

N:o 30.

Ank. till Riksd. kansli den 21 februari 1908, kl. 1 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 under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen, att till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar på extra stat för år 1909 anvisa ett belopp af 2,730,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1908 af tillgängliga medel utanordna 980,000 kronor.

Nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

Beträffande de särskilda ändamål, för hvilka förstnämnda belopp, 2,730,000 kronor, skulle användas, får utskottet från det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 13 januari 1908 meddela följande redogörelse, åtföljd af den motivering, som järnvägsstyrelsen lämnat i sin den 11 december 1907 till Kungl. Maj:t aflåtna skrifvelse i ämnet.

I distriktet.

Vid Värtan:

Utläggning af spår och vändskifvor m. m. å nya hamnområden..... kronor 55,000: —

I sammanhang med den utvidgning af hamnkajer och upplagsområden, som af Stockholms stad uppfördes härstädes, erfordrades — yttrar järnvägsstyrelsen — spårplaneringar å hamnplanerna, hvilka spårplaneringar enligt med staden träffad öfverenskommelse skulle bekostas till hälften af statens järnvägar och beräknats till ett belopp för deras del af 55,000 kronor.

Vid Söder Mälarstrand i Stockholm:

Utläggning af spår » 20,000: —

Från Stockholms stads sida hade framställning gjorts, att i förbindelse med Stadsgårdens spår-system spår måtte utläggas utmed en del af Söder Mälarstrand, för att den öfverföring af fraktgodis mellan järnvägsvagn och mälarfartyg samt mellan järnvägsvagn och gatufordon, som eljest skulle ske i Stadsgården, skulle kunna åtminstone till någon del besörjas å annan plats. Utrymmet i Stadsgården hade nämligen sedan länge visat sig vara otillräckligt. För nu ifrågasatta spårställningsarbeten skulle kostnaderna bestridas af statens järnvägar och Stockholms stad gemensamt med fördelning enligt samma grunder, som gjorts gällande för motsvarande arbeten i Stadsgården och vid Värtan.

Vid Liljeholmen:

Ombyggnad af stationen » 365,000: —

Frågan om denna ombyggnad hade redan tillföre varit föremål för pröfning, i det att styrelsen uti skrifvelse till Kungl. Maj:t den 29 november 1906 angående anslag för år 1908 till nya bygg-

nader och anläggningar vid statens järnvägar hemställt om ett belopp af 100,000 kronor för påbörjande af ombyggnaden af nämnda station. Härvid hade styrelsen framhållit, att stationen, som alltsedan densammas anläggning endast obetydligt utvidgats, vore otillräcklig och olämplig för den alljämt växande lokala trafik, som skulle besörjas samtidigt med en betydande genomgångstrafik, hvarjämte styrelsen meddelat, att lokala godstrafiken omfattat år 1896 30,215 ton, år 1900 45,771 ton och år 1905 54,739 ton; att lokala persontrafiken under nämnda tre år uppgått till respektive 27,313, 49,581 och 60,881 personer; samt att förslaget till stationsombyggnaden beräknats kräva en kostnad af 365,000 kronor.

Såsom af statsverkspropositionen till 1907 års Riksdag inhämtades, förklarade emellertid föredragande departementschefen vid anmälan af ifrågavarande framställning sig anse den föreslagna ombyggnaden, hvilken afsåg såväl spårsystemet som stationshuset, boställshus och godsmagasin, icke för det dåvarande böra komma till utförande. Departementschefen erinrade i sådant afseende, hurusom de uppgjorda ritningarna allenast vore att betrakta såsom förslag, hvilka antagligen i vissa delar kräfde omarbetning. Koncession hade nämligen sökts å järnvägsanläggning utefter Mälarens södra strand från Liljeholmens station till Ekensberg, hvarjämte i sammanhang med spörsmålet om förändrad inledning af västra stambanan till Stockholm fråga väckts om byggande mellan staden och Liljeholmen af en ny bro, å hvilken förbindelsespåret till staden skulle framföras, hvarefter den nuvarande järnvägsbanken skulle raseras. På hvilket sätt dessa frågor komme att utfalla, syntes i väsentlig mån inverka på anordnandet af stationen.

Huru än Stockholms bangårdsförhållanden kunde komma att gestalta sig, torde säkerligen, enligt hvad departementschefen vidare anförde, ifrågavarande station komma att erfordras för den lokala

godsrörelsen och såsom samlingsstation för trafiken till och från de industriella anläggningarna utefter Mälarstranden väster om Liljeholmen samt till och från hamnplatser vid södra stranden af Årstaviken, men det syntes dock med hänsyn till Stockholms bangårdsfrågas läge lämpligt att, innan några genomgripande åtgärder för omgestaltning af Liljeholmens station vidtoges, afvakta den förra frågans lösning.

Med anledning därpå att styrelsens förenämnda framställning icke föranledde anslagsäskande hos Riksdagen och då efter aflåtandet af styrelsens berörda skrifvelse den 29 november 1906 frågan om stationens ombyggnad, såsom af nedanstående inhämtas, kommit i ett delvis ändradt läge, hade styrelsen uti skrifvelse den 16 mars 1907 ånyo dragit ärendet under Kungl. Maj:ts pröfning, därvid styrelsen, som upprepat sin hemställan om anslagsäskande hos 1907 års Riksdag för ombyggnadens påbörjande, anfört följande.

Fullt utarbetade planer föreläge numera beträffande ej endast de anordningar, som under närmaste tid syntes böra komma till utförande, än äfven de framtida anordningar, som, efter det hufvudstadens bangårdsfråga slutligen vunnit sin lösning, torde blifva erforderliga för stationens ombildning till uteslutande godsstation — en eventualitet, med hvilken ej mindre samtliga projekt till nyssnämnda frågas lösning än äfven den af styrelsen för särskilda härmed sammanhängande utredningar under år 1906 tillsatta trafiktekniska kommissionen i dess under december månad samma år afgifna utlåtande räknat.

Den af dessa planer, hvars genomförande vore af nöden redan för det närvarande, afsåge att tillgodose såväl den alltjämt växande lokala trafikens behof af ökade utrymmen och förändringar i spårsystemet m. m., hvarom styrelsen närmare uttalat sig i förenämnda skrifvelse den 29 november 1906, som ock att upptaga och förmedla trafiken från den

järnvägsanläggning för trafikområdet längs södra Mälarstranden mellan Ekensberg och Liljeholmen, till hvilken ansökan om koncession gjorts och hvilken berörts jämväl i föredragande departementschefens yttrande.

Härtill komme numera ytterligare en spår-förbindelse, som af Stockholms stads slakthuskommitté redan i skrifvelse till styrelsen den 26 juli 1906 ifrågasatts mellan stadens slakthusanläggningar vid Enskede samt Liljeholmens station och hamnplats. I denna skrifvelse — hvilken endast af den anledning icke blifvit föremål för omnämmande i styrelsens skrifvelse den 29 november 1906, att någon utredning då ännu icke förelåg om de erforderliga anordningarna vid stationen i följd af kommitténs hemställan i ämnet, men till hvilken hänsyn dämera tagits i den plan till stationens ombyggnad, som vore omnämnd i ifrågasvarande skrifvelse af den 16 mars 1907 — hade kommitterade omförmält, hurusom de efter verkställda undersökningar bestämt sig för att begära anslutning vid Liljeholmens station, särskildt af det skäl att möjlighet därigenom erbjödes att samtidigt vinna förbindelse med hamn vid Årstaviken, hvarjämte kommitterade framhållit vikten däraf, att den sålunda ifrågasatta förbindelseleden snarast möjligt komme till stånd. Dess användande vore nämligen påräknadt ej allenast för boskapstransport till det färdiga slakthuset utan ock för framforslande af byggnadsmaterialier, maskinerier o. d under byggnadstiden. Kommitterade hade med afseende härå anhållit om styrelsens medgifvande till anslutning för slakthusbanan vid Liljeholmens station; och när kommitterade inhämtat, att utrymmet vid stationen ansåges knappt redan med den nuvarande trafiken, hade kommitterade slutligen hemställt, att styrelsen ville vidtaga erforderliga åtgärder för stationens utvidgning.

Att med de otillräckliga utrymmen, som stode till buds vid ifrågasvarande station, ombesörja äfven

slakthusbyggnadens materialtransporter, hvilka redan inom närmaste tiden skulle komma ifråga, läte, enligt hvad styrelsen vidare anförde, sig emellertid icke göra, utan blefve detta möjligt först efter en ombyggnad af stationen i den utsträckning, som i styrelsens skrifvelse den 29 november 1906 och i den omarbetade planen förutsattes; och vore denna plan oberoende af, huruvida slakthusbanan inleddes direkt å själfva stationen eller, såsom alternativt ifrågasatts, anslutning finge ske till statsbanan strax söder om Nyboda tunnel å linjen mellan Liljeholmen och Älfsjö.

Redan vore framhållet, hurusom läge för den projekterade Ekenbergslinjens spår vid en eventuell anslutning till stationen blifvit utlagdt å den utarbetade planritningen, och ville styrelsen endast erinra, att ombyggnaden oundgänglingen tarfvades jämväl för att en dylik anslutning skulle kunna möjliggöras.

I fråga om den i sammanhang med spörsmålet om förändrad inledning af västra stambanan till Stockholm projekterade anläggningen af en ny gatubro mellan Stockholm och Liljeholmen, hvilken anläggning jämväl berörts såsom varande af betydelse för stationsombyggnadsfrågan, vore styrelsen i tillfälle meddela, att i samråd med Stockholms stads byggnadschef upprättats och å särskild ritning — angifvande jämväl de efter bangårdsfrågans slutliga lösning ytterligare ifrågakommande stationsanordningarna — utlagts förslag till läge för gatubro öfver Liljeholmssundet med tillhörande gatuanlutningar såväl å stadssidan om sundet som inom järnvägsstationens område. Till detta förslag anslöte sig jämväl — under förutsättning, såsom ifrågasatts, att i samband med ordnandet af Stockholms bangårdsförhållanden och af segelled genom Hammarby sjö och Årstaviken den nuvarande järnvägsbanken med svängbro öfver Liljeholmssundet komme att raseras — förslag till spåranordning å bron och intilliggande sträckningar

för åstadkommande af en senast af den trafik-tekniska kommissionen till behofvet vitsordad förbindelse mellan södra godsstationen i Stockholm och den rangeringsstation i närheten af Årsta, som i bangårdsprojekten likaledes förutsattes såsom nödvändig. Båda dessa förslag låte sig emellertid enligt den utarbetade planen bringas till verkställighet utan nämnvärda ändringar i de anordningar, som stationens ifrågasatta ombyggnad kräfde, och syntes vid sådant förhållande hinder ur denna synpunkt icke böra möta för ombyggnadens vidtagande utan afvaktan på bangårdsfrågas slutliga lösning.

