

N:o 28.

Ank. till Riksd. kansli den 20 febr. 1906, kl. 1,30 e. m.

Utlåtande, i anledning af vissa af Kungl. Maj:t 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 dels att för anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro bevilja ett anslag af 700,000 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor,

dels ock till utförande af vissa öfriga nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar likaledes på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 1,317,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 180,000 kronor.

I anledning af Kungl. Maj:ts i första punkten här ofvan gjorda framställning hafva herr *N. Fosser* i motionen n:o 17 i Första Kammaren och herr *C. F. Vahlquist* i motionen n:r 39 i Andra Kammaren sammanstående föreslagit, »att Riksdagen ville besluta att, på sätt i kungl. propositionen i öfrigt framhålles, anslå 700,000 kronor för uppförandet af en vagnreparationsverkstad vid *Motala*, eller, om ytterligare utredning rörande förläggningssorten skulle anses vara af behofvet påkallad, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan utredning.»

Bih. till Riksd. Prot. 1906. 4 Saml. 1 Afd. 18 Häft. (N:o 28).

1

Bland de anläggningar, för hvilkas utförande Kungl. Maj:t i andra punkten här ofvan begärt anslag, förekommer äfven anordnande vid Östansjö å linjen Hallsberg—Vretstorp af en lastplats för en kostnad af 13,000 kronor. I anledning häraf har herr *O. G. Erikson* i Öfre Odensvi i en inom Andra Kammaren väckt motion n:o 94 föreslagit, att Riksdagen måtte besluta, att för anläggning af en lastplats vid Östansjö eller Laggartorp å linjen Hallsberg—Vretstorp bevilja ett anslag af 15,000 kronor och att det måtte lämnas öppen rätt för kungl. järnvägsstyrelsen att närmare bestämma om platsen.

Beträffande de särskilda ändamål, för hvilka de af Kungl. Maj:t äskade medlen skulle användas, får utskottet från det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 13 januari 1906 meddela följande redogörelse, åtföljd af den motivering, som järnvägsstyrelsen i sin den 25 november 1905 till Kungl. Maj:t aflättna skrifvelse i ämnet lämnat.

I distriktet.

Vid *Hallsberg*:

Utvidgning af spårsystemet m. m. kr. 150,000: --
 Stationens betydelse såsom öfvergångsstation för såväl resande och resgods som i all synnerhet styckegods, hvars sortering och sammanföring för vidare befordran till olika linjer och stationer i stor omfattning försigginge därstädes, hade så ökats, att genomgående ombyggnad och utvidgning af väsentliga delar af spårsystem, personplattformar, gods magasin och lastkaj samt utförande af särskilda anordningar för godsomlastningsarbetet nu måste utföras. För ändamålet erfordrades det ofvan angifna beloppet utöfver ett sedan år 1902 för utvidgning af spårsystemet tillgängligt extra

Transport kr. 150,000: —

Transport kr. 150,000:—
 anslag af 43,000 kronor, hvilket hittills icke kunnat komma till användning, enär en i samband därmed stående fråga om förflyttning af en lokomotivstallbyggnad med tillhörande vändskifva icke kunnat förr än under år 1905 utföras, efter det uppgörelse då träffats rörande viss därför erforderlig mark.

Uppförande af kolbås och anordnande af upplagsplats för kolbriketter jämte jordförvärf » 33,600:—

Årliga kolkonsumtionen vid denna station uppginge till ungefär 15,000 ton; befintliga kolbås rymde endast omkring hälften af denna kvantitet.

Vid *Gnesta*:

Uppförande af nytt stationshus » 60,000:—

De allmänna lokalerna i nuvarande stationshuset, särskildt de för expeditioner afsedda, vore synnerligen små och otidsenliga och hade ej sedan lång tid tillbaka utvidgats. Rörelsen å stationen hade under senaste åren afsevärdt ökats. Sålunda hade gods rörelsen sedan år 1895 stigit med 52 procent och trafikinkomsterna med 31 procent.

Vid *Albano, Örebro och Mariedam*:

Utvidgning af spårsystemen » 12,800:—

Ifrågasatta anläggningar vore beräknade att kosta 3,000 kronor vid Albano, 7,700 kronor vid Örebro och 2,100 kronor vid Mariedam.

Vid *Värtan*:

Uppförande af ekonomihus » 2,800:—

Bryggstuga saknades till samtliga betjäningshus, som uppförts i stationshusets närhet.

Utvidgning af spårsystemet för hamntrafiken . . . » 63,000:—

Redan länge hade behovet af förbättrade spårordningar vid och å den nordliga delen af hamnkajerna

Transport kr. 322,200:—

Transport kr. 322,200: —

vid Värtan gjort sig gällande. Svårigheter och tids-spillan uppstode nämligen under nuvarande förhållanden vid växlingar därstädes, särskildt på grund af att vagnar ofta därvid måste skjutas med handkraft. I samband med en under år 1905 mellan järnvägsstyrelsen och Stockholms stad träffad öfverenskommelse om utbyte af upplagsplatser för statens järnvägars stenkol, hvilken öfverenskommelse af Kungl. Maj:t den 6 september 1905 gillats, hade äfven plan fastställts för utnyttjande af öfriga platser för kolemtagning vid hamnen och anordnande på gemensam bekostnad där af spår och elektriskt drifna travers och spel, och vore den på statens järnvägar därvid belöpande delen af kostnaden beräknad till ofvan angifna belopp.

Anordnande af spår för kollossningskranar » 80,000: —

Till anordningar för underlättande af kolemtagningen vid vissa hamnplatser hade 1900 års Riksdag beviljat ett belopp af 290,000 kronor, hvaraf 160,000 kronor afsetts för de maskinella inrättningarna med tillhörande kranspår vid Värtan och det öfriga beloppet till anläggningar vid andra hamnplatser. Tre särskilda alternativ beträffande platsen för kolemtagningar och förutsättningarna för anläggning vid Värtan hade då förslagsvis förelegat. De underhandlingar därom, som därefter förts mellan järnvägsstyrelsen och Stockholms stad, hade resulterat i att öfverenskommelse under år 1905 träffats och af Kungl. Maj:t gillats rörande upplåtande till statens järnvägar af det område å och utmed Värtahamnens norra kaj, som tillföre disponerats hufvudsakligast för Stockholms gasverks behof. Området vore för statens järnvägars behof det bäst belägna, och befintligheten af kaj utmed 2 sidor af detsamma befriade statens järnvägar från bekostandet af ny sådan, på sätt i ofvan berörda trenne alternativ förutsatts. Kajplanet, hvarå kranspåret skulle utläggas, hade emellertid icke den bärighet, som erfordrades för de omkring 170 ton hvardera vägrande tvenne kollossningskranarna, utan måste för undvikande af riskerna för sättningar i kranspåret och

Transport kr. 402,200: —

Transport kr. 402,200: —

därmed förbundna förskjutningar af hamnkajen beredas fast underlag för samma spår. Sådant underlag, utfördt af betonkonstruktion å betonpålar, hade beräknats kosta ofvan angifna belopp, som redan år 1906 vore erforderligt, enär de beställda kranarna då skulle levereras.

Vid *Rotebro*:

Uppförande af boställshus om ett rum och kök jämte uthus och källare » 5,000: —

Bostad saknades i statens hus för en vid stationen tjänstgörande stationskarl och svårighet mötte att förhyra sådan bostad i närheten af stationen.

II distriktet.

Vid *Alingsås* och *Fagersanna*:

Utvidgning af spårsystemen » 7,300: —

Kostnaderna vore beräknade till 3,800 kronor för Alingsås och 3,500 kronor för Fagersanna.

Vid *Odensberg*:

Tillbyggnad af stationshuset » 4,500: —

Nuvarande expeditionslokaler och väntsalor vore otillräckliga.

