

## Nr 74.

Ankom till Riksdagens kansli den 9 maj 1910 kl. 9 e. m.

*Utlåtande i anledning af vissa af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.*  
(4:e Afd.)

1:o)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under *sjätte hufvudtiteln* i *punkt 40* föreslagit Riksdagen att till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 1,537,100 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis redan under år 1910 af tillgängliga medel utanordna 350,000 kronor.

Nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

Beträffande de särskilda ändamål, för hvilka förstnämnda belopp, 1,537,100 kronor, skulle användas, får utskottet från det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 14 januari 1910 meddela följande redogörelse, åtföljd af den motivering, som järnvägsstyrelsen lämnat i sin den 29 oktober 1909 till Kungl. Maj:t aflåtna skrifvelse i ämnet.

### Husbyggnader.

Vid Värtan:

Uppförande af boställshus .....	kronor	45,000: —
En del af stationens personal hade bostad i stationens hus, men för dem, som ej kunnat erhålla denna		

förmån, finnes inga bostäder att förhyra annat än inne i staden på mycket långt afstånd från stationen, hvilket förhållande medförde stora olägenheter för järnvägstjänsten. Förslaget afsåge en byggnad, innehållande en lägenhet om 2 rum och kök för stationsförman samt sex lägenheter om 1 rum och kök för stationskarlar jämte ett enkelrum för ogift stationskarl.

Vid *Anneberg* och *Linghem*:

Uppförande af boställshus jämte uthus och källare.....	kronor	27,500: —
--	--------	-----------

Det hade visat sig allt svårare att i privata hus i närheten erhålla bostäder för vid de nämnda stationerna tjänstgörande stationskarlar. Förslaget afsåge å den förra platsen tre lägenheter och å den senare 2 lägenheter, hvardera om 1 rum och kök. Byggnaderna skulle uppföras så, att ytterligare en lägenhet i hvardera kunde utan påbyggnad anordnas.

Vid *Östavall*:

Uppförande af boställshus med uthus.....	»	14,300: —
--	---	-----------

Byggnaden vore afsedd att inrymma bostäder för ett kontorsbiträde och två stationskarlar, för hvilka lägenheter icke finnes att förhyra i stationens närhet.

Vid *Boden*:

Uppförande af boställshus med uthus.....	»	29,000: —
--	---	-----------

Tillgång på lämpliga bostäder i stationens grannskap saknades, hvarför ett flertal af stationspersonalen icke kunnat beredas bostadsförmån. Förslaget afsåge sex lägenheter om 1 rum och kök.

Vid *Långsele*:

Uppförande af lokomotivstall.....	»	38,000: —
-----------------------------------	---	-----------

1907 års riksdag anvisade till påbörjande af ny lokomotivstation vid Långsele ett extra anslag å 56,600 kronor. För fullföljande af planen för denna anläggning afsåge förslaget beredande af stallplatser för ytterligare fyra lokomotiv.

Vid *Norrfors*:

Uppförande af stationshus jämte uthus ..... kronor 15,700: —

Det hade för tågledningen visat sig nödvändigt att på det långa stationshållet — 31 kilometer — mellan Trehörningsjö och Nyåker erhålla en tåg-mötesplats. Lastplatsen Norrfors vore därtill lämplig, enär den låge ungefär midt emellan dessa båda stationer samt i en jämförelsevis väl befolkad trakt.

Uppförande af stationshus med bostad för platsvakt jämte nedan omnämnd utvidgning af spår-systemet erfordrades för denna stationsanordning.

Vid *Vännäs*:

Tillbyggnad af oljekällare ..... » 12,500: —

Den nuvarande oljekällaren vore för liten för uppläggning af årsbehovvet af smörj- och lysoljor för linjen Långsele—Jörn med sidobanor.

För att kunna erhålla billigt pris å oljor borde dessa inköpas och mottagas i stora poster, men utan tillräckliga upplagsutrymmen omöjliggjordes denna sträfvän.

Vid *Abisko*:

Uppförande af skolhus med uthus ..... » 28,000: —

Förslaget afsåge att, i likhet med hvad som med af 1900 års riksdag anvisadt anslag skett vid Koskivara, uppföra och tillsvidare tillhandahålla vederbörande kommuner lämplig skollokal

för möjliggörande af skolundervisning åt järnvägs-personalens barn. Antalet af i skolåldern varande barn å linjen Kiruna—Riksgränsen hade nu vuxit så, att de vid Riksgränsen och Bergfors stationer uti från byggnadstiden kvarstående barackbyggnader upplåtna skollokaler numera vore otillräckliga för ett nöjaktigt ordnande af skolförhållandena å nämnda linje. Antalet barn i skolåldern — 7 till 14 år — å linjen Krokvik—Riksgränsen vore för närvarande 120 och komme, under förutsättning att utefter denna linje nu boende familjer funnes kvar under de närmaste åren, detta antal att år 1915 uppgå till omkring 300. Nu ifrågasatta skollokal afsåges för undervisning af barn från linjen Björkliden—Kaisepakte, där nuvarande barnantalet af ofvan nämnd ålder vore 38.

Skolbyggnaden vore afsedd att, förutom skollokaler, inrymma bostäder för lärare och småskollärarinna.

### Spåranordningar.

#### Vid Värtan:

Utvidgning af spårsystemet .....	kronor	13,000: —
----------------------------------	--------	-----------

För underlättande af den omfattande vagnväxlingen vid hamnbassängens södra kaj erfordrades ökad antal förbindelsespår mellan de längs hamnområdet löpande spåren. Jämlikt öfverenskomelse med Stockholms stad bestrede staden hälften af den till 26,000 kronor beräknade kostnaden för spåranläggningen.

#### Vid Örebro:

Utvidgning af spårsystemet .....	»	50,000: —
----------------------------------	---	-----------

Trafiken å stationen hade under de senare åren afsevärdt utvecklats, under det att bangårdens spårsystem däremot icke undergått nämnvärd utvidg-

ning i afvaktan på en ifrågasatt mera genomgripande ombyggnad af stationen. En ökning af bangårdens spårutrymme kunde emellertid nu icke utan stor olägenhet för trafikskötseln längre uppskjutas. Den trafikökning, som kunde förväntas i sammanhang med det år 1911 förestående allmänna landtbruksmötet i Örebro, torde svårigen kunna tillgodoses, om ej dessförinnan en större utvidgning af spårsystemet vid stationen erhållits.

Förslaget afsåge utläggande af flera uppställningsspår samt anordnande af utdragsspår norrut. Genom sistnämnda åtgärd skulle ernås välbehöflig minskning i den för gatutrafiken öfver de söder om stationen belägna järnvägsöfvergångarna nu synnerligen hinderliga vagnväxlingen. Spåren komme till gagn äfven vid bangårdens ombyggnad.

Vid *Mullhyttmon:*

Utvidgning af spårsystemet ..... kronor 12,700: —

En ökning af stationens spårutrymme såväl med hänsyn till tågmöten som för vagnuppställning hade på grund af trafikens tillväxt visat sig erforderlig.

Vid *Göteborg:*

Anordnande af uppställningsspår för tomvagnar vid Säfvenäs ..... » 37,000: —

Spårsystemet å Göteborgs bangård hade länge visat sig otillräckligt, och hade behofvet af utvidgning än mera framträdt efter Bohusbanans inledande å stationen. Då emellertid utrymme saknades för utläggande af flera spår å den nuvarande bangården, afsåge nu ifrågasatta anordning att bereda plats för uppställning af tomvagnar å det af statens järnvägar inköpta området vid Säfvenäs. De af den föreslagna spåranläggningen föranledda terrasseringsarbetena och använd materiel komme till gagn, huru än Göteborgs bangårdsfråga löstes.

## Vid Sösdala:

Utvidgning af spårsystemet .....	kronor	23,500: —
Nuvarande utrymme för vagnslasttrafiken vore otillräckligt. Förslaget afsåge att efter markförvärf bereda spårutrymme för uppställning af vagnar samt för frilastning.		

## Vid Malmö:

Utvidgning af spårsystemet .....	»	117,000: —
För reparationsvagnar, icke i bruk varande lokomotiv och tendrar samt för vagnar med stenkol för lokomotiven m. m., hvilka till olägenhet för trafiken för närvarande måste uppställas å driftbangården, erfordrades särskilda uppställnings-spår. Dessa vore i förslaget afsedda att jämte spår till en provisorisk lokomotivstation utläggas å Malmö stations östra del. I kostnaden inginge ett belopp af 40,000 kronor för vinnande af område genom utfyllning.		

## Vid Höganäs:

Utvidgning af spårsystemet samt anordnande af lastplaner .....	»	25,000: —
I samband med anslutningen till statsbanan vid Höganäs af den enskilda järnvägen från Mölle hade järnvägsstyrelsen funnit det vara af vikt såväl för trafikanternas intressen som för statsbanans ekonomi, att anstalter nu vidtoges för påbörjande af den omdaning af trafikanordningarna på platsen, som sedan länge stått på dagordningen.		
Vid upprättande af förslag till nämnda anslutning hade styrelsen funnit en sammanslagning af de endast omkring 900 meter från hvarandra belägna stationerna Höganäs öfre och Höganäs nedre vara den ur nyssnämnda båda synpunkter lämpligaste lösningen, och erbjöde den ännu obebyggda		

terrängen mellan stationerna plats för en för samhällets skilda delar gemensam station. Järnvägsstyrelsen hade också, under förutsättning att erforderliga medel ställdes till förfogande, träffat öfverenskommelse med den enskilda järnvägen att i sammanhang med anslutningen utföra de till en början nödvändiga anläggningarna för en för samhället i sin helhet afsedd godsstation och att med  $\frac{3}{4}$  deltaga i kostnaden härför.

Statens järnvägars kostnader för i samband härmed erforderligt jordförvärf vore afsedda att utgå af det anslag för jordförvärf i allmänhet, hvarom järnvägsstyrelsen jämväl gjort underdåning framställning.

Vid *Tvärålund*:

Utvidgning af spårsystemet..... kronor 17,200: —

Det nuvarande spårsystemet vore otillräckligt för möjliggörande af tågmöten och besörjande af stationens ej obetydliga vagnslasttrafik. Förslaget afsåge utläggande af ett andra sidospår.

Vid *Norrfors*:

Utvidgning af spårsystemet ..... » 13,500: —

Ifrågavarande arbete sammanhängde med förut föreslagen och motiverad stationsanläggning å samma plats.

Öfriga anläggningar:

Vid *Liljeholmen*:

Anordnande af gångbro ..... » 25,000: —

Den lifliga tåg- och växlingsrörelsen å bangården nödvändiggjorde uppförande af en bro öfver spåren att begagnas såväl af de resande som af järn-

vägspersonalen, som skulle forsla res- och ilgods från stationshuset till den mellan spåren belägna plattformen.

Vid *Malmö*:

Uppförande af kolbås och kolgifningsbrygga samt anordnande af vattenkastare m. m. .... kronor 23,000: —

För den förut omhandlade lokomotivstationens behof erfordrades en del för lokomotivtjänsten nödiga anordningar såsom kolbås med mekanisk kolgifningsbrygga, vattenkastare och s. k. slagg-graf, hvilka anläggningar borde komma till utförande i samband med öfriga anläggningar därstädes. Nuvarande anordningar för koltagning vid denna station vore synnerligen otillfredsställande och medförde stora arbetskostnader.

Vid *Svartön*:

Anordnande af vattenledning ..... » 17,500: —

Till hushållsbruk användbart vatten kunde icke genom brunnsgräfning erhållas för statens järnvägars boställshus å Svartön. Ej heller för lokomotivstationens behof kunde under vissa tider af året vattnet från närliggande hafsvik användas. Förslaget afsåge därför att till boställshus och lokomotivstall å Svartön framdraga en servisledning från Luleå stads vattenledning.

Vid *Johannesberg*:

Anläggning af station ..... » 70,000: —

Såsom styrelsen anført vid afgifvande den 29 oktober 1909 af underdånigt utlåtande öfver ansökan om koncession å en järnväg från Ljungafors till en plats på statsbanan mellan Erikslund och Fränsta stationer, hade af den koncessionssökande framställ-



ning gjorts, att anslutningsstationen skulle byggas med statsmedel, och hade koncessionssökanden därvid förbundit sig att dels anskaffa och till statens järnvägar med full äganderätt och gravationsfri öfverlämna den för stationsanläggningen erforderliga marken, dels ock garantera statens järnvägar en behållen inkomst af denna station af 10,000 kronor årligen under en följd af 10 år efter stationens öppnande för trafik.

Koncessionsansökningen gällde ursprungligen en anslutning till statsbanan omkring 3 kilometer från Fränsta station, men hade sökanden sedermera begärt sådan ändring häri, att anslutningen måtte kunna ske i närheten af Johannesbergs hållplats ungefär midt på den 13 kilometer långa linjen mellan förut nämnda båda stationer. Då sålunda genom den nya stationens tillkomst en väl behöflig tågmötesplats erhöles på en för den jämförelsevis väl befolkade trakten lämplig plats samt genom den garanterade nettoinkomsten, 10,000 kronor per år — beräknad efter 30 % af stationens trafikinkomster — stationens anläggningskostnad kunde skäligen förräntas, funne sig styrelsen böra i underdånighet hemställa, att, därest koncessionsansökningen vunne nådigt bifall, anslutningsstationen måtte bekostas med statsmedel, med rätt för styrelsen att, såsom styrelsen särskildt hemställt, få disponera det erforderliga beloppet redan under år 1910.

Telegraf- och telefonledningar ..... kronor 32,700: —

Förslaget afsåge dels anordnande af en hufvudsakligen för tåganmälan afsedd ny telegrafledning å linjen Gellivare—Luleå, hvilken erfordrades på grund af den lifliga trafiken å denna linje, dels ock utförande af bantelefonledningar å linjerna:

*Bih. till Riksd. Prot. 1910. 4 Saml. 1 Afd. 59 Häft.*

Örebro—Hallsberg,  
Katrineholm—Gnesta,  
Bollnäs—Storvik och  
Boden—Luleå.

Med bantelefonledning afsåges här telefonförbindelse mellan stationer och banvaktstugor. Dess ändamål vore att underlätta utväxlingen af tjänstemeddelanden mellan stationerna och banbevakningen, mellan stationerna eller banvakterna sinsemellan samt från och till befälhafvare å tåg, som till följd af maskinskada eller annat hinder måst stanna å linjen.

Erfarenheten från dylika, försöksvis anordnade bantelefonlinjer hade visat, att genom bortfallandet af den s. k. banpostföringen, som verkställdes af banvakterna, mycken arbetskraft insparades till förmån för underhållsarbetena å banan, hvarjämte statens järnvägars utgifter för telegrafapparater å tåg minskades, i den mån dylika bantelefonlinjer tillkomme.

Å de starkare trafikerade bandelarna funnes numera visartelegrafapparater endast å några af de större stationerna, hvarigenom tågtelegrafapparaternas användning förlorade i betydelse.

#### Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Fullföljande af anordningar för växelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer ..... kronor 350,000: —

För ifrågavarande ändamål anvisade 1909 års riksdag ett till 250,000 kronor förhöjdt anslag. Järnvägsstyrelsens hemställan om ytterligare höjning af anslaget med 100,000 kronor föranleddes af sträfvandet att minska de faror och olägenheter, som vid det växande tågantalet och den stora hastigheten vore förknippade med de ännu i stort antal befintliga oförreglade växlarna i tågspåren å stationer, som skulle genomfaras af tåg med stor

hastighet. Särskildt starkt framträdde krafvet att å linjen Göteborg—Malmö förse det stora antalet små stationer med växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Arbetet med dessa sistnämnda stationer beräknades fördeladt på åren 1910 och 1911.

Diverse arbeten ..... kronor 500,000: —

I förestående anslagssumma vore inberäknad sammanlagda kostnaden för sådana mindre nybyggnader, hvilka hvar för sig beräknades betinga en kostnad, understigande 10,000 kronor, och hvilka därför ej intagits bland ofvanstående särskildt omnämnda arbeten.

Till stöd för anslagskrafvet i öfrigt ville styrelsen, i likhet med hvad som under de senare åren skett, i underdånighet framhålla, hurusom i betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling det måste anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga äfven för tillgodoseende af sådana behof, som icke kunde längre tid i förväg förutses, men dock måste utan uppskof fyllas.

