

## N:o 17.

Ank. till Riksd. kansli den 17 februari 1905, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.*

(R. A.)

1:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att å extra stat för år 1906 bevilja 1,000,000 kronor till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik. Nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

Af det vid statsverkspropositionen fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 14 januari 1905 inhämtas, att det äskade anslaget skulle, i enlighet med järnvägsstyrelsens i skrifvelse af den 24 november 1904 därom gjorda framställning, användas för följande ändamål:

**I distriktet.**

Vid Högsjö och Baggetorp.

Uppförande vid hvardera stationen af boställshus med 2 lägenheter med tillsammans 3 rum och 2 kök jämte källare ..... kr. 16,000: —

Husen vore, enligt hvad järnvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse anført, afsedda till bostäder, hvartdera för en stationsmästare och framdeles ytterligare för en stationskarl. Stationsmästarens nuvarande bostadslägenhet i stationshuset måste tagas i anspråk för utvidgning af de allmänna lokalerna.

Vid *Katrineholm*:

Tillbyggnad af godsmagasinet.....	kr.	5,500: —
-----------------------------------	-----	----------

Den för godsexpeditionen i magasinet använda lokalen vore för ursprungligt ändamål otillräcklig, men erfordrades såsom varmrums för ömtåligare gods; hvarför tillbyggnaden afsåges för inrymmande af nya expeditiionslokaler.

Vid *Mölnbo*:

Utvidgning af spårsystemet .....	»	6,100: —
----------------------------------	---	----------

Stationens tågötesspår hade endast 330 meter fri längd och vore således otillräckliga för numera förekommande tåglängder.

Vid *Tomtebodå*:

Utvidgning af spårsystemet .....	»	5,600: —
----------------------------------	---	----------

Ett särskildt utdragsspår från reparationsverkstadsens spårsystem erfordrades för att omväxling af vagnar mellan de olika spåren därstädes skulle kunna försiggå utan att hindra växlingsrörelserna för stationens behof å det hittills gemensamt begagnade utdragsspåret.

Anordnande af kolgifningsbrygga jämte erforderliga spår för kolutlämning från densamma och koluppläggning i kolbåsen samt tillbyggnad af kolbåsen .....	»	32,900: —
---	---	-----------

En väsentlig minskning af kostnaderna vid lokomotivens koltagning skulle vinnas genom kolgifning från

brygga, anordnad i likhet med dem vid Stockholms norra och ett flertal andra större lokomotivstationer befintliga. Den genom förläggning till Tomtebodas af ytterligare 16 lokomotiv betydligt stegrade kolförbrukningen påfordrade ock att, utom de kolbåsar med utrymme för 4,000 ton, hvartill 1901 års Riksdag beviljat anslag, ytterligare sådana anordnades för omkring 7,000 ton, och att erforderliga spår längs med kolbåsens båda sidor utlades.

Vid *Väsby*:

Utvidgning af spårsystemet .....	kr.	6,400: —
----------------------------------	-----	----------

Trafiken vid stationen hade ökats genom tillkomsten därstädes af industriella anläggningar; hvarför ytterligare utrymmen för vagnuppställning erfordrades.

Vid *Bergsbrunna*:

Uppförande af boställshus med 1 rum och kök jämte uthus och källare .....	»	4,500: —
---	---	----------

Bostad i statens järnvägars hus saknades för en vid stationen tjänstgörande stationskarl, och svårighet mötte att annorstädes inom lämpligt afstånd från stationen förhyra bostad.

Vid *Heby*:

Uppförande af nytt stationshus samt uthus och källare I och med Enköping—Heby—Runhällens järnvägs anslutning till stationen skulle nuvarande stationshuset på nämnda järnvägs bekostnad förflyttas till annan plats inom stationsområdet. Huset vore emellertid för litet för att åter användas för ursprungligt ändamål, men lämpade sig däremot väl till boställshus för betjäning, för hvilken utan afsevärd ökning af flyttningskostnaden kunde inredas behöfliga 6 lägenheter med 1 rum och kök. Nytt stationshus erfordrades alltså, in-	»	30,000: —
--	---	-----------

rymmande, förutom allmänna lokaler och tjänsterum, äfven bostad om 5 rum och kök för stationsföreståndaren. Dessutom erfordrades uthus och källare till samtliga nya boställslägenheterna.

Vid *Krylbo*:

Utvidning af spårsystemet ..... kr. 5,900: —  
 Ytterligare utrymme för vagnuppställning erfordrades.

Inköp af C. W. Ponsbachs arfvingars tomt med därå uppförda en större och en mindre husbyggnad ..... » 25,000: —

Tomten vore 1,230 kvadratmeter stor och belägen i stationshusets närhet, omkring 50 meter från järnvägsområdet. Husen, af hvilka det större förr varit järnvägshotell och därför synnerligen väl lämpade sig till nattkvarter för öfverliggande tågpersonal, vore af trä och i godt skick och innehölle tillsammans 22 rum, bryggstuga, källare och vedbodas. Det större huset vore sedan år 1900 af I distriktets maskinafdelning förhyrdt mot 1,800 kronors hyra pr år till öfverliggningslokaler för lokomotivpersonal, med undantag af 2 rum och kök, som användes till bostad, samt ett rum, som vore vagnmästarens expedition. Dessa lokaler erfordrades framgent för samma ändamål, och egendomen utbjödes nu till salu med anledning af förra ägarens frånfälle.

Besiktning och värdering hade verkställts genom sakkunniga, som åsatt det här uppgifna värdet.

Vid *Örebro*:

Utvidgning af centralverkstaden med ett ångpannehus, en vällugn, kolbås och skrotbås, utförande af diverse inredningsarbeten i verkstadsbyggnaderna och därvarande förrådslokaler samt utläggning af ytterligare erforderliga spår därstädes ..... » 104,000: —

Ångpannehuset jämte erforderliga ångpannor m. m., hvilket allt beräknats kosta 49,300 kronor, erfordrades i

stället för den förutvarande provisoriska ångpanneanläggningen för lämnande af ånga till verkstädernas uppvärmning och driften af en smidespress. Vällugnen hade beräknats kosta 8,000 kronor, kol- och skrotbåsen tillsammans 6,400 kronor, inredningsarbeten och spår tillsammans 40,300 kronor.

Vid *Mosås*:

Uppförande af nytt stationshus ..... kr. 18,000: —

Det gamla stationshuset af trä vore numera otillräckligt och otidsenligt, men kunde efter förflyttning till annan plats inom stationsområdet användas till boställshus för stationspersonalen. Det nya stationshuset, som borde uppföras af sten, afsåges alltså endast för inrymmande af allmänna och tjänstelokaler.

Vid *Godegård*:

Uppförandet af boställshus med 1 rum och kök jämte uthus och källare ..... » 4,500: —

Bostad i statens järnvägars hus saknades för en vid stationen tjänstgörande stationskarl, och svårighet mötte att annorstädes inom lämpligt afstånd från stationen förhyra bostad.

**II distriktet.**

Vid *Göteborg*:

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... » 5,200: —

Enär i magasinet för afgående gods icke samtidigt kunde uppställas det antal vagnar, som för godsinlastning erfordrades, måste ytterligare lastningsplatser beredas genom utvidgning af en i samband med magasinet varande lastbrygga och öfverbyggande af densamma med skärmtak.

Utvidgning af spårsystemet ..... » 32,600: —

För att samtidigt pågående vagnväxlingar skulle

kunna ske oberoende af hvarandra å de tre för särskilda ändamål använda spårgrupperna, nämligen för vagnar till och från Olskroken, till och från godsmagasinen, lastkajerna och aflastningsplatserna, samt till och från hamnbanan, erfordrades ytterligare tvenne utdragsspår utöfver det enda hittills varande, och erfordrades äfven en del mindre spårläggningar i samband med utdragsspårens anordnande. Ett af utdragsspåren ifrågasattes därjämte att förlängas fram till Olskrokens station, för att äfven vagnars dit- och dänförande skulle kunna göras oberoende af tågrörelsen å hufvudspåren mellan Göteborg och Olskroken.

Anordnande af vattenreningsapparat vid lokomotivstallarna ..... kr. 11,000: —

Åtgärden nödvändiggjordes af att Gullbergsåns vatten, som användes för lokomotivens behof, innehölle för lokomotiven skadliga föroreningar från fabriker utmed ån.

Vid *Alingsås* och *Arvika*:

Tillbyggnad af godsmagasinen..... » 6,400: —

De för såväl gods- som all annan expediering använda tjänstelokalerna i stationshusen vore otillräckliga. Godsexpedieringen vid dessa stationer borde ock numera ske i lokaler vid magasinen. Tillbyggnaden vid Alingsås beräknades kosta 2,500 kronor, och vid Arvika — där äfven varmrums för ömtåliga varor erfordrades — 3,900 kronor.

Vid *Sandhem* och *Väring*:

Tillbyggnad af stationshusen..... » 4,500: —

Expeditionslokalerna vid båda dessa stationer vore otillräckliga. Tillbyggnaden vid Sandhem beräknades kosta 2,500 kronor och vid Väring 2,000 kronor.

## Vid Sköfde och Åmot:

Tillbyggnad af godsmagasinen ..... kr. 6,900: —  
 Den jämnt stigande stycke godstrafiken kräfde  
 ökad utrymme. Tillbyggnaden vid Sköfde beräknades  
 kosta 3,000 kronor, vid Åmot 3,900 kronor.

## Vid Karlstad Östra:

Uppförande af godsmagasin och lastkaj samt ut-  
 vidgning af spårsystemet ..... » 21,500: —

Stationen, som på Karlstad—Munkfors järnvägs-  
 aktiebolags bekostnad anlagts och år 1903 öppnats för  
 allmän trafik, vore med äganderätt öfverlåten till statens  
 järnvägar. Stationen vore anordnad fullständig för den  
 smalspåriga Karlstad—Munkforsbanans trafik samt för  
 omlastningar mellan nämnda bana och statens järn-  
 vägar, men saknade godsmagasin och lastkaj och i sam-  
 band därmed erforderliga spår för lokal statsbanetrafik.  
 Tillräckligt område för sådana anordningar finnes dock  
 redan vid stationen. Den godsstation för statsbanetrafik,  
 som sålunda förberedts, borde ock oförtöfvadt anordnas,  
 enär stationens naturliga trafikområde redan beboddes af  
 omkring 5,000 personer och inrymde en synbarligen  
 tillväxande industri, och dessutom Karlstadstrafikens  
 fördelning mellan den äldre stationen och den Östra  
 nödvändiggjordes af de begränsade utrymmena för samma  
 trafiks handhafvande vid den förra stationen.

## III distriktet.

## Vid Malmö ångfärjestation:

Utvidgning af spårsystemet, anläggning af lastkaj  
 samt uppsättning af lyftkran ..... » 10,800: —  
 Anordningen erfordrades för underlättande af den  
 ökade lokala godsrörelsen vid stationen.

Vid *Malmö*:

Utvidgning af spårsystemet .....	kr. 49,900: —
<p>Ökade spårutrymmen erfordrades för uppställning dels af personvagnar i reserv, dels af vagnar å frilastplatser. För sistnämnda finnes emellertid icke erforderligt utrymme inom stationens planerade område, men stode enligt vederbörande hamndirektions beslut den 2 augusti och den 19 september 1904 Malmö stad tillhörigt sådant om 9,745 kvadratmeter statens järnvägar till buds mot årlig hyra af 1 krona 20 öre pr kvadratmeter och under förbehåll af 6 månaders uppsägningstid. Området vore genom stadens försorg planerat, så att kostnaden för terrasseringsarbeten därstädes icke inginge i begärda anslagssumman.</p>	
Nedläggning af vagnvåg .....	» 5,500: —
<p>För underlättande af vägningen af de lastade godsvagnar, som numera i allt större antal öfverfördes mellan hamnområdena och bangården, erfordrades, att för sådant ändamål i bangårdens östra ända förlades en vagnvåg.</p>	

Vid *Moheda, Sandsjö, Aneby och Lomma*:

Utvidgning af spårsystemet .....	» 25,000: —
<p>Tågmötesspåren, som hade endast 372 meter resp. 358 meter, 409 meter och 338 meter fria längder, vore otillräckliga för numera förekommande tåglängder och måste förlängas. Kostnaderna vore för Moheda beräknade till 5,700 kronor, för Sandsjö till 9,000 kronor, för Aneby till 3,800 kronor och för Lomma till 6,500 kronor. I kostnaderna för Sandsjö och Lomma inginge äfven förvärf af erforderliga jordområden.</p>	

Vid *Nässjö*:

Uppförande af oljekällare och förrådshus .....	» 13,000: —
<p>Utrymmet för oljors förvarande vid distriktets hufvudförråd i Malmö vore sedan länge otillräckligt. För västkustbanan hade en oljekällare anlagts i Ångelholm,</p>	



men för linjen Katrineholm—Elmhult saknades upplagsplats för oljor. Oljeförslag jämte underförråd för vissa förbrukningsartiklar borde därför anordnas vid Nässjö, den största lokomotivstationen å nämnda bansträcka.

