

N:o 31.

Ank. till Riksd. kansli den 7 mars 1902, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om utläggning af dubbelspår och förstärkning af öfverbyggnaden å vissa delar af statens redan trafikerade jernvägar, om anskaffande af ny rörlig materiel vid samma jernvägar samt om fortsättning af statens jernvägsbyggnader, än äfven inom Riksdagen väckta förslag i sistnämnda syfte.

(R. A.)

1:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1903 anvisa å riksstatens sju hufvudtitel, för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Eslöfs och Hesselholms jernvägsstationer, ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 250,000 kronor.

Utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Eslöfs och Hesselholms stationer.

Till det i detta ärende förda statsrådsprotokollet har statsrådet och chefen för civildepartementet till en början erinrat, hurusom Riksdagen för utläggning af dubbelspår å södra stambanan beviljat år 1898 för sträckan Arlöf—Lund 385,000 kronor och år 1899 för sträckan Lund—Eslöf 600,000 kronor. Då dubbelspår mellan Malmö och Arlöf

redan förut funnes, hade genom dessa anslag beredts möjlighet att anordna dubbelspår å en sammanhängande sträcka af tillsammans 34 kilometer närmast denna stambanas ändpunkt i Malmö.

Till stöd för dessa dubbelspåränläggningar hade, enligt hvad departementschefen nu erinrat, anförts bland annat följande.

Krafvet på regelbundenhet vid järnvägsdriften vore i ständigt växande och måste med alla till buds stående medel fyllas, för så vidt träffade aftal med såväl in- som utländska förvaltningar af kommunikationsleder rörande gemensamma anordningar för genomgående trafik skulle kunna upprätthållas.

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

Hvad sålunda yttrats i fråga om behovet af dubbelspår mellan Malmö och Eslöf egde — fortsätter departementschefen — uppenbarligen tillämplighet jemväl på bandelen Eslöf—Hessleholm. Derför hade nu ock järnvägsstyrelsen uti skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 26 november 1901 väckt förslag om beredande af medel till en dubbelspåränläggning mellan Eslöfs och Hessleholms stationer.

Med afseende härå hade styrelsen anført hufvudsakligen följande.

Trafikens omfattning och utveckling å bandelen Eslöf—Hessleholm framginge ej mindre af nu gällande tidtabellen, hvilken upptog ett tjugutal tåg, sammanträngda mellan kl. 6,50 f. m. och kl. 11,50 e. m. eller ett lika stort antal tåg, som uti skrifvelse den 17 december 1898 angifvits för sträckningen Lund—Eslöf, än äfven af följande uppgifter, förut meddelade i järnvägsstyrelsens berättelser för åren 1894, 1897 och 1900 samt här sammanställda med motsvarande för hela södra stambanan, nemligen:

Godstonkilometer pr bankilometer

	å linien Eslöf—Hessleholm:	å södra stambanan:
år 1894	197,313	161,049
„ 1897	269,106	218,926
„ 1900	318,639	266,447

Vagnaxelkilometer pr bankilometer

	å linien Eslöf—Hessleholm:	å södra stambanan:
år 1897	233,583	159,664
„ 1900	264,339	229,667

Den jemna trafikstegringen, som dessa uppgifter antyde, syntes i detta sammanhang kunna fattas endast så, att afsevärda svårigheter för trafikens tillfredsställande besörjande vore att vid fortgående trafikutveckling inom kort förvänta, derest ej i god tid rigtiga åtgärder till svårigheternas mötande vidtoges. Påbörjandet redan under år 1902 af nu ifrågasatta dubbelspårutläggningen mellan Eslöf och Hessleholm syntes i anledning deraf vara en nödvändighet. Härtill komme, att den nu sjunkande konjunkturen helt visst kunde påräknas medföra billigare anläggningskostnader, än som eventuellt framdeles under andra förhållanden kunde förväntas, eller som kunnat ernås vid de under dyra tider nyligen utförda dubbelbanarbetena på sträckningarna Malmö—Lund och Lund—Eslöf.

Såsom ytterligare ett beaktansvärdt skäl för spårutläggningens påbörjande redan under närmaste tid hade jernvägsstyrelsen framhållit, att den ifrågasatta åtgärden till utvecklade trafikmöjligheter å bandelen Eslöf—Hessleholm, i likhet med å bandelen Malmö—Eslöf, syntes i strategiskt hänseende blifva af synnerligen stor vigt och betydelse.

Af skrifvelsen bifogade planritningar samt kostnadsförslag framginge:

Det nya spåret vore afsedt att läggas med räler af stål om 40,5 kilograms vigt per meter i hufvudsakligen samma plan och profil som hufvudspåret efter nödig ändring i anledning af bestämmelserna rörande lutnings- och öfvergångskurvor.