Vid *Falköping—Ranten*:

Uppförande af vägport » 20,000: —

Denna anläggning vore afsedd att till lika delar bekostas af statens järnvägar och Västra centralbanan och utföras i samband med de förändringar och utvidgningar af stationen, som för nämnda banas inledande därstädes skulle af densamma i sin helhet bekostas enligt öfverenskommelse af den 23 oktober/3 november 1905.

 Transport kr. 439,000: —

	Transport	kr.	439,000: —
Utvidgning af anordningar för kol- och torfupplag jämte därför erforderligt jordförvärf »			15,500: —
Utrymme för dessa nödvändiga utvidgningar saknades inom nuvarande bangårdsområdet, men skulle enligt nyss åberopade öfverenskommelse anskaffas genom Västra centralbanans försorg mot godtgörelse från statens järnvägar för därmed förbundna kostnader.			

Vid *Laxå*:

Uppförande af boställshus med 8 lägenheter om ett rum och kök jämte källare och uthus. »			27,000: —
Dessa lägenheter erfordrades för stationsbetjante, för hvilka bostäder saknades i statens hus.			

Vid *Östansjö* å linjen Hallsberg—Vretstorp:

Anordnande af en lastplats »			13,000: —
En tågmötesplats syntes inom ej alltför aflägsen tid komma att behövas å denna plats, och tillfälle erbjödes nu att utan lösen få för en mindre station erforderligt område, därest på statens bekostnad därstädes nu anordnades en lastplats. Den 700 meter längre västerut belägna hållplatsen Laggaretorp skulle i samband därmed indragas, och därvarande anordningar för trafikens besörjande förflyttas på enskild bekostnad till Östansjö.			

III distriktet.

Vid *Åby*:

Tillbyggnad af godsmagasinet »			2,800: —
Den ökade styckegodstrafiken fordrade större magasinsutrymme.			

 Transport kr. 497,300: —

Transport kr. 497,300:—

Vid Norrköping:

Uppförande af vägbro öfver järnvägen utanför bangårdens västra ände » 50,000:—

Den mycket lifliga järnvägs- och vägtrafiken å den i banans plan befintliga vägöfvergången vid stadens Norrtull och behovet af sådana anordningar därstädes, att järnvägstrafiken och vägtrafiken blefve oberoende af hvarandra, hade föranledt upprepade framställningar från platsbefolkningen och därpå följande förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och stadsfullmäktige. Ursprungligen hade afsetts att få vägbron till stånd på statens järnvägars och stadens gemensamma bekostnad på sådant sätt, att statens järnvägars bidrag, beräknadt till 20,000 kronor, skulle motsvara den kapitaliserade årliga omkostnaden för vägbevakningen, och staden skulle bestrida den öfriga kostnaden af omkring 30,000 kronor. Sedermera och i samband med under år 1905 förda förhandlingar om upplåtelse till statens järnvägar af staden tillhörig mark för bangårdens ifrågasatta utvidgning och hamnspårets förändrade anslutning till bangården hade staden utfäst sig att upplåta ifrågavarande mark till statens järnvägar att användas för angifvet ändamål, så länge den därför behöfdes, emot skyldighet för statens järnvägar att ersätta arrendatorerna af marken den förlust, de kunde komma att lida genom markens afstående före arrendetidens utgång, äfvensom att antingen bekosta uppförandet, i enlighet med ett af stadens byggnadskontor upprättadt och af järnvägsstyrelsen redan den 30 november 1901 för dess del gilladt förslag, af en gatubro öfver järnvägen i Norra Kungsgatans förlängning eller ock till staden betala en årlig hyresafgift af 30 öre för kvadratmeter. Med tillämpning af det senare alternativa villkoret skulle årliga hyresafgiften till staden, sedan hela det omhandlade 35,300 kvadratmeter stora området tagits i anspråk för statens järnvägar, uppgå till ej mindre än omkring 10,500 kronor; hvarför det förra alternativet, som jämväl befriade statens

 Transport kr. 547,300:—

Transport kr. 547,300: —

järnvägar från den alltid stora risken för olyckshändelse vid trafikerandet af den befintliga vägöfvergången i plan vid Norrtull, enligt järnvägsstyrelsens mening borde före- dragas.

Vid *Okna*:

Uppförande af boställshus med en lägenhet om ett rum och kök jämte uthus och källare. » 4,500: —

Bostad i statens hus saknades för en vid stationen tjänstgörande stationskarl.

Vid *Nässjö*:

Utvidgning af spårsystemet och anordnande af sär- skildt omlastningsskjul med mera. » 100,000: —

Frånsedt att nya spåranordningar vid denna station utförts för utnyttjande af de utanför bangårdens norra ände förlagda nya lokomotivstallarna och kolbåsen samt upplagsplatserna för kolbriketter, hade under de senaste 25 åren nämnvärda förändringar eller utvidgningar af spårsystemet icke skett. I den mån ökning skett af tå- gens antal och därmed äfven af sortering och fördelning de olika från stationen utgående banlinjerna emellan af styckegods och vagnar, hade behovet af större spårutrym- men och särskilda anordningar för den mycket stora gods- omlastningen gjort sig gällande.

Omfattande förändring och utvidgning af bangårdens olika delar vore därför nu behöfliga.

Vid *Elmhult*:

Utvidgning af spårsystemet jämte därför erforderligt jordförvärf » 23,000: —

För spåranordningar till underlättande af transpor- terna till och från statens järnvägars vid stationen för- lagda kolbriketteringsverk samt för anordnande af upp- ställningsplats för statens järnvägars ambulerande slipers- impregneringsapparat och upplagsplatser för kol, sliprar

 Transport kr. 674,800: —

och tjära med mera erfordrades ofvan angifna belopp, hvari inberäknats äfven inköp af ett jordområde af omkring 2,5 har intill stationens södra ände.

Transport kr. 674,800:—

Vid *Flädie* och *Kågeröd*:

Tillbyggnad af stationshuset » 10,000:—
 Dessa stationers tjänstelokaler vore för tränga.
 Afsedda utvidgningar af dem vore beräknade kosta 5,000 kronor vid hvardera stationen.

Vid *Ödåkra*:

Nedläggning af vagnvåg » 5,000:—
 Vagnvåg funnes icke förut vid stationen.

IV distriktet.

Vid *Storvik*:

Jordförvärf för stationens utvidgning » 19,300:—
 Efter öfverenskommelse med Gäfle—Dala järnväg hade genom dess försorg vederbörligt aftal träffats om jordförvärf för stationens behof af utvidgning för afsevärd tid framåt. Af kostnaden för detta jordförvärf, som inalles betingat 25,454 kronor, ankomme på statens järnvägar ofvan angifna belopp.

Anordnande af kolbås jämte kollossningsspår . . . » 21,100:—

Genom ofvan nämnda jordförvärf vore nu möjlighet beredd jämväl för anordnandet af erforderliga kolbåsutrymmen för ytterligare 5,200 ton och utläggning af lika erforderliga kolafastningsspår, hvilka anordningar beräknats kosta respektive 10,700 och 10,400 kronor.

Vid *Åshammar*:

Utvidgning af spårsystemet jämte därför erforderligt jordförvärf » 8,000:—

Transport kr. 738,200:—

Transport kr. 738,200: —

Den stora träkolstrafiken kräufde större utrymmen för kolbryggor och upplag jämte lastspår. Godstrafiken hade under senaste tio åren ökats från 5,267 till 13,779 ton.

Vid *Bollnäs* och *Bräcke*:

Tillbyggnad af lokomotivstallen med 2 stallrum vid hvardera stationen » 33,000: —

Behofvet af dessa tillbyggnader, som beräknats kosta vid *Bollnäs* 18,000 kronor och vid *Bräcke* 15,000 kronor, hade länge förefunnits. Särskildt vintertiden, då nästan dagligen extra godståg måste anordnas i dessa trakter, hade synnerligen stora olägenheter uppstått af, att dessa tågs lokomotiv måst stå ute nattetid.

