanjemka kamrarnes skiljaktiga beslut i nu föreliggande fråga. Och det har från formel synpunkt sedt icke mött några svårigheter för utskottet att åstadkomma denna sammanjemkning; och vi hafva därför enat oss om att sammanjemkningen skulle ha det utseende, som här för Riksdagen framlagts.

Hvad sjelfva realiteten beträffar, voro deremot utskottets ledamöter såväl från Första som Andra Kammaren ense om att sammanjemkningsförslaget icke syntes tillfresställande. Och därför förbehöllo vi oss å ömse sidor full handlingsfrihet, då ärendet skulle förekomma inför kamrarne.

Nu har jag mig bekant, att lagutskottets ordförande vid sammanjemkningsförslagens behandling inom Första Kammaren yrkat afslag å detsamma, hvilket yrkande af Första Kammaren godkänts. Jag tycker därför, att det är mest resonligt, att äfven jag yrkar afslag derå; och jag hemställer, att kammaren måtte biträda detta yrkande.

Herr Nydal instämde häruti.

Vidare yttrades ej. Kammaren afslog utskottets i berörda memorial gjorda hemställan.

§ 7.

Vidare föredrogs lagutskottets utlåtande, n:o 45, i anledning af väckt motion angående skrifvelse till Konungen i fråga om meddelande af lagbestämmelser beträffande rätt att inför domstolar och andra myndigheter företräda bolag och vissa föreningar.

Efter föredragning af *punkten 1:o*) lemnades på begäran ordet till

Herr Lindhagen, som yttrade: Lagutskottet har uti sitt skrifvelseförslag lemnat den frågan oafgjord, huruvida eller på hvad sätt motionärens förslag kan bifallas. I en vid betänkandet fogad reservation, som är afgifven af fyra ledamöter, har emellertid ifrågasatts ett visst sätt för fragans lösning. Jag skall nu icke tillåta mig att närmare utveckla de skäl, som tala för denna reservation. Jag vill blott gifva till känna, att jag är fullt öfvertygad om att, när Kongl. Maj:t tager frågan i öfvervägande, resultatet måste blifva, att frågan hvarken kan eller bör lösas på annat sätt, än dessa reservanter ifrågasatt.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 2:o) och 3:o).

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 8.

Slutligen föredrogs lagutskottets utlåtande, n:o 46, i anledning af väckta motioner om ändring i dels vissa §§ af lagen om hemmansklyfning, egostyckning och jordafsöndring den 27 juni 1896, dels 6 § af förordningen om lagfart å fång till fast egendom den 16 juni 1875.

Sedan *punkten 1:o*) blifvit uppläst, anförde

Herr Johnsson i Bollnäs: Herr talman! Mina herrar! Då utskottet gifvit sitt erkännande åt en del af min förevarande motion och hemställt, att Kongl. Maj:t måtte vidtaga sådana ändringar i förordningen angående jordafsöndring, som kunna afhjelpa de största olägenheterna, så är ju detta en tillfredsställelse, i det att de af mig anmärkta brister blifvit, om ock blott delvis, erkända.

Men jag tror, att de skäl, som utskottet anført för afslag å min framställning i öfrigt, icke äro fullgiltiga. Då Riksdagen vid flera tillfällen uttalat såsom sin uppfattning, att man bör göra allt hvad göras kan för att underlätta för de mindre bemedlade att förvärfva sig egna jordlägenheter, synes det mig, att man i första rummet bör genom lagstiftningsåtgärder söka, så vidt möjligt är, undvika onödig

formalism vid ansökan om åtkomst af dylika lägenheter, så att lättare än nu är fallet vinnes vederbörlig fastställelse och stadgad besittningsrätt å afsöndrade delar af en fastighet.

Ett skäl, hvarför utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka bifall till det förslag, som af mig blifvit framställt, har varit det, att då för närvarande vissa utskylder och onera utgå efter mantalet, det skulle medföra risk och äfventyrlighet att tillåta afsöndringar till hvilken utsträckning som helst. Jag tror icke, att detta skäl är hållbart. Vi veta, att från och med år 1904 alla de onera, som hittills utgått såsom grundskatter, komma att upphöra; alla öfriga skatter utgå icke efter mantalet, utan efter taxeringsvärdet. Och följaktligen komma de att i detta fall utgå efter de å afsöndringarna åsatta taxeringsvärden.