Vid *Solberga* och *Gistad*:

Uppförande vid hvardera stationen af boställshus, på förra stället med 3 lägenheter, på senare stället med 2 lägenheter, samtliga med 1 rum och kök, äfvensom härtill hörande uthus och källare..... kr. 16,200: —

Bostäder i statens järnvägars hus finnes icke vid dessa stationer för all där tjänstgörande personal och kunde icke heller utan svårigheter förhyras inom lämpliga afstånd från stationerna. Kostnaderna vore för Solberga beräknade till 8,700 kronor och för Gistad till 7,500 kronor.

Vid *Norrköping*:

Tillbyggnad af godsmagasinen..... » 7,900: —

Ökade magasinutrymmen såväl för ilgods som fraktgods påfordrades. Ifrågasatta tillbyggnaden af ilgodsmagasinet hade beräknats kosta 2,000 kronor och af fraktgodsmagasinet 5,900 kronor.

Utvidgning af spårsystemet..... » 25,000: —

Ökade spårutrymmen erfordrades för lastning och lossning af vagnslastgods, särskildt med hänsyn till blifvande allmänna svenska landtbruks- och industriutställningen år 1906. Godstrafiken vid stationen hade under åren 1898—1903 ökats med 36 procent.

Vid *Säby*:

Nedläggning af vagnvåg..... » 5,500: —

För den stora bettrafiken till Säbyholms sockerfabrik erfordrades våg vid denna station.

Vid *Vegeholm*:

Uppförande af boställshus med 3 lägenheter om tillsammans 4 rum och 3 kök jämte uthus och källare kr. 14,000: —

Lägenheterna afsåges till bostäder för stationsmästaren och 2 stationskarlar. Stationsmästarens nuvarande bostadslägenhet i stationshuset måste tagas i anspråk för utvidgning af de allmänna lokalerna. Lämpliga bostäder för stationskarlar finnes icke i stationens närhet att förhyra. Erforderlig tomtplats för husen afsåges att genom byte förvärfvas.

Vid *Ängelholm*:

Tillbyggnad af godsmagasinet..... » 8,000: —  
För vinnande af bättre utrymmen vid godsbehandlingen och inventeringar påfordrades magasinets utvidgning till dubbla nuvarande längden.

Utvidgning af spårsystemet..... » 12,800: —  
För tågrörelsen å stationen och den betydliga uppställningen där af öfvernattande tåg och vagnar borde den spårplan, som med det af 1903 års Riksdag beviljade anslaget 18,400 kronor påbörjats, och hvartill Kungl. Maj:t genom beslut den 8 april 1904 upplåtit erforderligt jordområde från Ängelholms kronoplantering, redan nu i sin helhet utföras.

Vid *Laholm*:

Tillbyggnad af godsmagasinet..... » 2,500: —  
Den befintliga godsexpeditionslokalen vore för ursprungligt ändamål otillräcklig, men kunde för framtiden få användning till ilgodsrums. Tillbyggnaden afsåges alltså för erhållande af större godsexpeditionsutrymme.

Utvidgning af spårsystemet..... » 18,500: —  
För erhållande af aflastningsplatser för vagnslastgods borde nya spår utläggas norr om bangårdens last-

kaj. Härför erforderligt område finnes icke inom stationens gränser, men förutsattes kunna erhållas från den intill stationen belägna Laholms kungsladugård, hvars arrendator enligt kungl. bref till järnvägsstyrelsen den 2 mars 1900 tillförbundits att mot viss årlig godtgörelse afstå från brukandet af område, som af dylik anledning frånskildes kungsladugården.

Vid *linjen Skrea—Falkenberg*:

Inköp af mark för anordningar till förekommande af vidliggande skogsplanterings antändande genom eld från lokomotiv ..... kr. 15,000: —

Lokomotiven hade ofta förorsakat skogseldar, hvaraf skadestånd föranledts, å sandfältsplanteringarna utmed linjen Skrea—Falkenberg. För förminskande af faran för sådan antändning erfordrades skyddsanordningar, hvilkas genomförande enligt uppgjord plan kräfde utvidgning af statens järnvägars område med omkring 7 hektar 73 ar, däri inberäknade omkring 92 ar från förra länsmansbostället Ågård n:r 1 och omkring 72 ar från komministersbostället Skrea n:r 6 Bäckagård, allt i Skrea socken och Årstads härad.

Vid *Almedal*:

Uppförande af boställshus med 6 lägenheter med 1 rum och kök jämte uthus och källare ..... » 24,000: —

Bostäder i statens järnvägars hus saknades för samtliga vid stationen tjänstgörande betjante, och svårighet mötte att inom lämpligt afstånd från stationen kunna förhyra erforderligt antal sådana. Det ifrågasatta huset afsåges för inrymmande af 5 stationsbetjante och därjämte af 1 banvakt.

## IV. Distriktet.

## Vid Söderhamn:

Tillbyggnad af godsmagasinet .....	kr.	5,700: —
För stycke godstrafikens handhavande erfordrades magasinsutrymmets ökande.		

## Vid Stöde och Krokom:

Uppförande vid hvardera stationen af boställshus med 3 lägenheter med 1 rum och kök äfvensom härtill erfor- derliga uthus och källare .....	»	19,300: —
Bostäder i statens järnvägars hus finnes icke vid dessa stationer för all där tjänstgörande personal, och svårigheter mötte att inom lämpliga afstånd från statio- nerna förhyra användbara sådana. Kostnaderna vore för Stöde beräknade till 9,500 kronor och för Krokom till 9,800 kronor.		

## V. Distriktet.

## Vid Umeå:

Tillbyggnad af godsmagasinet .....	»	5,300: —
Befintliga lokaler för godsexpediering och ilgods- förvaring vore otillräckliga.		

## Vid Vännäs:

Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af ytterligare två stallrum .....	»	23,900: —
Befintliga nio stallrum vore icke tillräckliga för in- rymmande af hela antalet lokomotiv, som under vinter- tiden, då trafiken vore lifligast, skulle vid stationen öf- vernatta.		

Uppförande af oljekällare ..... kr. 8,000: —

Källaren vore afsedd att inrymma oljeförrådet för distriktets sydligare del, hvilket eljest skulle fyllas från hufvudförrådet i Luleå. Transporterandet af de för nämnda del af distriktet behöfliga mängderna oljor komme att genom föreslagna anordningar afsevärdt för- enklas och kostnaderna därför nedbringas.

Vid *Vindeln*:

Utvidgning af spårsystemet ..... » 3,000: —

Lossning af ankommande kollaster för lokomotivens behof skedde nu från hufvudspåret, där vagnarna endast korta stunder, då bantåg ej väntades, kunde kvarstå. Särskildt kollossningsspår borde därför anordnas.

Vid *Åsträsk*:

Utvidgning af spårsystemet ..... kr. 4,300: —

Tillräckligt utrymme för uppställning af vagnar saknades, när stationens två genomgångsspår måste användas för tågmöten.

Vid *Boden*:

Tillbyggnad af godsmagasinet ..... » 3,500: —

Den år 1901 uppförda tillbyggnaden för inrymmande af expeditionslokal hade visat sig för liten och kräfde tillbyggnad.

Vid *Sandträsk*:

Uppförande af boställshus med 2 lägenheter med 1 rum och kök jämte uthus och källare ..... kr. 9,000: —

Boställslägenheterna afsåges för tvenne kolvakter, för hvilka sådana saknades i statens järnvägars hus. Bostäder att hyra finnes icke i trakten.

Vid *Koskivara*:

Tillbyggnad af hållplatsstugan .....	kr.	4,000: —
Behöfliga expeditionsrum och väntrum saknades vid denna hållplats.		

Vid *Nattavara*:

Uppförande af öfverliggningshus .....	»	20,000: —
Huset afsåges inrymma 7 soffrum, tvättrum, matrum och dagrum för den personal å malmtågen, som måste här aflösas och icke hade hemvist å platsen.		
Anordnande af kolupplagsplats med aflastningsspår för kolvagnar .....	»	5,000: —
Befintliga kolbåset rymde endast 600 ton kol, under det att 6,000 ton borde kunna vid stationen uppläggas.		

Vid *Gellivare*:

Utvidgning af spårsystemet .....	»	20,700: —
Vidtagna nödiga förändringar af spårsystemet för att bereda af hvarandra oberoende tågvägar från samtliga de fyra till stationen anslutande banorna inom stationen hade inkräktat på det redan förut knappa spårutrymmet för vagnuppställning. Två nya spår utmed hela spårsystemets längd påfordrades nu.		

Vid *linjen Gellivare—Malmberget*:

Uppförande af banvaktstuga jämte uthus och källare .....	»	6,000: —
En äldre provisorisk byggnad hade hittills användts till banvaktsboställe, men måste nu ersättas med mera permanent sådan.		

Vid *Malmberget*:

Utvidgning af spårsystemet.....	kr. 6,200: —
Utrymmet vid lastkajen vore otillräckligt, hvarför utläggandet af ett nytt spår för aflastning af fraktgods erfordrades samt därinvid en planerad vändplan för fordon samt utfartsväg.	
Fullföljande af anordningar för växelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer .....	» 150,000: —
Af statsbanornas 549 stationer, mötes- och lastplatser voro för närvarande 158 stycken försedda med växelförreglings- och signalsäkerhetsanordningar.	
Diverse arbeten .....	» 100,000: —
I betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling måste det anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseendet af sådana behof, som icke kunde längre tid i förväg förutses, men dock måste utan uppskof fyllas.	
<hr/> Summa kr. 1,000,000: —	

Hvad angår den ifrågasatta utvidgningen af spårsystemet vid Malmö station, för hvilket ändamål begärts ett belopp af 49,900 kronor, har utskottet icke kunnat undgå att hysa betänkligheter mot det förslag, järnvägsstyrelsen med afseende å denna anläggning framställt. Detta förslag går ut på, att de behöfliga nya spåren skulle förläggas på mark tillhörig Malmö stad, som skulle till statens järnvägar upplåta densamma mot en årlig hyra af 1 krona 20 öre för kvadratmeter och under förbehåll af sex månaders uppsägningstid. Med hänsyn såväl till den jämförelsevis mycket höga hyran som ock till den osäkra dispositionsrätt, som statens järnvägar skulle få till marken, som när som helst kunde med kort uppsägningstid återfordras af staden, har den ifrågasatta uppgörelsen förefallit utskottet vara för staten ofördelaktig och

därför böra, om möjligt, undvikas. Efter verkställd utredning har järnvägsstyrelsen nu ock, enligt hvad utskottet inhämtat, funnit utväg att förlägga de nya spåren på mark, som tillhör statens järnvägar. Vid detta förhållande och då ej någon olägenhet lärer vara förbunden med sistberörda utläggning af spåren, bör denna anordning gifvetvis vara att föredraga framför den af järnvägsstyrelsen från början föreslagna.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt och då utskottet beträffande öfriga föreslagna nya byggnader och anläggningar icke haft något att erinra, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik, å riksstatens sjätte hufvudtitel för år 1906 anvisa ett extra anslag af 1,000,000 kronor.

2:o.