Vid *Bollnäs*:

Uppförande af kontorsbyggnad för lokomotivstationens och reparationsverkstadens behof » 15,500: —

I *Bollnäs* vore sedan lång tid tillbaka maskiningenjören för linjen *Krylbo*—*Ånge* med sidolinjer till *Söderhamn* och *Hudiksvall* stationerad. Där finnes äfven reparationsverkstad för lokomotiv och vagnar samt verkstad för tillverkning af spårväxlar med tillsammans en arbetsstyrka af 347 man. Maskiningenjören hade till sin hjälp en maskininspektor, två underingenjörer och en kontorsskrifvare. Tjänstelokalerna för denna personal utgjordes för närvarande af två rum i ett lokomotivstall och två små kontor i verkstaden.

Vid *Löräng*, *Skästra* och *Hennan*:

Uppförande af boställshus för 3 stationsbetjante vid hvar och en af dessa stationer » 28,500: —

Kostnaden för hvarje hus med tillhörande källare och uthus hade beräknats till 9,500 kronor.

 Transport kr. 815,200: —

Transport kr. 815,200: —

V distriktet.

Vid Vännäs:

Tillbyggnad af restaurationsbyggnaden » 3,500: —
 Utrymmet i II klassens matsal måste ökas.

Vid Umeå:

Nedläggning af vagnvåg » 5,000: —
 Vagnvåg funnes icke förut vid stationen.

Vid Svartön:

Anordnande af kaj för kollossning och upplagsplats
 för kol » 255,000: —

Anordningarna vid Svartön för mottagande och uppläggning af stenkol för maskinafdelningen vore af en synnerligen otillfredsställande beskaffenhet, i följd hvaraf kolens utlossning ur fartygen blefve synnerligen tidsödande och dyrbar. Då det väsentligaste utrymmet måst tagas i anspråk för malmupplag och anordningar för utskjeppning af malm, hade för stenkolen hittills endast provisoriska strandskoningar och upplagsplatser anordnats. Som de senare låge på betydligt afstånd från de förra, måste kolens transport ske i skottkärror på landgångar, som voro upplagda på höga bockar. För utlossningen ur fartygen funnes inga andra hjälpmedel än dessas vinschar. En mängd arbetsfolk kräfdes för lossningen under sommarmånaderna, och af dessa arbetare kunde endast ett fåtal skaffa sig sysselsättning om vintern. Man hänvisades därför ofta till anskaffande af folk från de sydliga landskapen och måste då bekosta detsamma fria resor fram och åter. Under tider med lifaktighet i affärer blefve denna anskaffning af arbetskraft vanskelig, och de

 Transport kr. 1,078,700: —

Transport kr. 1,078,700: —

redan nu höga arbetslönerna måste ytterligare höjas. Kostnaden för utlossning och uppläggning af statens järnvägars stenkol hade under de senare åren utgjort 1 krona 20 öre för ton, hvaraf på statsbanans del komme 60 öre och på fartygets del 60 öre; men att äfven denna senare del drabbade statsbanorna i form af högre kolpris vore själfklart. Då statens järnvägar under de senaste åren intagit ända till 50,000 ton stenkol årligen vid Svartön, vore ock årliga kostnaden för mottagningen 60,000 kronor. Vid brist på arbetsfolk kunde denna kostnad komma att betydligt ökas genom liggedagsersättning till kolångarna, hvilken plägade beräknas till 400 à 500 kronor för dag. För att nedbringa lossningskostnaderna erfordrades anordnandet af en välbelägen och solid kaj-anläggning med tillräckligt djup ränna för stora kolångare och omedelbart vid kajen belägen kolupplagsplats. Dessa anläggningar hade beräknats betinga, då kajen lämnade tilläggsplats för 2 ångare samtidigt, en kostnad af 325,000 kronor, men därmed blefve det också möjligt att nedbringa lossningskostnaden till en fjärdedel af de nuvarande, så att 45,000 kronor skulle årligen besparas och anläggningen således kunna förräntas och amorteras på kort tid. Riksdagen hade år 1899 beviljat 49,200 kronor och för år 1900 100,000 kronor till terrassering för kol- och malmupplag samt kajanläggning vid Svartön, och hade däraf användts 78,476 kronor för malmupplagsplatser, under det att åtgärder för kollossningens underlättande hittills icke vidtagits, enär styrelsen funnit, att det tillgängliga beloppet varit för litet för att möjliggöra åtgärder af någon ingripande betydelse. Efter nu verkställda noggranna undersökningar och förda underhandlingar med Luleå stad om rätt att göra utfyllningar och företaga uppmuddring inom viss del af stadens vattenområde invid Svartön föreläge nu ett förslag till en permanent kajanläggning med spår och terrasserad plan för ett kolupplag af 30,000 ton. Detta förslag betingade, som sagdt, en kostnad af inalles 325,000 kronor, hvadan, då omkring 70,000 kronor återstode af förut omnämnda

Transport kr. 1,078,700: —

Transport kr. 1,078,700: —
 anslag för dylikt ändamål, ytterligare anslag af 255,000 kronor erfordrades. Anläggningens utförande beräknades kräfvä 2 år och borde påbörjas redan under år 1906, i anledning hvaraf ock 100,000 kronor vore under sagda år behöfliga.

Vid *Luleå, Polcirkeln* och *Koskivara*:

Utvidgning af spårsystemen »	10,400: —
Spåren, som vore afsedda för uppställning af reservvagnar med mera, beräknades kosta	
vid Luleå 3,000 kronor,	
vid Porcirkeln 3,700 »	
vid Koskivara 3,700 »	

Vid *Gransjö* och *Gullträsk*:

Tillbyggnad af hållplatsstugorna »	6,200: —
Med tillbyggnaderna vore afsedt att erhålla särskilda resgodsrums samt större väntrum, och vore kostnaderna beräknade till 3,100 kronor för hvardera hållplatsen.	

Vid *Sunderby*:

Tillbyggnad af stationshuset »	4,000: —
Utrymmet i väntsal och resgodsrums vore otillräckligt.	

Fullföljande af anordningar för växelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer »	100,000: —
---	------------

Till följd af överksamheten inom verkstadsindustrien hade under år 1905 blott en del af det för dessa ändamål beviljade anslag, 150,000 kronor, kommit till användning, hvarför järnvägsstyrelsen ansåge sig böra ifrågasätta något mindre anslagsbelopp för år 1907 än tillförne under en följd af år ifrågakommit.

Transport kr. 1,199,300: —

	Transport kr. 1,199,300: —
Diverse arbeten	» 118,200: —

I betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling måste det anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodo-seendet af sådana behof, som icke kunde längre tid i förväg förutses, men dock måste utan uppskof fyllas; hvarjämte det vore afsedt att af angifna beloppet bestrida kostnaderna för förekommande behöfliga nya byggnader och anläggningar af mindre omfattning.