Slutligen hade järnvägsstyrelsen, enär det vore af vikt, att en del af de sålunda föreslagna arbetena redan under år 1910 helt eller delvis komme till utförande, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte redan under nämnda år ställa till styrelsens förfogande ett belopp af 350,000 kronor för följande arbeten, nämligen:

för uppförande af lokomotivstall vid Långsele .....	kronor	38,000: —
» anläggning af station vid Johannesberg.....	»	70,000: —
» utvidgning af spårsystemet vid Malmö .....	»	117,000: —
» anordnande af gångbro vid Liljeholmen.....	»	25,000: —
» säkerhetsanläggningar .....	»	100,000: —

Summa kronor 350,000: —

Beträffande vissa af de föreslagna arbetena har departementschefen meddelat följande upplysningar:

»Hvad till en början angår de ifrågasatta nya boställshusen för stationspersonal, föreföll det mig vid en första granskning, som skulle

byggnadskostnaderna vara anmärkningsvärdt högt beräknade. Särskildt syntes mig detta vara förhållandet i fråga om boställshuset vid Värtan, som skulle komma att innehålla allenast 16 eldstäder men betinga en kostnad af 45,000 kronor. Jag hade mig nämligen bekant, att kostnaden för eldstad vid vissa nu pågående byggnadsföretag i Stockholm och dess närhet var väsentligt lägre. Med hänsyn härtill har jag hos järnvägsstyrelsen inhämtat närmare upplysningar i ämnet. Därvid meddelades i fråga om boställshuset vid Värtan, att 5,000 kronor af den uppgifna kostnaden beräknats för tomtens ordnande. Byggnadskostnaden skulle sålunda uppgå till 40,000 kronor. I öfrigt hafva de af mig begärda jämförande utredningarna rörande detta boställshus sammanförts i följande promemoria:

»Vid jämförelse mellan byggnadskostnaderna för statens järnvägars ifrågavarande byggnad (2-våningshus) och för den, ett byggnadsbolag låter uppföra i kvarteret Killingen å Norrmalm (vid Vanadislunden) (6-våningshus), ställer sig kostnaden för eldstad:

i boställshuset vid Värtan .....	2,500 kronor
i huset vid Vanadislunden .....	1,800 »

Frändrages i båda fallen den på lokala förhållanden beroende kostnaden för grunden, som, fördelad på eldstad, utgör, i boställshuset vid Värtan 562 kronor och i huset vid Vanadislunden 191 kronor, ställer sig kostnaden för eldstad sålunda:

i boställshuset vid Värtan .....	2,500—562 = 1,938 kronor
i huset vid Vanadislunden .....	1,800—191 = 1,609 »

I båda byggnaderna förekomma lägenheter om respektive 1 rum och kök och 2 rum och kök, men golfytan i lägenheterna är däremot afsevärdt olika i de båda husen. Under det att sålunda i Värta-byggnaden golfarealen af till respektive lägenheter hörande utrymmen (förutom sådana å vind och i källare) utgör i medeltal:

för en-rumslägenhet .....	50,8 m <sup>2</sup> och
» två-rumslägenhet .....	77,2 m <sup>2</sup>

äro motsvarande arealer i nybyggnaden vid Vanadislunden

för en-rumslägenhet .....	33,2 m <sup>2</sup> och
» två-rumslägenhet .....	49,3 m <sup>2</sup>

I boställshuset vid Värtan är sålunda utrymmet i enrumslägenheterna lika eller till och med något större än i tvårumslägenheterna i byggnaden vid Vanadislunden. Jämföres därför i afseende på kostnaden en en-rumslägenhet i huset vid Värtan med en två-rumslägenhet i huset vid Vanadislunden ställer sig förhållandet sålunda:

*1 rum och kök vid Värtan:*

Byggnadskostnad:  $2 \cdot 1,938 = 3,876$  kronor eller för m<sup>2</sup> golftyta: 76,30 kronor.

*2 rum och kök vid Vanadislunden:*

Byggnadskostnad:  $3 \cdot 1,609 = 4,827$  kronor eller för m<sup>2</sup> golftyta: 97,90 kronor.

Vid jämförelsen har hänsyn icke tagits till, att statens järnvägars ifrågavarande boställshus är afsedt att utföras af trä, under det att huset vid Vanadislunden uppföres af tegel. Med i Stockholmstrakten rådande virkespris anses emellertid merkostnaden för stenhus vara skäligen obetydlig, och torde densamma i föreliggande fall mer än väl uppvägas af den större andel i kostnaden för byggnadens öfvertäckande samt för i densamma förekommande förstugor och trappuppgångar samt källare och vindsutrymmen, som i det endast två våningar höga Värta-huset måste läggas på hvarje eldstad.

Då vid ofvanstående, på lägenheternas golfareal baserade kostnads-jämförelse hänsyn icke kan tagas till våningshöjden, hvilken i de båda byggnaderna är något olika, nämligen 2,8 m. i boställshuset vid Värtan samt 3,05 m. i huset vid Vanadislunden, har en jämförelse jämväl gjorts mellan de båda byggnaderna i afseende på volymen af de delar af i desamma inrymda lägenheter, där innehafvarna komma att hufvudsakligen vistas.

I boställshuset vid Värtan utgör sålunda volymen af nämnda utrymmen (rum och kök) i medeltal:

för en-rumslägenhet .....	119,0 m <sup>3</sup>
» två-rumslägenhet .....	184,5 m <sup>3</sup>
samt i huset vid Vanadislunden:	
för en-rumslägenhet .....	79,8 m <sup>3</sup>
» två-rumslägenhet .....	119,7 m <sup>3</sup>

Kostnaden för m<sup>3</sup> rumsvolym blir sålunda för en-rumslägenheterna:

i boställshuset vid Värtan .....	$\frac{2 \cdot 1,938}{119} = 32,60$ kronor
i huset vid Vanadislunden .....	$\frac{2 \cdot 1,609}{79,8} = 40,30$ »
samt för två-rumslägenheterna:	
i boställshuset vid Värtan .....	$\frac{3 \cdot 1,938}{184,5} = 31,50$ kronor
i huset vid Vanadislunden .....	$\frac{3 \cdot 1,609}{119,7} = 40,30$ »

För jämförelse hafva äfven några motsvarande siffror uträknats med ledning af från Stockholms stads byggnadskontor erhållna ritningar och kostnadsberäkningar för några af stadens bostadshus för arbetare, bland annat vid Hjorthagen invid Värtan (3-våningshus). Den beräknade kostnaden för dessa byggnader, oberäknadt kostnaden för grunden, utgör sålunda för ett hus med 24 eldstäder vid Hjorthagen 2,295 kronor för eldstad, för en byggnad med 39 eldstäder i kvarteret Beckbrännaren större å Söder 2,515 kronor för eldstad samt i en annan byggnad i samma kvarter med 63 eldstäder 2,186 kronor för eldstad.

Storleken af lägenheterna i bostadshuset för arbetare vid Hjorthagen utgör i medeltal:

för en-rumslägenhet .....	39,6 m <sup>2</sup> och
» två-rumslägenhet .....	57,3 m <sup>2</sup> .

Med förut angifna kostnad, 2,295 kronor för eldstad, blir kostnaden för kvadratmeter golfyta:

i en-rumslägenhet:  $\frac{2 \cdot 2,295}{39,6} = 115,90$  kronor.

i två-rumslägenhet:  $\frac{3 \cdot 2,295}{57,3} = 120,10$  kronor, svarande mot 76,30, respektive 75,30 i statens järnvägars boställshus.

Äfven med af Stockholms landtegendomsnämnd föreslagna flerfamiljshus har jämförelse gjorts. I ett dylikt hus i tre våningar med 26 eldstäder utgör lägenheternas sammanlagda golfyta 414,3 m<sup>2</sup> eller för eldstad 15,9 m<sup>2</sup>. Kostnaden utom grund är beräknad till omkring 1,800 kronor för eldstad. För hvarje kvadratmeter lägenheterna tilldelad golfyta uppgår kostnaden till 113 kronor; således är kostnaden äfven i detta fall afsevärdt högre än i boställshuset vid Värtan.

Den, i jämförelse med ofvan angifna byggnader, större golfytan i lägenheterna i statens järnvägars boställshus vid Värtan torde hufvudsakligen vara att tillskrifva det afsevärdt större köksutrymmet. Med hänsyn därtill, att de tjänstinnehafvare, i hvilkas löneförmåner ingå bostäder af ifrågavarande slag, i allmänhet torde använda köket såsom dagligrum, har ansetts lämpligt göra detta särskildt rymligt (20 kvadratmeter). I förut omhandlade nybyggnad i kvarteret Killingen äro köken däremot särskildt små, endast omkring 7 till 9 m<sup>2</sup>, detta, såsom det uppgifvits, för att söka motarbeta inneboendesystemet. I stadens hus äro köken något större eller 12 till 13 m<sup>2</sup>.

De stadens hus, med hvilka jämförelse gjorts, äro större hus i flera våningar och därför uppförda af tegel. Ett dylikt byggnadssätt, ehuru möjligen erbjudande större varaktighet hos byggnaderna, lämpar

sig mindre väl för de fritt liggande boställshus i en till två våningar, som statens järnvägar låter uppföra. Sålunda har det visat sig synnerligen svårt att få dylika hus af sten varma och fuktfria på grund af de stora ytor ytterväggar, som finnas i de flesta af lägenheterna. Stadens byggnader likasom ofvannämnda bolags hus uppföras i större komplex.

Ett vid Värtan år 1904 uppfördt boställshus enligt samma ritning som det nu föreslagna kostade 32,690 kronor. På grund af ökade material- och arbetspris har man nu ansett sig böra beräkna 25 % högre kostnad, hvartill komma 5,000 kronor för sprängning och planering å tomten samt kostnader för anordnande af vägar och planer kring byggnaden.

Äfven om förhållandena å arbetsmarknaden för närvarande äro sådana, att kostnaden nu möjligen skulle kunna förväntas blifva lägre, än som beräknats, torde dock ej någon sänkning af det ifrågasatta anslaget böra göras, enär material- och arbetsprisen år 1911, då byggnaden är afsedd att uppföras, åter kunna hafva stigit efter den tillfälliga nedgången.»

Rörande byggnadskostnaden för de öfriga föreslagna boställshusen har från järnvägsstyrelsen till mig öfverlämnats följande promemoria:

»*Anneberg.*

Boställshus af sten, inrymmande 3 lägenheter om 1 rum med kök med tillhörande fristående ekonomihus med tvättstuga, källare och afträden samt med utrymme å vinden för inredande af ytterligare en lägenhet om 1 rum med kök, beräknadt till ..... kronor 16,000: —

För jämförelse med andra, liknande boställshus bör härtill läggas kostnaden för inredning äfven af den andra vindslägenheten jämte anordnande af tillhörande källare och uthusutrymmen ..... » 1,000: —

Summa kronor 17,000: —

Fråndrages kostnaden för fristående ekonomihus,

källare och afträden ..... kronor 3,000: —

samt den på lokala förhållanden

beroende grunden — här er-

fordras pålning ..... » 4,400: — » 7,400: —

återstår kostnaden för det fullt inredda boställshuset

utan grund ..... kronor 9,600: —

Motsvarande kostnad för eldstad  $\frac{9,600}{8} = 1,200$  kronor.

Ytinnehållet för lägenhet om 1 rum med kök 46,8 m<sup>2</sup>.

Byggnadskostnad för lägenhet =  $2 \cdot 1,200 = 2,400$  kronor eller för m<sup>2</sup> golftyta = 51,28 kronor.

Kubikinnehållet af de delar af lägenheten, där innehafvarna komma att hufvudsakligen vistas — rum och kök — = 108,9 m<sup>3</sup> med en kostnad för m<sup>3</sup> rumsvolym af kronor 22,04.

### Linghem.

Boställshus af trä, inrymmande 2 lägenheter om 1 rum med kök med tillhörande fristående uthus och källare samt med utrymme å vinden för inredande af ytterligare en lägenhet om 1 rum med kök, beräknadt till ..... kronor 11,500: —

För jämförelse med andra, liknande boställshus bör härtill läggas kostnaden för inredning äfven af vindslägenheten jämte anordnande af källare och utrymme..... » 1,000: —

Summa kronor 12,500: —

Frändrages kostnaden för fristående uthus och källare ..... kronor 1,600: —

samt den på lokala förhållanden

beroende grunden ..... » 1,600: — kronor 3,200: —

återstår kostnaden för det fullt inredda boställshuset,

utan grund ..... kronor 9,300: —

Motsvarande kostnad för eldstad  $\frac{9,300}{6} = 1,550$  kronor.

Ytinnehållet för lägenhet om 1 rum med kök 44,6 m<sup>2</sup>.

Byggnadskostnad för lägenhet =  $2 \cdot 1,500 = 3,000$  kronor, eller för m<sup>2</sup> golftyta = 67,26 kronor.

Kubikinnehållet af de delar af lägenheten, där innehafvarna komma att hufvudsakligen vistas — rum och kök — = 111,3 m<sup>3</sup> med en kostnad per m<sup>3</sup> rumsvolym af kronor 26,95.

### Östavall.

Boställshus af trä, inrymmande å nedre botten 2 lägenheter om respektive 2 rum med kök och 1 rum med kök samt med utrymme å vin-



den för inredande af ytterligare 1 lägenhet om 2 rum med kök; källare anordnas i grunden; uthus fristående, beräknadt till kronor 14,300: —

För jämförelse med andra, liknande boställshus bör härtill läggas kostnaden för inredning äfven af vindslägenheten, jämte anordnande af tillhörande uthusutrymmen m. m. » 1,000: —

Summa kronor 15,300: —

Fråndrages kostnaden för fristående uthus och afträden ..... kronor 1,000: —

samt den på lokala förhållanden

beroende grunden, med källare » 3,000: — » 4,000: —

återstår kostnaden för det fullt inredda boställshuset kronor 11,300: —

motsvarande kostnad för eldstad  $\frac{11,300}{8} = 1,412: 50$  kronor.

Ytinnehållet för lägenhet om 2 rum med kök = 70,6 m<sup>2</sup>.

» » » » 1 » » » = 43,2 m<sup>2</sup>.

Byggnadskostnad för lägenhet om 2 rum med kök = 3 · 1,412: 50 = 4,237: 50 kr., eller för m<sup>2</sup> golfyta = 60,02 kronor;

för lägenhet om 1 rum med kök = 2 · 1,412: 50 = 2,825 kronor eller för m<sup>2</sup> golfyta = 65,39 kronor.

Kubikinnehållet af de delar af respektive lägenheter, där innehafvarna komma att hufvudsakligen vistas — rum och kök — är:

för lägenhet om 2 rum med kök = 197,7 m<sup>3</sup>

» » » 1 » » » = 121,0 »

med en kostnad för m<sup>3</sup> rumsvolym af för 2-rumslägenhet kronor 21: 43 och

för 1-rumslägenhet kronor 23: 35.

#### Boden.

Boställshus af trä, inrymmande 6 lägenheter om 1 rum med kök med källare i grunden och fristående uthus,

beräknadt till ..... kronor 29,000: —

Fråndrages kostnaden för fristående uthus kr. 1,000: —

samt för den på lokala förhållanden be-

roende grunden, med källare ..... » 5,000: — » 6,000: —

återstår kostnaden för det fullt inredda boställshuset kronor 23,000: —

motsvarande kostnad för eldstad  $\frac{23,000}{12} = 1,916: 67$  kronor.

Ytinnehållet för lägenhet om 1 rum med kök 49,3 m<sup>2</sup>.

Byggnadskostnad för lägenhet =  $2 \cdot 1,916: 67 = 3,833: 34$  kronor, eller för m<sup>2</sup> golvyta = 77: 75 kronor.

Kubikinhållet af de delar af lägenheterna, där innehafvarna komma att hufvudsakligen vistas — rum och kök — är = 138,0 m<sup>3</sup>, med en kostnad för m<sup>3</sup> rumsvolym af kronor 27: 78.»

Såsom af den lämnade utredningen framgår, torde den jämförelsevis höga kostnaden för eldstad vara att tillskrifva hufvudsakligen bostadslägenheternas storlek. Om nu också utrymmet kan synas väl riktigt tilltaget, anser jag det dock icke böra ifrågasättas att minska lägenheternas storlek i nu ifrågavarande boställshus. Dessa äro nämligen byggda efter samma mått, som på senare tid varit vanligt vid statens järnvägar, och det lär icke vara lämpligt att, då fri bostad utgör en aflöningsförmån, tillhandahålla tjänstemän i samma ställning och å samma ort bostad af väsentligen olika beskaffenhet. På grund häraf har jag icke ansett mig kunna föreslå någon nedsättning i de af järnvägsstyrelsen beräknade beloppen, helst jag är förvissad därom, att styrelsen icke skall underlåta att tillse, att arbetena utföras så billigt som möjligt.

I afseende å den föreslagna utvidgningen af spårsystemet vid Malmö har i järnvägsstyrelsen meddelats mig, att de föreslagna anordningarna, däribland äfven det till 40,000 kronor beräknade utfyllningsarbetet, i allt väsentligt komma till gagn äfven vid ett slutligt ordnande af bangårdsförhållandena i Malmö.

Hvad angår förslaget om anläggande å statsbanan mellan Sundsvall och Ånge af en station vid Johannesberg, hvilken skulle blifva anslutningsstation för en ny enskild, normalspårig järnväg från Ljungafors, tillåter jag mig erinra, att Eders Kungl. Maj:t den 10 december 1909 beviljat verkställande direktören för Stockholms superfosfatfabriksaktiebolag Oscar Carlson koncession å en sådan järnväg. Med hänsyn särskildt till den statens järnvägar redan från början och för en tid af 10 år garanterade behållna inkomsten af den nya stationen, anser jag mig böra förorda järnvägsstyrelsens förslag i denna del.

Beträffande växel- och signalsäkerhetsanläggningar, för hvilka järnvägsstyrelsen för år 1911 äskat ett belopp af 350,000 kronor, ber jag få nämna, att, enligt från järnvägsstyrelsen inhämtade upplysningar, vid utgången af november månad 1909 229 stationer, mötes- och lastplatser vid statens järnvägar voro försedda med växel- och signalsäkerhetsanläggningar af större eller mindre omfattning. Detta motsvarar ungefär 40 % af statens järnvägars samtliga stationer, mötes- och lastplatser.