De beräknade kostnaderna, 1,585,000 kronor, fördelade sig på följande sätt:

jordområdets anskaffning	kronor	33,000: —
terrassering	„	299,200: —
konstarbeten (tillbyggnad af en vägport, öfverbyggnader för broar och vägportar samt förlängning af afloppstrummor)	„	53,900: —
47,000 meter spårläggning med nya räler om 40,5 kilograms vigt pr meter för hufvudspåret mellan stationerna	„	808,400: —
	Transport kronor	1,194,500: —

	Transport kronor	1,194,500: —
spår- och vexelläggningar å stationerna	„	124,200: —
ändringar å stationerna	„	109,700: —
diverse kostnader	„	20,500: —
allmänna omkostnader	„	136,100: —
	summa kronor	1,585,000: —

Till närmare upplysning rörande kostnadsförslaget hade jernvägsstyrelsen i skrivelsen anført, att kostnadsförslaget, som upprättats under förutsättning af, jemte annat, en anskaffningskostnad för rälerne af 100 kronor pr ton, upptoge en kostnad af 1,351,100 kronor för det tillsammans 47,000 meter långa spåret mellan stationerna å bandelen, motsvarande omkring 28,750 kronor pr km. eller ungefär samma belopp, som år 1898 beräknades för det numera färdiga andra spåret mellan Lund och Eslöf. Derutöfver upptoge kostnadsförslaget en kostnad af 233,900 kronor för vissa i sammanhang med dubbelspårutläggandet erforderliga, förbättrade anordningar af spår och vaxlar, plattformar och vägar m. m. vid de stationer — Eslöf, Hör, Tjörnarp, Sösdala och Hesseholm — som af dubbelspåret berördes.

Vidare hade jernvägsstyrelsen anført, att för arbetenas lämpliga ordnande och bedrivande erfordrades, att af den totala kostnaden, 1,585,000 kronor, beviljades för år 1903 500,000 kronor, deraf 250,000 kronor att förskottsvis lyftas redan år 1902, för år 1904 500,000 kronor och för år 1905 hvad arbetenas afslutande komme att kräfvä.

Jernvägsstyrelsen hade såsom skäl till sin framställning om förskotterande under år 1902 af berörda belopp, 250,000 kronor, framhållit, att arbetare och redskap, som användts för arbetena med utläggning af det under år 1901 i hufvudsakliga delar fullbordade andra jernvägs-spåret mellan Lund och Eslöf, kunde med fördel öfverflyttas till nu ifrågavarande dubbelbananläggning, derest arbetet dermed kunde få börjas, så snart lämplig årstid åter inträdde.

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

att Riksdagen må, för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Eslöfs och Hesseholms jernvägsstationer, å riksstatens sjetta hufvudtitel för år 1903 anvisa 500,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 250,000 kronor.

2:o.

Vidare har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1903 anvisa å riksstatens sju hufvudtitel, till förstärkning genom rälsutbyte af öfverbyggnaden å bandelen Svartön—Malmberget, 472,500 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

*Förstärkning
af öfverbyggnaden å bandelen Svartön
—Gellivare
genom räls-
utbyte.*

I detta ärende har statsrådet och chefen för civildepartementet till statsrådsprotokollet den 11 sistlidne januari yttrat följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 30 november 1900 hemstälde jernvägsstyrelsen, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att anvisa ett belopp af 4,900,000 kronor till förstärkning af öfverbyggnaden å vissa bandelar genom inläggande af nya stålräler af 40,5 kilograms vikt per meter i stället för befintliga äldre och lättare räler.

Till stöd därför anförde jernvägsstyrelsen hufvudsakligen följande:

Vid afgifvandet den 21 november 1898 af underdånigt förslag till arfvodesstat och kostnadsstat vid statens jernvägstrafik för år 1899 hade jernvägsstyrelsen omförmålt, bland annat, att den befintliga öfverbyggnaden å de lifligast trafikerade delarna af statsbanorna måste anses vara i följd af bantågens ökade hastighet, tyngd och antal tagen så hårdt i anspråk, att mera omfattande åtgärder för öfverbyggnadens förstärkande icke längre borde uppskjutas. Frågan gälde då närmast de tillsammans 1,004 km. långa bandelarna Stockholm—Upsala, Stockholm—Malmö och Katrineholm—Göteborg, der öfverbyggnaden bestode mestadels af 20 år och derutöfver gamla räler med ursprunglig vikt af 31 kg. per meter, samt Gellivarebanan. Sistnämnda bana, hvars längd från Luleå till Malmberget vore 211 km., hade nemligen vid anläggningen försetts med räler af endast 27,5 kg. vikt per meter, hvilken vikt gifvetvis vore för liten för den tunga malmtrafiken å banan.