Summa kr. 1,317,500: —

Såsom ofvan nämnts borde af det sålunda äskade anslaget följande belopp enligt järnvägsstyrelsens förslag redan under år 1906 komma till användning, nämligen:

till kranspår vid Värtan	kr. 80,000: —
» kollossningskaj vid Svartön	» 100,000: —
	<hr/> kr. 180,000: —

I fråga om *uppförande af vagnreparationsverkstad i Örebro*, för hvilket ändamål järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t hemställt om utverkande af ett extra anslag å 700,000 kronor, har styrelsen, enligt hvad af statsrådsprotokollet inhämtas, anfört följande:

För underhållet af statens järnvägars vagnpark föreläge nu ett oafvisligt kraf på ökad verkstadsutrymme. Af Riksdagen beviljades för år 1897 ett belopp af 155,000 kronor till påbörjande af en verkstadsanläggning vid Tomtebodas, hufvudsakligen afsedd för underhåll af personboggivagnar, och för åren 1896, 1897 och 1902 ett sammanlagdt belopp af 103,500 kronor för utvidgning af verkstaden i Östersund med särskilda byggnader för underhåll af vagnar i allmänhet, likasom äfven af de för åren 1896, 1900—1902 till ett sammanlagdt belopp af 259,000 kronor anvisade medlen för en verkstadsanläggning vid Boden och densamma utvidgning en summa af omkring 60,000 kronor användes till uppförande af en vagnverkstad därstädes. Däremot hade en år 1896 gjord framställning om ett anslag af 115,000 kronor för fortsättning af verkstadsanläggningen vid Tomteboda icke föranlett till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

De medel, om tillhoppa 640,500 kronor, som af Riksdagen vid olika tider beviljats att utgå under åren 1900, 1901, 1904 och 1906 för an-

läggning af en centralverkstad vid Örebro, hade — såsom af de vid styrelsens framställningar fogade förslagen framginge — icke afsett uppförandet af någon reparationsverkstad för vagnar.

För ökning af vagnparken hade under åren 1896—1906 af extra anslagsmedel disponerats ett sammanlagdt belopp af 30,657,780 kronor. Under samma tidrymd hade statsbanenätets längd, som vid slutet af år 1895 utgjorde 3,269 kilometer, ökats med 536 kilometer nyanlagda banor och 401 kilometer inköpta enskilda järnvägar. Antalet vagnar hade under samma tidsperiod ökats:

person-, post-, fång- och resgodsvagnar från 1,236 stycken till 1,436 stycken och

godsvagnar från 11,194 stycken till 18,467 stycken.

Att den ökning af vagnverkstädernas utrymme, som utförts med ofvannämnda anslag af tillsammans 318,000 kronor, icke motsvarade den stora ökningen i vagnparken, vore af det anförda påtagligt. Trots den ansträngning, som gjorts att utnyttja de befintliga resurserna för vagnreparationer, hade ett rationellt underhåll af vagnarna icke kunnat vinnas. Särskildt vore detta fallet med personvagnarna och därmed likartade vagnar, som ej allenast måste så vidmakthållas, att trafiksäkerheten fullt betryggades, utan därjämte skulle såväl till sitt yttre som inre hållas i ett tilltalande och prydligt skick. Förutom den revision, hvarje personvagn på bestämda tider måste undergå för uppfyllande af trafiksäkerhetens fordringar, kräfdes, att den skulle senast hvart tredje år intagas å verkstad för en grundlig undersökning och reparation. Uppfylldes icke detta kraf, komme vagnen att hastigt förfalla och dess iständsättande medförde sedermera betydligt ökade utgifter. Samma vore förhållandet, ehuru i mindre grad, med öfriga vagnar. Gjorda undersökningar hade ådagalagt, att underhållsarbetena, särskildt å personvagnar, blifvit i betänklig grad eftersatta, och detta hade sin väsentliga orsak i bristande verkstadsresurser.

För att råda bot på detta missförhållande ansåge sig styrelsen pliktig föreslå anläggandet af en ny verkstad, afsedd hufvudsakligen för större reparationer å personvagnar och därmed likartade vagnar. Styrelsen hade därvid först pröfvat, huruvida denna verkstad skulle med fördel kunna utföras såsom en utvidgning af redan befintliga verkstäder för vagnreparationer. Därvid hade styrelsen funnit, att sådant icke kunde ske vid de gamla hufvudverkstäderna vid Liljeholmen, i Göteborg och i Malmö, enär å dessa platser hvarje möjlighet till utvidgning saknades på grund af de lokala förhållandena, och hvad särskildt platserna Göteborg och Malmö beträffade, af det ytterligare skäl, att där befintliga

verkstäder snart måste lämna rum för nödvändiga bangårdsutvidgningar. Beträffande vagnverkstaden vid Tomtebodas hade styrelsen vid den tidpunkt — år 1891 — när planen för densamma uppgjordes, visserligen tänkt sig möjligheten och lämpligheten af att kunna utvidga denna anläggning, så att en väsentlig del af personvagnparken och speciellt boggivagnarna skulle där kunna repareras. Särskildt talade för denna anläggning den omständigheten, att det öfvervägande antalet af boggivagnar cirkulerade i tåg, som berörde hufvudstaden, hvarigenom tillförseln till Tomtebodaverkstaden af reparationsmässiga vagnar skulle i hufvudsak kunna ske utan långa tomgångstransporter. Vid berörda tidpunkt hade emellertid frågan om ordnandet af bangårdsförhållandena i och omkring hufvudstaden ännu icke kommit på tal och styrelsen hade därför ansett sig kunna å vid Tomteboda befintlig kronomark beräkna utrymme för en vidsträckt verkstadsanläggning med därtill erforderliga spår. I detta afseende hade som bekant förhållandena sedan dess betydligt ändrats, och, ehuru väl det, såvidt man nu kunde bedöma, ännu finnes plats för utvidgning af den verkstadsanläggning, som där blifvit utförd, syntes det likväl styrelsen nu vara klokt att reservera det område, som där ännu vore disponibelt, för anläggning af en verkstad, där revision af hjul, lager, boggier m. m. å personvagnar, som uttoges ur de hufvudstaden berörande tågen, kunde verkställas med minsta tidsutdräkt, så att vagnarna snart kunde åter utgå i trafik. Med den utveckling, persontrafiken på hufvudstaden företett, syntes det inom kort blifva för Tomtebodaverkstaden full sysselsättning att ombesörja denna särskilda del af vagnsunderhållet. En omständighet, som numera talade emot anläggningen vid Tomteboda af en verkstad, där i stor utsträckning dyrbara reparationer af personvagnar skulle verkställas, vore den stegring i arbetslöner, som inträffat i Stockholm och som alldeles särskildt kännetecknade de yrken, som fordrade arbetskicklighet, såsom snickare, tapetserare, målare m. fl. I jämförelse med de kostnader, som härigenom skulle drabba vagnsunderhållet, vore kostnaderna för transport af en personvagn från det tåg, i hvilket densamma tjänstgjorde, till en centralt belägen reparationsverkstad af ringa betydelse och likaså den kostnad, som representerades af de dagar, transporten toge i anspråk. En del af denna transport kunde i alla fall hänföras till den profkörning, som hvarje personvagn skulle underkastas, innan densamma efter undergången reparation åter toges i bruk för allmänheten. Af de sålunda anförda skälen och då förläggandet af en större personvagnverkstad till någon nordligare del af landet icke ansetts kunna ifrågakomma, hölle styrelsen för riktigast, att den behöfliga

vagnverkstaden förlades till Örebro för att blifva en del af den centralverkstad, till hvilken början redan vore gjord genom en lokomotiv-reparationsverkstad. Å kronolägenheten Alnängarna, som genom Riksdagens beslut år 1898 upplåtits till statens järnvägar för anläggande af en centralverkstad, finnes tillgång på utrymme för såväl den nu föreslagna anläggningen som ock för framtida utvidgning af densamma, utan att andra statsbehof kunde därpå blifva berörda. Terrängen och byggnadsgrunden vore äfven lämpliga, och byggnadskostnaderna vore i Örebro ej så högt uppdrifna som å andra välbelägna orter.

Hvad styrelsen sålunda anfört rörande underhållet af statens järnvägars vagnpark och särskildt därtill hörande personvagnar, visade, enligt styrelsens åsikt, tillfyllest, att ett synnerligen stort behof förefunnos af ökad verkstadsutrymme, och måste detta behof tillgodoses utan uppskof, därest denna dyrbara del af statens egendom skulle bevaras från förfall. Kostnaderna för omhandlade anläggande af en vagnverkstad å Alnängarna invid Örebro hade beräknats till ett belopp af 700,000 kronor, hvaraf 300,000 kronor syntes böra ställas till styrelsens förfogande redan år 1906.