Kostnaderna för de sålunda utförda anläggningarna, inberäknadt kostnaderna för befintliga 15 svängbroförreglingsanläggningar samt linjeblockeringsanläggningar, kunna uppskattas till omkring 2,720,000 kronor.

Sammanlagda beloppet af de för växel- och signalsäkerhetsanläggningar intill 1909 års utgång särskildt anvisade medel uppgå till 2,020,000 kronor. I öfrigt hafva anläggningarna eller deras utvidgning i samband med förändring af spårssystem bekostats af andra extra anslag eller af trafikmedel, eller ock hafva de ingått i köp af enskild bana eller bekostats af medel, som för ändamålet tillhandahållits af enskilda personer, bolag eller myndigheter.

Med hänsyn till hvad järnvägsstyrelsen till stöd för nu ifrågasvarande anslagskraf anfört har jag funnit mig böra biträda detsamma.

Hvad järnvägsstyrelsen i öfrigt anfört och yrkat har icke gifvit anledning till erinran från min sida.»

Med afseende å det föreslagna uppförandet af ett för undervisning af barn från linjen Björkliden—Kajsepakte afsedt skolhus med uthus vid Abisko har utskottet inhämtat, att å bandelen Luleå—Riksgränsen hitintills till folkskolor upplåtits dels å linjen Luleå—Gellivare tillsvidare ett boställshus vid Koskivara, hvartill ett extra anslag af 10,000 kronor beviljats af 1900 års Riksdag, dels å linjen Kiruna—Riksgränsen byggnader vid Bergfors och Riksgränsen, till hvilkas uppförande medel af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag ställts till järnvägsstyrelsens förfogande. Till småskolor hafva å samma bandel upplåtits dels vid Sikträsk å linjen Gellivare—Kiruna och vid Riksgränsen från byggnadstiden kvarstående provisoriskt uppförda byggnader, dels en likaledes från byggnadstiden kvarstående byggnad vid Kiruna, dels ock tvänne lägenheter om 1 rum och kök i boställshus vid Bergfors å linjen Kiruna—Riksgränsen samt 2 vindsrum i banmästarestugan vid Riksgränsen.

Utskottets  
yttrande.

Skollokaler vid *Riksgränsen* rymma, enligt hvad blifvit utskottet meddeladt, 52 och vid *Bergfors* 56 lärjungar.

Antalet barn i skolåldern år 1911 har beräknats blifva:

å linjen Riksgränsen—Björkliden .....	(27 km.)	57
» » Björkliden—Kajsepakte .....	(31 » )	60
» » Kajsepakte—Krokvik.....	(60 » )	56

Utskottet har vidare inhämtat att under år 1909 skatten till skola och kyrka för järnvägstjänstemännen å linjen Björkliden—Kajsepakte utgör tillhoppa 1,130 kronor samt att hela kommunalskatten för dessa tjänstemän för samma år utgör 3,080 kronor. För Jukkasjärvi kommun, dit det område, som genomlöpes af nu ifrågavarande linje, hör, hafva kostnaderna för lärare och lärarinnor vid skolan i Abisko beräknats uppgå till respektive 1,650 och 1,350 kronor.

Ehuruväl det synts utskottet i viss mån oegentligt, att staten på föreslaget sätt åtager sig uppförandet af skolhus, en angelägenhet som lärar tillkomma vederbörande kommun, har utskottet emellertid, med hänsyn till hvad i ärendet inhämtats och med fästadt afseende vid de säregna förhållanden, som äro rådande i dessa trakter, där befolkningen så godt som uteslutande utgöres af järnvägstjänstemännen med deras familjer, ansett sig böra biträda Kungl. Maj:ts omförmälda förslag, helst, enligt hvad för utskottet uppgifvits, anspråk på bidrag af ifrågavarande beskaffenhet icke är att under den närmaste framtiden emotse.

I sammanhang härmed har utskottet velat uttala, att Riksdagen bör bestämma, att såsom villkor för uppförande af förenämnda skolhus bör uppställas, att församlingen skall förbinda sig att underhålla byggnaden, så länge den användes för sitt ursprungliga ändamål, och bekosta aflöning till erforderlig personal.

Utskottet, som i öfrigt icke haft något att erinra mot hvad Kungl. Maj:t i denna punkt föreslagit, hemställer alltså,

att Riksdagen må till utförande af *nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar* på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 1,537,100 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis redan under år 1910 af tillgängliga medel utanordna 350,000 kronor.

2:o).

Ny bro öfver  
Stångån vid  
Linköping.

Kungl. Maj:t har vidare i *punkt 41* af samma hufvudtitel föreslagit Riksdagen att för fortsättande af arbetet med uppförande af ny bro öfver Stångån vid Linköping på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 100,000 kronor.

Föredragande departementschefen har angående denna framställning till statsrådsprotokollet anfört följande.

»För uppförande af ny dubbelspårig bro öfver Stångån vid Linköping, för hvilken kostnaden beräknats till 550,000 kronor, däraf dock hälften eller 275,000 kronor, motsvarande kostnaden för utbyte af den nuvarande enkelspåriga bron, ansetts böra utgå af underhållsmedel, har, jämlikt Riksdagens beslut år 1909, för 1910 anvisats 100,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu, att för arbetets fullbordande måtte för år 1911 anvisas återstående 175,000 kronor.

Emellertid kan, enligt hvad jag numera från järnvägsstyrelsen inhämtat, anslagsbeloppet för år 1911 utan olägenhet nedsättas till 100,000 kronor, enär arbetet med bron till följd af inträffade hinder af formell natur icke kan igångsättas å tid, som styrelsen afsett.»

De för arbetets bedrifvande å bron i fråga erforderliga medel äro, enligt hvad utskottet från järnvägsstyrelsen inhämtat, af styrelsen afsedda att under åren 1910, 1911 och 1912 disponeras på sätt här nedan angifves.

	År 1910.		År 1911.		År 1912.		Summa.	
Jordförvärf .....	10,000	—	20,000	—	—	—	30,000	—
Grundläggning och murning .....	50,000	—	80,000	—	30,000	—	160,000	—
Uppsättning af fasta spann .....	80,000	—	110,000	—	30,000	—	220,000	—
» » svängspann .....	—	—	20,000	—	40,000	—	60,000	—
Brobana med spår, schaktning, terrassering o. d. samt oförutsedda kostnader .....	10,000	—	20,000	—	50,000	—	80,000	—
Summa	150,000	—	250,000	—	150,000	—	550,000	—
Häraf extra anslag .....	100,000	—	100,000	—	75,000	—	275,000	—
Underhållsmedel .....	50,000	—	150,000	—	75,000	—	275,000	—

Utskottet, som ej har något att erinra mot bifall till Kungl Maj:ts ifrågavarande förslag, hemställer,

att Riksdagen må för fortsättande af arbetet med  
*uppförande af ny bro öfver Stångån vid Linköping* på  
extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 100,000  
kronor.

## 3:o.

Utvidgning  
af spår-  
systemet vid  
Eslöf.

Kungl. Maj:t har under *punkt 42* af sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för fullbordande af arbetet med utvidgning af spårssystemet vid Eslöf på extra stat för år 1911 bevilja ett anslag af 192,000 kronor. Departementschefen har i detta ärende till statsrådsprotokollet erinrat, hurusom i enlighet med Riksdagens beslut för år 1910 för utvidgning af spårssystemet vid Eslöf anvisats ett belopp af 200,000 kronor. Sammanlagda kostnaden för ifrågavarande arbete hade för statens järnvägars del beräknats komma att uppgå till 392,000 kronor utöfver det belopp, som redan 1898 års Riksdag beviljat för ändamålet. Jämlikt järnvägsstyrelsens hemställan tillstyrkte nu departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte göra förenämnda framställning i ämnet.

Utskottet, som icke haft något att erinra mot Kungl. Maj:ts förevarande förslag, hemställer,

att Riksdagen må för fullbordande af arbetet med *utvidgning af spårssystemet vid Eslöf* på extra stat för år 1911 bevilja ett anslag af 192,000 kronor.

## 4:o.

Ny bro öfver  
Ångermanälf-  
ven vid Fors-  
mo.

Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att för fullbordande af arbetet med uppförande af ny bro öfver Ångermanälfven vid Forsmo på extra stat för år 1911 bevilja ett anslag af 353,000 kronor.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet i detta ärende har departementschefen erinrat, hurusom för uppförandet af denna bro, hvarför totalkostnaden beräknats till 953,000 kronor, af Riksdagen år 1908 och 1909 anvisats sammanlagdt 600,000 kronor. I enlighet med järnvägsstyrelsens hemställan tillstyrkte nu departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte göra föreliggande framställning i ämnet.

Utskottet, som icke har något att erinra mot Kungl. Maj:ts förevarande förslag, hemställer,

att Riksdagen må för fullbordande af arbetet med uppförande af *ny bro öfver Ångermanälfven vid Forsmo* på extra stat för år 1911 bevilja ett anslag af 353,000 kronor.

## 5:o.

Uppförande af  
en byggnad  
för vissa  
kontor inom  
järnvägs-  
styrelsen.

Kungl. Maj:t har i *punkt 44* af samma hufvudtitel föreslagit Riksdagen dels att för uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen bevilja ett anslag af 800,000 kronor och därpå på extra

stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp, dels ock medgifva, att till byggnadsplats må från den under Karlbergs kungsgård lydande af krigsskolan disponerade så kallade Solnaskogen upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Kungl. Maj:t bestämmes, samt att ersättning för det område, som sålunda frångår krigsskolan, må beredas genom upplåtelse från lägenheten Stenbrottet.

Föredragande departementschefen har i detta ärende till statsrådsprotokollet anført följande.

»I underdånig skrifvelse den 29 oktober 1908 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om anslag för uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen.

I enlighet med järnvägsstyrelsens hemställan aflät också Eders Kungl. Maj:t proposition i ämnet till Riksdagen, men blef densamma af Riksdagen afslagen.

Järnvägsstyrelsen har nu i sin förut af mig åberopade skrifvelse af den 29 oktober 1909 förnyat sin berörda framställning.

Innan jag närmare ingår på den nya framställningens innehåll, torde jag emellertid få lämna en redogörelse för hvad förut i ärendet förekommit.

I sin förstnämnda skrifvelse den 29 oktober 1908 anförde järnvägsstyrelsen följande:

»Under en följd af år hafva för tvenne af järnvägsstyrelsens större kontor, kontrollkontoret och statistiska kontoret, i brist på utrymmen inom statens järnvägars egna byggnader förhyrts lägenheter i enskilda tillhöriga hus, och hafva därvid i saknad af tillräckligt stora sådana lägenheter dessa kontor, till stort men för arbetet inom desamma, måst fördelas på flera olika platser. Härtill kommer, att behöflig ökning af nuvarande utrymmen endast kan vinnas genom förhyrande af än flera lägenheter. Då därjämte hyreskontraktet för den största af de förhyrda lägenheterna utgår den 1 oktober 1910, och vid ett förnyande af kontraktet en betydlig förhöjning af den redan betydliga hyran kan förutses, framträda synnerligen klart olägenheterna af, att statens järnvägar sakna en egen byggnad, hvori dessa kontor, hvilkas behof af utrymmen är af bestående art, kunna beredas plats.

Personalens antal uppgår å kontrollkontoret till 335 och å statistiska kontoret till 51, och är en ökning af denna personal att förvänta i den mån som statens och enskilda järnvägar tillväxa i utsträckning

och trafik. Kontorens arbete, särskildt kontrollkontorets, afser nämligen äfven enskilda banor och deras samtrafik med statsbanorna och med utländska banor.

Under år 1907 sökte järnvägsstyrelsen utreda, huruvida ej en byggnad för dessa och andra kontor, som äfven sakna tillräckliga utrymmen, skulle kunna inköpas eller eventuellt uppföras å inköpta tomter i trakten af centralstationen. Frågan härom strandade emellertid på de högt uppdrifna tomtpriserna.

Järnvägsstyrelsen har därför funnit sig böra framlägga förslag till frågans lösning genom uppförande af en lämplig byggnad å staten redan tillhörigt område, beläget i närheten af Tomtebodas station.

Arbetena å dessa kontor betinga nämligen ej med nödvändighet, att en dylik byggnad ligger i närheten af styrelsens öfriga lokaler, men väl i närheten af en station, för att underlätta transporter af handlingar till och från kontoren, såväl som å en plats med goda kommunikationer med staden och dess centrala delar; och har styrelsen trott sig finna ett å en skrifvelsen bilagd plan angifvet, kronan tillhörigt och af krigsskolan disponerad område invid nämnda station synnerligen väl fylla dessa villkor.

Å detta område skulle uppföras en byggnad med 3 våningar ofvanpå en souterrain samt med en vindsvåning å midtelpartiet, inrymmande bostäder för vaktmästare.

I denna byggnad skulle, utom för ofvan angifna kontor, beredas plats äfven för styrelsens biljett- och blankettkontor, hvars nuvarande utrymmen inom det så kallade annexet till centralstationen äro erforderliga för trafikändamål; och gälla för detta kontor i öfrigt samma förutsättningar med hänsyn till dess lokalers läge som för de förenämnda. Särskildt skulle souterrainen väl lämpa sig för inrymmande af till detta kontor hörande formulärförråd med dess tryckpressar, hvar till ej mindre än 18 rum anses behöfliga.

Sammanlagda antalet rum, som för ofvansagda 3 kontor skulle beredas i nämnda kontorsbyggnad, uppgår till 151 tjänsterum och 31 förråds- och souterrainrum, och har skiss till dylik byggnad uppgjorts å styrelsens arkitektkontor.

Kostnaden för en byggnad af dylikt innehåll har, under förutsättning af fri tomt, beräknats till 800,000 kronor.

Värdet af de lokaler, som för närvarande upptagas af dessa kontor, uppskattadt efter verkliga och beräknade hyresbelopp, ställer sig sålunda:



för kontrollkontoret med tre vaktmästarlägenheter erläggas i hyror .....	kr.	39,200: —
för statistiska kontoret d:o d:o .....	»	5,200: —
för biljett- och blankettförrådet med två vaktmästar- lägenheter i statens järnvägars hus torde kunna beräknas ett hyresbelopp af .....	»	7,100: —
Summa kr.		51,500: —

Detta motsvarar, om ränta och underhåll beräk-  
nas efter  $5\frac{1}{2}$  %, ett kapitalvärde af .....

kr. 936,400: —

Då emellertid det dessutom är att förutse, det  
hyrorna för de hyrda, för affärsrörelse delvis särde-  
les välbelägna lokalerna efter nuvarande hyrestidens  
utgång komma att väsentligt höjas, samt att ytterli-  
gare flera lokaler snart måste förhyras, bör säkerli-  
gen ofvan angifna hyresbelopp påräknas höjdt med  
minst 10,000 kronor och således efter ofvan angifna  
beräkningsgrund motsvara ett kapitalvärde af minst... kr. 1,120,000: —

Uppförandet af en kontorsbyggnad enligt nu föreliggande förslag  
måste således anses lämpligt äfven ur ekonomisk synpunkt, så mycket  
mera som genom byggnadens förläggande i närheten af en station en  
afsevärd minskning bör förväntas i de stora summor, som för närva-  
rande utgifvas för transporter af handlingar från och till kontorens  
olika afdelningar.

Frågan huruvida ej lämpligen det invid centralstationen belägna  
så kallade annexet skulle kunna apteras för här omhandlade kontors-  
lokaler har af styrelsen förehafts till pröfning, men har därvid fram-  
gått, att, enär denna byggnad till hufvudsaklig del är inredd till bostä-  
der för sådana tjänstemän, som i järnvägstjänstens intresse måste bo i  
närheten af centralstationen, dess apterande till kontorslokaler skulle  
betinga afsevärda kostnader utan att dock göra dessa lokaler fullt  
lämpliga; en del af dem blefve ej tillräckligt ljusa. Utrymmena i denna  
byggnad skulle dessutom ej utan påbyggnad med en våning fylla be-  
hovet, och möjlighet till framtida utvidgning af kontorslokalerna kan  
ej i denna byggnad beredas.

Vidare skulle i stället för de bostadslägenheter, som sålunda tagas  
i anspråk, andra förhyras i närheten af centralstationen och kostnaden  
därför komma att uppgå till afsevärda belopp.

Bostäderna i annexet äro nämligen nu afsedda för följande distrikts-

tjänstemän: distriktschefen, 3 afdelningsföreståndare, 2 trafikinspektörer, 1 baningenjör, 1 öfverinspektör, 1 underinspektör, 2 byråassistenter samt 2 vaktmästare, och måste hyressumman för motsvarande bostäder i denna trakt beräknas till minst 27,000 kronor.

Styrelsen finner därför ej ett sådant ordnande af lokalfrågan ändamålsenligt.»