Sedan, enligt hvad vederbörande departementschef meddelat styrelsen genom ämbetsskrivelse den 17 maj 1907, Kungl. Maj:t funnit styrelsens i förenämnda skrifvelse den 16 mars sagda år gjorda framställning icke till någon åtgärd föranleda, hade styrelsen, då styrelsen funnit det vara en bjudande nödvändighet, att det planlagda, tidskräfvande arbetet med stationens ombyggnad likväl måtte utan uppskof komma till utförande, uti skrifvelse den 4 juni 1907 utbedt sig departementschefens utverkande af Kungl. Maj:ts förklarande på grund af för handen varande förhållanden, att hinder icke måtte möta för styrelsen att omedelbart påbörja detsamma och att, i afvaktan på proposition och blifvande beslut i ärendet af härnäst sammanträdande lagtima Riksdag, förskottera det härför erforderliga beloppet af tillgängliga medel, men hade något dylikt förklarande icke lämnats.

Vid sådant förhållande och då det snart torde vara hart när omöjligt att med det nuvarande bangårdsutrymmet vid Liljeholmen kunna reglera den i ständig ökning stadda trafiken på ett sådant sätt, att icke människolif och materiel sattes på spel, funne styrelsen sig nödsakad att ånyo inför Kungl. Maj:t framhålla det trängande behofvet af stationens ombyggnad. Såsom styrelsen redan vid skilda tillfällen påvisat, vore sta-

tionen i sitt nuvarande skick otjänlig, otillräcklig och synnerligen riskabel för den trafik, som nu skulle där besörjas, och utan den ombyggnad och utvidgning, som af styrelsen ifrågasatts, blefve stationen naturligtvis än mera otillfredsställande för den ökade tågrörelse, som vore att förvänta, sedan nu pågående arbeten för linjens Stockholm central—Liljeholmen anordnande såsom dubbelbana blifvit under år 1908 fullbordade.

Hvarje utveckling af vare sig genomgångs-
trafiken eller lokala trafiken eller — såsom här
synes vara att förvänta — af bådadera måste med
nuvarande stationsanordningen öka riskerna i all
synnerhet för den personal och materiel, som för den
lokala trafiken användes, hvilken trafik därvid ock
måste väsentligt komma att hindras i sin utveckling.
Hvilka stora svårigheter måste förefinnas för tra-
fiken å stationen, å hvilken under senast tilläm-
pade tidtabell dagligen 87 tåg med 22 möten expe-
dierades och hvarest under till exempel sistlidna
mars månad per dag i medeltal till- och afkopp-
lades 181 stycken godsvagnar, torde bäst framgå
däraf, att för ordnandet af en så omfattande trafik
stode till förfogande allenast 3 tågspår och 2 fri-
lastspår jämte 1 mindre magasinsspår och 2 korta
rangerspår med frilastspåren och spåret till gods-
magasinet liggande i vinkel med de öfriga spåren
och genom vändskifvan förenade med ett af ran-
gerspåren. På grund af de täta tågmöten, för
hvilka spår n:r I måste jämte spår n:r II tagas i
anspråk, kunde rangeringen af vagnar till och från
frilastspåren och godsmagasinet ske i regel endast
en gång under dagen. Att detta vore ett bety-
dande arbetskraft kräfvande och med stort ansvar
förenadt arbete, torde ligga i öppen dag, då vid
vagnflyttningen vagn för vagn måste med handkraft
föras öfver vändskifvan och rangeringen försiggå
med användande af hufvudspåret norr ut, där
emellan de tätt på hvarandra gående tågen långa
vagnrader måste utväxlas, så snart ett tåg passerat,

för att i nästa stund, då tiden för ett tågs ankomst närmade sig, ånyo indragas till stationen. En fara till lif och lem för såväl allmänheten som järnvägspersonalen utgjorde äfven det trånga utrymmet mellan spåren. Ställen funnes nämligen, där personplattformen icke hade större bredd än 750 millimeter och afståndet mellan spåren utgjorde något öfver 4 meter.

Hvad anginge den ifrågasatta utvidgningen af stationen, komme arbetet därmed på grund af såväl terrängförhållandena som ock trafikförhållandena vid Liljeholmen att taga i anspråk afsevärdt längre tid än motsvarande arbete under vanligare förhållanden skulle erfordra. Flyttning af hus och spår eller utläggning af föreslagna nya sådana kunde nämligen icke i nämvärd omfattning ens påbörjas, förr än nya utrymmen för desamma beredts, mestadels genom sprängning i det rätt höga och omedelbart intill trafikspåren m. m. liggande berget. Då detta sprängningsarbete beräknats kräfvä omkring ett år, vore det af största vikt, att arbetet påbörjades redan under år 1908.

Vid Älfsjö:

Utvidgning af stationens spårsystem jämte markanskaffning kronor 190,000: —

Trafiken å denna station hade under senare åren vuxit synnerligen afsevärdt och betingade en större utvidgning af spårsystem, plattformar m. m. Sålunda hade under åren 1903—1906 tågens antal ökats med 38 %, antalet försålda personbiljetter med 103 % och antalet till- och afkopplade vagnar med 86 % samt stationens il- och fraktgodsrörelse med 129 %. Under samma tid hade ej någon nämnvärd utvidgning af anläggningarna vid stationen verkställt.

Nu föreliggande förslag afsåge att jämte välbehöflig utvidgning af stationens spårsystem bereda större trygghet för den trafikerande allmänheten

vid passage till och från de olika banornas tåg samt vid tågmöten. I kostnaden inginge jordförvärf äfven för motsedt framtida behof af utvidgning af stationen, enär, med hänsyn till pågående liflig byggnadsverksamhet invid stationen, de erforderliga områdena måste betraktas såsom tomtjord och är från år stiga i värde. Samtliga arbeten borde lämpligen utföras i sammanhang med den utläggning af ett andra spår å linjen Älfsjö—Huddinge, hvartill 1907 års Riksdag anvisat anslag.

Vid *Katrineholm*:

Utvidgning af spårsystemet kronor 16,000: —

Å det med anslag af 1907 års Riksdag inköpta området invid stationen erfordrades spår redan nu för den trafik från industrianläggning m. m., som här borde besörjas.

Vid *Örebro*:

Utvidgning af centralverkstaden » 400,000: —

Vid planläggandet år 1898 af lokomotivrepurationsverkstaden å Alnängarna vid Örebro hade afsetts, att den första anläggningen skulle blifva sådan, att fullständiga lokomotivreparationer kunde på ett ekonomiskt sätt därstädes utföras, men endast till den omfattning, som betingades af de öfriga verkstädernas oförmåga att medhinna lokomotivunderhållet. Sedan dess hade statens järnvägars lokomotivpark högst väsentligt tillväxt, och de nya lokomotiven hade i allmänhet varit af dimensioner, som kräfde särskilda anordningar och arbetsmaskiner, hvilka i de gamla verkstäderna icke vore tillfinnandes. Dessa verkstäder kunde icke heller lämpligen omändras för den moderna materielen och borde det dess mindre, som, åtminstone hvad Göteborg och Malmö beträffade, det vore klart, att de i omedelbar närhet af dessa städers hufvudban-

gårdar liggande verkstäderna måste lämna plats för bangårdarnas utvidgning.

Af anförda skäl vore järnvägsstyrelsen betänkt på en större utvidgning af verkstadsanläggningen vid Örebro, för att den skulle kunna mottaga alla större lokomotivreparationer från Göteborg och Malmö.

Först och främst måste lokomotivuppsättningsverkstaden frigöras från de arbeten af främmande natur, som där utförts, så länge utrymme funnits. Sådana arbeten vore plåtarbeten och hjularbeten. Vidare behöfdes en ny plåtslagarverkstad, för att den stora mängden af grundliga pannreparationer och pannombyggnader skulle kunna ändamålsenligt och med nödig skyndsamhet bedrifvas. Till denna nya byggnad skulle alla de plåtarbeten, som nu utfördes i uppsättningsverkstaden, öfverflyttas. Den nuvarande pannverkstaden skulle sedermera inrättas för reparation af axlar och hjul samt andra arbeten, som därmed stode i samband.

Den nuvarande smedjan vore jämväl i behof af större utrymme. Smedjan vore endast beräknad för att utföra det smide, som erfordrades för centralverkstadens lokomotivreparationer.

Till centralverkstaden skulle emellertid efter hand i enlighet med principen för en centralverkstad öfverflyttas större delen af den smidestillverkning, som nu utfördes i de gamla distriktsverkstäderna. En utvidgning af smedjan vore nu så mycket nödvändigare, som behofvet af smide ökades i och med att den nya vagnreparationsverkstaden toges i bruk.

Den nu befintliga bleckslageriverkstaden hade redan från början varit otillräcklig, och arbetsplatserna i densamma vore därför belamrade med materialier och halffärdiga eller till reparation inkomna effekter; den växande tillverkningen gjorde ock behofvet af ökad utrymme synnerligen stort. Dessutom behöfdes en verkstad för underhåll af elektrisk materiel af diverse slag.

Slutligen föreläge behof af diverse mindre arbeten vid de befintliga byggnaderna, såsom framdragning af nya ledningar för kraft och belysning samt för dricksvatten, inredning af lokaler, grundläggning för nya maskiner och dylikt.

Kostnaderna för de föreslagna anläggningarna beräknades sålunda:

ny plåtslagarverkstad	450,000	kronor
ökning af öfriga verkstäder	200,000	»
diverse arbeten	50,000	»
	<hr/>	
	Summa	700,000 kronor

Enligt arbetsplanen skulle af nämnda belopp erfordras för åren 1908 och 1909 400,000 kronor och för år 1910 återstående 300,000 kronor.

II distriktet.

Vid Karlstad Östra:

Utvidgning af spårsystemet	kronor	12,000: —
Vagnslasttrafiken å stationen betingade större spårutrymme.		
Utläggning af spår till hamnen	»	60,000: —

Mellan stadens nya hamn vid Kanikenäset och Karlstad Östra station finnes för närvarande endast smalspårig järnvägsförbindelse, men erfordrades numera äfven normalspårig sådan. Den befintliga spårförbindelsen skulle därför ombyggas för framförande af såväl smal- som normalspåriga vagnar på i hufvudsak det sätt, som angåfves i öfverenskommelsen af den 1—8 maj 1903 med Karlstad—Munkfors järnvägsaktiebolag rörande anordningar å och invid Karlstad Östra station.

Enligt åtagande komme staden Karlstad att kostnadsfritt tillhandahålla all erforderlig mark och verkställa all för spåranläggningen erforderlig terrassering.

Vid *Falköping*—*Ranten*:

Uppförande af en lokomotivstationsbyggnad, ett öfverliggningshus, kolbås och kolgifningsbrygga jämte spåranordningar, utförande af belysningsanläggning, brunnar och rörledningar för ökad vattentillgång och anordningar för vattenrening kronor 159,000: —

Lokomotivstationsbyggnaden komme att innehålla expeditjonsrum för maskiningenjören, skolrum för undervisningskurser för lokomotivpersonalen, vaktrum, ett mindre verkstadsrum, förrådsrum, pann- och maskinrum. På vinden skulle placeras vattencisterner.

Öfverliggningshuset vore behöfligt för det stora antal af maskinafdelningens personal från främmande stationer, som hvarje natt låge öfver i Falköping-Ranten.

Spår och kolbrygga vore behöfliga för lokomotivens förseende med kol, snabbt och med besparande af arbetskraft.