För egen del har departementschefen förklarat sig icke hafva något att erinra mot de af järnvägsstyrelsen ifrågasatta nya byggnader och anläggningar, hvilka här ofvan blifvit angifna. Vidkommande det mest omfattande af dessa företag, nämligen anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro, har departementschefen yttrat, att det vore hans öfvertygelse, att tillgång till en dylik verkstad nödvändigt behöfdes, därest icke underhållet af statens dyrbara och alltjämt ökade vagnmateriel skulle åsidosättas, hvilket ingalunda vore med en klok ekonomi förenligt. Den af järnvägsstyrelsen föreslagna platsen för den ifrågasatta verkstaden syntes departementschefen äfven lämplig, särskildt med hänsyn till grannskapet till den redan uppförda lokomotivverkstaden. Mot de kostnadsförslag och ritningar, som af vederbörande föredragande företetts för departementschefen, hade denne ej heller haft något att anmärka. Då under år 1906 hufvudsakligen endast förberedande arbeten påkallades, ansåge emellertid departementschefen det belopp, som redan innevarande år för företaget erfordrades, icke böra sättas högre än till 150,000 kronor.

Hvad angår den föreslagna nya vagnreparationsverkstaden hafva herrar Fosser och Vahlquist i sina ofvannämnda, i allo lika lydande motioner erinrat, hurusom järnvägsstyrelsen, på sätt af dess i statsrådsprotokollet intagna skrifvelse i ämnet framginge, funnit utvidgning af någon

af de äldre verkstäderna vara tänkbar endast med afseende å verkstaden vid Tomtebodas, men att styrelsen på anförda skäl ansett detta icke vara ekonomiskt utan föranlåtits föreslå förläggandet af den behöfliga vagnverkstaden till Örebro för att blifva en del af den centralverkstad, till hvilken början redan vore gjord genom lokomotivreparationsverkstaden därstädes. Motionärerna hafva vidare erinrat, att, då vid 1899 års riksdag beslut fattades om anläggning af sistnämnda verkstad, det äfven varit ifrågasatt att förlägga densamma till Motala. Hvad som afgjorde förläggningsfrågan till förmån för Örebro hade varit — yttra motionärerna — dels saknaden af färdig elektrisk kraft i Motala, hvilken redan funnits tillgänglig i Örebro, dels ock att militära skäl talade för Örebro. Numera finnes emellertid enligt motionärernas uppgift färdig elektrisk kraft till billigt pris att tillgå i Motala och, såsom en utredning, bifogad handlingarna rörande centralverkstadsfrågan vid 1899 års riksdag, visade, ägde staten tillräckliga vattenfall vid Motala för egen kraftstations anläggande. Vidare hafva motionärerna framhållit, att äfven vid Motala statens järnvägar ägde en mindre reparationsverkstad, att afkastningen af statens jordar vid Motala vore synnerligen ringa, endast 5 kronor för tunnland, att lefnads- och arbetskostnaderna vore billigare i Motala än i Örebro, och att hyrorna i Motala vore synnerligen låga. Några billigare förvaltningskostnader skulle enligt motionärernas förmenande ej blifva följden af verkstadens förläggande till Örebro, då vagnreparationsverkstaden komme att sortera under trafikafdelningen, men lokomotivreparationsverkstaden däremot sorterade under maskinafdelningen.

På grund af det anförda ansågo motionärerna, att tungt vägende ekonomiska skäl talade för vagnreparationsverkstadens förläggande till Motala.

Enligt hvad utskottet inhämtat, har järnvägsstyrelsen den 6 innevarande februari till Kungl. Maj:t afgifvit utlåtande öfver en af Motala stad och Motala socken gjord framställning, att Kungl. Maj:t ville låta anställa en grundlig och på sakkunskap stödd utredning angående hvilken ort, Motala eller Örebro, kunde anses lämpligast såsom förläggningssort för den ifrågasatta nya vagnreparationsverkstaden. Då järnvägsstyrelsen i detta utlåtande till bemötande upptagit väsentligen samma skäl, som anförts till stöd för de af herrar Fosser och Vahlquist väckta motionerna, får utskottet från berörda utlåtande meddela följande.

Till en början har järnvägsstyrelsen påpekat, hurusom de skäl, som styrelsen anført i sin den 21 november 1898 till Kungl. Maj:t gjorda framställning om medel till anläggning å kronolägenheten Alnängarna in-

vid Örebro af en centralverkstad för reparation af lokomotiv, blifvit, icke minst i afseende på valet af plats för anläggningen, ingående pröfvade af 1899 års Riksdags statsutskott, som förklarade sig icke tveka att förorda bifall till Kungl. Maj:ts på järnvägsstyrelsens hemställda grundade proposition i ämnet. Denna sin tillstyrkan stödde statsutskottet ej mindre på de upplysningar, som vunnits af den af ingenjören Gustaf Richert gjorda utredningen angående tillgodogörande af statens vattenkraft i Motala ström invid Motala och särskildt rörande dess användning för drifvande af den föreslagna reparationsverkstaden, än äfven därpå att den för verkstadsanläggningen föreslagna platsen vid Örebro i flera afseenden hade afgjort företräde framför det staten tillhöriga område vid Motala, som ansetts kunna ifrågakomma. Af statsutskottets vid nämnda riksdag afgifna utlåtande framginge, att valet af Alnängarna vid Örebro i stället för Motala såsom plats för lokomotivverkstaden underkastats en genomgående pröfning. När 1899 års Riksdag bifallit Kungl. Maj:ts proposition om anslag till verkstadsanläggning å Alnängarna, kunde enligt järnvägsstyrelsens uppfattning principfrågan om Motalas lämplighet eller olämplighet i detta afseende få anses vara afgjord af statsmakterna.

Beträffande den nu föreslagna vagnreparationsverkstaden hade järnvägsstyrelsen, såsom framgår af dess i statsrådsprotokollet intagna skrifvelse af den 25 november 1905, först pröfvat, om icke det förefintliga behovet skulle kunna med fördel tillgodoses genom utvidgning af redan befintliga verkstäder för vagnreparationer invid Stockholm, i Göteborg och i Malmö, och då detta på anförda skäl icke kunde förverkligas, hade såsom en följdriktig tanke föreslagits att utvidga centralverkstaden i Örebro med en afdelning för vagnreparationer, alldenstund genom anslutning till den därstädes befintliga verkstadsanläggningen skulle vinnas, bland annat, fördelarna af gemensam förvaltning, gemensamt förråd, riklig tillgång på billig drifkraft, befintliga svarfvar-, bleckslagar- och segelsömmarverkstäder samt smedja, af hvilka fördelar ingen enda stode att vinna, om vagnverkstaden förlades till Motala. Visserligen ägde statens järnvägar redan nu en reparationsverkstad vid Motala, men detta vore en oansenlig verkstad för revisioners utförande, som sysselsatte 23 man under lokomotivmästarens på platsen befäl och icke det ringaste kunde bidra till att stödja en stor vagnverkstadsanläggning. Man hade äfven framhållit, att staten ägde stora jordområden invid Motala stads och Motala verkstads järnvägsstationer, men dessa områdens olämplighet i afseende på läge, terräng m. m. hade framgått redan af de undersökningar, som gjorts, när år 1899 fråga varit om en reparationsverkstad för lokomotiv, och då en vagnreparationsverkstad kräfde ännu större utrymme, kunde de ifråga-

varande områdena än mindre anses lämpliga för nu ifrågakvarande anläggning. Å Alnängarna, som helt och hållet upplåtits för statens järnvägars räkning, finnes däremot rikligt utrymme och lämplig terräng för icke blott hvad som redan vore utfördt och hvad som nu föreslagits, utan äfven för betydliga utvidgningar i framtiden.