På grund af det anförda hemställde styrelsen, att för uppförande af en ny kontorsbyggnad måtte anvisas ett anslag af 800,000 kronor, fördeladt på åren 1910 och 1911 med respektive 300,000 och 500,000 kronor, samt att för en dylik byggnad erforderligt område af den kronan tillhöriga, under Karlbergs kungsgård lydande skogsmark, som å ofvannämnda planritning angifvits med gul gränslinje, måtte till statens järnvägar öfverlåtas.

I anledning af denna framställning afgafs, på grund af nådig remiss, underdånigt utlåtande af arméförvaltningen, som infortrade yttranden i ärendet från chefen för krigsskolan och tjänstförrättande inspektören för militärläroverken.

Chefen för krigsskolan afstyrkte därvid förslaget om byggnadens förläggande till den af järnvägsstyrelsen ifrågasatta platsen, enär denna plats utgjorde en del af det för krigsskolans öfningar i fälttjänst mest använda och värdefulla område. Under uttalande att hvarje minskning af Solnaskogen i öfningshänseende visserligen skulle medföra ej obetydliga svårigheter för krigsskolan, framhöll emellertid skolans chef, att plats för byggnaden dock utan större olägenheter för krigsskolan skulle kunna beredas i Solnaskogen midt emot Tomtebodas stationshus, under förutsättning att det område, som sålunda kunde komma att öfverlämnas till järnvägsstyrelsen, blefve, efter chefens för krigsskolan hörande, till sin utsträckning noga bestämdt.

Tjänstförrättande inspektören för militärläroverken åter afstyrkte — med åberopande af hvad chefen för krigsskolan yttrat därom att hvarje minskning af den utaf krigsskolan disponerade delen af Solnaskogen i öfningshänseende skulle medföra icke obetydliga svårigheter för krigsskolan — den ifrågakomna byggnadens förläggande till nämnda del af Solnaskogen.

För egen del anförde arméförvaltningen, att förvaltningen mot tjänstförrättande inspektörens för militärläroverken yttrande i ärendet funne sig icke kunna tillstyrka, att någon del af det utaf krigsskolan disponerade området, tillhörande den så kallade Solnaskogen, för ifrågasvarande ändamål öfverlätas på statens järnvägar.

Vid ärendets föredragning inför Eders Kungl. Maj:t den 12 januari 1909 framhöll jag, att hvad järnvägsstyrelsen anført syntes mig ådagalägga behovet och lämpligheten att uppföra en särskild byggnad för de kontor inom järnvägsstyrelsen, hvarom nu är fråga. Uppenbarligen skulle, yttrade jag vidare, därest byggnaden förlades inom staden, priset för en tomt af tillräcklig storlek — omkring 9,000 kvadratmeter sades för ändamålet erfordras — ställa sig alltför dyrt. Det syntes mig därför lämpligt, om plats kunde erhållas utom staden, helst å kronan tillhörigt område. Det af järnvägsstyrelsen i sådant afseende föreslagna området fann jag väl lämpadt för ändamålet, beläget som det är omedelbart invid spårvägens ändpunkt och endast ett kort stycke från Tomtebodas station. Med hänsyn till hvad vederbörande militära myndigheter anført ansåg jag mig dock icke kunna tillstyrka, att det af järnvägsstyrelsen föreslagna området togs i anspråk för byggnaden. Däremot fann jag, efter samråd med chefen för landtförvarsdepartementet, mig böra hemställa, att det af chefen för krigsskolan ifrågasatta området midt emot Tomtebodas stationshus upplåtes för ändamålet. Från järnvägsstyrelsen hade meddelats, att platsen med hänsyn till det större afståndet från spårvägen visserligen icke vore lika tillfredsställande som den af styrelsen föreslagna, men dock af beskaffenhet att kunna godtagas.

I statsverkspropositionen föreslog därefter Eders Kungl. Maj:t Riksdagen

dels att bevilja det af järnvägsstyrelsen begärda anslaget;

dels ock medgifva, att till byggnadsplats finge från den under Karlbergs kungsgård lydande, af krigsskolan disponerade så kallade Solnaskogen upplåtas ett midt emot Tomteboda nuvarande stationshus beläget område af lämplig storlek, som, efter chefens för krigsskolan hörande, af Kungl. Maj:t komme att bestämmas.

I sitt i ärendet afgifna utlåtande förklarade statsutskottet enhälligt, att Eders Kungl. Maj:ts förevarande framställning endast med afseende å platsen för den ifrågasatta byggnaden gifvit utskottet anledning till erinran. Den plats, som i sådant afseende föreslagits af Eders Kungl. Maj:t, vore nämligen, såsom ock i yttrandet till statsrådsprotokollet medgifvits, särskildt med hänsyn till det större afståndet från spårvägen enligt utskottets mening mindre lämplig för ändamålet än den af järnvägsstyrelsen förordade byggnadsplatsen, hvilken vore belägen i en annan del af Solnaskogen. Visserligen hade militära myndigheter framhållit betänkligheter mot upplåtande för ändamålet af sistnämnda plats. Dock syntes det utskottet vara anledning att taga under förnyad om-

pröfning, huruvida icke olägenheterna i militärt afseende till fullo uppvägdes af de afsevärda fördelar, som skulle beredas statens järnvägar genom platsens användande för ifrågavarande byggnad. Utskottet ansåg därför frågans lyckliga lösning bäst främjas, om Riksdagen lämnade Eders Kungl. Maj:t frihet att efter närmare utredning bestämma den af de föreslagna platserna, som befunnes lämpligast. I enlighet härmed hemställde utskottet, att Riksdagen måtte bevilja det äskade anslaget samt medgifva, att till byggnadsplats finge från den under Karlbergs kungsgård lydande, af krigsskolan disponerade så kallade Solnaskogen upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Eders Kungl. Maj:t bestämdes.

Första Kammaren biföll hvad utskottet sålunda hemställt, hvaremot Andra Kammaren efter votering afslog utskottets hemställan och Eders Kungl. Maj:ts framställning.

Vid i anledning däraf företagen gemensam votering segrade emellertid Andra Kammarens uppfattning med 182 röster mot 177.

Under diskussionen i Andra Kammaren framhölls af den talare, som framställde afslagsyrkande, att med frågans afgörande borde få anstå för att få utredt, huruvida denna byggnad borde ligga i Stockholm eller någon annanstädes och om den öfver hufvud behöfde byggas med de dimensioner, som voro föreslagna. Detta yrkande hvilade, hvad dess förra del beträffar, på ett antagande, att Örebro skulle såsom en centralpunkt inom landet vara lämpligare och därtill en billigare ort för tjänstemännen, samt, hvad dess senare del vidkommer, på att personalen inom de kontor, för hvilka den föreslagna byggnaden är afsedd, skulle vara för stor och detta särskildt hvad beträffar kontrollkontoret, hvars arbeten påstodos kunna komma att undergå en betydande minskning, bland annat därigenom, att fråga bragts å bane om inrättande af ett eget kontrollkontor för de enskilda järnvägarna.

Järnvägsstyrelsen har nu, såsom nämnt, förnyat sin framställning om uppförande af ifrågavarande byggnad.

Styrelsen har därvid anfört, att byggnadsbehofvet i fråga alltjämt är trängande, enär de försök, som gjorts att i hufvudstaden på drägliga villkor förhyra lämpliga lokaler, strandat. Hvad styrelsen i sin förra underdåniga framställning ställt i utsikt rörande höjning af nu utgående hyresbelopp har också, enligt hvad styrelsen meddelar, i viss mån redan inträffat. Sålunda har styrelsen för de af kontrollkontorets lokaler, hvilka för närvarande äro inrymda i huset med adressnummer Vasagatan 1 och 3, nödgats ingå på en förhöjning af hyran med 2,000 kronor för år utan att dock kunna utverka utsträckning af hyrestiden längre än till den 1 oktober 1911.

Hvad angår de inom Andra Kammaren framförda synpunkterna har järnvägsstyrelsen, beträffande förläggningsorten, anført, att järnvägsstyrelsen anser den föreslagna byggnaden böra ligga i närheten af centralförvaltningen och endast af det skäl, att byggnadsplatserna i närheten af järnvägsstyrelsens nuvarande tjänstelokaler äro synnerligen dyra, föreslagit att uppföra byggnaden på statens mark vid Tomtebodas station. Förutom kontrollkontoret är ju, anför styrelsen vidare, afsedt att till denna byggnad förlägga statistiska kontoret, tariffkontoret, biljett- och blankettkontoret jämte därtill hörande förråd. Förbindelserna mellan dessa kontor sinsemellan och med styrelsens byråer är, anmärker styrelsen, hvad arbete och utbyte af handlingar vidkommer, af den natur, att ett förläggande af dem till vidt åtskilda platser skulle medföra högst väsentliga olägenheter, dröjsmål och tidsutdräkt, hvarför styrelsen icke kan gå med på några förslag i sådan riktning. Uppgiften att det skulle vara för tjänstemännen billigare att vara bosatta i Örebro anser styrelsen vara af mindre betydelse vid denna frågas bedömande.

Hvad beträffar personalens reduktion å ifrågavarande kontor, säger sig järnvägsstyrelsen icke kunna ställa någon minskning i utsikt och alldeles särskildt ej å kontrollkontoret. Den uppfattningen, att detta kontors personal skulle vara alldeles för talrik, anser styrelsen bero på bristande kännedom om de arbeten, som af kontrollkontoret skola utföras. Kontrollkontoret har visserligen, såsom dess namn angifver, till första uppgift att kontrollera statsbanestationernas uppbörd, redovisning och fraktdebitering, men därtill kommer äfven uppdraget att vara klareningskontor för uppgörande af de månatliga afräkningarna och fördelningen af uppbörden i samtrafik mellan statens och de enskilda svenska järnvägarna. Dessutom skall järnvägsstyrelsen genom sitt kontrollkontor utföra kontrollen å och fördelningen af uppbörden i samtrafik mellan de svenska järnvägarna, å ena sidan, och Danmarks och Norges järnvägar, å andra sidan, samt slutligen äfven utföra fördelningen af de svenska järnvägarnas andelar i samtrafiken med kontinenten. Under närmaste tiden tillkomma, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelar, samtrafikförbindelser öfver Östersjön med Ryssland, hvilka gifva ökad arbete åt järnvägsstyrelsens kontrollkontor. Att arbeten af så omfattande natur kräfva en talrik personal torde, säger styrelsen, få anses för hvar och en med förhållandena förtrogen vara uppenbart; att personalen måste ökas i stället för minskas torde vara likaså klart, så länge järnvägstrafiken växer och trafiklederna ökas till antal och utsträckning. Att antalet af den nuvarande personalen icke kan minskas

framgår enligt styrelsens mening jämväl däraf, att under viss tid hvarje månad öfvertidsarbete till rätt stor omfattning måste anlitas, och att sådant icke kan ytterligare utsträckas utan att fara för personalens öfveranstängning uppstår.

Järnvägsstyrelsen meddelar vidare, att styrelsen under loppet af år 1908 anmodat de enskilda järnvägarna att själfva ombesörja afräkningen för sådan personsamtrafik, som endast ägde rum mellan enskilda järnvägar två och två, och att i följd häraf inom Svenska järnvägsföreningen uppgjorts ett förslag till ett mindre, för de enskilda järnvägarna gemensamt kontrollkontor, som skulle ombesörja förenämnda afräkning, men att detta förslag emellertid af järnvägsföreningen afslagits på dess stämma i mars 1909 af det skäl, att dess genomförande ansågs komma att ställa sig för dyrt.

Hvad angår platsen för den nya byggnaden, anför järnvägsstyrelsen, att denna fråga numera torde så tillvida kommit i ett annat läge, som från tjänstförrättande inspektören för militärläroverken meddelats, att, därest för krigsskolans behof af område för terrängöfningar finge disponeras en del af den under Karlbergs kungsgård hörande lägenheten Stenbrottet, hinder icke skulle möta från de militära myndigheternas sida att af det af styrelsen ursprungligen ifrågasatta området afstå erforderlig mark till byggnadsplats.

Nämnda lägenhet är jämte annan mark enligt kontrakt den 11 december 1908 för tiden till den 14 mars 1914 af domänstyrelsen utarrenderad, och hemställer järnvägsstyrelsen, att, vid bifall till förslaget beträffande byggnadsplatsen, styrelsen måtte bemyndigas att med arrendatorn träffa uppgörelse om de ersättningsanspråk, han kan anse sig befogad framställa.

I detta sammanhang framhåller styrelsen, att utöfver det till byggnadsplats nu erforderliga markutrymmet mark från området ifråga behöfver för statens järnvägar reserveras för uppförande efter hand af bostäder åt den talrika tjänstepersonalen vid Tomtebodas station, hvilken personal, efter genomförandet af ifrågasatt utvidgning af bangårdsanordningarna vid denna station, kommer att afsevärdt ökas.

På grund af hvad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att för uppförande af ifrågavarande byggnad måtte anvisas ett anslag af 800,000 kronor, fördeladt på åren 1911 och 1912, däraf för år 1911 300,000 kronor, med rätt för styrelsen att få disponera sistnämnda anslag redan under år 1910, samt att för en dylik byggnad erforderligt område måtte till statens järnvägar öfverlätas af den kronan tillhöriga,

under Karlbergs kungsgård lydande skogsmark till den utsträckning, en skrifvelsen bilagd planritning utvisar, samt

att för behovet af byggnadsplatser för bostäder för stationspersonalen vid Tomtebodas station till statens järnvägar öfverlämnas det område, som å samma ritning angifves med bokstäfverna A-F-G-H-I-K-L-M-N-A, så snart och i den mån detta område enligt Eders Kungl. Maj:ts bepröfvande ej blir för krigsskolans öfningar behöfligt.

På grund af nådig remiss har domänstyrelsen, efter att hafva inhämtat yttranden från vederbörande öfverjägmästare och jägmästare, i ärendet afgifvit underdånigt utlåtande och därvid till en början erinrat, att de områden, hvarom nu är fråga, äro belägna strax utanför den ordnade stadsdel, genom hvilken Karlbergsvägen framgår, på allenast ett par hundra meters afstånd från spårvägsnätets nuvarande ändstation vid Karlbergsvägens slut. Områdena äro höglända och bevuxna med barrskog samt utgöra en omtyckt lustpark för en del af Stockholms befolkning. De böra fördenskuil enligt styrelsens åsikt endast i trängande fall disponeras till byggnadstomter, ehuru väl de på sådant sätt använda skulle erbjuda vackra och sålunda eftersökta villalägen.

Domänstyrelsen anför vidare:

Efter beräkning å den ärendet tillhörande karta omfattar det område, som ifrågasättes till plats för en expeditionsbyggnad, omkring 2 hektar 92 ar och det område, som eventuellt framdeles skulle få användas till byggnadsplatser för bostäder för stationspersonalen vid Tomtebodas station, omkring 9 hektar 10 ar. Arealen af båda områdena tillsammans uppgår sålunda till ej mindre än i rundt tal 12 hektar. Värde af dessa invid järnvägen nära järnvägsstation och spårväg belägna områden har vederbörande öfverjägmästare sagt sig ej vara i tillfälle uppgifva, men efter allenast 2 kronor för kvadratmeter skulle värde belöpa sig till omkring 240,000 kronor. Domänstyrelsen anser emellertid, att områdena, om de försålde, skulle betinga mer än dubbelt högre pris, sannolikt alltså minst en half million kronor.

Både de ifrågavarande områdenas betydelse såsom folkpark och deras såsom tomtplatser höga saluvärde torde, enligt hvad styrelsen anför, böra beaktas vid bedömande af den nu föreliggande frågan. Upplåtelse af sådana områden bör sålunda endast i trängande fall äga rum och upplåtelsen därvid begränsas till hvad som för ändamålet är nödigt.

Med afseende härpå erinrar domänstyrelsen därom, att Kungl. Maj:t enligt nådigt bref den 26 maj 1899 af kungsgårdshemmanet 1<sup>15/32</sup> mantal Ingenting med beteshagen Västra skogen öfverlämnat till järnvägsstyrelsen ej mindre än 52 hektar 16,40 ar i nästan omedelbar närhet

af de områden, hvarom nu är fråga. Enligt öfverjägmästarens uppgift skulle utaf sagda hemman finnas ett rätt stort område midt för Tomtebodas station men söder om bangården, hvilket synes brukas endast såsom åker. Det torde under sådant förhållande, menar domänstyrelsen, kunna ifrågasättas, huruvida icke det till järnvägsstyrelsen redan öfverlämnade, men på nyss angifvet sätt använda området borde i första hand disponeras för det nu ifrågasatta ändamålet. Skulle efter utredning befinnas att så kan ske, anser sig domänstyrelsen ej kunna förorda upplåtelse af mark från Solnaskogen till något af de angifna ändamålen. Måste upplåtelse af visst område däremot ske, bör denna, enligt styrelsens mening, begränsas till måttliga, för ändamålet nödiga dimensioner.

Domänstyrelsen erinrar vidare, att till tomtplats för expeditionsbyggnaden föreslagits närmare 3 hektar, men att af kartan inhämtas, att själfva tomten komme att utgöra allenast en ringa del af detta område. Expeditionsbyggnaden komme sålunda att blifva omgifven af ett vidsträckt parkområde, som disponerades af järnvägsstyrelsen. Obestridligen komme detta att öka trefnaden för expeditionspersonalen, men detta mål anser domänstyrelsen också kunna nås, om tomtplatsen begränsades till omkring hälften af det föreslagna området, synnerligast om de angränsande delarna af Solnaskogen likasom nu komme att behandlas såsom naturpark. På sådant sätt komme dock det för expeditionbyggnaden ifrågasatta tomtområdet att i värde högst afsevärdt minskas.