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

Enligt jernvägsstyrelsens år 1898 uppgjorda plan för öfverbyggnadens fortsatta förstärkande å oftanämnda bandelar skulle detsamma år 1901 hafva fullbordats och alltså spåret derstädes då vara försatt i ett mot de stegrade anspråken svarande skick. Styrelsen måste emel-

lertid redan den 23 november 1899 vid afgifvandet af underdånigt förslag till arfvodesstat och kostnadsstat för år 1900 anmäla, att priserna å räler och rälstillbehör så uppdrifvits, att det af ekonomiska hänsyn syntes vara riktigast att i afvaktan på ändrade konjunkturen å jernvarumarknaden för det dåvarande icke fortsätta rälsutbytet i den utsträckning, som förut afsetts. I enlighet dermed hade förstärkningsarbetet under år 1900 utförts å en sammanräknad banlängd af endast 59 km. Å omhandlade bandelar Stockholm—Upsala, Stockholm—Malmö, Katrineholm—Göteborg samt Gellivarebanan återstode alltså förstärkningsarbetet ännu å 542 km. Härtill komme, att nya trafikförhållanden framkallat fordringar på förstärkning af förenämnda slag jemväl å andra bandelar, nemligen Arlöf—Engelholm och Motala verkstad—Mjölby. Å den förra, som vore 79 km. lång och hade 14 år gamla räler af ursprungligen endast 24,8 kg. vikt per meter, framfördes kontinentaltrafiken öfver Malmö till Göteborg och Kristiania — en trafik, som vid tiden för upprättandet af förslag till denna bandels komplettering i statsbanemessigt skick icke varit förutsedd; å den senare bandelen, som vore 31 km. lång och hade 16 år gamla räler af ursprungligen 27,5 kg. vikt per meter, komme den nya genomgångstrafiken från Krylbo öfver Örebro till Mjölby att framföras.

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

å bandelen Stockholm—Upsala	19 km.
” ” Stockholm—Malmö	254 ”
” ” Katrineholm—Göteborg	153 ”
” ” Luleå—Malmberget	116 ”
” ” Arlöf—Engelholm	79 ”
” ” Motala verkstad—Mjölby	31 ”
	<hr/>
	tillsammans 652 km.

Till statsrådsprotokollet den 11 januari 1901 anförde jag härom, bland annat:

Det vore af synnerlig vikt, att öfverbyggnaden å de stambaneldelar, der trafiken vore mest intensiv, så förstärktes, att möjlighet bereddes att åt bantågen gifva den fart och den tyngd, trafikbehovet kräfde. Någon betänklighet kunde icke heller finnas vid att anslag äskades för ändamålet, fastän trafikmedlen hittills därför användts. Det skulle tvärtom vara mycket rimligt, att, sedan å 673 kilometer bana öfverbyggnaden förstärkts genom rälsutbyte, utan att derigenom statsbanornas bokförda kapitalvärde ökats, kostnaden för rälsbytet å öfriga ifråga-

komna 652 kilometer finge med hela sitt belopp öka kapitalvärdet, helst det rälsutbyte, som föranleddes af hänsynen till det nödvändiga underhållet, fortfarande komme att upptagas i de årliga kostnadsstaterna.

Efter det jag andragit de skäl, på grund af hvilka jag ansåg mig då icke kunna förorda jernvägsstyrelsens förslag i hela dess omfattning, redogjorde jag för de omständigheter, som föranledde mig att föreslå äskandet af medel till förstärkning af öfverbyggnaden å den 79 km. långa bandelen Arlöf—Engelholm.

På grund af det anförda tillstyrkte jag, att Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att för år 1902 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till förstärkning genom rälsutbyte af öfverbyggnaden å bandelen Arlöf—Engelholm, 651,750 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1901 af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

I anledning af den framställning, som Kongl. Maj:t i enlighet med samma hemställan till Riksdagen aflät, yttrade statsutskottet (i utlåtande n:o 38) följande:

Såsom i statsrådsprotokollet för den 11 januari 1901 omförmäldes, hade hittills kostnaderna för utbyte af räler å statsbanorna alltid bestridts af tillgängliga trafikmedel. Anledningen, hvarför nu blifvit ifrågasatt att med anslagsmedel bekosta de åtgärder för öfverbyggnadens förstärkning genom rälsutbyte, som jernvägsstyrelsen ansett önskvärda, vore närmast att söka deruti, att driften af statens jernvägar under år 1900 visat ett i ekonomiskt afseende mindre gynsamt resultat, än hvad förut under en följd af år varit fallet, samt att, på sätt jernvägsstyrelsen antydt, någon väsentlig förbättring härutinnan ej heller för den närmaste framtiden kunde förutsättas. Dessa förhållanden syntes emellertid utskottet mana till stor varsamhet, då fråga vore om nedläggande å statens jernvägar af kostnader, som icke kunde anses oundgängligen nödiga för driftens uppehållande och ej heller kunde beräknas medföra en mot kostnaderna svaranda tillökning i jernvägar-nes nettoafkastning. Förutom det belopp af 651,750 kronor, som för rälsutbyte äskats af Riksdagen, hade jernvägsstyrelsen för enahanda ändamål ifrågasatt anvisande för åren 1902 och 1903 af anslag å mer än 4,200,000 kronor. Å de bandelar, der ifrågavarande rälsutbyte skulle ske, vore, enligt hvad statsrådsprotokollet gäfvade vid handen, de nuvarande rälerna icke förslitna, så att de af denna anledning behöfde ersättas med nya, utan åtgärden ansåges påkallad för att genom öfverbyggnadens förstärkning möjliggöra framförandet af tåg med stor hastighet och tyngd. Utskottet insåge väl, att sådana förstärkningsåtgärder i vissa fall kunde visa sig oundgängliga, såsom exempelvis å linier,