Man hade äfven velat göra troligt, att en särskild administration skulle blifva lika väl behöflig för den föreslagna vagnverkstaden, om den förlades till Örebro, som om den komme att anläggas vid Motala, emedan vagnarna tillhörde trafikafdelningen, under det att lokomotiven, för hvilkas reparation centralverkstaden i Örebro vore anlagd, tillhörde maskinafdelningen. Uti instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar föreskrefves emellertid, att maskinafdelningen skulle vårda och underhålla den rullande materielen och omhändehafva verkstädernas förvaltning. Såsom järnvägsstyrelsen redan anfört skulle vagnverkstaden, om den förlades till Örebro, erhålla gemensam förvaltning med därvarande lokomotivverkstad, hvilkens ledning vore anfördt å en särskild maskindirektör.

Vidare meddelade järnvägsstyrelsen, att, under det frågan om tillgodogörande af kronans tillgång på vattenkraft vid Motala stode på samma punkt, som då numera professorn Richert år 1899 uttalade sig, statens järnvägar för centralverkstadens i Örebro drift träffat aftal om elektrisk drifkraft med tvenne leverantörer: nämligen med Örebro elektriska aktiebolag om 60 hästkrafter till ett pris af 70 kronor per år och hästkraft samt med en godsägare i trakten om minst 40 och högst 120 hästkrafter till ett pris af 65 kronor per år och hästkraft. Sistnämnde leverantör hade dessutom förklarat sig villig att, därest järnvägsstyrelsen träffade uppgörelse senast den 30 nästkommande juni, öka den kontraherade energimängden med 200 hästkrafter mot samma ersättning af 65 kronor per år och hästkraft, och syntes därigenom behöfvet af billig drifkraft för centralverkstaden äfven med den föreslagna utvidgningen vara för lång tid framåt tillgodosedt.

I betraktande af de betydelsefulla skäl, som talade för vagnverkstadens förläggande till Örebro, måste sådana omständigheter, som de fördelar Motala sades erbjuda i låga kommunalskatter, billigare hyror och lifsförnödenheter, anses vara af mindre vikt, helst det vore sannolikt, att i Motala, likaväl som å andra smärre platser, en hastig ökning i inflyttningen skulle komma att medföra väsentliga höjningar i samtliga uppräknade utgiftsposter. Hvad särskildt bostadsfrågan beträffade, vore arbetarna vid Örebroverkstaden icke hänvisade uteslutande till Örebro stad, ty billiga bostäder erhöles utom staden i Långbro socken i omedelbar närhet af

Alnängarna, af hvilket tillfälle äfven ett stort antal af arbetarna begagnat sig. På den intill Alnängarna gränsande kronolägenheten Rynninge skulle tillfälle erbjuda sig att genom statsmakternas mellankomst bereda de gifta verkstadsarbetarna egna hem.

Såsom en sammanfattning af det föregående hade järnvägsstyrelsen framhållit, att frågan om Alnängarnas lämplighet som plats för en centralverkstad afgjordes genom 1899 års Riksdags bifall till Kungl. Maj:ts proposition om beviljande af 500,000 kronor till en reparationsverkstad för lokomotiv och upplåtande af kronolägenheten Alnängarna för denna anläggning, samt att det genom nämnda beslut måste anses vara gifvet att, om framdeles behof af en central verkstadsanläggning för reparation af personvagnar skulle uppstå, en sådan skulle, därest inga särdeles viktiga motskäl förefunnes, jämväl förläggas till Alnängarna, hvarest utom för densamma äfven för högst betydande utvidgningar rikligt utrymme funnes samt gemensam förvaltning, gemensamt förråd och gemensamma specialverkstäder erhöles.

Beträffande det pris, till hvilket elektrisk drifkraft skulle kunna erhållas i Motala, har utskottet inhämtat, att Motalaströms kraftaktiebolag erbjudit sig att, i händelse vagnverkstaden komme att förläggas till nämnda ort, leverera kraft till densamma för ett pris af 85 kronor per år och hästkraft, ett pris som sålunda med 15 à 20 kronor per år och hästkraft öfverstiger det, till hvilket enligt järnvägsstyrelsens upplysning erforderlig kraft för verkstaden kan erhållas i Örebro.

Hvad järnvägsstyrelsen i sitt omförmälda utlåtande anfört synes utskottet på ett fullt öfvertygande sätt ådagalägga, att Örebro afgjort är att föredraga framför Motala såsom förläggningsort för den ifrågasatta nya vagnreparationsverkstaden samt att förstnämnda plats på det hela får anses väl ägna sig för detta ändamål. Vid detta förhållande och då behofvet af berörda verkstadsanläggning synes utskottet vara styrkt, anser sig utskottet böra förorda bifall till Kungl. Maj:ts härom gjorda framställning.

Med afseende å järnvägsstyrelsens af Kungl. Maj:ts upptagna förslag om anordnande af en lastplats vid Östansjö å linjen Hallsberg—Vretstorp, i sammanhang hvarmed den 700 meter längre västerut belägna hållplatsen Laggaretorp skulle indragas, har herr O. G. Erikson i sin ofvannämnda motion anfört, att ortens behof skulle i mycket högre grad blifva tillgododet, om den ifrågasatta lastplatsen anordnades vid Laggaretorp. Genom förflyttningen till Östansjö skulle nämligen enligt motionärens uppgift af-

ståndet till lastplatsen förlängas för flertalet af dem, för hvilka lastplatsen kunde komma till användning för resor, godsfrösendelser och postgång; och har motionären på dessa och i öfrigt anförda skäl ansett, att det borde lämnas öppet för järnvägsstyrelsen att företaga närmare undersökningar och därefter bestämma platsen. Då det emellertid ställde sig något dyrare att anlägga en lastplats vid Laggaretorp än vid Östansjö, har motionären föreslagit en höjning af det begärda anslaget med 2,000 kronor, hvilket han ansåg skulle blifva för ändamålet fullt tillräckligt.

Enligt hvad utskottet från järnvägsstyrelsen inhämtat, hafva såväl för Östansjö som för Laggaretorp upprättats förslag till anordnande af lastplats, hvarvid man i båda fallen beräknat anläggningen så, att ett mötesspår — hvilket inom en ej aflägsen tid anses blifva behöfligt — skulle kunna utläggas utan vidare ändring af hufvudspåret. För en sålunda anordnad lastplats vid Laggaretorp hafva kostnaderna beräknats till 30,000 kronor, under det att de för samma anordning vid Östansjö komma att uppgå till endast 13,000 kronor. I dessa belopp ingå icke kostnader för markanskaffning, flyttning af väntkur och plattform samt väganläggningar, hvilka kostnader i båda fallen beräknats åligga intressenterna. Kostnaden för sedermera erforderlig terrassering för mötesspår skulle vid båda platserna blifva densamma eller omkring 1,500 kronor. Vid Laggaretorp tillkomme emellertid vid mötesspårets utläggning flyttning af vaktstuga och uthus för en beräknad kostnad af 2,000 kronor.

Med hänsyn till den betydligt högre kostnad, som anordnandet af en lastplats vid Laggaretorp sålunda skulle medföra i jämförelse med dylik anläggning vid Östansjö, har järnvägsstyrelsen ansett sistnämnda plats afgjort vara att föredraga; och då afståndet mellan de båda platserna icke är längre än 700 meter, synes den föreslagna förflyttningen af hållplatsen åtminstone icke medföra någon större olägenhet för orten.

På grund af hvad sålunda blifvit upplyst anser sig utskottet hafva giltiga skäl tillstyrka hvad Kungl. Maj:t i denna fråga föreslagit.

Beträffande öfriga af Kungl. Maj:t föreslagna nya byggnader och anläggningar har utskottet icke haft något att erinra.