Behovet af det med bokstäfverna A-F-G-H-I-K-L-M-N-A betecknade området till byggnadsplatser för bostäder för stationspersonalen vid Tomtebodas station anser domänstyrelsen icke vara styrkt. Det blefve ock enligt styrelsens åsikt anmärkningsvärdt dyra tomter Eders Kungl. Maj:t komme att upplåta till denna personal, om ifrågavarande område därtill upplåtes. I framställningen ifrågasattes emellertid ej, att detta område skulle omedelbart upplåtas för det angifna ändamålet, utan så snart och i den mån området enligt Eders Kungl. Maj:ts bepröfvande ej blefve för krigsskolans öfningar behöfligt. Åtminstone för närvarande anser domänstyrelsen denna del af framställningen således kunna lämnas utan afseende.

Jämväl arméförvaltningen har enligt nådig befallning afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet samt tillika bifogat yttranden från tjänstförrättande inspektören för militärläroverken och chefen för krigsskolan.



Den sistnämnde har därvid afstyrkt den ifrågasatta marköfverlåtelser under anförande af i hufvudsak samma skäl som i det förra af honom afgifna yttrandet. Den af järnvägsstyrelsen föreslagna åtgärden, att krigsskolan i ersättning för området i Solnaskogen skulle bekomma en del af Stenbrottets ägor till öfningsterräng, anser chefen med hänsyn till detta områdes topografiska beskaffenhet vara för krigsskolan af mycket ringa betydelse. Chefen för krigsskolan har slutligen framhållit önskvärdheten däraf, att hvarje fråga om öfverlåtelse till järnvägsstyrelsen af Karlbergs kungsgård tillhörig mark måtte behandlas i samband med fråga om anskaffandet af annan förläggningsplats för krigsskolan med erforderliga etablissemang och öfningsterräng.

Tjänstförrättande inspektören för militärläroverken har, med instämmande i öfrigt i skolchefens yttrande, anført, att då den för den föreslagna kontorsbyggnaden erforderliga marken icke syntes behöfva tilltagas så stor, som planritningen utvisade, utan mycket väl kunde inskränkas till omkring 1  $\frac{1}{2}$  hektar utmed landsvägen, han ansåge, att, om järnvägsstyrelsen inskränkte sitt markbehof till ett sådant område samt krigsskolan i ersättning för detta område utan kostnader erhöile dispositionsrätten till den under Karlbergs kungsgård hörande, för närvarande utarrenderade lägenheten Stenbrottet, ett sådant utbyte icke i afsevärd grad försämrade öfningsterrängen i jämförelse med den nuvarande.

På grund af hvad sålunda förekommit, har arméförvaltningen, under förutsättning att ej hela frågan om markupplåtelse till statens järnvägar finnes kunna tillsvidare uppskjutas i afbidan på den utaf skolchefen ifrågasatta utredning beträffande anskaffandet af annan förläggningsplats för krigsskolan, anslutit sig till hvad tjänstförrättande inspektören för militärläroverken yttrat rörande öfverlåtande till statens järnvägar af ett till 1  $\frac{1}{2}$  hektar begränsadt område af krigsskolans mark.

Behofvet af den ifrågasatta nya byggnaden torde få anses vara från alla håll erkänt. Visserligen uttalades, såsom nämndt, inom Riksdagen betänkligheter i afseende å den föreslagna förläggningssorten och byggnadens storlek, men med hänsyn till hvad järnvägsstyrelsen anført synas mig desamma icke vara så grundade, att jag ansett mig böra underlåta att ånyo framlägga förslaget.

De något lägre lefnadskostnaderna i Örebro — i den af kommerskollegium nyligen verkställda utredningen angående lefnadskostnaderna på olika orter af riket hafva de jämförande talen för Stockholm och

Örebro upptagits till respektive 1,403 och 1,149 — lära sålunda icke vara af den betydelse, att de skulle kunna anses uppväga de högst väsentliga olägenheter, som, på sätt järnvägsstyrelsen närmare utvecklats, skulle vara förenade med ifrågavarande kontors förläggande till en plats, så pass aflägsen från centralförvaltningen som Örebro.

Hvad angår frågan om byggnadens storlek, lära väl orsakerna till de hufvudsakliga betänkligheter, som i detta hänseende uttalats, få anses undanröjda, då frågan om upprättande af ett eget kontrollkontor för de enskilda järnvägarna, såsom järnvägsstyrelsen påpekat och jag vid förfrågan hos Svenska järnvägsföreningen ytterligare fått bekräftadt, numera torde hafva förfallit.

Jag tillåter mig i detta sammanhang nämna, att totalkostnaden för kontrollkontoret utgjort i rundt tal

för 1908 kr. 958,000: — och för 1909 kr. 965,000: —;  
däraf för kontroll och fördelning af samtrafik

för 1908 kr. 738,000: — och för 1909 kr. 743,000: —.  
Ersättningen till Statens järnvägar från främmande förvaltningar har utgjort för 1908 kr. 258,400: — och för 1909 kr. 340,000: —.

Siffrorna för år 1909 äro approximativt beräknade, enär bokslutet ännu ej verkställt. Anledningen till det väsentligen ökade bidraget för nämnda år är, att Eders Kungl. Maj:t enligt nådigt bref den 12 februari 1909 meddelat förändrade bestämmelser rörande fördelning mellan statens och enskilda järnvägar af kostnaden för kontrollen af samtrafik, att tillämpas från och med den 1 januari 1909.

Beträffande slutligen platsen för byggnaden, ett för krigsskolas räkning disponerad norr om Tomteboda station beläget område af Solnaskogen, som järnvägsstyrelsen redan i sin förra framställning föreslagit för ändamålet, har domänstyrelsen, såsom nämndt, framhållit områdets betydelse såsom folkpark och dess höga saluvärde såsom tomtplats, hvilka synpunkter styrelsen särskildt ansett böra beaktas vid bedömande af den föreliggande frågan. I afseende härå tillåter jag mig erinra, att den ifrågasatta byggnadsplatsen icke lär allt för mycket inkräkta på skogen och att man svårigen torde kunna finna annan billigare tomtplats, som vore närmelsevis lika lämplig för nu afsedda ändamål.

Domänstyrelsen har vidare ifrågasatt, att kontorsbyggnaden skulle förläggas å till statens järnvägar tidigare upplåten, söder om Tomteboda station belägen mark af kungsgårdshemmanet Ingenting. Med anledning häraf har jag från järnvägsstyrelsen inhämtat närmare upplysningar, och har därvid till mig öfverlämnats en förslagsritning för framtida omgestaltning af bangårdsförhållandena vid Tomteboda. Häraf

framgår, att, om byggnaden skulle uppföras på den sålunda ifrågasatta sidan af bangården, densamma skulle komma på så långt afstånd från spårvägens ändpunkt, att stor olägenhet skulle uppkomma för den i byggnaden tjänstgörande talrika personalen genom den väsentligt ökade tid, som skulle åtgå för inställelsen till tjänstgöring och återvändandet därifrån. Jag tillåter mig härvid påpeka, att om byggnaden förlägges å mark, tillhörande hemmanet Ingenting, den komme på längre afstånd från spårvägen än enligt det för Riksdagen förra året framlagda förslaget. Jag har därför icke ansett mig böra taga hänsyn till den af domänstyrelsen framkastade tanken.

Hvad åter vidkommer byggnadsplatsens storlek, af järnvägsstyrelsen föreslagen till omkring 3 hektar, hafva såväl domänstyrelsen som arméförvaltningen ansett den för rikligt tilltagen och hemställt, att området inskränkes till 1,5 hektar. Enligt hvad från järnvägsstyrelsen meddelats, har styrelsen vid angifvandet af områdets gränslinjer ansett sig böra tillse, icke blott att omkring byggnaden erhålles det utrymme, som dess egenskap af offentlig byggnad kräfver, utan äfven att tillräcklig plats redan från början beredes, så att en i byggnadsplanen ingående, eventuellt framdeles behöflig förlängning af byggnadens flyglar ej äfventyras genom att det behöfliga området dessförinnan blifvit för annat ändamål disponerad. Dessutom tänker sig järnvägsstyrelsen möjligheten, ehuru dessa planer ännu ej vunnit fastare form, att till platsen framdeles kunna förlägga expeditiionsbyggnader jämväl för andra tjänstegrupper inom järnvägsförvaltningen, för hvilka lokaler eljest måste förhyras. Befinnes emellertid hänsynen till det militära krafvet på minsta möjliga intrång å krigsskolans öfningsterräng i Solnaskogen böra tillmätas afgörande betydelse, anser sig järnvägsstyrelsen hellre kunna godtaga en för det närvarande till det minsta möjliga begränsad tomt för kontorsbyggnaden å nu föreslagen plats än att byggnaden förlägges på längre afstånd från staden.

Efter att i ärendet hafva samrådt med chefen för landtförsvarsdepartementet ber jag för egen del få anföra, att jag anser området icke för närvarande behöfva till sina gränslinjer bestämdt angifvas. Dock torde böra förutsättas, att i hvarje fall under byggnadstiden tillräckligt område upplåtes jämväl för upplag af materialier, beredning af murbruk m. m., hvilka ändamål för en byggnad af ifrågavarande storlek kräfva afsevärdt utrymme, helst byggnaden måste uppföras på mycket kort tid. Efter det byggnaden fullbordats, torde områdets gränser kunna efter vederbörandes hörande närmare bestämmas. Ersättning för det område, som sålunda kan komma att frångå krigsskolan, torde, där så erfordras, böra såvidt möjligt beredas genom upplåtelse

af mark från kronolägenheten Stenbrottet. Denna lägenhet, utgörande  $15\frac{1}{64}$  mantal, med lägenheterna  $3\frac{3}{320}$  mantal Falkonärsbostället och  $1\frac{1}{16}$  mantal Fogdevreten nr 1 innehåller sammanlagdt en areal af 14 hektar 96 ar 90 kvadratmeter, däraf 12 hektar 98 ar 70 kvadratmeter tomt och åker, 13 ar 40 kvadratmeter ängs- och odlingsmark, 1 hektar 39 ar 60 kvadratmeter skogs- och hagmark samt 45 ar 20 kvadratmeter impediment. Egendomen är utarrenderad för tiden 14 mars 1909—14 mars 1914 till landtbrukaren Bruno Ambrosiani mot årligt arrende af 1,950 kronor.

Emellertid har järnvägsstyrelsen hemställt, att utöfver den erforderliga byggnadsplatsen af krigsskolans område ytterligare något öfver 9 hektar måtte i sinom tid upplåtas till järnvägsstyrelsen att reserveras för uppförande af boställshus åt den talrika tjänstepersonal, som särskildt efter utvidgning af Tomteboda station skulle komma att förläggas där.

De i ärendet hörda myndigheterna hafva samtliga afstyrkt denna järnvägsstyrelsens framställning, och, då området icke är för den närmaste framtiden behöfligt för statens järnvägar, synes mig framställningen icke böra föranleda annan åtgärd än ett förklarande, att det afsedda området icke må bebyggas eller för annat ändamål disponeras utan att Eders Kungl. Maj:t, efter järnvägsstyrelsens hörande, därtill lämnat sitt medgifvande. Chefen för landtförsvarsdepartementet har förklarat sig icke hafva något att erinra mot en sådan anordning.»

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått en inom Andra kammaren af herrar *F. Berglund* och *O. Hellström* väckt motion (nr 122), däri hemställts att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition om uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen vid Tomteboda station, ville ställa ett belopp af 345,000 kronor till Kungl. Maj:ts disposition för inköp af fastigheten nr 124, St Lars kvarter i Linköping, att användas till i årets statsverksproposition angifvet ändamål.

I afseende å de till stöd för denna framställning anförda skäl får utskottet hänvisa till motionen.

*Utskottets  
yttrande.*

Efter det förevarande proposition och motion blifvit till statsutskottet remitterade för förberedande behandling, har utskottet fått mottaga dels inom järnvägsstyrelsen upprättad promemoria angående sålunda ifrågasatt förläggning af vissa styrelsens kontor till stad i landsorten (bil. I till utskottets utlåtande) äfvensom en promemoria i ämnet från de till flyttning föreslagna kontorens personal (bil. II), dels ock en skrift från Östergötlands enskilda bank, däruti banken erbjudit sig att för ett pris af 170,000 kronor till staten försälja ännu en fastighet i Linköping, belägen invid de förut hembjudna.

Såsom i statsrådsprotokollet erinras, förklarade vid nästlidet års riksdag statsutskottet enhälligt, att Kungl. Maj:ts i detta ämne då gjorda framställning endast beträffande platsen för den ifrågasatta byggnaden gifvit utskottet anledning till erinran. Då den plats, som af Kungl. Maj:t föreslagits, syntes utskottet mindre lämplig än den af järnvägsstyrelsen förordade, i annan del af Solnaskogen belägna byggnadsplatsen, hade det synts utskottet vara anledning taga under förnyad pröfning, huruvida icke de — enligt hvad det anförts — med järnvägsstyrelsens förslag förenade olägenheterna i militärt afseende fullt uppvägs af de fördelar, samma förslag innebure; och hade utskottet, som ansett frågans lösning bäst främjas, om Kungl. Maj:t lämnades frihet att af de föreslagna platserna efter närmare utredning bestämma den, som befunnas lämpligast, hemställt, att det äskade anslaget måtte beviljas samt att Riksdagen måtte medgifva, att till byggnadsplats finge af den af krigsskolan disponerade Solnaskogen upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Kungl. Maj:t bestämdes. Sedan emellertid denna utskottets hemställan bifallits af Första kammaren men afslagits af Andra kammaren, segrade vid gemensam votering sistnämnda kammares uppfattning.

Under diskussionen i Andra kammaren hade gjorts gällande, att med frågans afgörande borde få anstå för att få utredt, huruvida denna byggnad borde ligga i Stockholm eller någon annanstädes och om den öfver hufvud behöfde byggas med de dimensioner, som voro föreslagna. Detta yrkande hvilade dels på ett antagande, att Örebro skulle såsom en centralpunkt inom landet vara lämpligare, samt dels på att personalen inom de kontor, för hvilka den föreslagna byggnaden afsetts, skulle vara för stor, och detta särskildt hvad beträffade kontrollkontoret, hvars arbeten påstodos kunna komma att undergå en betydande minskning, bland annat, därigenom, att fråga bragts å bane om iurättande af ett eget kontrollkontor för de enskilda järnvägarna.

Sedan järnvägsstyrelsen gjort förnyad framställning i ärendet, har Kungl. Maj:t nu ånyo för Riksdagen framlagt förslaget och därvid hemställt om den ifrågasatta byggnadens förläggande å det område, som af statsutskottet, enligt hvad utskottet i sitt utlåtande anfört, befunnits för ändamålet mera lämpligt än den af Kungl. Maj:t år 1909 föreslagna byggnadsplats. Hvad af Kungl. Maj:t sålunda föreslagits beträffande byggnadens läge och dess anordning i öfrigt har synts utskottet väl grundadt och icke gifvit anledning till någon erinran från utskottets sida, och vill utskottet i detta sammanhang i afseende å hvad vid 1909 års Riksdag anförts i fråga om eventuell minskning af den ifrågasatta

nybyggnadens dimensioner, såsom sin uppfattning uttala, att en sådan minskning ej lärers låta sig genomföras. Det har anförts — jämväl af motionärerna i deras framställning — att personalen å ifrågavarande kontor, särskildt å kontrollkontoret, vore talrikare än som af behovet påkallades, och har man ansett, att, om en minskning i personalens antal kunde äga rum, man också skulle kunna vara betjänad med mindre lokaler än de nu föreslagna. Man har därvid erinrat, hurusom förslag väckts att inrätta ett eget kontrollkontor för de enskilda järnvägarna, hvilket ju onekligen skulle medföra en väsentlig reducering af arbetet å kontrollkontoret. Såsom järnvägsstyrelsen meddelat, är emellertid frågan om inrättande af det sålunda föreslagna kontrollkontoret förfallen, och järnvägsstyrelsen har ej funnit sig kunna ställa i utsikt någon minskning af personalen å kontoren i fråga. Under sådana omständigheter och då någon anledning till erinran mot hvad af järnvägsstyrelsen i detta afseende anförts icke förefinnes, anser utskottet, att den af Kungl. Maj:t föreslagna byggnadens dimensioner äro lämpligt afvägda.