der en tung malmtrafik stälde stora fördringar på banan, men utskottet kunde icke annat än hysa tvifvel, huruvida det verkligen vore erforderligt och ur ekonomisk synpunkt tillrädligt att i den utsträckning, som ifrågasatts, vidtagna kostsamna åtgärder för uppdrifvande af tåg hastigheten å jernvägarna. I allt fall torde behovet deraf icke vara påträngande, och då, såsom utskottet framhållit, statsjernvägar-
nas nettoinkomst visat tendens att sjunka, syntes det så mycket mindre vara skäl att forcera dylika arbeten. Om det emellertid på en eller annan bansträcka skulle befinnas oundgängligen nödvändigt att förstärka öfverbyggnaden genom rälsutbyte, syntes sådant dock icke behöfva ske i större utsträckning, än att kostnaderna därför kunde, i enlighet med hvad hittills skett, bestridas af jernvägarnas trafikmedel.

På grund af hvad sålunda anförts hemstälde utskottet, att Kongl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas.

Denna statsutskottets hemställan blef af Riksdagens båda kammare utan votering bifallen.

Sedermera har Eders Kongl. Maj:t i anledning af derom af jernvägsstyrelsen gjord underdånig framställning och efter det i en från styrelsen öfverlemnad promemoria meddelats, att med anledning af inträffadt starkare prisfall å räler kostnaderna för utbyte af räler å bandelen Arlöf—Engelholm syntes kunna nedbringas till 491,000 kronor, genom nådigt bref den 26 april 1901, då det måste anses oundgängligen nödvändigt, att öfverbyggnaden å sistberörda bandel förstärktes genom rälsutbyte, anbefalt jernvägsstyrelsen att under år 1901 låta förstärka öfverbyggnaden å bandelen genom ytbyte af derå befintliga räler mot stålräler om 40,5 kg. vikt per meter äfvensom bemyndigat jernvägsstyrelsen att för verkställande af ifrågavarande arbete af trafikmedel använda ett belopp af högst 491,000 kronor.

Uti sin förut omförmälda underdåniga skrifvelse den 26 november 1901 har nu jernvägsstyrelsen å nyo gjort framställning om beredande af medel till förstärkning af öfverbyggnaden å vissa bandelar.

Till stöd för sin framställning har jernvägsstyrelsen hufvudsakligen anført:

Jemväl under år 1901 hade styrelsen verkställt utbyten af befintliga äldre rälsbeläggningen mot ny sådan med räler af 40,5 kg. vikt per meter å 19 km. af bandelen Stockholm—Upsala, 15 km. af Stockholm—Malmö samt 24 km. af Luleå—Malmberget, allt med användande af de enligt den för året af Kongl. Maj:t fastställda omkostnadsstaten vid statens jernvägstrafik tillgängliga trafikmedel. I det den 21 november 1901 afgifna underdåniga förslaget till dylik stat för år

1902 hade styrelsen upptagit sådana rälsutbyten till så stor omfattning, som banunderhållet oundgängligen kräfde, nemligen å 6 km. af bandelen Katrineholm—Göteborg, 31 km. af bandelen Motala verkstad—Mjölby samt 22 km. af bandelen Luleå—Malmberget. Trafikförhållandena påfordrade nu än mera än tillförene förstärkning af öfverbyggnaden genom inläggning af nya stålräler af 40,5 kg. vigt per meter å de sträckor af i ofvanberörda skrifvelse den 30 november 1900 omförmälda bandelarna, i den mån ej dessas öfverbyggnad blifvit under år 1901 eller påräknats blifva under år 1902 på sådant sätt förstärkt. Det lede intet tvifvel, att statens jernvägars ekonomiska resultat under åren 1900 och 1901 skulle varit betydligt gynsamare, om ej vid tågens framförande så ofta erfordrats hjälptjänst af ytterligare ett lokomotiv utom det ordinarie. Detta hade kunnat undvikas, om jernvägens öfverbyggnad varit af den beskaffenhet, att den tillåtit användandet af starkare och tyngre lokomotiv. Särskildt hade detta förhållande inträffat vid Gellivarebanan, der två lokomotiv i regeln måst användas för hvarje malmtåg, och der alltså en afsevärd besparing i driftkostnad vore att förvänta af banöfverbyggnadens förstärkande så, att lokomotiv af enahanda styrka som de, hvilka nu byggdes för bandelen Gellivare—riksgränsen, hvart och ett motsvarande två äldre, kunde äfven på Gellivarebanan tagas i bruk. På de delar af det sydligare bannätet, der öfverbyggnaden blifvit förstärkt, framginge sedan någon tid tyngre och kraftigare lokomotiv än tillförene, i följd hvaraf ock godstågens storlek kunnat på dessa linier ökas utan att hjälptjänst dervid behöft anlitas. Det vore klart, att i den mån öfverbyggnadens förstärkning utsträcktes till allt flera af de linier, der en starkare godstrafik herskade, måste äfven genom besparingen i dragkraftens kostnad det ekonomiska resultatet förbättras. Sådan förstärkning återstode ännu att utföra å de bandelar, som uti styrelsens underdåniga skrifvelse den 30 november 1900 särskildt angåfves företrädesvis vara deraf i behof, å följande längder, nemligen:

å bandelen Stockholm—Malmö	239 km.
» » Katrineholm—Göteborg	147 »
» » Svartön—Malmberget	70 »

eller tillsammans 456 km.;

och syntes det styrelsen nödigt, att detta arbete komme till utförande utan uppskof.

Under antagande af nu gällande anskaffningskostnad för rälerna,
Bih. till Riksd. Prot. 1902. 4 Saml. 1 Afd. 24 Häft.

omkring 100 kronor pr ton, och att försäljningspriset för de upptagna, begagnade rälerna icke komme att understiga 65 kronor pr ton, beräknade styrelsen kostnaden för den gamla rälsbeläggningens ersättande med ny sådan af 40,5 kg. rälsvigt pr meter till 5,270 kronor pr km. bana. Totala kostnaden uppginge alltså till i rundt tal 2,400,000 kronor, deraf 500,000 kronor borde utgå redan under år 1902.

Då emellertid det ifrågavarande rälsutbytet vore af natur att innebära en stadigvarande förbättring af banan och en ökning af dennas kapitalvärde, syntes trafikmedel, utöfver hvad som erfordrades för det ordinära underhållet, icke lämpligen böra för ändamålet användas, utan det erforderliga beloppet anvisas af andra medel.

Såsom skäl för sitt förslag, att förberörda belopp, 500,000 kronor, skulle redan under innevarande år utgå, har jernvägsstyrelsen andragit, att det vore af synnerlig vigt för ett ekonomiskt och ändamålsenligt handhavande af trafiken å linien Gellivare—Luleå, att öfverbyggnaden å samma linie snarast möjligt sattes i sådant skick, att de tyngre lokomotiv af samma typ, som afsåges att komma till användning å linien Gellivare—riksgränsen, måtte kunna insättas jemväl å förstnämnda linie.

Jag tillåter mig erinra, att ofvanberörda förslag till kostnadsstat för innevarande år af Eders Kongl. Maj:t den 16 december 1901 utan ändring faststälts.

Enligt jernvägsstyrelsens förut åberopade promemoria hafva under åren 1899—1901 anskaffats tillhopa 40 lokomotiv af tyngre typer, af hvilka lokomotiv för närvarande 4 äro förlagda till Luleå, Boden eller Gellivare.

I likhet med jernvägsstyrelsen anser jag, att statens jernvägar under åren 1900 och 1901 skulle hafva visat ett betydligt gynsamare ekonomiskt resultat, om jernvägarnas öfverbyggnad varit af den beskaffenhet, att den tillåtit användandet af starkare och tyngre lokomotiv, hvarigenom vid tågens framförande hjelptjenst af ytterligare ett lokomotiv utöfver det ordinarie kunnat förekommas. Särskildt gäller detta Gellivarebanan, der en afsevärd besparing i driftkostnad är att förvänta af banöfverbyggnadens förstärkande. Det är således af vigt, att å sistnämnda bana, hvilken just är en sådan bana, hvarå, såsom statsutskottet yttrat, en tung malmtrafik ställer stora anspråk, rälsutbytet snarast möjligt kommer till verkställighet. Om jag ock, till följd af det motstånd frågan om särskildt anslag till förstärkning af öfverbyggnaden å vissa sträckor af statens jernvägar mött inom Riksdagen, icke anser det vara möjligt att nu understödja jernvägsstyrelsens förslag i hela dess vidd, tror jag det likväl — och då, af skäl jernvägs-

styrelsen anført, trafikmedels användande för ifrågavarande ändamål helst bör undvikas — vara nödvändigt att nu söka vinna Riksdagens bifall till omförmälda rälsutbyte å 70 km. af bandelen Svartön—Malmberget.