I enlighet med det anförda får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å herrar Fossers och Vahlquists i ännu väckta motioner, må för anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro bevilja ett anslag af 700,000 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta för-

skottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor; samt

b) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och med afslag å herr Eriksons ofvan omförmälda motion, må för utförande af öfriga enligt statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1906 föreslagna nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 1,317,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 180,000 kronor.

2:o.

Kungl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för år 1907 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.

*Fortsättning
af statsba-
nan mellan
Morjärv och
Lappträsk
m. m.*

I en af herr *G. A. E. Kronlund* m. fl. inom Andra Kammaren väckt motion n:r 14 har föreslagits, att Riksdagen till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk ville för år 1907 å riksstaten utom hufvudtitlarna bevilja utöfver det af Kungl. Maj:t äskade belopp, 500,000 kronor, ytterligare ett belopp af 500,000 kronor.

Beträffande Kungl. Maj:ts förevarande framställning innehåller det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet följande:

»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 af vissa numera fullgjorda villkor, 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 kost-

nad 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.

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

200,000 till terrasserings- med flera arbeten för landsväg mellan Boden och Morjärv,

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

30,000 kronor till definitiv utstakning af järnvägslinjen mellan Morjärv och Lappträsk, utarbetande af plan och profilritningar 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 enlighet med därom af järnvägsstyrelsen gjord hemställen föreslog Eders Kungl. Maj:t 1905 års Riksdag att till fortsättning af ifrågasvarande järnvägs- och landsvägsanläggningar för år 1906 bevilja 1,000,000 kronor; men fann Riksdagen skäligt för ändamålet bevilja allenast ett anslag af 500,000 kronor.

Genom beslut den 2 juni 1905 har därefter Eders Kungl. Maj:t, med ändring af ofvanberörda den 16 december 1904 fastställda arbetsplan, förordnat, att de i planen för en beräknad kostnad af 30,000 kronor upptagna arbetena med definitiv uppstakning af järnvägslinjen mellan Morjärv och Lappträsk, utarbetande af plan och profilritningar samt påbörjande af förrådshus' och arbetarbostäders uppförande äfvensom de till 50,000 kronor beräknade terrasseringsarbetena å bansträckan Morjärv—Lappträsk icke skulle under år 1905 utföras, utan nämnda belopp, tillhopa 80,000 kronor, i stället användas till motsvarande utsträckning af de i planen till 200,000 kronor beräknade terrasserings- med flera arbeten för landsväg mellan Boden och Morjärv.

Slutligen torde det tillåtas mig att erinra, hurusom Eders Kungl. Maj:t genom beslut den 8 december 1905 fastställt af järnvägsstyrelsen i underdänig skrifvelse den 17 november 1905 föreslagen plan för bedrif-

vande af arbetena under år 1906. Enligt denna plan skulle det för nämnda år beviljade anslag, 500,000 kronor, sålunda användas:

335,000 kronor till fullbordande af landsvägen Boden—Morjärv,

95,000 kronor till terrasserings-, trum- och broarbeten å landsvägen

Morjärv—Lappträsk,

10,000 kronor till uppstakning af järnvägslinjen Morjärv—Lappträsk samt

60,000 kronor till terrassering och utläggning af arbetsspår å bandelen Morjärv—Kalix älf.

Järnvägsstyrelsen har nu uti underdånig skrifvelse den 29 november 1905 hemställt, att för 1907 års arbeten å statsbanan Morjärv—Lappträsk och landsvägen mellan samma platser måtte af Riksdagen äskas 1,000,000 kronor, samt till stöd härför i hufvudsak anfört följande:

På det att hinder icke måtte uppstå för räsläggnings- och ballastningsarbetena å järnvägen öster om Kalix älf, vore det nödvändigt att under år 1907 uppsätta öfverbyggnaden till statsbanans bro öfver nämnda älf, och af kostnadshänsyn borde samtidigt uppsättas öfverbyggnaden till den omedelbart invid berörda bro liggande bron för landsvägen Morjärv—Lappträsk. Vidare borde under år 1907 landsvägsarbetena öster om Kalix älf bedrivas till den omfattning, att med fäst afseende å den totala bristen på vägar mellan öfre Morjärv och Storträsk transportväg erhöles för de arbetsredskap, materialier med mera, som behöfdes för banbyggnaden. För dessa landsvägsarbetens utförande erfordrades omkring 200,000 kronor.

Skulle för år 1907, i likhet med hvad som skett för åren 1905 och 1906, icke beviljas mer än 500,000 kronor, kunde således endast omkring 300,000 kronor disponeras för banbyggnaden, hvilket, enär vissa administrationsutgifter blefve i det allra närmaste oberörda af anslagens storlek inom vissa gränser, enligt styrelsens förmenande vore ekonomiskt ofördelaktigt.

Såsom ytterligare skäl för att högre anslag än hittills lämnats borde för anläggningarna i fråga från och med år 1907 anvisas, anförde styrelsen vidare, att med ett årsanslag af endast 500,000 kronor järnvägs- och landsvägsanläggningarna öster om Morjärv, hvilka, utöfver hvad som redan beviljats, beräknats kräfva ett belopp af 4,227,846 kronor, icke skulle kunna nå sin fullbordan förrän under år 1915.

På grund af hvad sålunda anförts, ansåge styrelsen, att för år 1907 borde anvisas ett större belopp än 500,000 kronor, och funne styrelsen ett anslag på 1,000,000 kronor vara lämpligt, hvilket anslag enligt styrelsens mening borde användas sålunda:

För statsbanan Morjärv—Lappträsk.

315,000 kronor till terrasseringsarbeten,
 340,000 kronor till anläggning af broar och afloppstrummor,
 35,000 kronor till fortsättning af banans definitiva uppstakning samt
 till uppförande af förrådshus och arbetarbostäder med mera och
 100,000 kronor till inlösning af vissa statens trafikerade järnvägar-
 tillhöriga arbetsredskap och effekter, samt

för landsvägen Morjärv—Lappträsk.

80,000 kronor till terrasserings- med flera arbeten och
 130,000 kronor till anläggning af broar med mera.

Slutligen har styrelsen beträffande ofvannämnda inlösning af arbetsredskap och effekter, hvilka statens trafikerade järnvägar dels öfvertagit af statsbanan Boden—Morjärv och dels inlöst från statsbanan Gellivare—Riksgränsen för att öfverlåta till nu ifrågavarande banbyggnad, förklarar, att, om anslaget för år 1907 blefve afsevärdt mindre än 1,000,000 kronor, sådan inlösning icke borde äga rum under år 1907.»

Slutligen har föredragande departementschefen yttrat, att det visserligen syntes honom vara önskvärdt, om arbetet å ifrågavarande statsbana och landsväg kunde bedrivas något skyndsammare än omständigheterna hittills medgifvit. Då emellertid såväl 1904 som 1905 års Riksdagar allenast anvisat, för hvarje af åren 1905 och 1906, 500,000 kronor, och hänsyn måste tagas äfven till andra statsverkets behof, har departementschefen funnit sig böra tillstyrka en framställning om beviljande äfven för år 1907 af enahanda belopp, 500,000 kronor.

Beträffande de skäl, som blifvit anförda till stöd för det i ofvannämnda motion föreställda yrkandet, tillåter sig utskottet att hänvisa till själfva motionen.

På sätt hittills skett och äfven nu blifvit föreslaget, torde kostnaderna för ifrågavarande järnvägs- och landsvägsanläggningar, hvilka knappast torde kunna beräknas komma att lämna någon inkomst, lämpligen böra bestridas med anslagsmedel. Vid detta förhållande och då stora anspråk för närvarande ställas å statsregleringen, anser sig utskottet icke böra tillstyrka, att för ändamålet nu anvisas större belopp än det af Kungl. Maj:t föreslagna eller 500,000 kronor. Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning och med afslag å den af herr Kronlund m. fl. i ämnet väckta motionen, må till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för år 1907 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.