Utläggning  
af ytterligare  
ett järnvägs-  
spår mellan  
Järfva och  
Uppsala.

Kungl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att till *utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer* bevilja ett anslag å 1,920,000 kronor och däraf på extra stat för år 1906 anvisa ett belopp af 500,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

Enligt statsrådsprotokollet grundar sig detta Kungl. Maj:ts förslag på en af järnvägsstyrelsen i skrivelse den 24 november 1904 gjord framställning af följande innehåll.

Vid de flera föregående tillfällen under senare tid, då styrelsen påkallat Kungl. Maj:ts medverkan för anslag till dubbelbananordningar, hade styrelsen haft anledning framhålla, hurusom krafvet på regelbundenhet vid järnvägsdriften vore i ständigt växande och måste med alla till buds stående medel fyllas, för så vidt träffade aftal med andra förvaltningar af kommunikationsleder rörande gemensamma anordningar för genomgående trafik skulle kunna upprätthållas. Särskildt hade därvid erinrats, huruledes inträffade rubbningar i de genomgående tågens gång blefve mest kännbara mot slutet af en lång tågväg, där endast enkelspårig bana förefunnes, och ofta nog nödvändiggjorde tillämpande af nya tillfälliga tidtabeller för återstoden af färden, åtgärder,



som i sin ordning kunde väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, hvilkas regelbundna gång likaledes måst i följd af nödvungna tidtabellsförändringar i större eller mindre mån rubbas. Det låge vidare i sakens natur, att, i samma mån en stegrad samfärdsel mellan landets olika delar sinsemellan och med utlandet framkallade en ökad fjärrtrafik, jämväl faran för dylika trafikrubbingar icke kunde undgå att förstoras och behovet af en anordning, hvarigenom i möjligaste mån fjärrtrafikens jämna och ostörda fortgång betryggades, följaktligen blifva allt mera trängande. Det mest effektiva medlet därvidlag vore dubbelbananordningen.

Det vore emellertid ej endast ur fjärrtrafikens synpunkt, som en dylik anordning kommit att framstå som nödvändig, utan lika mycket vore äfven den rent lokala trafikens alltjämt ökade behof af förbättrade tågförbindelser därvidlag en faktor, hvars betydelse måste i tid beaktas. Möjligheten för denna trafiks bättre tillgodoseende vore dock med bibehållande af enkelspår mycket begränsad och inskränktes naturligen väsentligt i den mån fjärrtågen toge detta spår i anspråk.

Enligt styrelsens åsikt hade numera trafikförhållandena å den stambanedel, som för statens järnvägar bildade ingångslinje till Stockholm *norrifrån*, d. v. s. linjen Stockholm—Uppsala, gestaltat sig så, att linjens anordnande såsom dubbelbana måste utan dröjsmål genomföras.

Härvid borde enligt styrelsens uppfattning början göras med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår å den omkring 12 kilometer långa sträckningen Järfva—Tureberg—Rotebro. Å denna sträckning framfördes dagligen icke mindre än 24 ordinarie och 11 extra tåg — de sistnämnda insattes enligt ordinarie tidtabell i mån af behof — eller inalles 35 tåg, af hvilka 26 trafikerade hela linjen Järfva—Uppsala. Antalet tåg å linjen Järfva—Rotebro hade år 1894 varit endast 23, af hvilka 21 trafikerat hela linjen Järfva—Uppsala. Antalet tåg hade således under perioden, särskildt å linjen Järfva—Rotebro, ökats afsevärdt och öfverstege det tågantal, som förekommit å linjen Arlöf—Lund vid den tid, då beslut fattats om dubbelbananordning därstädes.

Visserligen skulle, vid det förhållande att dubbelspår funnes utlagdt mellan Stockholms centralstation och Tomtebodas, sistnämnda station bort vara den naturliga utgångspunkten för den ifrågasatta anordningen, helst lokaltrafiken mellan Tomteboda och Järfva framtedde ännu mer betydande dimensioner — å denna sträcka framfördes ej mindre än 40 ordinarie och 13 extra tåg under dygnet — men då dubbelbananordning å sistnämnda linje berodde af det sätt, hvarpå frågan om ordnandet af hufvudstadens bangårdsförhållanden och i sammanhang

därmed fastställandet af eventuellt nya ingångslinjer till hufvudstaden slutligen kunde varda löst, hade sådan anordning därstädes nu icke kunnat ifrågasättas; hvaremot, då förändring af den norra infartsvägens sträckning icke komme att beröra någon del af sträckningen norr om Järfva, styrelsen tills vidare funnit sig böra välja denna station som utgångspunkt för den ifrågakämda anordningen, särskildt äfven med tanke på att oförtöfvadt efter ett blifvande afgörande om slutliga sträckningen af den 4 kilometer långa linjen Tomtebodavägen—Järfva få densamma anordnad såsom dubbelbana.

För tågdirigeringen norr om Stockholm i dess helhet och för att i tillbörlig grad tillgodose jämväl fjärrtrafikens behof att fortgå utanstörrande rubbningar vore det emellertid, såsom redan antydts, af nöden, att dubbelbananordningen finge omfatta hela sträckan Järfva—Uppsala.

Sistnämnda station vore redan nu att betrakta såsom en af de viktigaste knutpunkterna för samfärdseln norr om Stockholm och blefve det gifvetvis i ännu högre grad, därest genom ostkustbanans anslutning till Uppsala—Gäflerbanan trafiken å sistnämnda bana ytterligare stegrades.

Följande sammanställning af siffror för person- och godstrafiken under senaste tioårsperiod visade den utveckling, trafikförhållandena å linjen Järfva—Uppsala därvid undergått.

Antalet afgångna och anlända resande hade utgjort

	år 1894	år 1898	år 1903
vid Uppsala .....	194,861	270,279	363,420
» Bergsbrunna .....	14,547	20,014	28,528
» Knifsta .....	33,365	41,704	51,795
» Märsta .....	23,668	31,532	35,099
» Rosersberg .....	23,890	29,405	40,549
» Väsby .....	24,710	37,101	48,099
» Rotebro .....	52,129	73,062	64,123
» Tureberg .....	—	—	53,652
» Järfva (med Hagalund) .....	84,030	216,553	550,823

Ökningen under tioårsperioden af trafikinkomsterna från ifrågakämda bandel framginge af följande siffror:

	år 1894	år 1898	år 1903
Uppsala .....	kr. 568,278: —	kr. 802,894: —	kr. 1,042,416: —
Bergsbrunna .....	» 12,099: —	» 19,638: —	» 34,711: —

Knifsta .....	kr. 51,824: —	kr. 61,314: —	kr. 76,621: —
Märsta .....	» 44,019: —	» 50,088: —	» 56,753: —
Rosersberg .....	» 42,120: —	» 49,835: —	» 66,005: —
Väsby .....	» 31,308: —	» 41,787: —	» 46,843: —
Rotebro .....	» 58,590: —	» 72,429: —	» 64,037: —
Tureberg .....	» —	» —	» 19,914: —
Järfva (med Hagalund) .....	» 35,962: —	» 67,260: —	» 112,462: —

Siffertalen för godstonkilometer per bankilometer å linjen Stockholms centralstation—Uppsala vore för åren 1894, 1898 och 1903 respektive 128,942, 222,447 och 254,468.

Kostnaden för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår å linjen Järfva—Uppsala hade af styrelsen beräknats till sammanlagdt 1,920,000 kronor, fördelade på följande sätt:

jordområdets anskaffning .....	kr. 57,880: —
terrassering .....	» 415,710: —
konstarbeten (förlängning af afloppstrummor, väg- öfvergångar, vägbro, utvidgning af 12 stycken broar och af 6 stycken vägportar) .....	» 88,419: —
54,24 kilometer spårläggning m. m. ....	» 1,114,060: —
diverse arbeten .....	» 69,245: —
allmänna omkostnader .....	» 174,686: —
<hr/> Summa kr. 1,920,000: —	

Enligt denna beräkning komme kostnaden per kilometer att belöpa sig till omkring 33,100 kronor. Därvid vore emellertid att märka, att kostnaden för spårläggning beräknats efter ett jämförelsevis så högt rälspris per ton som 100 kronor, medan senast betalda rälspris icke belöpt sig till mer än 83,70 kronor per ton, hvadan det ej syntes osannolikt, att ifrågavarande kostnadspost skulle kunna något nedbringas.

Arbetets utförande hade styrelsen tänkt sig fördeladt på högst fyra år, under förutsättning att anslag blefve för detsamma beviljade med 500,000 kronor för hvart och ett af åren 1906, 1907 och 1908 samt med hvad till fullbordandet kunde erfordras för år 1909. Då emellertid det vore af synnerlig vikt, att linjen Järfva—Rotebro kunde inom kortaste tid blifva användbar såsom dubbelbana, erfordrades, att arbetet därmed börjades redan år 1905; hvadan styrelsen hemställde, att det sålunda för påbörjande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala å extra stat för år 1906 begärda anslaget å 500,000 kronor måtte få redan under år 1905 i förskott lyftas.

För egen del har föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet yttrat, att de skäl järnvägsstyrelsen anfört för ett snart anordnande af den ifrågasatta nya förbindelsen, hvarigenom den synnerligen lifliga trafiken å norra stambanan närmast Stockholm skulle kunna förmedlas på ett sätt, som de nuvarande förhållandena gjorde erforderligt, syntes fullt giltiga. Departementschefen tvekade därför icke att tillstyrka det af järnvägsstyrelsen nu framlagda förslaget, som utgjorde en konsekvent fortsättning af dess utaf Kungl. Maj:t och Riksdagen förut gillade sträfvan att genom erforderliga spårordningar på ett tillfredsställande sätt ordna den alltid intill järnvägsnätets viktigaste anknypningspunkter mest svårskötta trafiken.

På de skäl, som i statsrådsprotokollet blifvit anförda, anser sig utskottet böra tillstyrka, att medel af Riksdagen beviljas för utförande af den nu föreslagna dubbelspårordningen. Med afseende å de gjorda kostnadsberäkningarna har det ej undgått utskottets uppmärksamhet, att rälerna däruti upptagits till ett pris af 100 kronor per ton, under det att senast betalda rälspris icke belöpt sig till mer än kronor 83: 70 per ton. Detta förhållande synes gifva anledning förvänta, att ifrågavarande anläggning skall kunna utföras för lägre kostnad än den, som nu ställts i utsikt. Då emellertid prisen å räler äro underkastade mycket stora växlingar, har utskottet ej ansett sig böra af nämnda anledning föreslå någon nedsättning i det begärda anslaget.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förvarande framställning må, till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer, bevilja ett anslag å 1,920,000 kronor och däraf för år 1906 anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

Angående sättet för anskaffande af sistnämnda belopp 500,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

3:o.

Ny rörlig materiel vid statens järnvägar.

Vidare har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1906, till *anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar*, bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 4,000,000 kronor.

Enligt statsrådsprotokollet grundar sig detta Kungl. Maj:ts förslag på en af järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 30 november 1904 gjord, af föredragande departementschefen tillstyrkt framställning af följande innehåll.

Till en början hade järnvägsstyrelsen erinrat, hurusom styrelsen i sin den 25 november 1903 till Kungl. Maj:t aflättna skrifvelse med förslag angående anvisande af ett anslag å 4,000,000 kronor för år 1905 till enahanda ändamål framhållit, att genom de för åren 1900—1904 beviljade anslagen den under perioden 1897—1901 synerligen kännbara bristen på dragkraft och vagnar blifvit så till vida afhjälpt, att den förhandenvarande trafiken kunnat skötas utan sådana otillfredsställande och oekonomiska anordningar, som under de närmast föregående åren måst vidtagas, men att i allt fall godsvagnar måst förhyras och att föråldrade lokomotiv äfvensom sådana af för svag konstruktion fortfarande måst användas. Vid sådant förhållande och då trafiken trots de tryckta konjunkturerna utvisat en ständig om ock måttlig stegring, hade järnvägsstyrelsen ansett sig manad att förorda en ökning af den rullande materielen för att undvika de olägenheter och förluster, som skulle komma att åtfölja ett uppsving i den allmänna rörelsen, därest icke statsbanorna då vore bättre rustade än under perioden 1897—1901.