Vid *Göteborg*:

Uppförande af magasin för afgående ilgods ... » 22,000: —

I samband med ändring af inredning i stationshuset för erhållande af större expeditioner och allmänna lokaler måste nya och större utrymmen anskaffas för ilgodstrafiken och därvid en lämpligt belägen ny byggnad för afgående ilgods uppföras.

III distriktet.

Vid *Norrköping*:

Tillbyggnad af godsmagasinet » 18,500: —

Oaktadt magasinet tillbyggt så nyligen som år 1905, vore utrymmet i detsamma otillräckligt för nuvarande trafik.

Vid *Sya*:

Utvidgning af spårsystemet » 10,000: —

Stationen hade nu endast ett rundspår men behöfde ytterligare ett sådant, för att tågmöten måtte kunna därstädes anordnas, utan att hinder och afbrott i den ökade lokala gods rörelsen skulle där af föranledas.

Vid *Mjölby*:

Utvidgning af spårsystemet	kronor	17,000: —
Tillbyggnad af godsmagasinet	»	11,500: —

Såväl lokala som öfvergångstrafiken kräfd större magasinsutrymme, hvarjämte hufvudspårens längder måste ökas för möjliggörande af hinderfritt öfverförande bakom mötande tåg af personer, resgods och post m. m. från plattform till plattform. Ankommet och afsändt gods utgjorde tillsammans under 1904 omkring 33,800 ton och 1906 omkring 37,700 ton, samt antalet genomgående gods, som omlastats, omkring 435,000 stycken respektive 708,000 stycken.

Vid *Hästveda*:

Utvidgning af spårsystemet	»	22,000: —
Utrymmet för vagnuppställning vore otillräckligt.		

Vid *Uppåkra*:

Utvidgning af håll- och lastplatsen till fullständig station	»	40,000: —
--	---	-----------

I skrifvelse den 29 november 1906 rörande behof af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik hade järnvägsstyrelsen i fråga om denna stationsanläggning anført följande.

Vid afgifvandet till Kungl. Maj:t af anmälan den 23 november 1899 om nya byggnader och anläggningar, som vore för trafikens besörjande erforderliga, hemställde järnvägsstyrelsen om, bland annat, ett anslag af 47,000 kronor till anläggning å linjen Lund—Åkarp af en trafikstation vid Uppåkra, och framhöll styrelsen därvid, att ortsbefolkningen i anledning af det för skånska förhållanden långa

afståndet -- 7,6 km. — mellan nämnda stationer ifrågasatt denna anläggning och för densamma erbjudit fri jord, samt att på grund af befolkningsförhållandena och ortens bördighet stationens trafikinkomster kunde väntas till fullo betäcka driftkostnaderna och förränta anläggningskapitalet, hvarjämte väl behöflig fördelning af trafiken vid den synnerligen trånga stationen i Lund syntes kunna i någon mån förväntas genom anläggningen i fråga.

Kungl. Maj:t intog äfven det sålunda begärda anslaget i statsverkspropositionen till 1900 års Riksdag.

Statsutskottet fann sig emellertid böra erinra om, att i den järnvägsstyrelsens skrifvelse, som låg till grund för Kungl. Maj:ts af Riksdagen år 1898 bifallna framställning om anvisande af medel för, bland annat, ett andra järnvägsspår mellan Arlöfs och Lunds stationer, anförts, hurusom för upptagande af persontrafik erfordrades en mindre hållplats ungefär midt emellan Åkarp och Lund, och hade kostnaderna härför inberäknats i det af Riksdagen för ofvan angifna ändamål beviljade anslaget. Med afseende härå och då af de förhållanden, som järnvägsstyrelsen åberopat, icke syntes utskottet framgå, att den sålunda beslutade hållplatsen skulle vara otillräcklig för upptagande af trafiken å bansträckan i fråga, och dessutom, därest för den godstrafik, som vid platsen kunde ifrågakomma, skulle erfordras utläggande af sidospår med lastkaj, järnvägsstyrelsen icke saknade tillgång att af det för diverse arbeten anvisade beloppet bestrida kostnaderna härför, fann utskottet icke skäl tillstyrka, att det för anordnandet af stationen begärda beloppet beviljades; och beslöt Riksdagen i enlighet härmed.

Med meddelande, att lastspår under året utlagts vid platsen, samt med framhållande, att behovet af en fullständig stationsanläggning därstädes fortfarande måste anses kvarstå så godt som oförminskadt, och att för sådan anläggning erfordrer-

liga jordområden blifvit af intresserade enskilda personer i trakten kostnadsfritt öfverlämnade till järnvägsstyrelsens förfogande, förnyade järnvägsstyrelsen den 30 november 1900 sin framställning om anslag till stationsanläggningen.

Kungl. Maj:t fann emellertid då ej lämpligt intaga detta anslagskraf i statsverkspropositionen till 1901 års Riksdag.

Under år 1905 hade åter af ortsbefolkningen gjorts framställning om anordnande af fullständig station vid Uppåkra. Trafiken därstädes hade under nämnda år omfattat 13,408 resande samt 7,399 ton afsändt och anländt vagnslastgods; och hade inkomsten af trafiken härvid uppgått till 11,096 kronor 33 öre.

Då det vore att vänta, att denna trafik komme att afsevärdt ökas, därest fullständig station anordnades och sålunda äfven il- och styckegods finge där afsändas och mottagas, och då därjämte den uppoffring, som af ortsbefolkningen gjorts för anskaffandet af mark och anläggandet af vägar till platsen, syntes berättiga dess påfordran om bättre trafikordningar därstädes, funne järnvägsstyrelsen sig böra ännu en gång göra framställning om anslag till uppförande af stationshus, boställshus och afträde samt till den utvidgning af spårsystem och plattformar, som erfordrades vid en fullständig station. Att det nu begärda beloppet vore lägre än det förut uppgifna, berodde af, att i föregående kostnadsförslag äfven ingått belopp för spåranordningar och vägar inom statens järnvägars område, hvilka redan utförts med tillgängliga anslagsmedel. Vid håll- och lastplatsen Uppåkra vore för närvarande anställda två stationsbetjante för en sammanräknad kostnad af 1,985 kronor. För en blifvande stations skötsel erfordrades under de trafikförhållanden, som kunde väntas redan från början inträda, 3 personer för en efter nu gällande lönestat beräknad kostnad af 2,400 kronor, då bostäder i statens järnvägars hus tillhandahölles dem.

Vid detta ärendes föredragning inför Kungl. Maj:t den 12 januari 1907 hade emellertid föredragande departementschefen härom anfört följande.

Frågan om utvidgning af håll- och lastplatsen vid Uppåkra till fullständig station hade, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, redan två gånger, senast 1901, varit föremål för pröfning och syntes, särskildt med hänsyn till det jämförelsevis ringa afståndet till nämnda station, utan allt för stor olägenhet kunna uppskjutas åtminstone på ett år.

Enär denna fråga i anledning häraf icke blef framlagd för 1907 års Riksdag, finge järnvägsstyrelsen förnya sin framställning rörande anslag för stationsanläggningen och därvid tillägga till hvad i sak redan anförts, att enligt den lönestat, som från 1908 års ingång skulle gälla, kostnaden för de två vid Uppåkra redan anställda stationskarlar beräknades till 2,520 kronor, och aflöningar till samma stationskarlar och en stationsmästare, sedan för samtliga beredts bostäder i statens järnvägars hus, beräknades uppgå till 3,300 kronor.

Vid *Malmö ångfärjestation*:

Utvidgning af spårsystemet och uppförande af omlastningsskjul kronor 20,000: —

Trafikens tillväxt vid denna station framginge af att antalet till- och afkopplade vagnar därstädes, som maj 1905—april 1906 var omkring 71,000 stycken, under tiden maj 1906—april 1907 uppgått till omkring 80,000 stycken. Tillgängliga spårutrymmet vore otillräckligt för ytterligare trafikökning, och omlastningsanordningar saknades fullständigt.

Vid *Ängelholm*:

Uppförande af en ångtvättinrättning..... » 20,000: —
Inrättningen vore afsedd för tvätt af lakan, örngott och handdukar för sofvagnar, öfverliggnings-

rum och tjänstelokaler å de södra och västra statsbanelinjerna. Endast en dylik tvättinrättning finnes förut vid statens järnvägar, nämligen vid Liljeholmen.

Vid *Båstad*:

Utvidgning af spårssystem och lastplan jämte jordförvärf kronor 39,000: —

Den lifliga byggnadsverksamheten i stationens närhet, liksom en där tillkommen industriell anläggning hade ökat trafiken vid stationen, så att större utrymme för lastning och lossning vore nödvändiga.

IV distriktet.

Vid *Bräcke*:

Uppförande af nytt stationshus » 42,000: —

Nuvarande stationshuset vore trångt och otidsenligt såväl beträffande tjänsterum som de för allmänheten afsedda lokaler och kunde icke genom partiella förändringar göras afsevärdt lämpligare. Nytt stationshus borde därför uppföras å annan plats, söder om det nuvarande och det därintill belägna hotellet. Det nuvarande huset kunde finna framtida användning efter mindre ändring till boställshus och öfverliggningshus för tågpersonal.

Vid *Sundsvall*:

Tillbyggnad af godsmagasinet » 12,000: —

Sedan magasinet år 1895 tillbyggt, hade stycke godstrafiken fortfarande ökats så att den år 1906 omfattat mer än 18,000 ton.

Vid *Mellansjö*:

Uppförande af boställshus jämte uthus och källare » 10,000: —

Huset vore afsedt till bostäder för två stationskarlar, för hvilka sådana saknades i statens järnvägars hus och icke kunde hos enskilda förhyras.

Vid *Bollnäs*:

Tillbyggnad af lokomotivstallet med 2 stallrum	kronor	15,000: —
Antalet stallrum för lokomotiv af numera använda större typer vore otillräckligt.		

V distriktet.

Vid *Gellivare*:

Tillbyggnad af lokomotivstall med 2 stallrum	»	17,000: —
Stallrum saknades för reserv- och extratågslokomotiv, hvarför i regel ett å två sådana stode ute under nätterna.		

Vid *Kohler*:

Uppförande af hållplatsstuga jämte uthus	»	16,000: —
Stugan vore afsedd till bostäder för platsvakt och pumpare samt därjämte att inrymma biljettexpedition och väntsal. Endast en pumparbostad finnes nu å platsen, men vore denna olämpligt belägen och måste, för framtida användning af banpersonal, dessförinnan flyttas.		

Vid *Vännäs*:

Uppförande af lokomotivstationsbyggnad	»	54,000: —
Byggnaden vore afsedd att inrymma kontorsrum för maskininspektoren, vaktrum och öfverliggningsrum för lokomotivpersonalen samt ett verkstadsrum för sådana smärre reparationer å lokomotiv och vagnar, som kunde utföras af stallpersonalen		

och som vore nödvändiga för att hålla materielen så lång tid som möjligt i tjänstdugligt skick. Maskininspektorens nuvarande tjänsterum vore inrymda i lokomotivstallet men befunnes synnerligen trånga och otjänliga. Afsikten vore att använda dem till förrådsrum för de materialier, som dagligen skulle tillhandahållas lokomotivpersonalen.

Vid *Mellansel*:

Tillbyggnad af lokomotivstall med två stallrum kronor 17,000: —
 För lämpligare ordnande af lokomotivtjänsten
 å linjen Långsele—Örnsköldsvik erfordrades utrym-
 men för uppställning af ytterligare två lokomotiv
 vid Mellansel.