Jernvägsstyrelsen har beräknat kostnaden för hela det ifrågasatta ersättandet af gammal rälsbeläggning med ny sådan af 40,5 kg. vigt per meter uppgå till i medeltal 5,270 kronor per km. bana. Då bandelen Svartön—Malmberget har de lättaste rälerna, utgör emellertid ifrågavarande kostnad vid denna bandel, enligt hvad jag från jernvägsstyrelsen inhemtat, 6,750 kronor per km. bana enligt följande specificerade kostnadsförslag:

81 ton nya räler ... à 100: —	kr. 8,100: —
200 par nya skarvfjern à 3: 65 „	730: —
800 st. skarfbultar ... à 0: 20 „	160: —
7,000 „ rälsspikar à 0: 06 „	420: —
arbetskostnad, transporter m. m..... „	840: —
	<u>Summa kronor 10,250: —</u>

afgår för 55 ton räler, hälften brukbara och hälften kasserade à 60: — kr. 3,300: —
 „ „ brukbara och kasserade rälsskarvfjern, skarfbultar och rälsspikar „ 200: — kr. 3,500: — kr. 6,750: —
 alltså å 70 km. bana 472,500 kronor för hela utbytet.»

På grund af hvad sålunda till statsrådsprotokollet blifvit anført får utskottet hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning, må vinna Riksdagens bifall.

3:o.

Kongl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1903, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar,

Ny rörlig materiel vid statens jernvägar.

bevilja ett anslag af 5,000,000 kronor samt deraf anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarna 3,500,000 kronor.

Enligt hvad af statsrådsprotokollet inhemtas, har jernvägsstyrelsen med afseende å behovet af ny rörlig materiel för statens redan trafikerade jernvägar i skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 29 november 1901 andragit följande.

Genom användandet af de anslag till rullande materiel, som 1901 års Riksdag beviljat, blefve det visserligen möjligt för statens jernvägar att med egna fordon ersätta de lokomotiv och utländska vagnar, som under de senaste åren måst förhyras, men i afseende på dragkraften återstode dock att fylla den brist, som fortlöpande uppstode derigenom, att lokomotiven med tilltagande ålder på grund af sin förslitning och ringa dragförmåga blefve allt mindre användbara för annat än hjälptjänst.

Huru beaktansvärd denna omständighet för närvarande vore, framginge deraf, att af de 630 lokomotiv, som statens jernvägar vid slutet af år 1902 komme att disponera, ej mindre än nära 100 stycken då hade varit i tjänst 30 år och derutöfver.

Men utom detta skäl för anskaffande af flera nya lokomotiv talade äfven ett annat för ökandet af den rullande materielen i dess helhet.

De sista årens erfarenhet hade nemligen gifvit ytterligare bevis på, huru nödvändigt det vore att i tid förbereda de anstalter, som måste vara färdiga, när en ökning af trafiken inträdde, för att denna skulle kunna på ett för jernvägen ekonomiskt fördelaktigt sätt tillgodoses. Huru oviss nu än den tidpunkt vore, när denna ökning kunde komma att visa sig på grund af förbättrade konjunkturer, så syntes det dock uppenbart, att den, åtminstone i viss mån, lätt kunde blifva nära förestående af det skäl, att allt eftersom de ifrågasatta taxenedsättningarna, såväl hvad persontrafiken på längre sträckor som äfven hvad transportererna af vissa godsslag anginge, kunde blifva satta i verket, en mot dessa nedsättningar svarande ökning af rörelsen måste förutses.

Hvad åter anginge den mängd af materiel, som borde successivt anskaffas för att möta dessa framtida behof, så kunde den visserligen för närvarande endast helt approximativt uppskattas; men då den i alla händelser måste antagas komma att betydligt öfverstiga det antal lokomotiv och vagnar, till hvilka medel af 1901 års Riksdag anvisats för år 1902, (med rättighet för styrelsen att redan under år 1901 deraf disponera en del), så hade styrelsen ej dragit i betänkande att till anskaffning under år 1903 såsom behöfligt begära i hufvudsak samma antal lokomotiv och vagnar som för år 1902; och detta så mycket hellre som de tryckta konjunkturer, under hvilka de svenska industri-

grenar, som vid beställningar inom landet af jernvägsmateriel ifrågakomme, för närvarande arbetade, å ena sidan stälde i utsigt för staten fördelaktiga vilkor vid materielens inköp och leverans, å andra sidan syntes styrelsen väl påkalla, att det statens verk, hvars behof af materiel i ej ringa mån bidragit att höja den ifrågavarande industrien till den utveckling, den numera ernått, ej borde underlåta lemna denna industri sitt understöd genom beställning af dylik materiel vid de tillfällen, då båda parternas intressen samtidigt dervid tillgodosåges.