Järnvägsstyrelsen hade nu meddelat, att ingen förändring inträdt, sedan berörda framställning gjordes, som kunde föranleda andra slutsatser än dem, järnvägsstyrelsen då ansett sig berättigad att draga ur de föreliggande omständigheterna, samt att trafikinkomsterna för år 1904 otvifvelaktigt komme att utvisa en ökning af 2,300,000 kronor eller  $4\frac{1}{2}\%$  vid jämförelse med bruttoinkomsterna år 1903 och således hänvisade på en fortfarande stegring i transportererna å statens järnvägar. Med åberopande äfven i öfriga delar af den vid 1903 års framställning afgifna motivering, föresloge därför styrelsen följande ökning i den rullande materielen såsom af klok förtänksamhet påbjuden, nämligen med 20 lokomotiv, 50 personvagnar och 700 godsvagnar.

Lokomotiven, som afsåges för godståg på de starkt trafikerade linjerna söder om Krylbo, skulle komma att utföras af samma cert, hvaraf ett antal af 48 stycken anskaffats eller vore under tillverkning och som visat sig synnerligen effektiv och ekonomisk, men järnvägsstyrelsen hade tillämnat en välbehöfzig ökning af denna certs ångpanna, hvarigenom lokomotivens vikt blefve större och deras pris följaktligen borde beräknas något högre än år 1903.

Af personvagnar ämnade styrelsen till anskaffning föreslå, likasom år 1903, 2-axliga III-klass vagnar såsom varande mest behöfliga, men äfven ett mindre antal boggivagnar.

Godsvagnarna skulle i allmänhet komma att anskaffas af samma slag, som för senast beviljade anslag, och således hafva den större bärighet, som vid vagnanskaffningarna sedan år 1898 kommit till användning. Ett specificerande af slag och stycketal läte sig för det närvarande ej göra, utan borde järnvägsstyrelsen därutinnan hafva fria händer till tidpunkten för medlens användning.

På grund af hvad sålunda anförts, hade järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till nästinstundande Riksdag aflåta proposition om anvisande för år 1906 af ett extra anslag å 4,000,000 kronor, att användas till inköp från inhemska verkstäder af följande rullande materiel för statens redan trafikerade järnvägar:

20 st. godstågslokomotiv för approximativt .....	kr. 1,400,000: —
50 » personvagnar » » .....	» 800,000: —
700 » godsvagnar » » .....	» 1,800,000: —
	<u>Summa kr. 4,000,000: —</u>

På grund af hvad till statsrådsprotokollet i detta ärende blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar, för år 1906 bevilja 4,000,000 kronor.

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

4:o

Godtgörelse  
för vissa  
järnvägs-  
transporter.

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att, till godtgörelse åt statens järnvägstrafik för transport af vissa till nödlidande inom Värmlands, Kopparbergs, Jämtlands, Vesternorrlands, Västerbottens och Norrbottens län afsända varor, på extra stat för år 1906 anvisa ett anslag af 258,916 kronor.

I detta ärende har föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet anfördt följande:

»Med anledning af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län till följd af inom länet inträffad missväxt gjorda framställningar om fraktfrihet och fraktnedsättning för transport å statens järnvägar af vissa varor samt sedan anmaldt blifvit, att å vissa trakter inom landet spannmål och foder insamlats för lindrande af nöden inom nämnda län, medgif Eders Kungl. Maj:t genom nådiga bref den 3 och den 10 oktober 1902, att frakten för vissa inköpta varors transport till länet finge nedsättas till 7 öre för vagnkilometer, hvilket belopp enligt järnvägsstyrelsens uppgift utgjorde den direkta utgiften, hvarmed ifrågavarande transport vore för statens järnvägar förbunden, äfvensom att spannmål samt vissa fodervaror och födoämnen, som af enskilda personer utan ersättning ställdes till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län förfogande för att tillhandahållas de nödlidande inom länet, finge, där myckenheten uppginge till hel vagnslast, afgiftsfritt forslas å statens järnvägar.

Efter liknande framställningar från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands och Värmlands län lämnade Eders Kungl. Maj:t, jämlikt nådiga bref den 24 och den 31 oktober samt den 7 november 1902 och den 12 januari 1903 enahanda medgifvande för samma varors försändande till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller nödhjälpskommittéer inom nämnda län.

Denna fraktfrihet afsåg lindrande af nöden under vintern 1902—1903.

Därefter behagade Eders Kungl. Maj:t, med anledning af framställningar från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens och Västerbottens län, genom nådiga bref den 20 november 1903 medgifva liknande fraktfrihet för nämnda län jämväl för sistförflutna vinter.

I förenämnda nådiga bref föreskref Eders Kungl. Maj:t, att järnvägsstyrelsen skulle framdeles inkomma med uppgift å det belopp, hvartill frakten för ifrågavarande sändningar, beräknad efter 7 öre per kilometer för hvarje lastad vagn, skolat uppgå, och förklarade Eders Kungl. Maj:t sig vilja om ersättning för forslingen efter nämnda beräkning förordna.

Uti underdåniga skrivelser den 18 december 1903 och den 17 oktober 1904 har järnvägsstyrelsen anmält, att de belopp, styrelsen hade att fordra för ifrågavarande nödhjälpsändningar, utgjorde för vintern 1902—1903 258,185 kronor 21 öre och för vintern 1903—1904 730 kronor 41 öre eller således tillhoppa 258,915 kronor 62 öre.»

Då det syntes departementschefen riktigast, att ersättning bereddes

statens järnvägar för ifrågavarande transporter, samt medel icke för detta ändamål finnes disponibla, har departementschefen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning, som här ofvan meddelats.

Utskottet, som icke haft något att erinra emot Kungl. Maj:ts förevarande framställning, hemställer alltså,

att Riksdagen må, till godtgörelse åt statens järnvägstrafik för transport af vissa till nödlidande inom Värmlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län afsända varor, å riksstatens sjätte hufvudtitel för år 1906 anvisa ett extra anslag af 258,916 kronor.

## 5:o.

Fortsättning  
af statsbanan  
från Göteborg  
till Skee.

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att till *fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee* för år 1906 anvisa 1,670,000.

Till statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen i detta ärende anfört följande:

»Till anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden enligt järnvägsstyrelsens år 1902 uppgjorda beräkningar, för hvilka närmare redogjorts i Eders Kungl. Maj:ts nädiga proposition (n:o 36) till 1903 års riksdag angående anslag för år 1904 till fortsättning af nämnda statsbana, upptagits till 17,004,957 kronor 68 öre, har Riksdagen beviljat:

för år 1899	.....	750,000 kr.
» » 1900	.....	2,000,000 »
» » 1901	.....	2,000,000 »
» » 1902	.....	2,000,000 »
» » 1903	.....	2,000,000 »
» » 1904	.....	3,000,000 »
» » 1905	.....	4,000,000 »

eller tillsammans 15,750,000 kr.

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



Jag tillåter mig erinra, att, sedan Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1903 fastställt arbetsplan under år 1904 för ifrågavarande statsbana samt 1904 års Riksdag, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, medgifvit Eders Kungl. Maj:t rätt att af det för år 1905 anvisade anslag förskottsvis under år 1904 af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,000,000 kronor, Eders Kungl. Maj:t den 26 augusti 1904 fastställt tillägg till arbetsplanen under år 1904, afseende användande under samma år af berörda förskotterade belopp, 1,000,000 kronor.

Beträffande fortgången under år 1904 af arbetena å denna bana har järnvägsstyrelsen meddelat mig följande upplysningar.

Provisoriska byggnader till ett antal af 17 stycken hafva uppförts.

Terrasseringsarbetena i hufvudlinjen hafva delvis afslutats i förut bearbetade skärningar, och hafva i de återstående påbörjats större sådana. Genom nämnda arbeten hafva 36,773 meter banvall färdigbildats.

För mindre vattendrags ledande genom banvallen hafva 107 afloppstrummor och 1 kulvert anlagts samt 3 vattentunnlar och 1 kulvert påbörjats.

Stenarbetena för bron öfver Nordre älf äro i det närmaste fullbordade och för bron öfver Bäfveån afslutade, hvarjämte dylika arbeten påbörjats för en mindre bro.

Permanent spår har utlagts å en sträcka af 6,756 meter.

Å bangårdarna vid Olskroken, Säfve, Ytterby, Jörlanda, Stenungsund, Ljungskile och Grohed hafva terrasseringsarbetena påbörjats.

En banbevakningsbostad med uthus har uppförts.

2,866 meter större och 3,565 meter mindre vägar äro omlagda och landfästen för en vägport uppförda.

För banans inhägnande hafva uppsatts 2,348 meter stålträdsstängsel.

Å bandelen Uddevalla—Skee hafva arbeten för komplettering af bankar och doseringar utförts.

Beträffande anslagsbehovet för år 1906 för ifrågavarande statsbanebyggnad har järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 21 november 1904 anfört, att då af berörda för anläggningen beräknade kostnadssumma, 17,004,957 kronor 68 öre, ett belopp af 15,750,000 kronor beräknades med 1905 års utgång vara taget i anspråk för banans fullbordande, skulle ytterligare erfordras ett belopp af 1,254,957 kronor 68 öre, hvilket belopp eller i afrundadt tal 1,255,000 kronor styrelsen hemställde, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att till fortsättning och afslutning af banan för år 1906 anvisa.

Omförmälda beräkning af kostnaderna för banan i dess helhet

är emellertid, såsom järnvägsstyrelsen vidare erinrat, grundad, bland annat, på viss förutsättning angående vattendjupet under den för banan erforderliga bro öfver Göta älf. Då denna fråga blifvit i annat ärende underställd Eders Kungl. Maj:ts pröfning, anhåller jag att här få redogöra för hvad därutinnan förekommit.

Enligt af Eders Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 7 augusti 1903 fastställd definitiv plan för framdragande af statsbanan mellan Göteborg och Skee å sträckan från Skafteröd till Olskroken skulle banan, efter att från Tingstad hafva framdragits till Göta älf, öfvergå denna älf dels på svängbro och dels på fast bro samt därefter föras öfver Västergötland—Göteborgs järnväg för att därifrån provisoriskt inledas på Olskrokens station. Under åberopande däraf anhöll järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 25 september 1903 hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län om tillstånd till anläggande, på sätt styrelsens skrifvelse bifogade plan- och profiliritningar utvisade, af en brobyggnad öfver Göta älf vid Göteborg för statsbanans framdragande därstädes, hvarvid styrelsen tillika meddelade, att stadsfullmäktige i Göteborg enligt beslut vid sammanträde den 4 juni 1903 godkänt det af styrelsen föreslagna läget för bron.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle seglationsbredden i svängbrospannens öppningar å bron blifva 18 meter och i fasta spannen närmast svängbron 27 meter samt fria höjden öfver högvattenytan i sistnämnda spann 6 meter. Vattendjupet under bron hade å förslaget upptagits till 3,6 meter vid medelvattenstånd, motsvarande omkring 3 meter vid lågvattenstånd.

Härvid tillåter jag mig erinra, att, enligt det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade förslag till ombyggnad af Trollhätte kanal, hvilket framstälts i styrelsens underdåniga betänkande den 15 februari 1902 angående förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt, kanalen, som i slussarna för närvarande hölle ett djup af 2,97 meter och en bredd af 7,19 meter, skulle utföras med ett djup af 6 meter och en bredd i slussarnas portöppningar af 15,5 meter. Därjämte äro i samma betänkande intagna alternativa förslag med ett djup i kanalen af 4 och 5 meter.