Uppförande af ny bro öfver *Ångermanälven*
 vid *Forsmo*..... » 400,000: —

Vid anläggningen af norra stambanan från Långsele till Boden användes i större utsträckning än å någon annan statens järnväg i Norrland lutningsförhållandet 16 på 1,000. Detta betydliga lutningsförhållande förekomme på flera ställen utan afbrott på längre sträckor och oftast i förening med skarpa kurvor, hvarigenom för tågens framförande kräfdes c:a 50 % större dragkraft än å linjer med stigningar af högst 10 på 1,000.

Med de denna bandel trafikerande godstågslokomotiven af typ litt. KC, hvilka hade ett hjultryck af 5,8 ton och total vikt med tender af 55,5 ton, kunde därför icke framdragas något större antal vagnar i hvarje tåg, med mindre än två lokomotiv användes. Enligt räkning, som gjorts för tiden januari till och med september 1905, förekomme ock å förenämnda linje förstärkningslokomotiv för tågen icke mindre än 741 gånger, motsvarande ungefär 990 gånger för hela året. Därest lokomotiv med större dragkraft kunde komma till användning därstädes, skulle sådana lokomotivkopplingar — åtminstone med den jämförelsevis ringa

omfattning trafiken nu hade — högst sällan behöfva ifrågakomma. En följd häraf skulle blifva, att driftkostnaden kunde högst väsentligt nedbringas. Af verkställd utredning hade framgått, att ensamt å ifrågavarande linje en besparing i sagda års driftkostnad af omkring 130,000 kronor skulle uppstått endast för maskinafdelningen.

Vid senare årens anskaffning af erforderliga nya godstågslokomotiv för banorna i Norrland hade det därför icke kunnat ifrågasättas, att lokomotiv af den där dittills använda äldre och mindre dragkraftiga typen skulle inköpas, utan hade 8-koppade godstågslokomotiv, litt. E, anskaffats.

Dessa lokomotiv, hvilka hade ett största hjultryck af 6,25 ton och en total vikt med tender af 82,7 ton, kunde emellertid icke komma till användning å linjen norr om Långsele i den omfattning, som önskligt vore, af den anledning att de icke kunde framföras å järnvägsbron öfver Ångermanälven.

Denna bro, som uppförts åren 1887—1888, hade 5 spann, nämligen 1 å 24,3 meter, 1 å 44,8 meter, 2 å 51,0 meter samt 1 midtspann med 76,4 meters längd, och farbanan å bron vore förlagd 40,5 meter öfver älvens högvattenyta. Flertalet af brons spann vore konstruerade för en belastning, som väsentligt understeg den för öfriga broar med motsvarande spannvidder å linjen Långsele—Boden använda.

På grund däraf att bron konstruerats för uppbärande af relativt lätta fordon, hade man för trafikens upprätthållande med nu befintliga lokomotiv, hvilka dock vore något tyngre än de från början förutsatta af 53 tons vikt med tender af 5,5 tons hjultryck, men däremot mycket lättare än de här ofvan nämnda, för Norrlandsbanorna afsedda, nyare godstågslokomotiven, nödgats föreskrifva om tågens framförande å bron med den ringa hastigheten af 20 kilometer i timmen, en anordning, som gifvetvis medförde svårighet för tågens vidare förande

uppför de å ömse sidor närmast bron befintliga starka stigningarna å banan.

En mera bärkraftig järnvägsbro än den nuvarande öfver Ångermanälven hade sålunda länge visat sig vara af behovet påkallad, och redan för flera år sedan hade därför utredningar verkställts för att utröna lämpligheten af den nuvarande broöfverbyggnadens förstärkning. Dessa utredningar hade visat, att en del olägenheter alltid komme att vidlåda bron, hvilket förstärkningssätt man än använde, och därtill komme den viktiga omständigheten, att brons förstärkning icke vore möjlig för uppbärande af fordon med större hjultryck än 7 ton men likväl skulle draga en kostnad af omkring 300,000 kronor.

Af flera skäl borde ett sådant förstärkningsarbete icke ifrågakomma. Utförandet af detsamma under pågående trafik å en så komplicerad konstruktion som denna bro måste nämligen vara förenadt med stor risk för trafiken öfver bron. Härtill komme att befintliga broöfverbyggnaden vore i vissa delar af puddeljärn och i andra delar af götmetall, hvilka materialier hade högst olika hållfasthet och tänjbarhet, hvarigenom svårighet förefunnes att med säkerhet bedöma effekten af en utförd förstärkning. Ytterligare vore att vid bedömandet af denna fråga beakta, att sedan flera år tillbaka järnvägsstyrelsen hade, med full insikt om att trafikens hastigt fortgående utveckling å statens järnvägar i allmänhet kräfde användning af allt tyngre och tyngre lokomotiv, måst låta ett antaget hjultryck af 9 ton vara det bestämmande för konstruerandet af förstärkningar å äldre broöfverbyggnader och af nya sådana — med undantag endast för linjen Luleå—Gellivare, hvars nyanskaffade broar konstruerats i likhet med dem å linjen Gellivare—Riksgränsen för 10 tons hjultryck. Det syntes styrelsen icke föreligga någon anledning att frångå förstnämnda bestämmelse för bron öfver Ångermanälven, och vid sådant förhållande borde ej heller nu

nedläggas omkring 300,000 kronor på en så föga tillfredsställande förstärkning af bron, då måhända inom ganska kort tid därefter fullständig nybyggnad i allt fall blefve oundviklig. För vinnande af målet att i någon mån erhålla billigare driftkostnad för den nedre delen af linjen Långsele—Boden erfordrades alltså, att en ny järnvägsbro uppfördes öfver nämnda vattendrag.

Enär ny bro icke lämpligen kunde anordnas på samma ställe som den nuvarande under det att järnvägstrafiken å platsen oafbrutet påginge, blefve det nödvändigt att förlägga den nya bron vid sidan om den gamla och att omlägga järnvägslinjen på kortare sträcka å ömse sidor om broplatsen. Den nya bron, som vore afsedd att uppföras omkring 30 meter väster om den nuvarande bron, skulle konstrueras med ett spann af omkring 104 meters öppning öfver själfva strömfåran, ett spann af omkring 58,5 meters öppning på södra älfstranden och ett likartadt spann äfvensom ett 42 meters spann å norra stranden samt förläggas med farbanan omkring 2,5 meter högre än den gamla bron, för att därigenom längderna af de på ömse sidor om älfven befintliga svåra stigningarna å järnvägslinjen skulle något afkortas. Kostnaderna för en sådan brobyggnad samt för omläggning af järnvägslinjen, sammanlagdt omkring 1,320 meter å båda sidor om broplatsen, vore, under antagande af ett pris af 420 kronor per ton af färdiga broöfverbyggnaden, beräknade till 953,000 kronor. Arbetets utförande borde påbörjas under år 1908 och fördelas på 3 år med extra anslag för år 1909 af 400,000 kronor — däraf 200,000 kronor borde blifva tillgängliga för användning under år 1908 — samt för år 1910 af hvad ytterligare erfordrades till arbetets fullbordande.

Samtliga distrikt.

Fullföljande af anordningar för växelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer..... kronor 150,000: —

Diverse arbeten kronor 500,000: —

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; hvarjämte, i öfverensstämmelse med hvad den af Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 tillsatta kommittén för utarbetande af förändrad organisation af järnvägsstyrelsen med underlydande förvaltningar i sitt betänkande framhållit såsom önskvärdt, af det angifna beloppet afsåges att bestridas kostnaderna för förekommande behöfliga nya anläggningar af så ringa omfattning, att utgifterna för hvar och en af dem ej uppginge till högre belopp än 10,000 kronor.

Summa kronor 2,730,000: —

Slutligen hade järnvägsstyrelsen, enär det vore af vikt, att en del af här ofvan föreslagna arbeten redan under år 1908 helt eller delvis komme till utförande, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte redan för innevarande år ställa till styrelsens förfogande ett belopp af 980,000 kronor för följande arbeten, nämligen:

till ombyggnad af Liljeholmens station	kronor 150,000: —
» » » Älfsjö station	» 100,000: —
» utvidgning af centralverkstaden i Örebro	» 200,000: —
» uppförande af en lokomotivstationsbyggnad m. m. vid Falköping-Ranten	» 159,000: —
» uppförande af ny bro öfver Ångermanälven vid Forsmo	» 200,000: —
» diverse arbeten	» 171,000: —

Summa kronor 980,000: —

Föredragande departementschefen, som icke funnit något att erinra mot hvad af järnvägsstyrelsen sålunda föreslagits, har beträffande vissa af de föreslagna arbetena anfört följande:

»Hvad då först angår frågan om ombyggnad af *Liljeholmens station* torde, på sätt såväl af min företrädare i ämbetet som af järnvägssty-

relsen framhållits, med skäl kunna påstås, att, huru än Stockholms bangårdsförhållanden kunna komma att gestalta sig, ifrågavarande station säkerligen kommer att erfordras för den lokala gods rörelsen och såsom samlingsstation för trafiken till och från de industriella anläggningarna utefter Mälarstranden väster om Liljeholmen samt till och från hamnplatser vid södra stranden af Årstaviken.

Sedan frågan den 12 januari 1907 var föremål för Kungl. Maj:ts pröfning, har den, såsom framgår af järnvägsstyrelsens skrifvelse den 16 mars 1907, kommit i ett så till vida ändradt läge, att fullt utarbetade planer föreligga beträffande icke allenast de anordningar, som under närmaste tiden skulle komma till utförande, utan äfven de framtida anordningar, som skulle blifva erforderliga, sedan hufvudstadens bangårdsfråga vunnit sin slutliga lösning. Vid dessa planers uppgörande har jämväl tagits hänsyn till den projekterade anläggningen af en ny gatubro mellan Stockholm och Liljeholmen. Slutligen har en spårförbindelse ifrågasatts mellan stadens slakthusanläggningar vid Enskede samt Liljeholmens station och hållplats; och har järnvägsstyrelsen meddelat, att med de redan nu otillräckliga utrymmen, som stå till buds vid ifrågavarande station, det icke låter sig göra att ombesörja äfven slakthusets transporter.

Skulle så, på sätt jag ämnar förorda, ytterligare ett järnvägsspår komma att utläggas mellan Liljeholmens och Ålfsjö stationer, är uppenbart, att utrymmesförhållandena vid Liljeholmen blifva än mer otillräckliga.

Jag tillåter mig vidare erinra, att i sammanhang med järnvägsstyrelsens förenämnda skrifvelse den 16 mars 1907 till Kungl. Maj:t öfverlämnats en af stationsinspektören vid Liljeholmens station till trafikinspektören vid första sektionen ställd skrift, däri framhölls, att dröjsmål med fullständig ombyggnad af stationen skulle kunna hafva de svåraste följder; och hade trafikinspektören å denna skrift tecknat, att han på det kraftigaste ville framhålla nödvändigheten af, att Liljeholmens station ombyggdes, samt att uppskof med utvidgning af denna lifsfarliga och otidsenliga station icke längre kunde eller borde äga rum.