På grund af det anförda hade jernvägsstyrelsen hemställt, att Kongl. Maj:t täcktes till innevarande års Riksdag aflåta proposition om anvisande till inköp af ny rörlig materiel för statens redan trafikerade jernvägar af ett extra statsanslag å 5,000,000 kronor att användas för anskaffning af följande materiel till nedanstående approximativt beräknade priser, nemligen:

8 stycken	snälltågslokomotiv kronor	416,000: —
16	tyngre godstågslokomotiv ”	1,162,000: —
10	vexellokomotiv ”	430,000: —
30	person-, post- och packvagnar ”	750,000: —
300	täckta godsvagnar ”	952,000: —
250	öppna godsvagnar ”	640,000: —
	axlar med hjul till vagnarne ”	550,000: —
	bromsinrättningar, reservdelar m. m.		
	till lokomotiv och vagnar ”	100,000: —
	summa kronor		5,000,000: —

Efter att hafva redogjort för detta jernvägsstyrelsens förslag har departementschefen till statsrådsprotokollet erinrat, att, med anledning af i ämnet af Riksdagen gjorda framställningar, Kongl. Maj:t vid föredragning den 5 december 1901 af samma framställningar funnit godt nedsätta frakten för åtskilliga lifsförnödenheter m. m.

Då med hänsyn till nämnda fraktnedsättning samt möjligen blifvande taxenedsättningar för såväl person- som godstrafiken en stegring af transportarbetet å statens jernvägar vore att förvänta, måste det — fortsätter departementschefen — vara af vigt att bereda sig för att möta den ökade trafikens kraf på rullande materiel.

Enligt hvad departementschefen från jernvägsstyrelsen inhemtat, kunde den materiel, till hvars anskaffande anslag nu äskades, tillverkas vid inhemska verkstäder.

Slutligen har departementschefen upplyst, att, enligt hvad från jernvägsstyrelsen till honom meddelats, anledningen dertill, att den af styrelsen nu beräknade kostnaden för anskaffande af öppna godsvagnar proportionsvis öfverstege hvad för dylika vagnar af senaste Riksdagen beviljats, vore att söka deruti, att ett större antal högre, öppna godsvagnar — kolvagnar — upptagits uti förevarande förslag.

I den jernvägsstyrelsens skrivelse, som enligt statsrådsprotokollet ligger till grund för Kongl. Maj:ts förevarande framställning, har styrelsen på ett, som det synes utskottet, öfvertygande sätt påvisat, hurusom äfven för nästa år en jemförelsevis betydlig nyanskaffning af rullande materiel är för statsjernvägarna erforderlig dels för att ersätta slitna eller eljest genom ålder mindre användbara lokomotiv, dels ock för att genom ökande af materielen i dess helhet kunna möta en växande trafiks fordringar. Att, såsom af jernvägsstyrelsen jemväl framhållits, inhemska verkstäder skulle under nuvarande tryckta konjunkturer kunna erhålla sysselsättning genom tillverkning af den ifrågasatta nya materielen, är gifvetvis ett glädjande förhållande, då detta, såsom nu är händelsen, kan ske till fördel äfven för statens jernvägar. Utskottet anser således giltiga skäl föreligga för beviljande af den summa, Kongl. Maj:t nu för ändamålet äskat. Enligt den kongl. propositionen skulle detta anslag icke i sin helhet anvisas å riksstaten, utan till en del anskaffas genom upplåning. Det synes utskottet vara i hög grad önskvärdt, om, såsom nu under en längre följd af år skett, upplåning för ifrågavarande ändamål kunde undvikas. Då emellertid först längre fram under riksdagen läser kunna afgöras, huruvida statsregleringen härtill lemnar tillgång, har utskottet ansett sig nu icke böra till uppförande å riksstaten föreslå större belopp, än hvad af Kongl. Maj:t i sådant afseende ifrågasatts.

Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen må, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar, för år 1903 bevilja ett anslag af 5,000,000 kronor samt deraf anvisa å riksstaten utom hufvudtitlarna 3,500,000 kronor.

Beträffande sättet för anskaffande af återstående 1,500,000 kronor af detta anslag kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

4:o.

Kongl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1903 anvisa 4,000,000 kronor. *Fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee.*

Till anläggning af denna statsbana, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor, har Riksdagen beviljat:

för år 1899	kronor	750,000: —
” ” 1900	”	2,000,000: —
” ” 1901	”	2,000,000: —
” ” 1902	”	2,000,000: —
tillsammans kronor		6,750,000: —,

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

Till statsrådsprotokollet har departementschefen meddelat, att under år 1901 å denna bana byggnadsarbetena fortgått mellan Uddevalla och Skee, hvarjemte utstakning för och upprättande af definitiv plan för bandelen Uddevalla — Skafteröd verkstälts; och hade de hufvudsakliga byggnadsarbetena under år 1901 utgjort:

29 provisoriska byggnader af olika slag uppfördes. 210 meter transportväg anlades.

Terrasseringsarbetena fortgingo mellan Uddevalla och Orrekläpp samt utsträcktes under året till Skee, hvarvid banvall färdigbildades å en sträcka af 34,776 meter.

För mindre vattendrags ledande genom banvallen anlades 85 afloppstrummor.

En under föregående år påbörjad bro fullbordades, hvarjemte stenarbetena för ytterligare 3 broar påbörjades.

Spår utlades på en sträcka af 1,450 meter, och påbörjades aftäckning af en grusgrup samt terrassering för spår till densamma.