Med anledning af järnvägsstyrelsens berörda framställning lät Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län kalla vederbörande kommuner och trafikanter äfvensom öfriga i frågan intresserade inom nämnda och Älfsborgs län att vid sammanträde inför Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den 27 oktober 1903 höras i ärendet. Vid detta sammanträde yttrade sig ombud för Göteborgs stad

och hamnstyrelse samt för Backa kommun angående brobyggnadsföretaget, och enade sig ombuden att för det dåvarande yrka, bland annat, *dels* att brobyggnaden i fråga måtte utföras så, att grundläggningens öfverkant förlades minst 6 meter under lågvattenståndet, *dels* att detta djup upptoges lika bredt som svängbrospannens fria öppningar samt så långt ofvanför och nedanför bron, att hinder för muddring till enahanda djup efter brons uppförande icke uppstode vid användande af vanliga mudderverk för detta arbete, *dels ock* att vattendjupet under de tre stora brospannen redan vid brons uppförande upptoges till minst 3,6 meter vid medelvattenstånd och till nyssnämnda omfattning ofvanför och nedanför bron.

Göteborgs stads hamnstyrelse, som af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande på därom framställd anhållan lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, har, efter hörande af stadens byggnadschef och hamnkaptenen i Göteborg, uti skrifvelse till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den 2 december 1903 anført, att järnvägsstyrelsens förslag om järnvägsbrons uppförande med ett vattendjup under densamma af allenast 3,6 meter vid medelvattenstånd eller 3 meter vid lågvattenstånd väckt mycket stora betänkligheter hos hamnstyrelsen.

Från myndigheter, korporationer och enskilda hade, efter hvad hamnstyrelsen vidare meddelat, under det sista årtiondet mycket kraftiga fordringar framställts på vidgade och förbättrade kommunikationer utefter Göta älf upp till Vänerns hamnar, och hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt ett utarbetadt förslag till nämnda farleds fördjupande till 6 meter. Äfven om åtskilliga af dem, som blifvit öfver detta förslag hörda, ej ansett sig böra tillstyrka en så dyrbar åtgärd, syntes dock icke någon af dem varit tveksam om nödvändigheten att förbättra farleden. Komme åter järnvägsstyrelsens förslag att oförändradt förverkligas, skulle icke blott möjligheten till dylik förbättring förhindras för en mycket lång framtid, utan farleden skulle till och med blifva sämre än hvad nu vore fallet. Då statsmakterna ännu ej varit i tillfälle att pröfva väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, förekomme det hamnstyrelsen mindre lämpligt att utan vidare genom anläggande af en dyrbar järnvägsbro vid Göta älfs nedersta lopp så godt som omöjliggöra utförandet af nämnda förslag. Men äfven om man vore af den åsikt, att ett djup i farleden utefter Göta älf af 6 meter ej på grund af därmed förbundna dyrbara vattenarbeten vore att under den närmare framtiden anbefalla ända upp till Vänern förbi fallen vid Trollhättan och Lilla Edet, så erbjöde Göta älf uti sitt nedra lopp flera mil ofvan läget för den nu föreslagna bron

synnerligen lämpliga platser för industriell verksamhet, dit sjögående fartyg af större djup än 3 meter med framgång och till båtnad för landets ekonomiska utveckling kunde komma att behöfva framföras, utan att den därför erforderliga uppmuddringen af älfven skulle kräfva alltför stora omkostnader. Att omöjliggöra strändernas begagnande för dylik industriell verksamhet utefter en så viktig farled som Göta älf syntes vara i hög grad oklokt. Redan uti omedelbar anslutning till broöfvergången ägde Göteborgs stad ofvan bron icke mindre än 6,000 meter kaj och plats för kaj, där visserligen ännu ej kräfts så stort djup som 6 meter, men där framtiden med all säkerhet komme att ställa större fordringar på djupet än nu vore fallet, och midtemot uti Backa socken torde liknande möjligheter förefinnas. Enligt hamnstyrelsens åsikt låge det äfven på denna grund stor vikt uppå, att den ifrågavarande bron ej planlades för mindre djup än det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna eller 6 meter. Det vore emellertid af mindre betydelse, att farleden under bron redan nu uppmuddrades till detta djup, om blott bropelarna utfördes på sådant sätt, att en framtida uppmuddring vore möjlig. Kostnaden för muddringen vore dock, jämförd med den för bropelarnas förstärkta byggnad erforderliga omkostnaden, ej större än att önskligt vore, det äfven den nu genast utfördes, enär svårigheter af flera slag sannolikt skulle uppkomma att senare verkställa den. Hamnstyrelsen ansåge sig därför böra instämma i de af Göteborgs stads och hamnstyrelsens ombud vid sammanträdet inför Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den 27 oktober 1903 gjorda yrkanden samt på det kraftigaste förorda, att den ifrågavarande järnvägsbron öfver Göta älf ej planlades och utfördes för mindre djup än 6 meter under lågvattenstånd.

Sedermera har till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande inkommit yttrande från styrelsen för nautiska föreningen i Göteborg, hvilken i en den 17 december 1903 dagtecknad skrift på hufvudsakligen samma skäl, som af hamnstyrelsen anförts, ansett det vara mindre välbetänkt, att järnvägsbron uppfördes på sådant sätt, att vattendjupet under densamma icke utan omfattande arbeten och stora kostnader kunde ökas utöfver föreslagna 3,6 meter. Styrelsen för föreningen hemställde därför, att bron från början måtte utföras så, att djupet under bron blefve minst 6 meter vid medelvattenstånd.

Från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Värmlands län har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län med skrifvelse den 31 december 1903 fått emottaga särskilda skrifter i ämnet dels från hamnstyrelsen i Karlstad och dels

från Uddeholms aktiebolag. Hamnstyrelsen anför följande. Genom anläggandet af en bro öfver Göta älf, afsedd för ett vattendjup af endast 3,6 meter vid medelvattenstånd och 3 meter vid lågvattenstånd, skulle den ombyggnad af Trollhätte slussar och utvidgning af Trollhätte kanal, hvartill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjort förslag, förhindras eller åtminstone högst väsentligt försvåras och fördyras. En förbättrad farled mellan Vänern och västerhafvet vore af den trängande och för trakten kring Vänern utomordentliga betydelse, att hvarje hinder, som restes mot den ändock svårlösta och dyrbara frågan, måste på det intimaste beröra Karlstads hamn och rederirörelse samt viktiga och betydelsefulla näringars i nejden utveckling och framåtgående. Vare sig vid det slutliga förslaget till ombyggnad af Trollhätte kanal vattendjupet blefve satt till 6 meter, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag upptoge, eller till 4 meter, såsom från andra håll påyrkats, eller till något mått däremellan, vore det uppenbart, att en bro öfver Göta älf, byggd för ett vattendjup af allenast 3,6 meter, måste i sammanhang med kanalbyggnaden ombyggas. Antagligt vore ock, att det blefve staten, som komme att, efter inlösen af den nuvarande Trollhätte kanal, verkställa dess behöfliga utvidgning och förbättring. Då för en kostnad af några få tusen kronor järnvägsbron redan från början kunde byggas så, att en ombyggnad icke i sammanhang med en blifvande utvidgning af farleden mellan Vänern och västerhafvet blefve erforderlig, och en dylik ombyggnad sedermera däremot skulle blifva synnerligen dyrbar och väsentligen fördröja och fördyra tillkomsten af en förbättrad farled å nu ifrågavarande plats äfvensom väsentligt försvåra och en tid kanske omöjliggöra järnvägs trafikens öfver bron behöriga upprätthållande, vore det icke blott högeligen oklokt ur statssynpunkt, om järnvägsstyrelsen nu skulle erhålla det begärda tillståndet till brobyggnaden, utan ock ett på omväg och i förhand gifvet synnerligen hårdt slag mot hela kanalfrågans lösning. Det intresse, som allenast ville tillgodose den nuvarande kanaltrafikens fordringar och således genom tillfälliga eller för allenast en kort tid tillräckliga anordningar hindra trängsel vid slussarna, skulle hafva fått ett synnerligt kraftigt handtag, medan däremot de intressen, som arbetade för en ombyggnad af kanalen för större fartyg, hvarmed allenast den lättnad i frakter och omkostnader, som vore en så viktig faktor vid hela kanalfrågans bedömande, skulle vinnas, finge det än svårare att genomföra en tidsenlig farled mellan Vänern och Kattegatt. Hamnstyrelsen ansåge sig därför med fullt skäl kunna påyrka, att såsom villkor för tillstånd till den begärda brobyggnaden öfver Göta älf måtte

föreskrifvas, att å den del af bron, som skulle byggas såsom svängbro, grundläggningens öfverkant måtte förläggas minst 6 meter under älvens lågvattenstånd.

Uddeholms aktiebolag erinrar i sin skrift därom, att det föreslagna vattendjupet under bron icke utan en dyrbar ombyggnad af bron skulle kunna ökas till ett djup af 6 meter, enär, enligt hvad broritningarna utvisade, grundläggningen skulle komma högst 3,5 meter under lågvattenytan och således en betydligare muddring knappast vore tänkbar, utan att grundläggningen i sammanhang därmed nedbringades i höjd med det nya bottenplanet. Då alltså den af järnvägsstyrelsen föreslagna brobyggnaden syntes lägga mycket betänkliga hinder i vägen för åstadkommande af den för den värmländska järnhandteringen och industrien så ytterst viktiga djupare förbindelseleden mellan Vänern och Kattegatt, anhölle bolaget, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande måtte vidtaga nödiga åtgärder för att söka utverka, att såsom ett villkor för beviljande af tillstånd till utförande af ifrågavarande brobyggnadsföretag föreskrefves, att djupet under svängbron skulle göras minst 6 meter under lågvattenytan.

För egen del har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Värmlands län uti sin berörda skrifvelse den 31 december 1903 anført, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande såväl vid det i ärendet angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till ombyggnad af Trollhätte kanal den 14 mars 1903 inför Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande hållna sammanträde inhämtat, att bland länets industriidkare och köpmän synnerlig vikt för utveckling af Värmlands industri, handel och skeppsfart lades vid kanalens föreslagna ombyggnad, som ock i sitt underdåniga yttrande i samma ärende den 13 juli 1903 haft tillfälle framhålla betydelsen för länet af en tillräckligt rymlig och djup vattenväg mellan Vänern och Kattegatt. Med hänsyn till vikten af att åtgärder och anläggningar icke måtte komma till stånd, som skulle omöjliggöra eller väsentligen försvåra genomförande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens på Eders Kungl. Maj:ts nådiga pröfning ännu beroende förslag till ombyggnad af Trollhätte kanal eller annan plan för vinnande af förbättrad och lättad förbindelse mellan Vänern och västerhafvet, funne sig Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande oförhindrad att till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län öfversända berörda bägge skrifter för det afseende vid omförmälda broärendes handläggning, hvartill skrifterna kunde föranleda.

Vidare har af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Älfsborgs

län uti skrifvelse den 2 februari 1904 hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län anmälts, att, ehuru rådrum lämnats, ingen af ifrågavarande brobyggnadsföretag intresserad inom förstnämnda län afgifvit yttrande öfver järnvägsstyrelsens ansökning om tillstånd till brons uppförande.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, som den 22 februari 1904 förehade ärendet till pröfning, fann sig emellertid icke böra meddela hufvudsakligt beslut däri, utan pröfvade skäligt till Eders Kungl. Maj:t i underdånighet hänskjuta att i ärendet förordna, och öfverlämnade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande följaktligen med underdånig skrifvelse berörda den 22 februari 1904 samtliga handlingar i ärendet äfvensom utdrag af sina däri förda protokoll.