Då sålunda såväl järnvägsstyrelsen som densamma underlydande myndigheter enstämmigt förklarar de nuvarande förhållandena å stationen ohållbara, samt utredningen för öfrigt tydligt ådagalägger, att utrymmet där är synnerligen otillräckligt samt anordningarna sådana, att trafiksäkerheten icke kan anses tillfredsställande, har jag icke ansett mig kunna underlåta att till bifall förorda järnvägsstyrelsens nu förevarande hemställan.

Hvad angår utvidgning af spårsystemet vid *Älfsjö* jämte markanskaffning, ber jag endast få erinra, att, såsom påpekades i det statsrådsprotokoll, som fanns fogadt vid den till 1907 års Riksdag aflåtna propositionen n:o 153 angående anslag till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan *Älfsjö* och *Huddinge* järnvägsstationer, de förslag rörande västra stambanans inledande till *Stockholm*, som synas kunna förtjäna att tagas under allvarigare ompröfning, öfverensstämman därutinnan, att afvikningen från nuvarande linjen sker norr om *Älfsjö*. Denna fråga synes följaktligen icke kunna äga någon inverkan på anordningarna vid *Älfsjö* station.

Järnvägsstyrelsen har, såsom nämnts, i sin förevarande skrifvelse begärt anslag till utvidgning af *centralverkstaden i Örebro*.

I denna fråga ber jag få erinra om följande.

Genom beslut vid Riksdagarna 1899 och 1900 anvisades ett belopp af 500,000 kronor till anläggning vid *Örebro* af en centralverkstad för reparation af lokomotiv. Genom berörda anläggning afsågs närmast att bereda plats i uppsättningsverkstad för 20 lokomotiv, hvarjämte beräknades en verkstadsbyggnad för lokomotivpannornas reparation. Med hänsyn till framtida behof var planen för verkstaden dessutom så anlagd, att den utan svårighet skulle kunna utvidgas med ytterligare 40 dylika platser. Riksdagen uttalade också i sin skrifvelse den 10 maj 1899, att det syntes vara af nödig förtänksamhet påkalladt, att det område, som anvisades för den nya centralverkstaden för lokomotiv-reparationer, lämnade fullt tillräckligt utrymme för den sålunda förutsedda utvidgningen och möjliggjorde anläggning därstädes af en måhända framdeles erforderlig ny vagnreparationsverkstad.

Sedermera har Riksdagen dels år 1903 beviljat ett belopp af 36,500 kronor till uppförande vid centralverkstaden af lokaler för inrymmande af bleckslageri och presenningtillverkning, dels ock 1905 anvisat 104,000 kronor till utvidgning af centralverkstaden med ett ångpannehus med flera smärre arbeten.

Till uppförande af den redan år 1899 i utsikt ställda vagnreparationsverkstaden har Riksdagen numera under åren 1906 och 1907 anslagit sammanlagdt 700,000 kronor.

Centralverkstaden togs i bruk under år 1902, men uppsättningsverkstadens för 20 lokomotiv beräknade utrymme blef, enligt hvad meddelats mig, icke under de första åren fullt utnyttjadt för lokomotiv-reparationer. Detta berodde därpå, att vid de gamla distriktsverkstäderna ännu en tid kunde utföras flertalet förekommande reparations-

arbeten. Det lediga utrymmet har därför användts till utförande af arbeten, som till sin art äro främmande för en lokomotivuppsättningsverkstad, i främsta rummet plåtslageriarbeten. Emellertid anmälas nu efterhand en större mängd lokomotiv till reparation vid centralverkstaden, och följaktligen bör det för andra ändamål upptagna utrymmet nu frigöras.

Af sådan anledning kräfves uppförande af en särskild plåtslageriverkstad, som skulle upptaga jämväl de arbeten, hvilka för närvarande utföras å pannverkstaden. Denna erhöi från början alltför liten storlek och kunde därför icke mottaga plåtslageriarbeten af större omfattning, såsom reparation af tenderar, cisterner m. m., hvilka arbeten måst förläggas till lokomotivuppsättningsverkstaden. Enligt hvad vederbörande i järnvägsstyrelsen meddelat mig, synes det med hänsyn till den nuvarande pannverkstadens små dimensioner och öfriga anordningar icke böra ifrågasättas att utbyggaa densamma, utan lär vara mest praktiskt att uppföra en helt ny plåtslageriverkstad. Det synes vara så mycket mera angeläget att erhålla en tillräcklig och fullt lämplig plåtslageriverkstad, som de nya lokomotivtypernas pannor hafva sådan storlek, att för reparationernas utförande erfordras helt andra och dyrbarare maskiner än dem, hvaröfver de äldre verkstäderna förfoga, och det därför ur sparsamhetssynpunkt är af vikt att koncentrera de stora pannreparationerna på en plats.

Den nya plåtslageriverkstaden har, såsom nämnts, beräknats kosta 450,000 kronor.

Beträffande de öfriga arbeten vid centralverkstaden, hvilka järnvägsstyrelsen anser nödiga, tillåter jag mig hänvisa till hvad styrelsen därom anfört.

Till påbörjande af uppförande utaf en *ny järnvägsbro öfver Ångermanälven vid Forsmo* har järnvägsstyrelsen gjort framställning om ett anslag för år 1909 af 400,000 kronor, hvaraf emellertid 200,000 kronor skulle erfordras redan under år 1908; och har kostnaden för anläggningen i dess helhet beräknats till 953,000 kronor.

De skäl, som af styrelsen framdragits för anläggande af ny bro med väsentligt större bärkraft än den nuvarande, synas mig öfvertygande; och tillåter jag mig i detta sammanhang erinra, att Riksdagens revisorer i sin den 30 november 1907 afgifna berättelse — under framhållande af hufvudsakligen de utaf järnvägsstyrelsen påpekade omständigheter — uttalat önskvärheten däraf, att åtgärder snarast möjligt vidtagas i ändamål att de fordringar, som ställas på

ett utveckladt kommunikationsväsen, må varda med afseende å nämnda brobyggnad behörigen tillgodosedda.

Slutligen anhåller jag få beröra frågan om anslag till *diverse arbeten*, hvarför järnvägsstyrelsen äskat ett belopp af 500,000 kronor.

I sådant hänseende ber jag få anmärka följande.

I den proposition, som Kungl. Maj:t aflät till 1869 års Riksdag angående vissa grunder för förvaltningen af statens järnvägstrafik m. m., framlade Kungl. Maj:t jämväl förslag till stadganden rörande nya byggnader och anläggningar, och hemställde Kungl. Maj:t, bland annat, att Riksdagen måtte medgifva, att i sådant afseende finge gälla den bestämmelsen, att ny anläggning eller byggnad af större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår mellan två stationer, icke skulle få vid redan till trafik upplåten statsbana verkställas, förr än behovet blifvit af Riksdagen pröfvadt och godkänt. I fråga om erforderlig utvidgning af redan befintlig anläggning och byggnad eller verkställande af ny sådan utaf mindre betydighet, såsom anordnande af hållplats, mötesplats eller dylikt, skulle Kungl. Maj:t äga att därom besluta; och skulle kostnaden därför intagas i det förslag till specifik kostnadsstat för järnvägstrafiken, som styrelsen vid slutet af hvarje år hade att för det nästföljande året underställa Kungl. Maj:ts pröfning och fastställelse.

Riksdagen, som beträffande de af Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna rörande nya byggnader och anläggningar vid de redan trafikerade banorna ansåg, att då större utvidgningar af stationer och bangårdar kunde föranleda lika betydliga kostnader som nya anläggningar, äfven sådana större utvidgningar borde underställas Riksdagens pröfning, biföll i öfrigt Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition i de delar, om hvilka här ofvan varit fråga.

Enligt ordalydelsen i det af Riksdagen sålunda fattade beslut, som fortfarande anses gällande, skall det vara nya byggnader och anläggningar af *större* omfattning, *större* ändringar af stationer och bangårdar samt sådana till- och ombyggnader, hvilka på grund af sin omfattning måste anses komma att medföra *större kostnader*, som skola underställas Riksdagens pröfning.

Dessa grundsatser hafva emellertid så tillämpats, att de i framställningar rörande anslag till nya byggnader och anläggningar, som under de sista åren underställts Riksdagens pröfning, upptagits specificeerade poster jämväl på 1,100, 1,500 och 1,600 kronor.

Anledningen härtill torde närmast vara att söka i ett af 1902 års Riksdag gjordt uttalande.

För »diverse arbeten» beviljades af 1901 års Riksdag ett belopp af 339,600 kronor. Vid 1902 års Riksdag begärdes för »diverse arbeten» ett belopp af 328,600 kronor. I sin skrifvelse i ämnet till Kungl. Maj:t yttrade Riksdagen bland annat, att Riksdagen fäst sin uppmärksamhet vid det betydande belopp, som begärts för utförande af »diverse arbeten», rörande hvilka ej någon specifikation lämnats. Det vore visserligen för järnvägsstyrelsen omöjligt att på förhand noga beräkna alla de arbeten, som det kunde finnas erforderligt att utföra å det vidsträckta statsbanenätet, men det syntes dock Riksdagen, som om behovet af nya anläggningar vid de trafikerade järnvägarna skulle kunna bestämmas och specificeras närmare, än som skett. I sådant afseende hade det särskildt förefallit Riksdagen anmärkningsvärdt, att, såsom af järnvägsstyrelsens motivering framginge, jämväl kostnader för uppförandet af nya byggnader åt betjäningspersonalen utan någon specifikation upptagits under ifrågavarande utgiftspost för diverse arbeten.

Med hänsyn till hvad Riksdagen sålunda yttrat, hafva efter år 1902 i förslagen till nya byggnader och anläggningar för »diverse arbeten» upptagits väsentligt mindre belopp nämligen

i framställningen till 1903 års Riksdag	81,800 kronor
» » » 1904 » »	56,800 »
» » » 1905 » »	100,000 »
» » » 1906 » »	118,200 »
» » » 1907 » »	251,600 »

Alla öfriga poster äro till ändamålet särskildt angifna.

Den af Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 tillsatta kommittén för afgifvande af yttrande och förslag beträffande förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar upptog i sitt den 8 mars 1907 aflämnade betänkande jämväl spørsmålet om sättet för behandling af frågor rörande nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar.

Beträffande orsaken till omförmälda af Riksdagen år 1902 framställda anmärkning uttalade kommittén den förmodan, att detta möjligen kunde tillskrifvas — förutom det förhållandet, att bland kostnaderna för »diverse arbeten» ingått utgifterna för uppförande af betjäningsbostäder, ehuru behovet af dessa byggnader lättare än af många andra anläggningar syntes kunna på förhand inses — den ringa sakliga kontroll öfver järnvägsstyrelsens förvaltningsåtgärder, som ägde rum.