Hvad därefter vidkommer frågan, huruvida det må vara för staten förmånligast, att dessa till flyttning ifrågasatta afdelningar af järnvägsstyrelsen förläggas, såsom af Kungl. Maj:t föreslagits, till en plats i omedelbart grannskap till Stockholm eller, i enlighet med motionärernas förslag, till Linköping, har utskottet till en början sökt pröfva, om några afsevärdare besparingar skulle kunna åstadkommas genom kontorens förläggning till Linköping. Köpeskillingarna för de tre staten hembjudna fastigheterna, resp. 345,000, 155,000 och 170,000 kronor, eller tillhoppa 670,000 kronor, understiga visserligen väsentligt kostnaderna för uppförande af den föreslagna byggnaden vid Tomtebodas, och denna skillnad ökas ytterligare, om man tager i beräkning markvärdet å det till upplåtande föreslagna området vid Tomteboda. Men härvid är att märka, att staten för sina vid Tomteboda nedlagda kostnader erhåller en för sitt ändamål i alla afseenden lämplig byggnad, som i sig inrymmer lokaler för *alla* de till förflyttning ifrågasatta kontoren och dessutom äfven lämnar möjlighet att genom tillbyggnad erbjuda utrymme för ännu något eller några kontor. I Linköping däremot skulle staten förvärfva tre särskilda, från början för annat ändamål afsedda fastigheter, däri dessa kontor skulle inrymmas. Härtill kommer, att byggnaderna i Linköping för att kunna i någon mån göras lämpliga till kontorslokaler måste underkastas en helt säkert mycket omfattande och dyrbar ominredning. Visserligen har till utskottet under hand meddelats, att Linköpings stad torde befinnas villig att till ett unge-

färligt belopp af 40,000 kronor reparera det i motionen först omförmälda, till inköp hembjudna huset, men lär erfordrig ominredning af byggnaderna kräfvä väsentligt högre kostnader.

Motionärerna hafva emellertid framhållit, att vid bifall till deras förslag, förutom nyssnämnda besparing, afsevärda sådana ytterligare skulle uppstå. Så skulle enligt motionärernas beräkning ett årligt belopp af omkring 80,000 kronor inbesparas därigenom, att den för personalen i Stockholm med 40 % af lönen utgående ersättningen för bostad och bränsle skulle komma att i Linköping uppgå till endast 30 %. I detta afseende hänvisar utskottet till hvad i järnvägsstyrelsens ofvannämnda P. M. anförts. Järnvägsstyrelsen, som med utgångspunkt från nu rådande personalförhållanden å de olika afdelningarna beräknat denna minskning, har därvid kommit till ett belopp af 44,110 kronor eller något mera än hälften af hvad motionärerna uppgifvit.

Det af motionärerna uppgifna höga beloppet lærer hafva sin förklaring däri, att de beräknat minskningen jämväl beträffande öfvertidsarbete och arbete af tillfälliga biträden, något, som emellertid ej torde vara riktigt, då dels det särskildt å kontrollkontoret i stor utsträckning använda och af otillräckliga utrymmen nödvändiggjorda öfvertidsarbetet ej vidare lærer behöfvä förekomma, åtminstone ej i afsevärd utsträckning, sedan lokalfrågan blifvit tillfredsställande ordnad, dels det arbete, som i synnerhet sommartid utföres å statistiska kontoret af tillfälliga biträden är betingsarbete, för hvilket utgående ersättning ej beräknas på samma sätt som för annan tjänstgöring. Därjämte är, såsom också järnvägsstyrelsen anført, att märka, att den sålunda ifrågasatta minskningen af ersättningen för bostad och bränsle endast kan ske under förutsättning, att det af Riksdagen godkända aflöningsreglementet, som bestämmer dylik ersättning för all styrelsens personal till 40 %, ändras.

Vidare lærer ej någon säkerhet förefinnas, att ej hyreskostnaderna i Linköping vid den ökning i innevånarantal därstädes, som ett bifall till motionen skulle medföra och som ytterligare är att förvänta genom den under de närmaste åren inträffande militärförflyttning till staden, komma att inom en snar framtid så ökas, att en förhöjning af ersättningen för bostad och bränsle nödvändiggöres. En sådan förhöjning i aflöningskostnaderna skulle då uppstå ej endast beträffande nu ifrågasvarande tjänstemän, utan jämväl i fråga om statens järnvägars öfriga i Linköping förlagda personal.

Vidare skulle en förflyttning af kontrollkontoret till Linköping nödvändiggöra verkställande för godstaxebyråernas räkning af afskrifter

utaf de å kontrollkontoret förvarade tariffböcker för samtliga stationer i riket. Enligt hvad järnvägsstyrelsen framhållit, måste nämligen dessa byråer hafva lätt tillgång till dessa böcker, hvilka å andra sidan för arbetets bedrifvande å kontrollkontoret äro oundgängligen nödvändiga å detta kontor. En sådan afskrift af tariffböckerna, i antal uppgående till sammanlagdt 1,716 stycken, har af järnvägsstyrelsen beräknats draga en kostnad af omkring 120,000 kronor, hvartill, enligt hvad utskottet inhämtat, torde komma en årlig kostnad af närmare 25,000 kronor för afskrift af tariffändringar m. m. Dessa kostnader, hvilka lära vara oundgängliga vid kontrollkontorets flyttning till Linköping, skulle däremot ej erfordras, om kontoret förlades till Tomtebodas Byggnadens föreslagna läge i nära grannskap till Stockholm och med god spårvägsförbindelse medför nämligen, vill det synas utskottet, att vederbörande tjänstemän själfva utan afsevärd tidsutdräkt kunna besöka de där förlagda kontoren, hvarjämte från Tomtebodas till Stockholms centralstation med de täta tågförbindelser, som finnas, handlingar ju kunna hinna afsändas och mottagas på en synnerligen kort tid. Jämväl andra utgifter, såsom för flyttningssättning åt personalen, resor och dagtraktamenten åt tjänstemän m. m., skulle, såsom också af järnvägsstyrelsen framhållits, följa af ett beslut i enlighet med motionärernas förslag. Den stora besparing, som skulle vara förenad med antagande af detta förslag, har följaktligen ej synt utskottet kunna beräknas till på långt när så högt belopp, som af motionärerna gjorts gällande, utan vill utskottet fastmera förmena, att denna besparing i hvarje fall blifver af ringa betydelse.

Hvad därefter angår de arbetslokaler, som de föreliggande förslagen erbjuda, synes det utskottet ligga i öppen dag, att Tomtebodas förslaget är att i detta afseende bestämdt föredraga. Såsom utskottet förut anfört, måste gifvetvis en för ändamålet särskildt uppförd byggnad af den storlek, att inom densamma kunna inrymmas samtliga erforderliga lokaler, erbjuda högst väsentliga fördelar i jämförelse med flera från början till andra ändamål afsedda byggnader. Såsom järnvägsstyrelsen anfört — och utskottet finner ej anledning att göra någon erinran mot hvad järnvägsstyrelsen i detta afseende beräknat — är det först hembjudna s. k. Johanssonska huset ej tillräckligt ens för kontrollkontoret, utan skulle detta kontors behof af utrymme genom inköp af nämnda fastighet endast blifva fyllt till omkring fyra femtedelar. För fyllande af behofvet af ytterligare utrymme för kontrollkontoret samt därjämte för biljett- och blankettkontoret, statistiska kontoret och den till flyttning afsedda afdelningen af godstaxebyrån



skulle nu, enligt järnvägsstyrelsens beräkning, erfordras ännu en byggnad med ett golfutrymme af fyra femtedelar af Johanssonska husets. En sådan byggnad har emellertid icke stått till buds, men hafva, såsom förut nämnts, två andra fastigheter blifvit till staten hembjudna, och lära dessa fastigheter erbjuda erforderligt utrymme. Äfven om dryga kostnader nedläggas för att i möjligaste mån göra de sålunda tillgängliga lokalerna lämpliga för afsedt ändamål, lär det i hvarje fall icke kunna förnekas, att dessa lokaler svårligen kunna blifva fullt nöjaktiga. Utskottet har ej ansett sig kunna lämna obeaktade de med Linköpingsförslaget förenade stora svårigheter vid lokalfrågans ordnande, då utskottet förmenar, att det för arbetets behöriga drift ligger stor vikt uppå, att arbetslokalerna i största möjliga mån anordnas på tillfredsställande sätt.

I sin ofvannämnda P. M. har järnvägsstyrelsen vidare betonat, att samarbetet mellan styrelsens olika byråer skulle i mycket afsevärd grad förryckas genom kontorens förläggande till Linköping. Motionärerna hafva visserligen framhållit, att beträffande kontrollkontoret och statistiska kontoret ett dylikt samband med öfriga byråer ej är af nöden, men synas de af järnvägsstyrelsen i detta afseende framställda synpunkter vara af beskaffenhet att förtjäna beaktande. Det lär nämligen ej kunna förnekas, att afsevärda olägenheter skulle uppstå genom afbrytande af den möjlighet till personlig kommunikation mellan tjänstemännen å de till flyttning föreslagna kontoren och styrelsens öfriga afdelningar, som, enligt hvad järnvägsstyrelsen synes hafva ådagalagt, är erforderlig för ärendenas behöriga och skyndsamma handläggning. Vid dessa kontors flyttning till Linköping skulle ovedersägligen ett afbrott i denna kommunikation uppstå, något, som däremot af förut anförda skäl synes utskottet ej vara att befara vid en förflyttning till Tomtebodas. Utskottet har sig bekant, att man under de senaste åren inom järnvägsförvaltningen sökt att i största möjliga mån öfvergifva den tillförene använda skriftväxlingen mellan de olika afdelningarna, för att i stället begagna sig af personlig förhandling mellan tjänstemännen å respektive byråer, en sträfvan, som enligt utskottets förmenande är värd allt erkännande. Utskottet är emellertid af den uppfattning, att denna sträfvan skulle i afsevärd mån motverkas genom ett beslut i enlighet med motionärernas förslag, och håller utskottet före, att vikten af att samarbetet mellan järnvägsförvaltningens olika afdelningar varder så intimt och så litet bundet af skriftväxling som möjligt, är alltför stor, för att utskottet skulle anse sig böra biträda ett

förslag, enligt hvilket detta lättare samarbete skulle komma att väsentligt äfventyras.

Äfven den af järnvägsstyrelsen anförda omständigheten, att detta kontor för arbetets behöriga gång är nödsakadt att begagna sig af ett sextiotal tillfälliga biträden och att till följd däraf afsevärda svårigheter skulle vållas genom detta kontors förläggning i Linköping, synes utskottet böra vid föreliggande frågas afgörande tillmätas betydelse. I Stockholm har kontoret nämligen dels i den vid högskolans matematiska afdelning studerande ungdomen, dels ock i åtskilliga tjänstemän vid statistiska centralbyrån tillgång på personer med kompetens att utföra dylikt arbete. Att i Linköping anskaffa i detta afseende erforderlig kompetent personal torde däremot vara förenadt med svårigheter.

Ännu ett förhållande, till hvilket hänsyn bör tagas vid bedömande af denna fråga, är den svårighet i ekonomiskt och andra afseenden, som genom förflyttning till Linköping skulle drabba personalen å ifrågavarande kontor. Med afseende härå tillåter sig utskottet hänvisa till den af personalen afgifna, vid detta utlåtande fogade P. M., i hvilken de ekonomiska olägenheter, som ett beslut enligt Linköpingsförslaget skulle innebära för ett flertal af tjänstemännen, äro framhållna.

Utskottet, som på grund af hvad sålunda anförts ej kunnat bibringa den uppfattningen, att en förflyttning af ifrågavarande kontor inom järnvägsstyrelsen i enlighet med motionärernas förslag vore förenlig med statens verkliga intresse, men däremot finner Kungl. Maj:ts förevarande förslag välbetänkt, får alltså hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och afslag å herrar Berglunds och Hellströms ofvannämnda motion, må

a) för *uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen* bevilja ett anslag af 800,000 kronor och däraf på extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp; samt

b) medgifva, att till byggnadsplats må från den under Karlbergs kungsgård lydande, af krigsskolan disponerade så kallade Solnaskogen upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Kungl. Maj:t be-

stämmes, samt att ersättning för det område, som sålunda frångår krigsskolan, må beredas genom upplåtelse från lägenheten Stenbrottet.

6:o).

Kungl. Maj:t har i *punkt 45* af sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för inköp af mark vid järnvägsstationer, som äro afsedda att utvidgas, på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 350,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utauordna 100,000 kronor.

Anslag till  
inköp af mark  
vid järnvägs-  
stationer.

Departementschefens yttrande i detta ärende till statsrådsprotokollet är af följande lydelse:

»I sin skrifvelse den 29 oktober 1909 har järnvägsstyrelsen vidare hemställt om beviljande af anslag till belopp af 350,000 kronor för inköp af mark vid en del stationer.

Till stöd för denna framställning anför järnvägsstyrelsen, att erfarenheten visat, att, då beslut om bangårdsutvidgningar redan förelegat, den för deras realiserande eventuellt erforderliga marken i allmänhet ej kunnat erhållas annat än till afsevärdt högt pris. För att förekomma ett dylikt uppdrifvande af jordprisen, hemställer styrelsen om anvisande af ofvannämnda belopp för markanskaffning vid en del stationer, för hvilkas utvidgning inom de närmaste åren planer äro uppgjorda. Tillika anhåller styrelsen, att af det äskade beloppet 100,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande redan under år 1910.

Till en början anser jag mig böra anmärka, att, då fråga är om bangårdsutvidgningar, järnvägsstyrelsen, såsom väl också sker, i första hand bör söka utverka, att den erforderliga marken tillhandahålles utan ersättning af vederbörande kommun eller enskilda, då ju ortsbefolkningen i regel kommer i åtnjutande af betydande fördelar genom en bangårdsutvidgning. Om emellertid marken icke kan erhållas utan ersättning och den planerade utvidgningen i allt fall måste komma till stånd, är det största sannolikhet för att billigaste pris ernås, om uppgörelse kan ske under hand, innan ännu spekulationen trädt emellan för värdenas uppdrifvande. Jag tillstyrker därför bifall till järnvägsstyrelsens framställning och hemställer, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att för *inköp af mark vid järnvägsstationer*, som äro afsedda att utvidgas, på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 350,000 kronor,

med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 100,000 kronor.»

På grund af hvad i statsrådsprotokollet sålunda anförts hemställer utskottet,

att Riksdagen må för *inköp af mark vid järnvägsstationer*, som äro afsedda att utvidgas, på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 350,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 100,000 kronor.

7:o).

Utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Tomteboda m. m.

Kungl. Maj:t har i *punkt 46* af förenämnda hufvudtitel föreslagit Riksdagen att till afslutande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer samt de i sammanhang därmed stående arbeten och markförvärf för år 1911 anvisa ett belopp af 700,000 kronor.

Departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet i detta ärende är af följande lydelse:

»Riksdagen har år 1909 för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer samt anordnande af ny håll- och lastplats vid Hagalund, för förvärfvande af mark dels för utvidgning af berörda hållplats till fullständig station, dels för utbyggnad af Tomteboda rangerbangård och dels för anordnande i närheten af Hagalund af en driftbangård med verkstadsanläggningar afvensom för utförande af en del af driftbangården beviljat ett anslag af 2,150,000 kronor samt af berörda anslag för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisat ett belopp af 1,450,000 kronor med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under år 1909 af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Jämlikt järnvägsstyrelsens i dess underdåniga skrifvelse den 29 oktober 1909 gjorda hemställan får jag tillstyrka, att Eders Kungl. Maj:t behagade föreslå Riksdagen

att till afslutande af arbetet med *utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer* samt de i sammanhang därmed stående arbeten och markförvärf för år 1911 anvisa ett belopp af 700,000 kronor.

Utskottet, som anser sig böra biträda Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag, hemställer,

att Riksdagen må till *afslutande af arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer* samt de i sammanhang därmed stående arbeten och markförvärf för år 1911 anvisa ett belopp af 700,000 kronor.

I fråga om sättet för anskaffande af härför erforderliga medel kommer utskottet att framdeles afgifva utlåtande.

8:o).

Kungl. Maj:t har i *punkt 47* af samma hufvudtitel föreslagit Riksdagen att för fullbordande af anläggningen af en reparationsverkstad vid Notviken för år 1911 anvisa ett belopp af 250,000 kronor.

Reparations-  
verkstad vid  
Notviken.

I sitt yttrande i ärendet till statsrådsprotokollet har departementschefen erinrat, hurusom Riksdagen år 1909 för anläggning af en reparationsverkstad vid Notviken beviljat, utöfver redan tillgängliga medel, ett anslag af 500,000 kronor samt däraf för år 1910 anvisat ett belopp af 250,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må för fullbordande af anläggningen af en *reparationsverkstad vid Notviken* för år 1911 anvisa ett belopp af 250,000 kronor.

I fråga om sättet för anskaffande af sålunda erforderliga medel kommer utskottet framdeles att afgifva utlåtande.

9:o).

Kungl. Maj:t har i *punkt 49* af sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 3,325,000 kronor.

Ny rullande  
materiel för  
statens järn-  
vägar.

Föredragande departementschefen har i detta ärende till statsrådsprotokollet anført följande.

»I underdånig skrifvelse den 30 oktober 1909 har järnvägsstyrelsen anmält behovet af ny rullande materiel för statens redan trafikerade järnvägar.

Styrelsen har därvid anfört:

Trafiken å statens järnvägar har under första hälften af år 1909 visat en om och svag ökning i förhållande till den under motsvarande tid år 1908. De sedermera inträffade oroliga förhållandena inom industrien medförde naturligen en väsentlig minskning af rörelsen å statens järnvägar med ty åtföljande minskning af inkomster. Statens järnvägars afkastning för år 1909 kommer till följd häraf att blifva ogynnsam. Under de rådande trafikförhållandena har den rullande materielen varit tillräcklig för transportbehovet. Då järnvägsstyrelsen det oaktadt hemställer om medel för anskaffning af ny rullande materiel, gör järnvägsstyrelsen denna hemställan under den öfvertygelsen, att ett afbrott i anskaffningen af sådan materiel icke skulle vara förenligt med klok förtänksamhet.