Sedan järnvägsstyrelsen genom nådig remiss den 8 mars 1904 anbefallts afgifva underdånigt utlåtande i det till Eders Kungl. Maj:ts pröfning sålunda hänskjutna ärendet, har styrelsen i underdånig skrifvelse den 24 mars 1904 anfört följande. I styrelsens föreliggande förslag till järnvägsbro öfver Göta älf hade, såsom nämnts, vattendjupet i svängbrospannens öppningar upptagits till 3,6 meter vid medelvattenstånd, motsvarande omkring 3 meter vid lågvattenstånd. Detta vattendjup vore detsamma, som beräknats i det af styrelsen år 1896 upprättade och till grund för 1898 års Riksdags beslut om anläggning af statsbana genom Bohuslän liggande kostnadsförslag. Vid det förhållande, att berörda djup för den del af älfven, där bron skulle anläggas, vore angifvet i en af Göteborgs stads byggnadschef upprättad, å karta med tillhörande beskrifning och kostnadsförslag affattad plan för reglering af stadens hamn, hvilken plan blifvit af Eders Kungl. Maj:t fastställd den 7 februari 1896 och fortfarande skulle lända till efterrättelse, hade styrelsen icke någon anledning att vid uppgörande år 1896 af sitt förenämnda kostnadsförslag beräkna större vattendjup än det nyss angifna eller 3,6 meter vid medelvattenstånd. När styrelsen sedermera i skrifvelse den 31 december 1902 afgifvit redogörelse för hvad utöfver af Riksdagen intill 1903 års utgång anvisade medel erfordrades för färdigbyggande af statsbanan genom Bohus län, hade visserligen till Eders Kungl. Maj:ts nådiga pröfning förelegat förberörda, af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 15 februari 1902 afgifna förslag till förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt, enligt hvilket segeldjupet i Göta älf på nu ifrågavarande plats skulle utgöra 6 meter, men vid angifna förhållande och på grund af ovissheten, huruvida väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande ifrågasatta vattendjupet skulle komma till utförande, hade järnvägsstyrelsen ansett sig icke böra uppgöra de nya

kostnadsberäkningarna med hänsyn tagen till sagda förslag. Styrelsen hade nämligen hyst den uppfattning, att, därest Eders Kungl. Maj:t skulle finna godt besluta, att vid uppförande af ifrågavarande bro hänsyn skulle tagas till det vattendjup, som nyssberörda förslag förutsatte, till styrelsens förfogande skulle komma att ställas nödigt belopp för täckande af den högre kostnad för brobyggnaden, som därigenom uppstode.

Hvad svängbrospannens fria genomfartsöppningar beträffade, skulle desamma, såsom af det anförda framginge, enligt föreliggande förslag hafva en bredd af 18 meter. Vid sammanträdet den 27 oktober 1903 inför Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län hade yrkande framställts därom, att 6 meters djup måtte upptagas till en bredd lika med svängbrons fria öppningar, hvilket yrkande sålunda ginge ut på en bottenbredd af 18 meter. Då emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt förut anmärkta förslag förutsatte en slussbredd af 15 meter, syntes berörda yrkande om en bottenbredd af 18 meter icke böra vinna godkännande. Enligt hvad styrelsen vid förfrågan under hand hos hamnkaptenen i Göteborg inhämtat, hade afsikten med nämnda yrkande allenast varit att förhindra konstruktionen af fundamenten i alltför snedt utskjutande riktning, och hade hamnkaptenen tillika förklarat, att den bottenbredd af 15 meter, som förutsattes i nu föreliggande förslag, borde anses vara till fyllest.

För egen del hade järnvägsstyrelsen icke något att erinra däremot, att, på sätt blifvit i ärendet påyrkadt, vattendjupet under ifrågavarande bro upptoges till 6 meter under lågvattenytan. Därest Eders Kungl. Maj:t skulle finna godt i nåder besluta i öfverensstämmelse därmed, komme detta att i väsentlig grad öka kostnaderna för brobyggnaden, hvilka, då grundläggningen afsåge allenast 3,6 meters vattendjup under medelvattenståndet, beräknats till 331,500 kronor. I anledning däraf hade styrelsen låtit uppgöra beräkningar af kostnaderna för bron i fråga med det nämnda vattendjupet af 6 meter under lågvattenytan, och gåfve dessa beräkningar vid handen, att kostnaderna skulle, under förutsättning att grundläggningen utfördes för dylikt vattendjup icke allenast i svängbrospannen, utan äfven i de fasta spannen med undantag för landspannen, belöpa sig till 708,500 kronor. Under förutsättning åter att grundläggningens öfverkant förlades i svängbrospannen 6 meter under lågvattenytan, men i öfrigt 3,6 meter under medelvattenytan, skulle kostnaderna uppgå till 659,400 kronor.

Då enligt styrelsens förmenande det icke sagnades anledning att taga under ompröfning, huruvida icke vattendjupet i svängbrospannen



skulle kunna bestämmas till 4, eventuellt 4,5 meter under lågvattenytan, hade styrelsen jämväl låtit verkställa kostnadsutredningar, under förutsättning att grundläggningen utfördes för sådant djup, och utvisade desamma, att kostnaderna skulle uppgå till i förra fallet 491,500 kronor och i det senare 518,500 kronor. Därvid hade vattendjupet under de fasta spannen beräknats till 3,6 meter under medelvattenytan.

Då det för brobyggnadsarbetenas ändamålsenliga utförande vore nödvändigt, att muddring under bron verkställdes till samma djup som grundläggningens öfverkant, hade kostnad därför upptagits i nu omnämnda kostnadsförslag.

Beträffande den betydliga ökning i kostnader, särskildt för bronns uppförande för ett segeldjup af 6 meter under lågvattenytan, berodde denna ökning hufvudsakligen af följande omständigheter. Med hänsyn till de fartygstyper, som vid sådant vattendjup i älven kunde komma att passera genom svängbrospannen, måste bottenbredden uti dessa spann göras afsevärdt större än hvad som skulle erfordras för ett segeldjup af endast 3,6 meter under medelvattenytan. Berörda förhållande nödvändiggjorde en ökning af den fria öppningen uti hvardera svängbrospannet af omkring 6 meter, hvilket betydligt ökat svängbrons tyngd och alltså äfven trycket på de pelare, som skulle uppbära samma bro, hvartill komme, att för en sådan svängbros manövrering med den hastighet, som erfordrades för att så långt som möjligt minska hindren för den lifliga sjötrafiken på ifrågavarande ställe af Göta älf, måste förutsättas anordningar för elektrisk drifkraft. Vid beräkningarnas uppgörande, hade styrelsen utgått från den förutsättningen, att den elektriska kraften erhöles från Göteborgs stads under uppförande varande, brostället närbelägna slakthus. Därest detta icke skulle låta sig göra, utan annan mera aflägset belägen kraftkälla måste anlitas, syntes de beräknade kostnaderna komma att ökas med 6,000 à 7,000 kronor. Förutom svängbrons berörda större tryck på de pelare, som komme att uppbära densamma, medförde grundläggningen för pelarna för det ifrågasatta vattendjupet eller 6 meter under lågvattenståndet en icke obetydlig tillökning af pelarnas vikt, hvilken omständighet åter betydligt fördyrade grundläggningskostnaderna särskildt därför, att belastningen per påle uti de pålssystem, som komme att anordnas för att uppbära bropelarna, måste förutsättas synnerligt låg till följd af älfbottens lösa beskaffenhet och omöjligheten att nå fast botten. Därjämte vore anordningarna för grundläggning på ifrågavarande större djup i och för sig afsevärdt mer kostsamma och deras utförande förbundna med vida större risk än hvad förhållandet blefve, i fall grund-

läggningen skulle utföras för ett vattendjup af endast 3,6 meter under medelvattenståndet. Hvad sålunda anförts i afseende å kostnadsökningen vid grundläggning för 6 meters vattendjup under lågvattenytan hade äfven sin tillämpning för grundläggning för 4 och 4,5 meters vattendjup under lågvattenståndet, fastän i mindre grad.

Då slutligen styrelsen icke utan afsevärdt fördröjande af statsbanans genom Bohus län fullbordande kunde uppskjuta öfverförandet till Hisingen af all den rullande materiel, som erfordrades för ballastningsarbetet från norra stranden af Göta älf norrut, tills bron öfver denna älf blefve färdig, utan måste åtminstone beträffande en del af denna materiel låta detta öfverförande ske sjöledes, uppkomme en oförutsedd till 12,100 kronor beräknad kostnad, med hvilket belopp hvart och ett af här angifna kostnadsförslag borde ökas.

Till följd af nådig remiss den 30 mars 1904 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 23 juli 1904, på grund af de tungt vägande skäl, hvilka andragits till stöd för yrkandet om 6 meters vattendjup under lågvattenytan vid brostället eller samma djup, som förekomme i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt, och då järnvägsstyrelsen förklarar sig icke hafva något att erinra mot en sådan anordning, hemställt, att Eders Kungl. Maj:t vid fastställelse af arbetsplanen för den ifrågavarande bronns uppförande måtte bestämma, att brobyggnaden skulle verkställas så, att därigenom utförandet af ny förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt i enlighet med styrelsens underdåniga hemställan af den 15 februari 1902 ej måtte förhindras, försvåras eller fördyras.

Efter det järnvägsstyrelsen under sommaren 1904 verkställt profpålningar å platsen för uppförande af ifrågavarande bro öfver Göta älf, har styrelsen i skrifvelse till mig den 25 oktober 1904 meddelat, att dessa undersökningar gifvit vid handen, att för bronns byggande för ett segeldjup af 6 meter under lågvattenytan komme att krävas ett afsevärdt större arbete än styrelsen tillförene beräknat, i det att bottnens slam måste undanskaffas i så stor omfattning, att sagda vattendjup af 6 meter kunde erhållas, sedan i och för markförstärkning för pålgrunden en grusbädd af omkring 4 meters tjocklek påförts. Genom berörda muddringsarbete och nämnda grusbädds åstadkommande komme de i styrelsens omförmälda underdåniga skrifvelse den 24 mars 1904 angifna belopp, 708,500 kronor och 659,400 kronor, hvartill kostnaderna för bronns uppförande med ett 6 meters lågvattendjup under olika för-

utsättningar beräknats, att hvar för sig ökas med 75,000 à 100,000 kronor.

Vid underdånig anmälan af detta ärende den 28 oktober 1904 fann Eders Kungl. Maj:t godt lämna stadsfullmäktige i Göteborg tillfälle att yttra sig, i hvad mån de vore villiga att, för den händelse ifrågavärande bro öfver Göta älf komme att utföras med ett beräknadt vattendjup under svängbrospannen af 6 meter vid lågvattenstånd, bidraga till bestridande af de med brons uppförande under nu nämnda förutsättning förenade högre kostnader.

Till följd häraf har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län med eget underdånigt utlåtande den 19 december 1904 öfverlämnat underdånigt yttrande från stadsfullmäktige, hvilka därvid jämlikt beslut vid sammanträde den 8 december 1904, efter hamnstyrelsens och drätselkammarens hörande, förklarar, att, äfven om Göteborgs stad kunde hafva fördel däraf, att bron öfver Göta älf byggdes för större vattendjup än det af järnvägsstyrelsen föreslagna, stadsfullmäktige dock, med hänsyn till den ojämförligt större fördel, som för landet i dess helhet och särskildt dess industri stode att vinna, därest trafiken i Göta älf ej försvårades för större sjögående fartyg, icke funne anledning för staden att bidraga till de med brons byggande på större djup förenade högre kostnader.