Kommittén anförde vidare:

'Det synes eljest kommittén vara uppenbart, att ett för långt gående specificerande i Riksdagens beslut om anslag till nya byggnader och anläggningar från affärsmässighetens synpunkt kan medföra betydande olägenheter. Det är nämligen att märka, att för att t. ex. 1907 års Riksdag skall bevilja anslag för utförande af en anläggning, behovet af denna anläggning skall af linjemyndigheterna förutses redan våren 1906 för att ingå i distriktsförvaltningens förberedande uppgift å behöfliga nya byggnader och anläggningar m. m., hvilken uppgift skall vara ingifven till styrelsen före den 1 juni 1906. Kostnaderna för denna anläggning skola därefter af de lokala myndigheterna beräknas, så att de kunna ingå i distriktsförvaltningens definitiva förslag till nya byggnader och anläggningar, som skall ingifvas till styrelsen före den 1 oktober 1906. Det anslag åter, som beviljas af 1907 års Riksdag, är, med undantag af belopp, beträffande hvilka Riksdagen särskildt medgifver, att de få förskottvis utanordnas under samma år, afsedt att utbetalas först under år 1908. Behovet af en ny byggnad eller anläggning vid statens järnvägar kan således i allmänhet icke tillfredsställas förrän tidigast ett år och i de flesta fall först två år, sedan det gjort sig gällande eller eljest kunnat förutses. Men en järnvägsförvaltning måste, om den skall skötas affärsmässigt, äga möjlighet att smidigt anpassa sig efter trafikförhållandena, sådana dessa vid hvarje särskild tidpunkt yppa sig, och framför allt måste den kunna möjliggöra och främja uppkomsten af ny betydande trafik genom att i tid vidtaga erforderliga anordningar för dess skötande.'

För att undanröja eller minska den bundenhet för styrelsen, som sålunda äger rum beträffande användandet af nu ifrågavarande anslag, samt den svårighet, som förefinnes för järnvägsförvaltningen — icke endast för den myndighet, som har förvaltningens ledning om hand, utan också för den, som ombesörjer dess skötsel — att tillgodose jämförelsevis oförutsedda trafikbehof, ansåg kommittén, att i framställningarna om anslag till nya byggnader och anläggningar borde närmare angifvas endast sådana behöfliga byggnader eller anläggningar, för hvilka kostnaden beräknades utgöra 10,000 kronor eller därutöfver. För mindre byggnader och anläggningar äfvensom för oförutsedda sådana borde däremot endast upptagas en större gemensam summa, hvilken efter nuvarande förhållanden syntes kunna begränsas till 500,000 kronor.

Att kontrollera, att den större frihet, som i detta afseende skulle lämnas styrelsen, icke komme att missbrukas, blefve gifvetvis enligt kommitténs åsikt en af den nya öfverrevisionens förnämsta uppgifter.

Det synes jämväl mig, som skulle det stå bäst i öfverensstämmelse med den nya, mera affärsmässiga organisation, som gifvits järnvägsstyrelsen, att den erhåller friare händer än hittills i fråga om nya byggnader och anläggningar vid redan trafikerade järnvägar. Det ligger ju i sakens natur, att hvarken Kungl. Maj:t eller Riksdagen kunnat ingå i någon detaljerad granskning rörande behovet af hvarje särskildt anslagskraf, då det varit af ringa betydighet, äfven om den omständigheten att saken skolat underställas Kungl. Maj:ts och Riksdagens pröfning kunnat verka därefter, att måhända större sparsamhet iakttagits, än eljest blifvit fallet. Genom införande af en mera saklig revision å järnvägsstyrelsens förvaltning i och genom tillkomsten af öfverrevisorer, synes mig emellertid kontrollen därå, att nödig sparsamhet iakttages, mer än uppväga det korrektiv, som legat däri att förevarande smärre anslagsfrågor skolat i detalj dragas under Kungl. Maj:ts och Riksdagens ompröfning. Jag har därför ansett mig böra ansluta mig till järnvägsstyrelsens hemställan, enligt hvilken till diverse anslag skulle af Riksdagen äskas ett belopp af 500,000 kronor, därvid förutsattes, att beloppet icke tages i anspråk för andra arbeten än sådana, som hvar för sig draga en kostnad, understigande 10,000 kronor.»

Kungl. Maj:ts förevarande framställning har icke gifvit anledning till någon erinran från utskottets sida; och får utskottet därför hemställa,

att Riksdagen, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar, må på extra stat för år 1909 anvisa ett belopp af 2,730,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1908 af tillgängliga medel utanordna 980,000 kronor.

2:o.

Vidare har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att till afslutande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer för år 1909 anvisa ett belopp af 420,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna nämnda belopp.

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

I anledning af en utaf Kungl. Maj:t gjord framställning har Riksdagen till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer beviljat ett anslag å 1,920,000 kronor, och däraf för hvartera af åren 1906, 1907 och 1908 anvisat 500,000 kronor.

De sålunda anvisade beloppen, som jämlikt Riksdagens beslut genom upplåning anskaffats, hade, enligt hvad i statsrådsprotokollet meddelas, på grund af Riksdagens därtill gifna bemyndigande till järnvägsstyrelsen förskottsvis utanordnats under åren 1905, 1906 och 1907.

Uti samma protokoll omnämnes vidare, hurusom järnvägsstyrelsen i sin förut omförmälda skrifvelse den 11 december 1907 anmält, att till afslutande af arbetet med utläggning af ifrågavarande järnvägsspår erfordrades ett anslag för år 1909 af 420,000 kronor i enlighet med den af styrelsen år 1904 framlagda arbetsplan, hvilken afsett arbetets utförande fördeladt på högst 4 år med anslag af 500,000 kronor, för hvar och ett af åren 1906, 1907 och 1908 samt det anslag för 1909, som till fullbordandet kunde erfordras. Därjämte hade styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte redan för år 1908 ställa till styrelsens förfogande det för år 1909 äskade anslaget.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen, till afslutande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer, må för år 1909 anvisa ett belopp af 420,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna nämnda belopp.

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

3:o.

Utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Liljeholmen och Älfsjö.

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Liljeholmens och Älfsjö järnvägsstationer på extra stat för år 1909 anvisa 550,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af berörda belopp förskottsvis under år 1908 af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Till statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen till en början erinrat, hurusom Riksdagen tidigare beviljat anslag till an-

läggning af dubbelspår mellan Älfsjö och Rönninge stationer, nämligen år 1900 beträffande sträckan Huddinge—Tumba, år 1903 i fråga om linjen Tumba—Rönninge och slutligen år 1907 beträffande sträckningen Älfsjö—Huddinge.

Vidare har departementschefen påpekat, att jämväl mellan Liljeholmen och Stockholms centralstation två spår funnes utlagda, af hvilka det ena dock hittills användts uteslutande för trafiken till Stadsgården och Stockholms södra station. Å bansträckan Liljeholmen—Stockholms centralstation hade emellertid under år 1907 af järnvägsstyrelsen påbörjats omfattande förstärkningsarbeten och säkerhetsanordningar, hvarigenom jämväl denna linje skulle kunna tagas i anspråk för egentlig dubbelbantrafik.

För att åstadkomma en sammanhängande dubbelbana mellan Stockholms centralstation och Rönninge fattades sålunda för närvarande den allenast 3,5 kilometer långa länken mellan Liljeholmen och Älfsjö.

I fråga om utläggning af dubbelspår mellan sistnämnda stationer har järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 11 december 1907 anfört följande.

Behovvet af dubbelspår å berörda sträcka vore redan nu trängande och detsamma komme att år efter år blifva än större, då trafiken ständigt ökades. I sådant afseende torde allenast behöfva anföras, att, under det att tågantalet å linjen Liljeholmen—Älfsjö den 1 maj 1900 uppginge till 35 per dygn, detsamma beräknades enligt det under utarbetning varande tidtabellförslag den 1 maj 1908 blifva 62 per dygn, eller alltså en årlig ökning med i medeltal 3 à 4 dagliga tåg. Hela denna trafik måste koncentreras på de 12 timmar af dygnet, under hvilka sjöfarten i söderström finge afstängas och därunder alltså järnvägstrafiken å därvarande svängbro kunde uppehållas. Att ökningen i tågens antal å ifrågasvarande linje komme hvarje år under nu öfverskådlig tid framåt att blifva minst lika stor som den ofvan angifna, måste antagas såsom alldeles gifvet. Fjärrtrafiken vore nämligen i ständigt stigande, och utvecklingen af egnahemssamhällena vid Älfsjö samt vid närmast därintill belägna stationer och hållplatser utmed såväl västra stambanan som Nynäsbanan vore i högsta grad beroende däraf, att förbättringar vidtoges i kommunikationerna med hufvudstaden. Såsom förhållandena emellertid nu vore, kunde ekonomiskt riktiga anordningar å statsbanan icke vidtagas för uppehållande af nyssnämnda lokaltrafik.

Med hänsyn till den sålunda motsedda trafikökningen bedrefves nu arbetena med dubbelspår å linjen Älfsjö—Huddinge, för hvilken anordning 1907 års Riksdag beviljat anslag, hvarjämte arbeten påginge för

försättande af linjen Stockholms central—Liljeholmen i sådant skick, att de å densamma befintliga båda spåren, af hvilka det östligaste utlagts och hittills uteslutande användts för trafiken till Stadsgården och Stockholms södra station, kunde ej allenast tillsammans trafikeras såsom dubbelbana utan ock trafikeras med tyngre och kraftigare lokomotiv än de, som nu kunde där användas; och beräknades dubbelbantrafik kunna å sistberörda två linjer om c:a 4 kilometers längd hvardera igångsättas den 1 oktober 1908.

Oaktadt den mellanliggande, likaledes c:a 4 km. långa linjen Liljeholmen—Älfsjö lika litet som linjen Stockholms central—Liljeholmen vore afsedd att för framtiden användas såsom hufvudspår för västra stambanans inledande till hufvudstaden, syntes åtgärd med dubbelspårs anordnande å ifrågavarande linje — hvilken åtgärd redan nu vore behöflig för underlättande af tågdirigeringar och blefve oundgängligen nödvändig för trafikmöjligheternas ökande, i den mån tiden för ny ingångslinjes och nya bangårdsanordningars i Stockholm tagande i bruk blefve aflägsen — icke kunna undvikas, därest trafikförmågan å den 29 km. långa banan från Stockholms centralbangård till Rönninge station, som tillsvidare utgjorde västliga slutpunkten för befintliga dubbelspårordningar å västra stambanan, skulle kunna ytterligare upphjälpas. Hvad beträffade ifrågasatta nya bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt ny ingångslinje för västra stambanan till hufvudstaden, torde äfven i gynnsammaste fall bortåt ett tiotal år förflyta, innan dessa anläggningar hunne ställas till trafikens förfogande.