Vid sin underdåniga hemställan år 1908 angående anskaffning af rullande materiel för statens järnvägar hade järnvägsstyrelsen tillfälle att för Eders Kungl. Maj:t framlägga de skäl, som då förmådde järnvägsstyrelsen att trots det mindre gynnsamma resultat, som statens järnvägar lämnat, och ehuru trafiken icke visat någon stegring, dock begära ökning af den rullande materielen. Dessa skäl äro enligt järnvägsstyrelsens åsikt fortfarande gällande. Men till följd af de tryckta tiderna har järnvägsstyrelsen i likhet med föregående år ansett en begränsning af anslagsmedlen till en betydligt lägre summa, än hvad under de senare åren begärts och beviljats, vara nödvändig.

Beträffande nyanskaffning af lokomotiv bör denna omfatta lokomotiv för tunga persontåg och godståg, och skulle typer, som redan förefinnas, komma till användning.

Af personvagnar böra anskaffas dels och hufvudsakligast tvåaxliga III klass vagnar med länkaxelanordning, dels ett antal III klass- samt kombinerade II och III klass boggivagnar. Ett antal af de tvåaxliga vagnarna skulle utgöras af vagnar med konduktörskupé och kaminuppvärmning, afsedda för godståg, som medföra en personvagn. Af III klass boggivagnarna kunna ett mindre antal, därest så beslutes, förseas med sofplatsinredning för att möjliggöra de försök, om hvilka 1909 års riksdag gjort framställning.

Af godsvagnar böra anskaffas dels kyl- och varmvagnar dels täckta stycke-godsvagnar. Ett större antal vagnar af båda dessa slag än nu förefinnas har visat sig behöfligt för transport af lifsmedel. Den nya trafikleden Trelleborg—Sassnitz har nämligen medfört direkta trans-

porter af livsmedel från Sverige till Tyskland, hvilka taga i anspråk ett väsentligt antal vagnar. Samtliga dessa vagnar måste förses med både skrufbroms och lufttrycksbroms, hvilket ökar anskaffningskostnaden.

Slutligen anmäler järnvägsstyrelsen att för de malmtransporter, som jämlikt öfverenskommelsen mellan svenska staten och malmbolagen i Norrland skola under år 1911 verkställas, erfordras en ökning af vagnparken af 165 vagnar för en beräknad kostnad af 825,000 kronor.

På grund af hvad sålunda anförts, har järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställt, det täcktes Eders Kungl. Maj:t till 1910 års Riksdag aflåta nådig proposition om extra anslag för år 1911 dels af 2,500,000 kronor för inköp af rullande materiel för statens järnvägars redan trafikerade banor och dels af 825,000 kronor för rullande materiel för malmtrafik. Anslagen skulle disponeras sålunda.

*Materiel för vanlig trafik.*

15 lokomotiv	}	för approximativt 2,500,000 kronor.
38 personvagnar		
115 godsvagnar		

*Materiel för malmtrafik.*

165 malmvagnar	för approximativt	825,000	»
<hr/>			
Summa 3,325,000 kronor.			

Till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar har Riksdagen för åren 1899—1910 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 »
1909	6,650,000 »
1910	4,000,000 »

De för åren 1899—1904 beviljade anslagen jämte 500,000 kronor af anslaget för år 1910 hafva anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna, hvaremot öfriga belopp 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, till utgående från riksgäldskontoret beviljat ett anslag af 3,125,000 kronor, hvaraf 2,125,000 kronor afsetts för anskaffande af rullande materiel.

Såsom varande af ett visst intresse i detta sammanhang ber jag få meddela följande sammanställning af statens järnvägars rullande materiel och det arbete, som därmed utförts under åren 1899—1908.

		1899.	1900.	1901.	1902.
1.	Antal lokomotiv .....	542	580	633	680
2.	» person-, post- och fängvagnar...	1,049	1,072	1,104	1,129
3.	» resgods- och godsvagnar .....	13,652	14,388	15,094	15,962
4.	» lokomotivkilometer .....	23,395,191	25,223,639	25,939,468	25,858,672
5.	» vagnaxelkilometer .....	580,724,652	630,122,606	653,077,912	665,569,794
6.	» bruttotonkilometer .....	3,865,707,000	4,299,552,700	4,404,097,600	4,538,993,000

	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.
1.	701	725	742	761	799	830
2.	1,143	1,183	1,180	1,298	1,361	1,464
3.	16,953	17,743	18,065	19,061	20,030	20,609
4.	26,660,200	27,424,588	27,494,262	29,402,341	31,713,931	32,577,128
5.	701,194,096	723,784,308	735,839,766	795,705,288	830,896,874	833,643,704
6.	5,130,445,323	5,379,011,743	5,546,066,231	6,055,982,872	6,487,328,682	6,699,452,567



Hvad nu angår järnvägsstyrelsens framställning om anslag till ifrågakvarande ändamål för år 1911, har jag, med hänsyn till hvad styrelsen anför, icke något att anmärka däremot. Jag tillåter mig endast att, med anledning af hvad styrelsen yttrat angående möjligheten att förse ett antal III klass boggivagnar med sofplatsinredning, erinra därom, att Riksdagen i skrifvelse den 24 maj 1909 anhållit, att Eders Kungl. Maj:t täcktes verkställa utredning, huruvida sofvagnar för tredje klassens resande å statens järnvägar lämpligen borde anordnas, och vidtaga de åtgärder, som på grund häraf kunde föranledas, samt att Eders Kungl. Maj:t, sedan järnvägsstyrelsen afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet, genom beslut den 3 december 1909 anbefallt styrelsen att anskaffa tre stycken tredje klassens sofvagnar, utförda i hufvudsaklig öfverensstämmelse med en utlåtandet bifogad ritning, att i försöksdrift insättas i nattåg å statens järnvägar.»

I sammanhang med detta ärende har utskottet till behandling förehåft en inom Andra kammaren af herr Sven Persson i Stockholm väckt motion (nr 135), däri hemställts, att Riksdagen måtte besluta att af medel, som för år 1911 af Riksdagen anslås till ny rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar, må från utlandet och under vissa bestämda, ofvan berörda garantier inköpas ett försökslok för eldning med torf.

Beträffande de skäl, som motionären åberopat till stöd för den gjorda framställningen, tillåter sig utskottet hänvisa till motionen.

Då utskottet nu till pröfning förehåft de af Kungl. Maj:t under denna punkt gjorda äskanden, har utskottet, med anledning af vissa vid årets remissdebatt af en talare i Andra kammaren framställda anmärkningar mot järnvägsstyrelsen med afseende å denna styrelses inköp och utnyttjande af rullande materiel m. m., hos järnvägsstyrelsen inhämtat upplysningar i de af nämnde talare berörda afseenden. Hvad först angår uttalandet att Atlanticlokomotiven droge en i förhållande till anskaffningskostnaden oproporionerligt hög reparationskostnad, har man i järnvägsstyrelsen gjort gällande, att det ej är riktigt att, åtminstone då det gäller att bevisa att ett lokomotiv är felkonstrueradt, jämföra lokomotivets reparationskostnad med anskaffningskostnaden, utan att man i detta afseende bör betrakta reparationskostnaden i sammanhang med det af lokomotiven utförda transportarbetet, och har man meddelat att reparationskostnaden för Atlanticlokomotiven varit afsevärdt ringa. För lokomotiven i fråga hade nämligen enligt hvad sålunda upplysts reparationskostnaden pr 1,000 vagnaxelkilometer under

år 1908 uppgått till 2 kronor 36 öre, under det motsvarande kostnad för den närmast föregående snälltågstypen vid statens järnvägar litt. Cc, hvilken ansetts vara en god typ, var 5 kronor 04 öre, och hade förhållandet mellan de båda lokomotivtypernas reparationskostnad under år 1909 visat sig vara ungefär det samma.

Utskottet har vidare af järnvägsstyrelsen inhämtat, att Atlanticlokomotiven i genomsnitt från den månad, de togos i bruk till och med december månad år 1909, löpt 100,000 kilometer per lokomotiv om året, under det att förenämnda lokomotiv litt. Cc i allmänhet tillryggalagdt per lokomotiv och år omkring 60,000 kilometer. En annan viktig kostnad, som järnvägsstyrelsen ansett böra tagas hänsyn till, vid bedömande af egenskaperna hos olika motorer, vore bränslekostnaden, och hade äfven beträffande denna kostnad de klandrade lokomotiven visat mycket fördelaktiga resultat i jämförelse med andra typer.

Beträffande talarens uppgift, att axelbrott inträffade ofta, hade det meddelats utskottet, att å ifrågavarande lokomotiv axelbrott icke inträffat, men att däremot å ett antal vefaxlar till lokomotiven visat sig bräckor, hvilka föranledt axlarnas utbyte till förekommande af svårare skador å lokomotiven, men hade dessa bräckor ej varit att tillskrifva konstruktionsfel. Hvad vidare beträffar den af samme talare lämnade uppgift, att tenderarne till lokomotiven vore för små, har utskottet inhämtat att järnvägsstyrelsen, som sträfvat att minska tidsåtgången för vatten- och bränsleförrådens förnyande, då Atlantictypen först utarbetades, projekterat en tender, som skulle blifva betydligt större än de hittills använda, men att emellertid då de vid denna tid befintliga vändskifvorna haft en diameter af endast 15 m. och detta mått icke varit tillräckligt för Atlanticlokomotiven med större tender, anskaffandet af större tenderar måst anstå till dess vändskifvor med 20 m. diameter hunnit nedläggas på de lokomotivstationer, där Atlanticlokomotiven äro placerade. Sedan detta arbete nu utförts och de utbytta vändskifvorna fått användning på andra lokomotivstationer, sattes emellertid nya större tenderar efter hand till Atlanticlokomotiven och de hittills med dessa lokomotiv använda tenderarne kopplades till godstågslokomotiv. Beträffande talarens uppgift, att lokomotivens smörjkoppar vore för små och att detta försvårat långa resor, har det från järnvägsstyrelsen anförts, att i början oljan i vissa smörjkoppar slängts ut, hvarigenom för litet olja kom att tillföras vissa maskindelar men att detta fel botats genom att göra ventillerna i kopparna täta. Beträffande vidare talarens uppgift, att Atlanticlokomotiven skulle utnyttjas dåligt, har man hänvisat till de förut

angifna siffrorna öfver antalet km., som lokomotiven i fråga under den tid de varit i användning hade löpt, och som enligt hvad uppgifvits vore större än hvad af någon annan lokomotivtyp förut kunnat uttagas. I fråga om den gjorda anmärkningen att lokomotiven användts i tåg-tjänst endast 5 timmar och 20 minuter pr lokomotiv och dag har man erinrat, att antalet lokomotiv måste rätta sig efter maximitrafiken och att icke så knapp lokomotivpark skulle kunna hållas, att medeltalet timmar i tåg-tjänst per lokomotiv och dag blefve t. ex. lika stort som den arbetstid per dag, som af en stationär ångmaskin kunde uttagas. Skulle lokomotivparken hållas så knapp, att det af talaren uppgifna timtalet per lokomotiv t. ex. fördubblades, skulle det enligt hvad uppgifvits icke vara möjligt att vid tillfällen af större trafiktillströmning kunna fullgöra transportbehovet på rätt tid.

Hvad angår framställd anmärkning, att af lokomotivparken 150 st. lokomotiv vore mellan 50 och 30 år gamla och att 40 olika lokomotivtyper funnes, har upplysts, att järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna påräkna att få disponera de stora penningbelopp, som skulle erfordras för att alltid hålla hela lokomotivparken modern. När gamla lokomotiv skulle utrangeras måste, enligt hvad vidare erinrats, medel till deras ersättning tagas af trafiköfverskottet, och styrelsen hade hyst vissa betänkligheter i detta afseende, då, såsom nu vore förhållandet, trafiköfverskottet vore ringa. Äfven om under gångna tider en raskare omsättning bort ske såväl af lokomotiv som vagnar, i stället för att ombygga dem då deras viktigaste delar varit förslitna, hade styrelsen under senare åren upptagit väsentligen ökade belopp för afskrifningar, i det förslag till utgiftsstat som hvarje år utlagts.

Vidkommande åter uppgiften, att 40 olika lokomotivtyper funnes, skulle, enligt hvad för utskottet uppgifvits, därmed förhålla sig så, att ett sådant antal funnits, om man räknade från statsbanornas begynnelse och såsom särskild typ betecknade hvarje lokomotiv, som i någon del afvikit från sina gelikar. Dessa olika typers förefintlighet skulle också kunna i viss mån förklaras däraf, att ett flertal olika lokomotivtyper kommit i statens järnvägars ägo genom beslutade inköp af enskilda järnvägar.

Vidare har från järnvägsstyrelsen kommit utskottet tillhanda här följande

## P. M.

angående användningen af de af 1909 års Riksdag för år 1910 anvisade medel för anskaffning af ny rörlig materiel till Statens redan trafikerade banor.

*Af Riksdagen anvisade medel:***För vanlig trafik:**

5 lokomotiv litt. B	
10       »       » E	
10       »       » S.....	kr. 1,730,000
10 boggipersonvagnar	
litt. BCo	
4 sjukvagnar litt. C 10	
4 person- och resgods-	
vagnar litt. CF 4... »	458,000
120 täckta godsvagnar	
litt. G 3	
50 kylvagnar litt. H 3	
55 öppna godsvagnarlitt.	
NN 3 .....	» 1,162,000
	<u>3,350,000</u>

*Härför inköpta:***För vanlig trafik:**

5 lokomotiv litt. B	
8       »       » E	
10       »       » S.....	kr. 1,519,700
10 boggipersonvagnar	
litt. BCo	
4 sjukvagnar litt. C 10	
4 person- och resgods-	
vagnar litt. CF 4... »	366,720
160 täckta godsvagnar	
litt. G 3 .....	» 719,650
55 öppna godsvagnar	
litt. NN 3 .....	» 156,200
Summa använt belopp	kr. 2,762,270
Ännu icke använda (se	
nedan)..... »	587,730
	<u>3,350,000</u>

**För malmtrafik:**

130 malmvagnar litt. M 2	kr. 607,100
5 malmtågsfinkor litt.	
F 4 .....	» 29,500
Återstår att använda .....	» 13,400
	<u>650,000</u>
130 malmvagnar litt. M 2 .....	kr. 650,000
Summa kr. 4,000,000	
	<u>Summa kr. 4,000,000</u>

Specifikation af det ofvan angifna beloppet af 587,730 kronor, hvilket ännu ej är användt.

Genom nådigt bref den 27 maj 1909 bestämde Kungl. Maj:t att af det af 1909 års Riksdag beviljade anslaget för rullande materiel skulle tillsvidare lämnas

odisponerade 200,000 kr. Sedan järnvägsstyrelsen inkommit med utredning och förslag i fråga om anskaffande af godstågslokomotiv för eldning med torf, skulle Kungl. Maj:t framdeles meddela beslut angående användningen af dessa..... kr. 200,000: —

Af det af Riksdagen beviljade anslaget var afsedt att anskaffa bland annat 50 st. kylvagnar. Beställning af dessa vagnar har emellertid ännu ej gjorts, beroende på att järnvägsstyrelsen först ville utreda lämpligaste kylanordningen för vagnar afsedda för transport af kött och fisk. Dessa utredningar äro nu verkställda, och komma vagnarna att inom närmaste tiden beställas, för hvilket ändamål således finnas tillgängliga ..... » 387,730: —

---

Summa kr. 587,730: —

Samtlig ofvannämnd rullande materiel är beställd från inhemska verkstäder.

Stockholm den 6 april 1910.

*Kungl. Järnvägsstyrelsen.*

*Ivar Virgin.*

I fråga om de af Kungl. Maj:t för år 1911 gjorda äskanden har utskottet, med hänsyn till hvad af järnvägsstyrelsen i dess förenämnda skrifvelse anförts samt hvad utskottet i öfrigt i nu omhandlade afseende inhämtat, funnit sig böra biträda Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Hvad angår herr Perssons ofvannämnda motion har utskottet, sedan till utskottets disposition af motionären ställts vissa handlingar, afsedda att bestyrka i motionen lämnad uppgift, att utländska firmor funnes villiga att med bindande garantier bygga och leverera lokomotiv af största slag och med största hastighet för ekonomisk drift med torf, begärt Konungens befallning till järnvägsstyrelsen att, efter tagen del af dessa handlingar, afgifva utlåtande, huruvida styrelsen finner det enligt handlingarna gjorda anbud vara af beskaffenhet att innebära tillfredsställande garanti för erhållande af sådan materiel, som åsyftas, samt angående lämpligheten i öfrigt att i enlighet med samma anbud inköpa försökslokomotiv för eldning med torf.