3:o.

Vidare har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att till fortsättande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer för år 1907 anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna nämnda belopp.

*Utläggning
af ytterli-
gare ett järn-
vägsspår
mellan
Järfva och
Uppsala.*

I anledning af en af Kungl. Maj:t därom gjord framställning beviljade 1905 års Riksdag till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer ett anslag å 1,920,000 kronor och anvisade däraf för år 1906 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1905 af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp. Detta belopp anvisades af Riksdagen till utgående från riksgäldskontoret.

Af statsrådsprotokollet inhämtas nu, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 25 november 1905 till Kungl. Maj:t gjort framställning om anvisande för år 1907 af 500,000 kronor till fortsättning af ifrågavarande arbete; och hade styrelsen därvid tillika anfört, att, då, med anledning af Kungl. Maj:ts tillstånd att redan år 1905 lyfta och använda det för år 1906 beviljade begynnelseanslaget, 500,000 kronor, spårutläggningsarbetet så bedrifvits, att dubbelbantrafik kunnat från början af oktober 1905 anordnas å bandelen Järfva—Rotebro, det vore för arbetenas riktiga fortsättande utan afbrott nödigt, att det nu begärda anslaget blefve för styrelsen tillgängligt redan under år 1906.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, må till fortsättande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala

järnvägsstationer för år 1907 anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

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

4:o.

*Ny rörlig
materiel vid
statens järn-
vägar.*

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1907 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag af 4,000,000 kronor.

Enligt statsrådsprotokollet grundar sig detta Kungl. Maj:ts förslag på en af järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 25 november 1905 gjord, af föredragande departementschefen tillstyrkt framställning i förevarande syfte.

Till stöd för denna framställning hade järnvägsstyrelsen i hufvudsak anfört följande:

Ehuru rörelsen på statsbanorna under år 1905 till följd af de politiska förhållandena och den långvariga arbetsinställelsen inom verkstadsindustrien icke haft att uppvisa något stort uppsving, hade dock en tillväxt i såväl person- som godstrafiken konstaterats, medförande en i jämförelse med år 1904 ökad inkomst för tiden januari—september månader 1905 af 878,700 kronor, å hvilket belopp dock borde afgå en, som man måste antaga, tillfällig minskning för oktober månad 1905 i jämförelse med samma månad för år 1904. Många tecken, särskildt stigningen å världsmarknaden af priserna å de större förbrukningsvarorna och den ökade järnvägstrafiken å kontinenten, tydde på ett uppsving, som syntes komma att inverka lifaktigt på våra förhållanden. I betraktande däraf och då den nuvarande tillgången å rullande materiel vid vissa tider icke motsvarade det nuvarande behovet, funne sig styrelsen pliktig att hos Kungl. Maj:t framhålla vikten af, att medel bereddes för att möjliggöra de ökade transporter, som med stor sannolikhet förestode.

Dragkraften behöfde förstärkas med lokomotiv för blandade tåg och godståg, för lokaltåg och växlingstjänst, och beräknades därför ett belopp af 1,000,000 kronor, för hvilket omkring 20 lokomotiv torde kunna anskaffas.

För persontrafiken vore det af synnerlig vikt, att särskildt 2:dra och 3:dje klass personvagnar anskaffades. Vidare förefunnes ett starkt kraf på tillhandahållande af sjuktransportvagnar, och hade styrelsen därför låtit utarbета förslag till sådana. För användning i godstågen erfordrades ett nytt slag af kombinerade 3:dje klass- och konduktörsvagnar, hvilka vintertid kunde värmas med kaminer, så att den dryga kostnaden för medförandet af så kallade ångfinkor kunde undvikas. För dessa behof beräknades ett belopp af 1,300,000 kronor, för hvilket omkring 100 vagnar borde kunna erhållas.

I fråga om godsvagnar hade det visat sig, att krafvet på vissa speciella vagnslag nästan ständigt vore mycket större än tillgången. Bland sådana vagnslag märktes täckta vagnar, vidare vagnar för transport af kalk, hufvudsakligen för jordbrukets behof, och vore efterfrågan å sådana vagnar i stigande, beroende på att med nya järnvägar de områden vidgades, till hvilka kalk kunde forslas, utan att de enskilda järnvägarna bidroge med uppsättande af något nämnvärdt antal kalkvagnar.

För träkoltransport hade genom relativt ringa ökning af den döda vikten under senaste tiden införts en ny vagnsmodell med större lastdrygheit än de äldre. Efterfrågan på sådana vagnar vore stor, och i den mån de så kallade kollämmarna, som uppsattes å virkesvagnar, försletes, vore det styrelsens afsikt att öka antalet träkolsvagnar af den nya modellen.

Vidare vore att nämna, att för de viktiga smörtransporterna större och mera tidsenligt inrättade kylvagnar än de hittills använda erfordrades, och vore därför nya ritningar till dylika vagnar utarbetade. Kylvagnarna af den äldsta modellen, som numera vore alltför litet rymmande, skulle ombyggas till andra vagnslag, i den mån deras korg funnes vara försliten, och kylvagnarna af den näst äldsta modellen vunne alltmer användning för kötttransporter. För smörtransport måste därför nya vagnar anskaffas.

Vagnar för transport af virke, järn, stenkol, betor och andra jordbruksalster behöfde också anskaffas, så långt beviljade medel därtill försloge. Styrelsen ansåge sig dock böra begränsa anslagskrafvet i denna del till 1,700,000 kronor, för hvilket belopp 500 vagnar torde kunna erhållas.

På grund af hvad sålunda anförts, hade järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till 1906 års Riksdag aflåta proposition om anvisande för år 1907 af ett extra anslag å 4,000,000 kronor att användas till inköp från inhemska verkstäder af nedanstående rullande materiel för statens redan trafikerade järnvägar:

20 st. lokomotiv för omkring	kronor	1,000,000: —
100 » personvagnar för »	»	1,300,000: —
500 » godsvagnar » »	»	1,700,000: —
	Summa kronor	4,000,000: —

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

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning, må till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar för år 1907 bevilja 4,000,000 kronor.

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

Stockholm den 20 februari 1906.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservation

vid *punkten 1:o a*), angående anslag för anläggning af en vagnreparationsverkstad,

af friherre *J. G. Beck-Friis*, som anført:

»Då med all sannolikhet framtida driften af ifrågavarande verkstad skulle komma att ställa sig billigare om drifkraft tillgodogjordes från statens vattenfall i Motala ström, än om, såsom är nödvändigt om verkstaden förlägges till Örebro, man för all framtid gör sig beroende af drifkrafts förhyrande från enskilda leverantörer, torde frågan om lämpligaste platsen för vagnreparationsverkstadens förläggande tagas i förnyad

ompröfning, sedan fullständig utredning vunnits angående förenämnda förhållande, och har jag därför ansett att utskottet bort hemställa,

att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, må med anledning af herrar Fossers och Wahlquists förenämnda motioner besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa förnyad utredning, huruvida den föreslagna vagnreparationsverkstaden ej borde, för beredande af dels billigare och dels fullt själfständig drifkraft, förläggas vid Motala, och därefter till Riksdagen inkomma med den framställning, hvartill förhållandena kunna föranleda»,

samt af grefve *Ph. O. L. Klingspor*.

Herrar grefve *C. O. Taube*, *H. Andersson*, *P. Olsson* och *D. Persson* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i förestående ärendens behandling inom utskottet.

R ä t t e l s e

i Statsutskottets Utlåtande N:o 9.

Sid. 55 rad 15 uppifrån, står: i punkten 25:o) här ofvan
läs: i punkten 35:o) här ofvan

R ä t t e l s e

i Statsutskottets Utlåtande N:o 9.

Sid. 56 rad 12 nedifrån, *står*: lefnads- och tjänsteålder
läs: lefnadsålder