I sitt berörda underdåniga utlåtande den 19 december 1904 har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande anført, att för tillgodoseende af Göteborgs stads behof att i en framtid utsträcka sin hamn till den staden på en sträcka af omkring 6,000 meter redan tillhöriga östra stranden af Göta älf omedelbart ofvanför platsen för brobyggnaden i fråga med större djup än det af järnvägsstyrelsen för brobyggnaden beräknade och för att bereda möjlighet för industri af hvarjehanda slag, som kunde behöfva trafikera älfven med sjögående fartyg af större dimensioner än nämnda vattendjup medgäfve, att, till båtnad för landets ekonomiska utveckling, slå sig ned på älfvens stränder mellan broöfvergången och det första vattenfallet i älfven vid Lilla Edet, hvilka stränder med en längd af flera mil erbjöde en mängd synnerligen lämpliga platser för industriell verksamhet, det enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande måste anses nödigt och önskvärdt, att brobyggnaden uppfördes för större djup än det af järnvägsstyrelsen föreslagna. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande föreställde sig dock, att det för en mycket lång tid framåt skulle vara tillräckligt att för nu angifna ändamål gifva älfven ett djup under brobyggnaden af 4 meter vid lågvattenstånd, hvilket djup skulle tillåta framförande af fartyg af intill 1,200 tons

dräktighet genom brobyggnadens svängbrospann. Då emellertid till Eders Kungl. Maj:ts nådiga pröfning föreläge ett af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvet förslag till förbättrad farled mellan Väneren och Kattegatt, däri vattendjupet uti Göta älf och Trollhätte kanal med tillhörande slussar beräknats för fartyg, som ginge 6 meter djupt, och frågan därom icke syntes kunna förr än i en mer eller mindre aflägsen framtid blifva vederbörligen afgjord, hvaremot nödigt syntes vara att ifrågavarande broärende med allra första bringades till ett slut, kloketen och försiktigheten syntes böra bjuda, att brobyggnaden redan från början anlades för ett vattendjup af 6 meter under lågvattenstånd, dock endast under svängbrospannen, på det att brobyggnaden icke måtte lägga hinder i vägen för genomförandet af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag eller orsaka, att för detta ändamål dryga kostnader måste nedläggas för bron ombyggnad för berörda större vattendjup. Då därjämte från Nya Trollhätte kanalbolag redan för statsverkets räkning för en anseelig summa penningar blifvit inköpta Trollhätte kanalverk och annan bolaget tillhörig fast och lös egendom, i ändamål, bland annat, att staten själf skulle kunna taga om hand de förändringar och förbättringar af den såsom trafikled synnerligen viktiga Trollhätte kanal, hvilka den stigande samfärdselns kraf påfordrade och hvilka icke syntes kunna åstadkommas utan statens direkta ingripande, ansåge sig Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande böra ifrågasätta, huruvida icke, fastän Göteborgs stad funnit sig böra vägra bidrag till bestridande af de med brobyggnadens uppförande för sistnämnda större vattendjup under svängbrospannen förenade högre kostnader, åtgärder borde vidtagas för brobyggnadens anläggning på bekostnad af allmänna medel för sagda vattendjup af 6 meter under svängbrospannen, men med bibehållande af det föreslagna vattendjupet under bron i öfrigt äfvensom af föreslagen vidd för såväl svängbrospannen som det fasta spannet närmast svängbron eller med en bottenbredd af 15 meter för de förra och med 27 meters fri genomfartsöppning för det fasta spannet.

Med anledning af hvad i det nu refererade ärendet förekommit har järnvägsstyrelsen, såsom jag förut antydt, i sin först omförmälda underdåniga skrifvelse den 21 november 1904 angående ytterligare anslagsbehof för statsbanan Göteborg—Skee till en början erinrat, att de till 17,004,957 kronor 68 öre beräknade kostnaderna för banan i dess helhet förutsatte, bland annat, att ifrågakomna bro öfver Göta älf uppfördes för ett vattendjup af 3,6 meter under medelvattenytan, för hvilket fall kostnaderna för bron beräknats till 331,500 kronor, samt vidare anført, att därest Eders Kungl. Maj:t emellertid komme att förordna,

att bron skulle byggas för ett vattendjup af 6 meter under lågvattenytan, komme, allt eftersom grundläggningen utfördes för dylikt vattendjup i samtliga spannen utom landspannen eller för detta vattendjup allenast i svängbrospannen och för 3 meter under lågvattenytan i öfriga spann, såsom styrelsen i sitt förberörda underdåniga utlåtande den 24 mars 1904 framhållit, utgifterna för bron att belöpa sig till, i förra fallet 708,500 kronor och i senare fallet 659,400 kronor, till hvilka belopp dessutom enligt senare gjorda beräkningar, som styrelsen i sin skrifvelse den 25 oktober 1904 omförmält, måste läggas ytterligare 75,000 à 100,000 kronor. Under nu anförda förhållanden komme det belopp 1,254,957 kronor 68 öre eller i afrundadt tal 1,255,000 kronor, som styrelsen äskat för ifrågavarande statsbana för år 1906, att blifva otillräckligt. Därest Eders Kungl. Maj:ts blifvande beslut angående nyssberörda brobyggnad alltså föranledde ökning af de för densamma ursprungligen beräknade kostnaderna af 331,500 kronor, skulle styrelsen, sedan detta nådiga beslut blifvit för styrelsen känt, göra underdånig framställning angående det belopp, som utöfver det nu begärda blefve erforderligt för banans fullbordande under år 1906.

Slutligen har järnvägstyrelsen den 28 december 1904 till mig inkommit med en skrifvelse, däruti styrelsen meddelat, att under hösten år 1904 å platsen för den blifvande bron verkställda profpålningar ådagalagt, att kostnaden för i styrelsens förberörda skrifvelse den 25 oktober 1904 omförmälda muddringsarbete och grusbädds anordnande kunde begränsas till 75,000 kronor, samt att af sådan anledning kostnaden för brons uppförande för ett vattendjup af 6 meter under lågvattenytan komme att belöpa sig till 783,500 kronor, om sagda vattendjup beräknades för bron i dess helhet med undantag för landspannen, men till 734,400 kronor, om detta djup åstadkommes endast för svängbrospannen, under det att bron i öfrigt finge ett vattendjup af 3 meter under lågvattenytan.

Såsom jag redan förut erinrat, är förslag å bane att genom ombyggnad af Trollhätte kanal åstadkomma en förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har enligt Eders Kungl. Maj:ts uppdrag upprättat förslag härtill, och afser detta förslag, att kanalen skulle byggas med ett djup af 6 meter. Alla de myndigheter och korporationer, som yttrat sig angående detta förslag, hafva enstämmigt vitsordat behofvet af kanalens ombyggnad, ehuru från flera håll uttalats den uppfattningen, att dimensionerna kunde minskas. Sedan staten numera förvärfvat Nya Trollhätte kanalbolags egendom, lærer en af förutsättningarna för den utan tvifvel nödvändiga ombygg-

naden af kanalen vara uppfylld. Huruvida vid en sådan ombyggnad kanalen skall erhålla så stora dimensioner som de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna torde väl vara synnerligen tvifvelaktigt. Att definitivt bestämma dessa dimensioner är emellertid för närvarande icke möjligt. I detta sammanhang förtjänar det uppmärksammas att, äfven om kanalen i dess helhet icke skulle komma att byggas för större vattendjup än 3 meter eller något därutöfver, anledning dock förefinnes därtill, att den nedersta delen närmast Göteborg behöfver hafva större dimensioner. Skulle nu den ifrågavarande järnvägsbron anläggas på det sätt, som järnvägsstyrelsen ursprungligen afsett, hvilket innebure att vattendjupet beräknades till 3 meter vid lågvatten, vore därigenom ett bestämdt hinder lagdt för upptagande till större djup af den ifrågavarande farleden, den viktigaste af våra inre vattenfarleder, med mindre man ville bygga en ny bro, hvilket jämväl skulle medföra en ombyggnad af en del af järnvägssträckningen, då den nya bron måste vara färdig, innan den gamla kunde rifvas, och således måste förläggas på annat ställe än den gamla. Vid nu angifna förhållanden och då, med hänsyn till önskvärdheten af banans snara färdigbyggande, frågan om sättet för järnvägsbrons uppförande icke kan anstå, anser jag klokheten bjuda att redan från början utföra bron för ett vattendjup under svängbrospannen lika med det största djup, som kan komma i fråga för kanalen, eller 6 meter vid lågvattenstånd. Däremot och då en blifvande trafiks fordringar synas mig genom en dylik anordning vara fullt tillgodosedda, kan jag icke finna någon anledning att beträffande djupet under de närmast svängbrospannen belägna sidospansnen frångå järnvägsstyrelsens första förslag i denna del, hvilket afsåg ett vattendjup af 3,6 meter vid medelvattenstånd eller 3 meter vid lågvattenstånd.

Enligt de kostnadsberäkningar för statsbanan, som framlades för 1903 års Riksdag, skulle för banans färdigbyggande erfordras, utöfver af Riksdagen hittills anvisade medel, ytterligare ett belopp af 1,254,957 kronor 68 öre. Dessa beräkningar voro emellertid af skäl, som järnvägsstyrelsen angifvit, uppgjorda under förutsättning af, bland annat, att ifrågavarande bro öfver Göta älf uppfördes för ett vattendjup af 3,6 meter vid medelvattenstånd. Med det af mig nu förordade vattendjupet skulle brons uppförande, enligt hvad järnvägsstyrelsen beräknat, draga en ökad kostnad af 402,900 kronor, med hvilket belopp jämte den till 12,100 kronor beräknade kostnaden för transport af materiel öfver Göta älf eller tillhopa 415,000 kronor alltså de förut antagna kostnaderna för järnvägens fullbordande skulle komma att ökas.»

Såsom af det i ärendet förda statsrådsprotokollet inhämtas, är en ganska väsentlig del af det för nästkommande år äskade anslaget till fortsättning af den bohuslänska längdbanan afsedd att tagas i anspråk för den brobyggnad öfver Göta älf i närheten af Göteborg, som erfordras för banans framdragande därstädes. Enligt järnvägsstyrelsens förut uppgjorda förslag skulle ifrågavarande bro utföras för ett vattendjup af 3,6 meter vid medelvattenstånd, motsvarande omkring 3 meter vid lågvattenstånd; och under förutsättning af detta byggnads sätt hade bron i de för 1903 års Riksdag framlagda kostnadsberäkningarna för banan upptagits till en kostnad af 331,500 kronor. Kungl. Maj:ts nu gjorda framställning afser däremot, att bron — med samma vattendjup i de fasta spannen som i nyssnämnda förslag upptagits — skulle byggas för ett vattendjup under svängbrospannen af 6 meter vid lågvattenstånd, och är för detta fall kostnaden för brons utförande beräknad till ett belopp af 734,400 kronor. Brons anläggning för det stora vattendjup, som med Kungl. Maj:ts förevarande framställning afses, har motiverats hufvudsakligen därmed, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt till Kungl. Maj:t afgifna betänkande angående förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt framställt förslag om Trollhätte kanals ombyggnad till ett djup af 6 meter; och vid detta förhållande har klokheten synts bjuda, att brobyggnaden från början utfördes så, att den icke framdeles lade hinder eller svårigheter i vägen för genomförande af detta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag. Det måste emellertid, såsom äfven af föredragande departementschefen framhållits, anses vara synnerligen tvifvelaktigt att kanalen skall komma att ombyggas till så stora dimensioner som de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna. Behöfligheten häraf har från flera håll och, som det synes utskottet, på goda skäl blifvit bestridd; och har utskottet på grund af hvad i denna fråga blifvit anfördt kommit till den uppfattning, att det för tillgodoseende afsjöfarten mellan Vänern och Västerhafvet bör vara för en mycket lång framtid fullt tillräckligt, att kanalen ombygges till ett vattendjup af högst 4 meter och farleden i öfrigt upprentas till samma djup vid lågvattenstånd, hvilket skulle möjliggöra framförandet därstädes af fartyg intill 1,200 tons dräktighet. Af hänsyn till kanalens framtida ombyggnad är det därför enligt utskottets mening icke påkalladt, att uppföra ifrågavarande järnvägsbro för större vattendjup än det nyss nämnda af 4 meter vid lågvattenstånd. Af vissa myndigheter, särskildt Göteborgs stads hamnstyrelse, har emellertid framhållits, att oberoende af de dimensioner, som gäfves åt kanalen och farleden i öfrigt, ett större djup kunde

komma att visa sig behöfligt för sjöfarten i nedre delen af Göta älf, och att af denna anledning järnvägsbron i fråga borde byggas för 6 meters vattendjup. Det synes dock, som om fördelen här af i främsta rummet skulle komma Göteborgs stad till godo, hvarvid särskildt må erinras, att staden omedelbart ofvanför bron eger icke mindre än 6,000 meter kaj och plats för kaj; men då Göteborgs stadsfullmäktige förklarar sig icke vilja bidraga till de med bron byggande till större djup förenade kostnader, synes frågan om större djup än 4 meter böra förfalla. I enlighet med hvad ofvan uttalats anser nämligen utskottet, att staten icke har anledning att bekosta dyrbarare brobyggnad än som erfordras för att tillåta framförandet i svängbrospannen af fartyg med 4 meters djupgående. Kostnaden för en sådan bro har af järnvägsstyrelsen beräknats till 491,500 kronor, hvartill, enligt hvad utskottet från samma styrelse inhämtat, kommer för markförstärkning medelst grusbäddes anordnande 48,500 kronor, eller tillsammans 540,000 kronor. Då, såsom förut nämnts, kostnaden för den bro, som enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle komma till utförande, upptagits till 734,400 kronor, bör sålunda det af Kungl. Maj:t för nästkommande år begärda anslaget minskas med skillnaden mellan sistnämnda två belopp, eller med 194,400 kronor.