Vidare säger utskottet, att det skulle föranleda svårigheter och ökade kostnader, om, såsom jag föreslagit, pröfningen af en jordafsöndrings lagenlighet skulle förrättas af häradsrätten och icke såsom nu af Konungens befallningshafvande. Jag behöfver väl icke erinra derom, att det enligt sakens natur måste innebära ökade kostnader och större tidsutdrägt, om frågan skall pröfvas af två myndigheter än om endast en myndighet har att företaga sådan pröfning. Jag skall icke ingå i någon kritik af sådana skäl, de falla på sin egen orimlighet.

Det förefaller mig som om utskottet — om jag så må säga — stannat på halfva vägen. Det har velat afhjelpa de mest i ögonen fallande missförhållanden, nemligen det hinder, som förordningen i i dess nuvarande affattning lägger för lagfart å förvärfvad eganderätt till vissa lägenheter, särskildt vattenfall, jemte lägenheter, som kunna vara gemensamma med andra fastigheter, men i öfrigt afstyrka mitt förslag.

Jag skall för närvarande icke framställa något yrkande om bifall till min motion i vidsträcktare omfattning än utskottet har gjort. Men då jag gör detta, sker det i den tanke och förhoppning, att när justitieministern tager frågan i öfvervägande, han skall se till, huruvida det icke, för att tillfredsställa ett trängande behof, på sätt jag i min motion framställt, är nödvändigt att reformen genomföres i hela dess vidd, huruvida det icke vore förenligt med det allmänna bästa att, så vidt på lagstiftningen beror, på detta område så vidt möjligt är söka underlätta för de mindre bemedlade att förvärfa egna jordlägenheter. Der detta kan ske utan kostnad för staten. Den frågan har vid flera tillfällen varit föremål för öfverläggning, huruvida icke staten skulle genom särskilda anslag befrämja detta förvärf. Men det är naturligt, att, äfven om staten i detta afseende skulle lemna bidrag, detta bidrag skulle blifva alldeles otillräckligt och endast komma ett försvinnande fåtal till godo. Deremot kan en lagändring af den innebörd, jag föreslagit, vara den stora allmänheten till gagn och således befrämja ett allmänt erkänt och behjertansvärdt ändamål utan några kostnader från statsverkets sida. Hvarför då vidhålla de föräldrade formerna i detta afseende?

Jag hoppas, säger jag, att herr justitieministern och herr jordbruksministern skola taga frågan i öfvervägande i hela dess vidd. Och jag skall därför yrka bifall till utskottets hemställan.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2:o.)

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>C. H. Björck</i>	under 2 dagar f. o. m. den 1 maj,
» <i>E. A. Smith</i>	» » 3 » och
» <i>A. Hansson</i> i Solberga...	under 3 dagar f. o. m. den 1 maj.

§ 10.

Anmäldes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 52, i anledning af väckt motion angående bestämmelser i fråga om revisionen af aktiebolags och registrerade föreningars för ekonomisk verksamhet räkenskaper och förvaltning, och

n:o 53, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående verkställighet i vissa fall af straff, ådömdt genom icke laga kraft egande utslag.

Likaledes anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 54, till Konungen, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln gjorda framställning rörande skogsväsendet.

§ 11.

Till bordläggning anmäldes:

bevillningsutskottets memorial:

n:o 30, i anledning af återremiss af viss del af bevillningsutskottets betänkande n:o 25 i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående en inkomstskatt för år 1903; och

n:o 31, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 25, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående en inkomstskatt för år 1903; samt

särskilda utskottets n:o 2 utlåtande, n:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändrad

lydelse af 5 kap. 1, 2, 3 och 6 §§ strafflagen, till lag angående verkställighet af domstols förordnande om tvångsuppfostran samt till lag, innefattande vissa bestämmelser om förfarandet i brottmål rörande minderårige.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 11,21 e. m.

In fidein
Herman Palmgren.