Styrelsen för trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs, som väl insett, att för utvecklingen af dess egen trafik och de utmed Nynäsbanan belägna villasamhällen förbättrade kommunikationer med hufvudstaden vore nödvändiga, hade i skrifvelse till järnvägsstyrelsen den 26 april och den 7 maj 1907 gjort framställning om åtgärder för här ifrågasatta dubbelbananordning mellan Liljeholmen och Älfsjö och därvid erbjudit sig — i förhoppning att därmed underlätta genomförandet — att bidraga med 150,000 kronor. Järnvägsstyrelsen funne emellertid erbjudandet icke böra antagas, enär såsom villkor för bidraget uppställts, att samtliga Nynäsbanans tåg skulle få framföras å bandelen Stockholms central—Älfsjö, och på en sådan fordran ansåge sig styrelsen icke kunna i förväg ingå, då styrelsen ju i första rummet måste tillse, att statens järnvägars egen trafik blefve i möjligaste mån tillgodosedd.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen hade sig bekant, hade Stockholms stadsfullmäktige numera sökt koncession å det sidospår från Liljeholmens station till den påbörjade slakthusanläggningen på Enskede egendom,

hvarom ofvan i fråga om Liljeholmens stations ombyggnad nämnts, och torde i planen för denna spåranläggning ingå utsprängandet af en tunnel genom Nyboda backe nära intill västra stambanans därvarande tunnel. Denna nya tunnelanordning likasom ock blifvande spåret mellan Liljeholmen och tunneln syntes styrelsen emellertid böra utföras såsom delar af det för dubbelspårordning mellan Liljeholmen och Ålfsjö erforderliga nya järnvägsspåret, hvars anläggande borde i sin helhet vara en statens järnvägars angelägenhet. Hinder förefunnes icke heller för sådan ändring af förenämnda sidospåranläggning, att densamma kunde ansluta till västra stambanan söder om Nybodatunneln, där i så fall en skilje- och signalstation skulle på stadens bekostnad anordnas.

Vid sin skrifvelse hade järnvägsstyrelsen fogat kostnadsförslag samt plan och profilitrningar öfver nu omhandlade dubbelbananordning.

Kostnadsförslaget slutade å ett belopp af 550,000 kronor; och vore förslagets hufvudposter i afrundade tal följande:

jordområdets anskaffande	kronor	30,000
tunnelsprängning	»	119,000
terrassering i öfrigt	»	187,000
konstarbeten	»	46,000
öfverbyggnad (med räler 40,5 kg. per meter)	»	97,000
diverse arbeten	»	26,000
allmänna omkostnader	»	45,000
	Summa kronor	550,000

Afståndet mellan Liljeholmens stations södra växel och Ålfsjö stations norra växel utgjorde 3,5 kilometer, hvadan kostnaderna för kilometer blefve omkring 157,140 kronor.

Till jämförelse kunde nämnas, att motsvarande kostnader för bandelen Ålfsjö—Huddinge beräknats till omkring 96,090 kronor, för bandelen Huddinge—Tumba till omkring 96,700 kronor och för bandelen Tumba—Rönninge till omkring 60,400 kronor, allt per kilometer nytt spår.

Järnvägsstyrelsen hade påpekat, att kostnaderna för ytterligare ett järnvägsspår mellan Liljeholmen och Ålfsjö vore synnerligen höga i förhållande till den korta väglängden, men att man hade att söka orsakerna härtill i den omständigheten, att till spåranläggningsarbetena hörde förenämnda tunnel med en längd af 340 meter, grundförstärkning på en längd af 150 meter af bank öfver Västberga gårde samt betydliga bergsprängningar flerstädes å öfriga delar af linjen.

För egen del har departementschefen i denna fråga yttrat följande:

»Af hvad hittills förekommit rörande frågan om bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt det därmed sammanhängande spörsmålet om västra stambanans inledande till Stockholm torde man hafva berättigad anledning antaga, att af ifrågavarande bansträcka mellan Älfsjö och Liljeholmen åtminstone icke någon större del kommer att ingå såsom led i den blifvande ingångslinjen. Sedan berörda frågor vunnit sin slutliga lösning, torde därför, såvidt nu kan bedömas, ett dubbelspår mellan Älfsjö och Liljeholmen icke blifva af behovet ovillkorligen påkalladt.

Såsom järnvägsstyrelsen påpekat, lärer det nog dröja afsevärdt lång tid, innan en ny ingångslinje blifver i skick att kunna trafikeras. Utredningen angående trafikens tillväxt å bansträckorna närmast söder om Stockholm synes mig emellertid gifva vid handen, att trafiken under mellantiden icke kan behörigen upprätthållas, med mindre dubbelspår snarast möjligt anordnas mellan Liljeholmen och Älfsjö. Det redan befintliga dubbelspåret mellan Stockholms centralstation och Liljeholmen samt mellan Älfsjö och Rönninge är gifvitvis ägnadt att bereda en afsevärd lättnad för trafiken, men klart är, att nämnda dubbelspår skulle på ett helt annat och bättre sätt kunna tillgodogöras, om jämväl Liljeholmens och Älfsjö stationer sammanbindas medelst ytterligare ett spår. Jag har icke någon anledning att betvifla riktigheten af den mig i järnvägsstyrelsen meddelade upplysningen att, därest icke nu ifrågavarande dubbelspåränläggning kommer till stånd, man har att inom en snar framtid motse, att ytterligare trafikutveckling å västra stambanan närmast Stockholm icke kan mottagas. Vid dessa förhållanden har jag ansett mig pliktig att understödja järnvägsstyrelsens förevarande framställning.

Då ifrågavarande spåränläggning är oundgängligen nödvändig för statsbanetrafikens besörjande och utveckling, anser jag, lika med järnvägsstyrelsen, bidrag till anläggningskostnadernas bestridande icke böra ifrågakomma vare sig från Nynäsbanan enligt dess erbjudande eller från Stockholms stad efter påfordran därom i samband med eventuellt medgifvande af anslutning till statsbanan af stadens slakthusspår, därest sådant kommer att från Enskede utläggas i riktning mot Liljeholmen.

Om det ifrågasatta slakthusspåret kommer till utförande enligt uppgjord plan med den ändring, som måste föranledas däraf att för statens järnvägars behof utlägges den i samma plan ingående, omkring 1,5 km. långa spårdelen från Liljeholmens station till Nyboda tunnels

södra ända, kommer att åt sistnämnda spårdel tillföras en eljest icke påräknad trafik. De afgifter, som kunna komma att för denna trafik debiteras vederbörande försändare, böra gifvetvis så afpassas, att de kunna beräknas komma att täcka ej allenast själftva befordringskostnaderna för ifrågakommande försändelser utan äfven att lämna skäligt bidrag till kostnaden för spårdelens underhåll och till den del af räntan å anläggningskapitalet, som kan anses böra belöpa sig på trafiken till och från slakthusspåret.

Om för befordringen af gods- och kreatursvagnar å bandelen i fråga skulle komma att fastställas samma s. k. växlingsafgift — 2 kr. per vagn — som enligt gällande taxa debiteras, då vagn, som blifvit ställd till lossningsplats, begäres flyttad, skulle, under förutsättning att Enskedetrafiken bör förränta halfva kostnaden för statens järnvägars ifrågavarande spårdel, eller omkring 100,000 kronor, antalet vagnar per år, för hvilket växlingsafgift erlades, bör uppgå till 2,000 å 3,000 eller i medeltal intill 10 för dag — ett antal, som väl kan förväntas blifva afsevärdt öfverstiget. För det transportarbete för Enskedetrafiken, som genom statens järnvägars försorg med dess lokomotiv och vagnar kan komma att utföras å det af Stockholms stad anlagda slakthusspåret, bör naturligen staden lämna statens järnvägar den godtgörelse, hvarom mellan staden och järnvägsstyrelsen kan öfverenskommas.

De beräknade anläggningskostnaderna för ifrågavarande dubbel-spår äro på grund af de svårigheter, som äro förbundna med arbetet, betydligt höga, och har jag icke ansett mig kunna föreslå någon ned-sättning däri.

Då det är angeläget att redan under innevarande år påbörja arbetet, har järnvägsstyrelsen hemställt, att 300,000 kronor måtte ställas till dess förfogande år 1908; och är häremot icke något att erinra från min sida.»

Utskottet, som funnit behofvet af den föreslagna dubbelspår-anläggningen vara styrkt, får i anledning häraf hemställa,

att Riksdagen för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Liljeholmens och Älfsjö järnvägsstationer, må för år 1909 anvisa 550,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af berörda belopp förskottsvis under år 1908 af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

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

4:o.

Ny rullande
materiel vid
statens järn-
vägar.

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för år 1909 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 6,650,000 kronor.

Enligt statsrådsprotokollet grundar sig detta Kungl. Maj:ts förslag på en af järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 11 december 1907 gjord framställning, hvaruti styrelsen anfört följande:

»Äfven under år 1907 har trafiken å statens järnvägar visat en afsevärd stegring i förhållande till föregående år. En jämförelse för tiden januari—september 1907 med samma tid föregående år ådagalägger, att antalet genomlupna lokomotivkilometer ökats med 8 % och antalet utgjorda vagnaxelkilometer, fördeladt på person- och godsvagnar, med respektive 13,6 % och 2,2 %.

Bruttoinkomsterna hafva naturligen i samma mån stegrats och visa för persontrafik en ökning af icke mindre än 12,97 % och för gods- trafik 5,2 %.

Att nettoinkomsterna trots denna betydliga stegring i trafiken blifvit mindre än under näst föregående år, beror hufvudsakligen på den stora ökning i utgifter, som förorsakats af den af Kungl. Maj:t och Riksdagen år 1907 beviljade löneförbättringen för den ordinarie personalen samt af den i samband därmed utförda löneregleringen för den extra personalen.

På grund af den liffiga trafiken under året har tillgången på rullande materiel visat sig för knapp, Detta gäller i all synnerhet personvagnarna, å hvilka tillgången icke endast vid mera tillfälliga trafikstegringar såsom vid helger, marknader m. fl. tillfällen, utan äfven vid ganska normala trafikförhållanden varit mindre än behofvet. Att personvagnsparken på möjligast rationella sätt utnyttjas, framgår af verkställda undersökningar, som visat, att antalet personkilometer per platskilometer i personvagnarna för år 1906 uppgått till större tal än någonsin förut och att, ehuru beräkningarna för 1907 icke kunnat slutföras, siffrorna i detta afseende för år 1907 med all sannolikhet blifva fullt ut lika gynnsamma.

Äfven å lokomotiv och godsvagnar har behofvet vid åtskilliga tillfällen varit större än tillgången.

Om ock samma starka stegring i trafiken icke kan antagas uppstå under åren 1908 och 1909 som under åren 1906 och 1907, enär den osedvanligt stora ökningen i persontrafik under dessa sistnämnda år till stor del torde hafva sin orsak i zontariffens införande samtidigt som

synnerligen gynnsamma konjunkturen varit rådande, torde dock någon minskning i tågrörelsen under nästkommande år icke kunna förväntas.

En ökning af den befintliga tillgången af rullande materiel synes därför järnvägsstyrelsen növärdig, och bör ökningen omfatta såväl lokomotiv som person- och godsvagnar.

Hvad behovet af lokomotiv beträffar, erfordras sådana för snabbgående godståg, lokomotiv för godstrafiken i Norrland, lokomotiv för tyngre snälltåg samt lokomotiv för lätta lokaltåg. Behovet af de förstnämnda lokomotiven betingas af den omständigheten, att för de numera inrättade snabbgående godstågen, som förmedla tillförseln af födoämnen från sydligare till nordligare delar af landet, erfordras lokomotiv, som äro konstruerade för att med ekonomisk bränsleförbrukning kunna framdraga tågen med den större hastighet, som för dylika, med lifsmedel lastade tåg är i hög grad önskelig.