På grund af det anförda för utskottet hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1906 anvisar 1,475,600 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttraude.

6:o.

Anslag till  
fortsättning  
af statsbanan  
mellan  
Morjärv och  
Lappträsk.

Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att, till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt af landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, för år 1906 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 1,000,000 kronor.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 150) har herr G. A. E. Kronlund, föreslagit, att Riksdagen till ofvan nämnda ändamål



måtte för år 1906 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 1,500,000 kronor.

Det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet i förevarande ärende innehåller följande yttrande af statsrådet och chefen för civildepartementet.

»Med anledning af en af Eders Kungl. Maj:t till Riksdagen gjord framställning om anläggning af dels en statsbana från Morjärv till Karungi by, dels landsväg från Boden öfver Morjärv till Lappträsk, har 1904 års Riksdag — under förbehåll, att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges — beslutit

dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk för en beräknad kostnad af 3,984,846 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen hade att genomgå,

dels ock i sammanhang därmed anläggning af landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för en beräknad kostnad beträffande den förra sträckningen af 615,000 kronor och vidkommande den senare af 628,000 kronor

äfvensom för påbörjande af nämnda anläggningar å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisat 500,000 kronor

Jag tillåter mig erinra, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län med skrifvelse den 2 november 1904 öfverlämnat en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däruti Norrbottens läns landstings ordförande och vice ordförande, jämlikt dem vid landstingets sammanträde den 23 september 1904 lämnadt uppdrag, tillkännagifvit, att landstinget, på sätt af bifogadt utdrag af landstingets protokoll för nämnda dag framginge, förklarar sig för förenämnda järnvägs- och landsvägsanläggningar vilja åtaga sig de förpliktelser, Riksdagen fordrat såsom villkor för järnvägsanläggningens utförande, under uttalande därvid, att detta åtagande beträffande den kostnadsfria markupplåtelsen skulle afse endast sådan jord, som icke redan förut vore staten tillhörig.

Genom nådigt beslut den 16 december 1904 har Eders Kungl. Maj:t gillat den af järnvägsstyrelsen i underdåning skrifvelse den 24 november 1904 föreslagna planen för bedrivande af arbetena under år 1905 å förenämnda statsbana och landsväg, enligt hvilken plan förenämnda anslagsbelopp 500,000 kronor skulle användas:

200,000 kronor till terrasserings- m. fl. arbeten för landsväg mellan Boden och Morjärv,

50,000 kronor till enahanda arbeten för landsväg mellan Morjärv och Granträsket,

30,000 kronor till definitiv uppstakning af järnvägslinjen mellan Morjärv och Lappträsk, utarbetande af plan- och profilitningar, samt påbörjande af förrådshus' och arbetarbostäders uppförande,

170,000 kronor till grundläggnings- och murningsarbeten för järnvägsbroarna öfver Stryckån och Kalix älf samt

50,000 kronor till terrasseringsarbeten å bansträckan Morjärv—Lappträsk.

I underdånig skrifvelse den 21 november 1904 har järnvägsstyrelsen anmält, att till fortsättning af arbetena å samma anläggningar under år 1906 erfordrades 1,000,000 kronor, som skulle användas enligt följande plan:

306,000 kronor till fullbordande af för järnvägen afsedda delar af broarna öfver Stryckån och Kalix älf,

415,000 kronor till arbeten för landsvägen Boden—Morjärv,

165,000 kronor till fortsättande af de under år 1905 påbörjade terrasserings- och trumarbetena å landsvägen Morjärv—Lappträsk,

10,000 kronor till bro å sistberörda landsväg öfver Granträskbäcken samt

4,000 kronor till bro å samma landsväg öfver Kärrbäcken.

Därjämte skulle 100,000 kronor användas till ersättning åt statens trafikerade järnvägar för arbetsredskap och andra inventarier samt materialier, hvilka samma järnvägar dels öfvertagit af statsbanan Boden—Morjärv och dels inlöst från statsbanan Gellivare—Riksgränsen för att öfverlåta till nu ifrågavarande banbyggnad.»

Beträffande de skäl, som af herr Kronlund anförts till stöd för det af honom väckta förslaget, tillåter sig utskottet att hänvisa till motionen.

I sin till nästlidna års Riksdag gjorda framställning om fortsättning af norra stambanan till riksgränsen mot Finland äfvensom om anläggning af ofvan nämnda landsvägar hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för påbörjande af dessa anläggningar anvisa för år 1905 ett belopp af 2,707,500 kronor att anskaffas genom upplåning. I sitt häröfver afgifna utlåtande anförde statsutskottet, bland annat, att med hänsyn därtill, att någon inkomst icke torde kunna beräknas å den ifrågasatta järnvägen, det syntes utskottet vara att föredraga att med an-

slagsmedel bestrida kostnaderna för dessa anläggningar, i likhet med hvad som skett beträffande järnvägen Boden—Ytter Morjärv. Under sådana förhållanden kunde anläggningarna — yttrade utskottet vidare — uppenbarligen icke fullbordas på långt när så hastigt, som i den uppgjorda planen blifvit ifrågasatt; och med hänsyn till de stora anspråk, som ställdes på statsregleringen, ansåge sig utskottet icke kunna för år 1905 tillstyrka större anslag för ändamålet än 500,000 kronor, som borde anvisas att utgå å rikstaten utom hufvudtitlarna. Riksdagen, som i fråga om statsbaneanläggningen fattade beslut endast om byggandet af sträckningen Morjärv—Lappträsk, biträdde däremot, hvad angick anslaget belopp och sättet för dess utgående, helt och hållet den af utskottet gjorda hemställan. Utskottet anser sig ock fortfarande böra hålla fast vid sin ofvan anförda motivering, och då för närvarande ej mindre anspråk ställas på statsregleringen, än hvad som nästlidet år var fallet, finner sig utskottet äfven nu böra förorda, att anslaget för ifrågavarande statsbane- och landsvägsanläggningar begränsas till 500,000 kronor.

Utskottet hemställer alltså,

a) att Riksdagen må på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts förevarande framställning, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt af landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, för år 1906 beviljar å rikstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor; och

b) att herr Kronlunds i ämnet väckta motion, i hvad den skiljer sig från hvad utskottet här ofvan under a) hemställt, icke må af Riksdagen bifallas.

7:o.

Kungl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att, till *fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspärig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan*, på extra stat för år 1906 anvisa ett anslag af 97,000 kronor.

Anslag till fortsättande af fullständiga undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

I en inom Första kammaren väckt motion (n:o 2) har herr A. F. O. Cederberg hemställt, att vid besvarandet af Kungl. Maj:ts om-

förmälda framställning Riksdagen ville uttala den mening, att i undersökningsplanen borde intagas äfven en linje, som berör sådan plats vid Vänerns norra strand, från hvilken, enligt tillgänglig utredning, genom Trollhätte kanals ombyggnad skulle kunna öppnas sjöfart med materiel, användbar äfven för trausmarin skeppning.

I detta ärende kommer utskottet att framdeles under riksdagen afgifva utlåtande, hvilket utskottet nu skolat för Riksdagen

anmäla.

8:o.

Ersättning för  
statskontorets  
förskott för  
nya bangårds-  
anläggningar i  
Stockholm  
m. m.

I enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1900 års Riksdag medgifvit,

att inköp af sådana egendomar, som af Kungl. Maj:t pröfvades vara för statens järnvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, finge af Kungl. Maj:t, efter förslag af järnvägsstyrelsen, beslutas för ett sammanlagdt belopp af intill 5,000,000 kronor;

att köpeskillingarna för dessa egendomar finge af statskontoret förskjutas af under händer varande medel mot ersättning, hvarom Riksdagen framdeles, på anmälan af Kungl. Maj:t, ville besluta; samt

att den afkastning, samma egendomar kunde komma att lämna under tiden, intill dess de blefve för det med inköpet afsedda ändamål använda, skulle af järnvägsstyrelsen inlevereras till statskontoret för att redovisas under titel extra uppbörd.

Sedermera har 1902 års Riksdag, på framställning af Kungl. Maj:t, medgifvit, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens förenämnda beslut finge inköpas sådana egendomar, som af Kungl. Maj:t pröfvades vara för statens järnvägar 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 villkor med tillägg, dels att ej annan mark måtte med anlåtande af dessa medel förvärfvas än sådan, som erfordrades för provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm, permanent godsangård vid Norrtulls station och en rangeringsangård vid Tomtebodas eller för utvidgning af Stockholms södra station, dels ock att medlen kunde i förekommande fall använ-

das jämväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof.

Af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden inhämtas, att, enligt hvad statskontoret anmält, detta ämbetsverk, jämlikt i kungl. bref den 11 maj 1900, den 4 oktober och den 20 december 1901, den 24 januari 1902 och den 24 juli 1903 meddelad föreskrift, till järnvägsstyrelsens disposition under förskottstitel utbetalt de för köpeskillingarna för följande fastigheter och för bestridande af de med inköpen i öfrigt förenade kostnader erforderliga belopp, nämligen:

för fastigheterna n:is 3 och 10 i kvarteteret Braxen samt lagfarts- m. fl. kostnader .....	kr. 612,221: 65
» fastigheterna n:is 19, 20 och 21 i kvarteret Rundelen samt lagfarts- m. fl. kostnader .....	» 1,845,430: 74
» fastigheterna n:is 4 och 15 i kvarteret Gösen samt lagfarts- m. fl. kostnader .....	» 450,601: 99
» fastigheten n:o 34 i kvarteret Lagerbärsträdet samt lagfarts- m. fl. kostnader .....	» 160,155: 41
» fastigheten n:o 4 i kvarteret Braxen .....	» 200,000: —
» » » 11 » » » .....	» 215,000: —
» » » 35 » » Lagerbärsträdet .....	» 395,000: —
» lagfarts- m. fl. kostnader för sistnämnda tre fastigheter .....	» 226: —
» fastigheten n:o 2 i kvartēret Karpen samt vissa delar af fastigheterna n:is 1 och 3 samt n:o 2 i kvarteret Gösen .....	» 386,060: —
» bidrag till kostnaden för anordnande af en ny gata i Vintervägens förlängning äfvensom till inköp af vissa delar af Lilla Munklägersgatan .....	» 271,797: 10
» vissa delar af fastigheterna n:o 1 i kvarteret Gäddan samt n:is 1 och 2 i kvarteret Ugglehufvudet jämte tillhörande ersättningsbelopp ..	» 828,236: 46
Summa	kr. 5,364,729: 35

I statsrådsprotokollet meddelas vidare, att enligt från järnvägsstyrelsen lämnad uppgift återstode att med ifrågavarande medel bestridas, förutom vissa med förut omförmälda inköp förenade omkostnader till belopp, som ännu icke vore definitivt känt, men ansåges kunna beräknas

till något öfver 100,000 kronor, kostnaderna för inköp af den mark, som kunde komma att erfordras för utvidgning af Stockholms södra station. Dessa kostnader hade emellertid icke ens kunnat beräknas, då plan för en dylik utvidgning ännu icke uppgjorts.

Med iakttagande af grundsatsen om anslags bestämmande till jämnt tal af kronor, har Kungl. Maj:ts nu föreslagit Riksdagen att, till betäckande af förenämnda, *af statskontoret förskottsvis bestridda utgifter för inköp af fastigheter för bangårdsanordningar i Stockholm m. m.*, anvisa ett anslag af 5,364,730 kronor.

Utskottet hemställer,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må af Riksdagen bifallas.

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

Stockholm den 17 februari 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---

**Reservation:**

Vid *punkten 6:o*, angående anslag till fortsättning af statsbanan mellan Morjärv och Lappträsk,  
af herr *N. Boström*, som ansett att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

---