A bangårdarne vid Uddevalla, Hogstorp, Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede och Orrekläpp påbörjades terrasseringsarbetena. 3,641 meter större och 3,625 meter mindre vägar omlades.

En vägport och en vägbro (viadukt), den senare afsedd att leda Munkedal — Skree jernväg öfver statsbanan, fullbordades.

Beträffande anslagsbehovet för år 1903 för denna jernvägsbyggnads fortsättande enligt den uppgjorda planen för arbetenas bedrivande,

hade, enligt hvad af statsrådsprotokollet vidare inhemtats, jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 5 december 1901 anført, att för år 1903 borde anvisas ett belopp af 4,000,000 kronor, deraf 390,500 kronor afsåges för inköp af rullande materiel.

Enligt berörda plan och under förutsättning, att före 1903 års ingång beslut fattats, huruvida ifrågavarande statsbana skulle framdragas öster eller vester om sjön Stora Hällungen, vore, enligt hvad jernvägsstyrelsen vidare anført, det såsom behöfligt angifna beloppet afsedt att användas till afslutande af arbetena å sträckan mellan Uddevalla och Skee samt till fortsättande af arbetena å linien Uddevalla—Skafteröd äfvensom till påbörjande af arbetena å sträckan från sistnämnda ställe till Bollestad.

Departementschefen har upplyst, att Kongl. Maj:t den 31 december 1901 fastställt plan för jernvägsanläggningen mellan Uddevalla och Skafteröd, med undantag af sträckningen genom och närmast intill Uddevalla.

För utförande af ifrågavarande jernvägsanläggning har årsanslaget hittills icke öfverskridit 2,000,000 kronor, och enligt hvad utskottet inhemtat, skulle genom anvisande äfven för nästa år af ett anslag till detta belopp jernvägen mellan Uddevalla och Skee kunna fullbordas samt derjemte en del arbeten utföras å sträckan Uddevalla—Göteborg. Beträffande betydande delar af sistnämnda bansträcka har plan för jernvägsanläggningen ännu ej kunnat fastställas. Sålunda är fortfarande obestämdt, huruvida banan kommer att framdragas öster eller vester om sjön Hällungen, vidare om för densamma skall väljas linien öfver Kongelf eller en vestligare sträckning öfver Ytterby, och slutligen saknas ännu godkända planer för jernvägens införande till Göteborg och till Uddevalla. Under sådana förhållanden synes det ingalunda vara skäl att för närvarande mer än förut forcera denna jernvägsbyggnad, utan anser utskottet lämpligt, att anslaget jemväl för nästkommande år bestämmes till 2,000,000 kronor, hvarigenom byggnadsverksamheten å banan fortfarande komme att bedrivas med samma arbetsstyrka som hittills.

Utskottet får alltså hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1903 anvisar 2,000,000 kronor.

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

5:o.

Uti särskilda inom Riksdagens Andra Kammare väckta motioner har föreslagits,

af herr *O. H. Ström* i motionen n:o 92:

1:o att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t måtte anbefalla kongl. jernvägsstyrelsen att, i samband med den af Kongl. Maj:t anbefalda undersökningen för norra stambanans fortsättande från Morjärv till Karungi, låta verkställa undersökning samt upprätta plan och kostnadsförslag för norra stambanans alternativa fortsättande från Morjärv direkt till Haparanda; och

2:o att Riksdagen till bestridande af kostnaderna för undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för norra stambanans fortsättande från Morjärv direkt till Haparanda måtte anslå ett belopp af tiotusen kronor;

samt af herr *G. Kronlund* i motionen n:o 117:

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta under nästinstundande sommar eller å tid, som eljest kan anses lämplig, verkställa undersökning i och för riksgränsbansans framdragande från Ytter-Morjärv till Witsaniemi.

Enligt hvad motionärerna förmält, har Kongl. Maj:t i slutet af nästlidne år anbefalt jernvägsstyrelsen att låta verkställa undersökning samt upprätta plan och kostnadsförslag för norra stambanans fortsättning från Ytter-Morjärv till Karungi vid Torne elf. Detta har gifvit motionärerna anledning att föreslå undersökningar för banans fortsättning i andra sträckningar och till andra slutpunkter, nemligen herr Ström till Haparanda och herr Kronlund till Witsaniemi. Beträffande de skäl, som till stöd för de särskilda förslagen blifvit anförda, tillåter sig utskottet hänvisa till sjelfva motionerna. Hvad deruti meddelats synes emellertid utskottet icke innefatta tillräcklig utredning för att Riksdagen derpå skulle kunna grunda ett uttalande om önskvärdheten af undersökning rörande den ena eller andra bansträckningen i fråga. Med anledning häraf får utskottet hemställa:

a) att herr Ströms ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

b) att herr Kronlunds i ämnet väckta motion icke heller må föranleda till någon Riksdagens åtgärd.

Stockholm den 7 mars 1902.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.