Hittills hafva för denna tjänstgöring hufvudsakligen användts godstågslokomotiv af en typ, som visserligen är konstruerad för relativt stor hastighet, men dock ej för den hastighet, som för tågen i fråga erfordras. Sedan andra, lämpligare lokomotiv erhållits för tågen i fråga, kunna de nu använda frigöras och utnyttjas för den vanliga godstrafiken hvarigenom det ökade behovet af dragkraft för denna trafik kan tillgodoses.

De lokomotiv för snabbgående godståg, för hvilka anslagsmedel nu i underdånighet begäras, kunna med stor fördel användas äfven för mycket tunga persontåg, så att vid tillfälliga trafikstegringar det oekonomiska användandet af förstärkningslokomotiv göres öfverflödigt.

De för banorna i Norrland erforderliga godstågslokomotiven äro afsedda att ersätta de äldre, lätta godstågslokomotiv, som å dessa banor ännu i stor utsträckning användas och hvilka allt mer visat sig otillräckliga för den rådande trafiken, samtidigt som de till följd af sin ålder och gammalmodiga konstruktion äro högst oekonomiska i afseende på såväl underhåll som bränsleförbrukning.

Hvad beträffar snälltågslokomotiven erfordras ett antal sådana för snälltågen å hufvudlinjerna söder om Stockholm. Dessa tåg äro numera äfven vid normala förhållanden så tunga, att de lokomotiv, som för flertalet af dessa tåg nu användas, måste till men för en god ekonomi i hög grad forceras, eller ock måste förstärkningslokomotiv användas.

De nya lokomotiven äro afsedda att vara af samma slag som de lokomotiv för snälltåg, som infördes vid statens järnvägar år 1906. Dessa lokomotiv hafva nämligen visat sig så ekonomiska och på allt

sätt lämpliga, att en fortsatt anskaffning af dylika lokomotiv är i hög grad önskvärd.

Behovvet af lokomotiv för lätta lokaltåg betingas däraf, att med så många dylika små lokomotiv det är möjligt att utan stora driftkostnader dels åstadkomma tätare förbindelser mellan viktigare stationer å hufvudlinjen, dels ock anordna snabbare anslutning mellan stationer å bilinjerna med hufvudlinjens persontåg.

Samtliga de lokomotiv, för hvilka anslagsmedel nu i underdånighet begäras, äro afsedda att utföras med anordning för öfverhettning af ångan, hvilken konstruktion visat sig medföra en högst väsentlig besparing i kostnaden för bränsle.

Vidkommande behovvet af personvagnar synes det järnvägsstyrelsen, att ökningen bör omfatta hufvudsakligast 3-klassvagnar, men därjämte äfven ett mindre antal sofvagnar, ett antal kombinerade 2- och 3-klass samt 3-klass och resgodsvagnar. Af vagnarna skulle en väsentlig del utgöras af tvåaxliga vagnar med länkaxlar. De kombinerade 3-klass och resgodsvagnarna äro af samma slag som de vagnar, som föregående år anskaffats för personförande godståg och hvilka vagnar äro försedda med egen uppvärmningsapparat, hvarigenom det kostsamma medförandet af ångpannevagn för uppvärmning blir öfverflödigt.

De godsvagnar, som skulle komma att anskaffas, äro af samma typer med stor lastförmåga, som förut finnas vid statens järnvägar och hvilka visat sig mycket ändamålsenliga.

Liksom järnvägsstyrelsen vid framläggandet af behovvet af godsvagnar föregående år i underdånighet anförde angående täckta godsvagnar, har äfven under år 1907 vid flera tillfällen rådt stor brist på sådana vagnar. Denna brist har till stor del berott på det stora antal vagnar, som under längre tid dragits ur trafiken för militärtransporter till och från årets fälttjänstförföring. För dessa transporter togos nämligen i anspråk ej mindre än 805 täckta godsvagnar och för militärt ändamål hafva under året stått utrustade truppvagnar under sammanlagdt 19,196 vagnsdagar. Anskaffandet af ytterligare ett antal täckta godsvagnar är därför i hög grad af behovvet påkalladt.

Utom de vanliga täckta godsvagnarna, som äro afsedda såväl för den allmänna trafiken som för trupptransporter, erfordras ett antal kyl- och varmvagnar. Genom anordnandet i större utsträckning af ägelbundet förekommande matvaruförsändelser i snälltågen har tillgången på dylika vagnar visat sig för knapp.

Vidare erfordras ett antal öppna godsvagnar för transport af virke, järn, stenkol m. m. På grund af att en hel del sådana vagnar måste

användas för järnvägens eget behof vid banunderhållet och vid byggandet af nya linjer, är den befintliga tillgången af dylika vagnar icke helt tillgänglig för den vanliga trafiken.

I likhet med hvad vid framläggandet af behovet af godsvagnar under föregående år varit fallet, har järnvägsstyrelsen äfven nu ansett nödvändigt beräkna, att samtliga nu begärda godsvagnar utföras med broms. Antalet godsvagnar med broms i förhållande till hela antalet vagnar är nämligen ännu så litet, att stora olägenheter på grund af brist på bromsvagnar ofta uppstå, då godstågen skola sammansättas. Samtliga vagnar äro liksom alla under de senaste 19 åren anskaffade afsedda att erhålla täckt bromskupé.

Slutligen erfordras ett antal malmvagnar för de ökade malmtransporter, som statens järnvägar på grund af öfverenskommelsen mellan staten och malmbolagen äro skyldiga att verkställa. Järnvägsstyrelsen har af det af 1907 års Riksdag för åren 1907 och 1908 för ändamålet beviljade anslaget anskaffat, bland annat, 250 stycken malmvagnar, hvilka äro afsedda för transporter under år 1908. För malmtransporterna under år 1909 från Kiruna, Tuollavaara och malmfälten vid Gellivare, hvilka transporter med minst 200,000 ton komma att öfverstiga de under år 1908 utförda, erfordras ytterligare cirka 200 vagnar. Dessa vagnar böra tillverkas redan under år 1908, så att de vid ingången af år 1909 äro tillgängliga för trafik. Då af det för åren 1907 och 1908 beviljade anslaget för anskaffning af rullande materiel till de ökade malmtransporterna förefinnes en så stor behållning, att minst 70 malmvagnar för densamma böra kunna erhållas, erfordras således medel för anskaffning af ytterligare endast 130 vagnar för malmtransporterna under år 1909.»

På grund af hvad sålunda anförts, har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till innevarande års Riksdag aflåta proposition om ett extra anslag för år 1909 af sex millioner sexhundra femtiotusen kronor för inköp från *inhemska* verkstäder af rullande materiel för statens redan trafikerade banor, nämligen:

33 lokomotiv	för approximativt.....	2,000,000	kronor
120 personvagnar	» »	2,000,000	»
400 godsvagnar	» »	2,000,000	»
130 malmvagnar	» »	650,000	»
		<hr/>	
		Summa 6,650,000	kronor.

Enligt hvad departementschefen erinrat, har Riksdagen till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar för åren 1899—1908 anvisat följande belopp:

1899	3,500,000	kronor
1900	5,590,000	»
1901	5,000,000	»
1902	5,500,000	»
1903	5,000,000	»
1904	4,000,000	»
1905	4,000,000	»
1906	4,000,000	»
1907	4,000,000	»
1908	6,000,000	»

De för åren 1899—1904 beviljade anslagen hafva anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna, hvaremot de för åren 1905—1908 anslagna beloppen utgått från riksgäldskontoret.

Härförutom har 1907 års Riksdag i sammanhang med godkännande af förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag m. fl., å andra sidan, *dels* beviljat ett anslag af 3,125,000 kronor till utförande af erforderliga kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen samt till anskaffande af ytterligare rullande materiel för statens järnvägar, *dels ock* bemyndigat riksgäldskontoret att, i mån af behof och efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under år 1907 tillhandhålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp.

Af berörda belopp skulle 2,125,000 kronor användas för anskaffande af rullande materiel och 1,000,000 kronor för kompletteringsarbeten, och har departementschefen erinrat, att Kungl. Maj:t den 18 oktober 1907 bemyndigat järnvägsstyrelsen att af anslaget hos riksgäldskontoret under år 1907 lyfta 1,150,000 kronor till anskaffande af rullande materiel.

Mot järnvägsstyrelsens förevarande framställning har departementschefen icke funnit något att erinra.

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

att Riksdagen till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar må för år 1909 bevilja ett anslag af 6,650,000 kronor.

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

5:o

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att till fortsättande af erforderliga kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen för år 1909 anvisa ett anslag af 1,200,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af berörda belopp förskottsvis af tillgängliga medel under år 1908 utanordna 700,000 kronor.

Kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen.

Föredragande departementschefen har i detta ärende till statsrådsprotokollet anfört följande:

»Enligt den öfverenskommelse, som med Riksdagens medgifvande träffats mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angående viss grufegendom m. m. har Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag tillförsäkrats rätt att af de 75,000,000 ton malm, som bolaget skall äga att under tjugufemårsperioden 1908—1932 bryta inom Kiirunavaara malmfält, från Kiruna till Riksgränsen frakta under första året omkring 1,500,000 ton, hvar efter kvantiteten småningom, dock med högst 400,000 ton under ett år, skulle ökas intill 3,300,000 ton årligen.

I det utlåtande, som af järnvägsstyrelsen den 21 mars 1907 afgafs i anledning af förslaget till berörda öfverenskommelse och hvilket utlåtande finnes såsom bilaga fogadt vid den till 1907 års Riksdag i ämnet aflåtna nådiga propositionen (n:o 107), framhöll styrelsen, att för möjliggörandet af en till 3,300,000 ton per år ökad transport erfordrades för anskaffande af ökad rullande materiel, omläggning af några kortare bansträckor till mera gynnsam tracé, uppförande af flera banvaktsstugor, betjäningstugor, öfverliggningshus och lokomotivstall samt anläggning af reparationsverkstad i Kiruna, utvidgning af vatten- och kolstationsanordningar m. m. äfvensom oförutsedda utgifter, ett belopp, som approximativt beräknats till 10,000,000 kronor. För år 1908 ansåg styrelsen krävas en tillökning af lokomotiv- och vagnparken för en kostnad af 2,125,000 kronor samt behöfliga nya byggnader och anläggningar vid banan för en kostnad af 1,000,000 kronor.

I enlighet med Kungl. Maj:ts hemställan beviljade också Riksdagen, på sätt jag förut haft tillfälle erinra, i sammanhang med godkännande af öfverenskommelsen ett anslag af 3,125,000 kronor till utförande af erforderliga kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen

samt till anskaffande af ytterligare rullande materiel för statens järnvägar.

Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra om hvad jag i nästföregående punkt hemställt beträffande anskaffande af ny rörlig materiel bland annat för besörjande af malmtransporter.

Uti sin förutnämnda skrifvelse den 11 december 1907 meddelar nu järnvägsstyrelsen, att för de redan påbörjade kompletteringsarbetenas fortsatta bedrivande å järnvägen Gellivare—Riksgränsen kräfves ett anslag af 1,200,000 kronor, däraf 700,000 kronor vore behöfliga redan för innevarande år.»

Utskottet hemställer,

att Riksdagen till fortsättande af erforderliga kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen må för år 1909 anvisa ett anslag af 1,200,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af berörda belopp förskottsvis af tillgängliga medel under år 1908 utanordna 700,000 kronor.

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

Stockholm den 21 februari 1908.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.