Järnvägsstyrelsens med anledning häraf afgifna utlåtande är af följande lydelse:

»Järnvägsstyrelsen får härmed, jämte handlingarnas återställande, afgifva underdånigt utlåtande i anledning af nådig remiss den 18 innevarande månad angående en inom Riksdagen väckt motion om anskaffande från utlandet af ett försökslokomotiv för eldning med torf.

Vederbörande motionär har till statsutskottets förfogande ställt en del handlingar, afsedda att bestyrka i motionen lämnad uppgift, att utländska firmor finnas villiga att med bindande garantier bygga och leverera lokomotiv af största slag och med största hastighet för ekonomisk drift med torf.

De statsutskottets skrifvelse bifogade handlingarna utgöras af en afskrift af ett bref till firman Joh. Sam. Billing & Son i Stockholm från Sanders & C:o i London, agent för Baldwins lokomotivfabrik i Filadelfia, U. S. A. Vid brefvet äro fogade specifikationer och skisser till två lokomotivtyper, den ena afsedd för snälltåg och den andra för godståg. Dessa lokomotivtyper förklarar agenten vara »equivalent» d. v. s. likvärdiga med de lokomotivtyper, öfver hvilka ritningar genom agenten öfversändts till fabriken.

Af i specifikationerna angifna dimensioner kan järnvägsstyrelsen sluta sig till, att snälltågslokomotiv litt. A och malmtågslokomotiv litt. Ma blifvit för lokomotivfabrikanten anvisade såsom de statens järnvägars typer, till hvilka motsvariga lokomotiv för torfeldning önskades. I brefvet säger agenten, att de å skisserna visade lokomotiven äro »capable of successfully burning of peat» d. v. s. kunna med fördel eldas med torf. Brefvet innehåller icke något anbud utan säger, att de lämnade specifikationerna först böra granskas, då sannolikt talrika förändringar komma att fordras. Intet ord nämnes om hastighet, ekonomisk drift och garanti, såsom utskottet synes antaga vara fallet. Specifikationerna innehålla blott tekniska uppgifter, så att det är fullkomligt oberättigadt att ur dem draga sådana slutsatser, som motionären gjort. Järnvägsstyrelsen bestrider således, att några som helst garantier lämnats af Baldwins lokomotivfabrik.

Enligt järnvägsstyrelsens åsikt bör en tillfredsställande garanti vid en lokomotivleverans innehålla en i bindande form uppställd förklaring af fabrikanten att antingen återtaga lokomotiven eller betala skadestånd, i den händelse det skulle visa sig, att i lokomotiven icke kan alstras så stor ångmängd, som för tillgodogörande vid viss hastighet af lokomotivens fulla dragkraft erfordras vid användande af torf af uppgifven beskaffenhet, eller att torfbränslet icke kan tillgodogöras

så i lokomotivens eldstad, att per kg. torf af viss beskaffenhet erhålles minst en uppgifven mängd ånga. En sådan förbindelse lär med all säkerhet Baldwins lokomotivfabrik icke vara villig att lämna, *äfven om det ekonomiska resultatet lämnas å sido.*

Beträffande de föreslagna lokomotiven framgår af de ritningar, som öfverlämnats, att firman tänkt göra lokomotiven lämpliga för eldning med torf genom att göra eldstaden grund och rostyta stor, till och med dubbelt så stor som rostyta å statsbanornas motsvarande lokomotiv. Af det sätt, på hvilket dessa viktiga delar af lokomotivet tänkts utförda, framgår, att firman är af den åsikten, att torfbränslet bör, utbreddt öfver en stor yta, förbrännas med ringa höjd af bränslelagret. Denna uppfattning visar emellertid tydligt, att firman saknar erfarenhet i fråga om torfeldning å lokomotiv.

I detta sammanhang tillåter sig järnvägsstyrelsen i underdånighet erinra, huru som styrelsen genom nådig remiss den 5 april 1909 anmodades inkomma med utredning och förslag i fråga om anordnande för eldning jämväl med torf af en del af de godstågslokomotiv, som må komma att anskaffas för det af Riksdagen för år 1910 beviljade anslag till ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar. Med anledning af denna nådiga remiss meddelade järnvägsstyrelsen genom underdånig skrifvelse den 24 april 1909, att järnvägsstyrelsen gått i författning om uppgörande af förslag till nya lokomotiv, afsedda för eldning jämväl med torf, och att järnvägsstyrelsen hade för afsikt att, när detta förslag hunnit utarbetas, underställa ärendet Eders Kungl. Maj:ts nådiga pröfning. I och för denna utredning verkställdes under sommaren 1909 ett stort antal synnerligen omfattande profeldningar å lokomotiv dels med olika blandningar af stenkol och torf och dels med enbart torf. Resultatet af dessa profeldningar, hvilka verkställdes för att tjäna till ledning vid konstruktionen af de lokomotiv för eldning jämväl med torf, till hvilka det enligt ofvannämnda nådiga skrifvelse åligger järnvägsstyrelsen att uppgöra förslag, har gifvit vid handen, att — för att erhålla möjligast bästa resultat af torfeldningen — konstruktionen af lokomotivets eldstad bör vara rakt motsatt den, som föreslagits af firman Baldwin. Vid ofvannämnda profeldningar visade sig nämligen, att en liten rostyta tillsammans med en djup eldstad, så att ett minst 1 meter tjockt bränslelager kan inläggas, äro de första villkoren, för att eldning med enbart torf skall öfver hufvud taget vara möjlig å lokomotiv.

Ett bränsle af sådan porös beskaffenhet som torf genomsläpper betydligt lättare än de fasta och tunga stenkolen den för förbränningen

erforderliga luften, och bör därför vid torfeldningen bränslelagret hållas betydligt djupare än vid stenkolseldningen, enär i annat fall det lätta bränslet genom luftdraget ryckes upp från rosten, hvarefter kall luft inströmmar genom de på bränsle blottade ställena å rosten. Å lokomotiv för torfeldning är det synnerligen viktigt, att eldstadsluckan så sällan som möjligt öppnas för inkastande af bränsle, enär hvarje gång, luckan öppnas, kall luft inströmmar. Af denna anledning bör eldstaden lämna så stort utrymme för bränslet, att antalet påeldningar kan inskränkas till det minsta möjliga. Vid en eldstad, konstruerad på det af Baldwin föreslagna sättet, d. v. s. med en stor rostytta med å densamma liggande tunt bränslelager, blir det nödvändigt att göra mycket täta påeldningar och ändock omöjligt att alltid hålla rosten fullt täckt med bränsle. Det blir äfven omöjligt för *en* eldare att besticka rosten med så mycket bränsle, som för alstrande af den ångmängd, hvilken för ernående af den effekt, de föreslagna lokomotivens dimensioner medgifva, är erforderlig. Till belysande af det arbete, som skulle erfordras för eldning med enbart torf af det af Baldwin föreslagna snälltågslokomotivet, hvilket har ungefär samma vikt och samma dragkraft som statens järnvägars snälltågslokomotiv litt. A, torde följande siffror få anföras. Vid de af statens järnvägars lokomotiv litt. A framförda tunga snälltågen förbrukas upp till 1,3 ton stenkol i timmen. Denna viktmängd stenkol motsvarar en volym af cirka  $1\frac{1}{2}$  kbm. Då nu den torfmängd, som erfordras för afdunstning af samma viktmängd vatten, har cirka  $5\frac{1}{2}$  gånger större volym än stenkolen, följer häraf, att för eldning af snälltågslokomotivet med torf, så att samma effekt af lokomotivet som vid stenkolseldning uttages, skulle erfordras, att  $5\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{2} = 8\frac{1}{4}$  kbm. torf inkastades i timmen. En sådan arbetskvantitet kan icke lämnas *ens af två eldare*, äfven om det vore möjligt befria dem från alla öfriga sysslor, som åligga eldaren å ett lokomotiv, däribland äfven från skyldigheten att hålla utkik på bana, tåg, signaler m. m.

Af de förlidet år företagna profeldningarna å statens järnvägar framgick, att den största arbetsprestation, som i tågtjänst af en eldare kunde lämnas, utgjorde inkastande af cirka 750 kg. torf i timmen, motsvarande cirka  $2\frac{1}{4}$  kbm., således icke mer än en ringa del af det arbete, som för eldningen å det af Baldwin föreslagna lokomotivet erfordras.

Att firman Baldwin saknar erfarenhet i konstruktion af lokomotiv för eldning med torf är helt naturligt vid det förhållandet, att torfeldning å lokomotiv på öfver 40 år icke förekommit i Amerika. I den



rapport angående sådan eldning, som på uppdrag af Eders Kungl. Maj:t afgifvits till järnkontoret den 22 maj 1909 af järnkontorets torfingenjör E. Nyström, uppgifves bland annat: »Intresset för torffrågan (nämligen i Förenta staterna och Canada) är emellertid stort, men, så framt ej ett för lokomotiv mera passande bränsle än vanlig lufttorkad torf kommer i marknaden, torde torfeldning på lokomotiv ej därstädes hafva några framtidsutsikter. För cirka 40 år sedan var torfmossarnas användning för järnvägsdrift i Canada mycket uppmärksammas, och en del försök utfördes år 1868 af »The Grand Trunk Railway» med torf som bränsle. Sedan dessa försök utfördes, har någon torfeldning på lokomotiv ej förekommit.»

Då sålunda det af Baldwins lokomotivfabrik gjorda förslaget till torflokomotiv icke såsom påstått är åtföljdt af någon som helst garanti, och då de af firman framlagda ritningarna utvisa eldstadskonstruktioner, hvilka redan med otillfredsställande resultat provats å statens järnvägar, står ingenting att för torffrågans lösning vinna genom begagnande af det företedda förslaget, och ett inköp af lokomotiv i enlighet med detsamma skulle därför vara en stor misshushållning.

Järnvägsstyrelsen får därför såsom sin bestämda och på erfarenhet grundade nppfattning förklara, att det för statsutskottet framlagda förslaget icke förtjänar något afseende.

Enär det skulle kunna framkastas, att möjligen någon annan utländsk lokomotivfabrikant skulle innehafva större erfarenhet angående torfeldning å lokomotiv än firman Baldwin visat sig besitta, tillåter sig järnvägsstyrelsen erinra, huru som styrelsen för statsutskottets räkning under år 1906 gjorde förfrågan angående resultatet af eldning med torf hos vissa banor, som uppgifvits använda sådant lokomotivbränsle, nämligen till holländska statsbanorna, till ett privat holländskt järnvägsbolag, till oldenburgska statsbanorna och till bayerska statsbanorna. Af svaren å dessa förfrågningar framgick, att torfeldning aldrig förekommit å de holländska järnvägarna, att den sedan omkring 20 år upphört vid de oldenburgsks järnvägarna och att vid de bayerska statsbanorna torfeldning endast i mycket ringa utsträckning förekommer för vissa lätta tåg å en bansträcka, som framgår invid torfmossar. Beträffande dylik eldning i Ryssland tillåter sig järnvägsstyrelsen hänvisa till svenske vicekonsulns i S:t Petersburg uttalande i skrifvelse den 19 april 1909 till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, i hvilken skrifvelse konsuln bland annat säger: »Eldning med torf å lokomotiv förekommer sedan år 1894 icke mera i Ryssland».

Då således i de länder, där tillgång till torf finnes, någon torf-

eldning icke användes å lokomotiv, torde vara klart, att dessa länders lokomotivfabrikanter icke heller lära besitta någon som helst erfarenhet om sådant bränsles användande å lokomotiv och i alla händelser väsentligt mindre sådan, än hvad järnvägsstyrelsen genom talrika och omfattande profeldningar å statens järnvägar varit i tillfälle förvärfva. Ett eventuellt inköp från utländsk firma af lokomotiv för torfeldning skulle därför icke medföra någon upplysning för järnvägsstyrelsen än mindre någon vinst för statsverket.»

På grund af hvad järnvägsstyrelsen sålunda anført, har utskottet funnit sig ej kunna biträda herr Perssons förevarande motion.

Utskottet hemställer,

- a) att Riksdagen må för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 3,325,000 kronor och
- b) att herr Perssons ofvan omförmälda motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Angående sättet för anskaffande af förevarande medel kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

10:o)

Ytterligare  
anslag till  
statsbanan  
genom Bohus-  
län.

[50.]

Kungl. Maj:t har i punkt 50 af nämnda hufvudtitel föreslagit Riksdagen att till fullbordande af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1911 bevilja ett anslag af 2,038,000 kronor, att emellertid utgå redan under år 1910.

Föredragande departementschefen har angående denna framställning till statsrådsprotokollet anført följande.

»Uti proposition den 4 februari 1898 föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund (väster om sjön Stora Hallungen) och Uddevalla till Strömstad, hvilken bana enligt af järnvägsstyrelsen med underdåniga skrivelser den 31 december 1896 och den 15 december 1897 öfverlämnade kostnadsförslag och kostnadssammandrag beräknats i nyss angifna sträckning kosta 14,776,500 kronor.

Riksdagen anmälde uti skrifvelse den 27 april 1898, att i anledning af Kungl. Maj:ts omförmälda förslag Riksdagen under vissa vill-

kor beslutit anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden — efter afdrag af dels det belopp, 1,283,000 kronor, som i förenämnda kostnadssammandrag upptagits för järnvägsanläggningen Skee—Strömstad jämte anskaffning af därför afsedd rullande materiel, dels ock den till 402,500 kronor anslagna ökningen i kostnaden, som banans framdragande väster om sjön Stora Hällungen skulle påkalla utöfver det för linjen öster om denna sjö (öfver Ucklum) beräknade belopp -- beräknats till 13,091,000 kronor. Härvid anförde Riksdagen, hvad beträffade banans sträckning, rörande hvilken alternativa linjer ifrågasatts dels, såsom förut angifvits, väster och öster om sjön Hällungen dels ock öfver Ytterby och öfver Kungälf, att Riksdagen ansåge lämpligt, att valet mellan den östra och den västra linjen vid sjön Hällungen — på sätt af Kungl. Maj:t föreslagits beträffande valet mellan Ytterby- och Kungälfslinjerna vid Göteborg — tills vidare lämnades öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse hos menigheter eller öfriga vederbörande funnes för beredande af möjligheter för järnvägens dragande väster om Hällungen utan ökning af statens kostnader.

Genom nya undersökningar och beräkningar, hvilka järnvägsstyrelsen efter nådig befallning låtit verkställa och för hvilka styrelsen lämnat redogörelse uti underdånig skrifvelse den 30 augusti 1902, blef utredt, att, om banan framdroges väster om Hällungen i den linje, hvilken såväl med hänsyn till kostnaden som ock för anläggning af erforderligt antal välbelägna stationer befunnits fördelaktigast, nämligen linjen öfver Svenshögen, Bua och Stenungsund, banan skulle komma att kosta 503,000 kronor mer än om den östra linjen öfver Ucklum komme till utförande.

På anmodan af dåvarande chefen för civildepartementet afgaf styrelsen sedermera uti underdånig skrifvelse den 30 december 1902 redogörelse och kostnadsberäkningar för hvad utöfver de af Riksdagen för banbyggnaden dittills anvisade medel erfordrades för färdigbyggande af denna bana. Enligt dessa nya kostnadsberäkningar skulle banan i sträckningen väster om Hällungen öfver Bua samt öfver Ytterby — med beräkning af 5,000 kronor för kilometer för anskaffning af rullande materiel, men oafsedt kostnaden för banans inledande till Göteborgs statsbanestation samt för vissa anläggningar vid Skee station — kosta 17,004,957 kronor 68 öre eller i afrundadt tal 17,005,000 kronor.

För de af styrelsen under år 1902 samlunda verkställda kostnadsberäkningarna har närmare redogjorts i Kungl. Maj:ts nådiga proposi-

tion (nr 36) till 1903 års riksdag angående anslag för år 1904 till fortsättning af nämnda statsbana, och finnas i samma proposition intagna såväl en af styrelsen afgifven jämförande tablå mellan kostnaderna enligt 1896 års förslag och 1902 års beräkningar som ock en af styrelsen lämnad utförlig redogörelse för orsakerna till att 1902 års beräkningar hade att för nästan samtliga arbeten uppvisa kostnadsökning i förhållande till de i 1896 års förslag upptagna kostnader.

Enligt det vid nämnda proposition fogade statsrådsprotokollet hade föredragande departementschefen, med hänsyn till den större kostnaden för linjen väster om Hällungen och då hvarken länets landsting eller kommuner eller andra, som kunnat hafva intresse af frågans lösning, velat lämna något bidrag till nedbringande af kostnaderna för denna västliga sträckning, ansett sig icke kunna undgå att förorda den östra linjens föredragande.

1903 års Riksdag beslöt emellertid i sammanhang med anvisande af medel för år 1904 till fortsättning af ifrågavarande statsbana, att densamma skulle framdragas i sträckningen väster om sjön Stora Hällungen, hvarjämte Riksdagen, i anslutning till hvad departementschefen anfört, såsom sin åsikt uttalade, att sträckningen öfver Ytterby borde komma till utförande.

Uti de för statsbanan beräknade kostnaderna hade, bland annat, upptagits ett belopp af 331,500 kronor för bro öfver Göta älf med ett djup i svängbrospannen af 3,6 meter vid medelvattenstånd. Emellertid har denna bro med anledning af beslut vid 1905 års riksdag utförts för ett vattendjup af 4 meter vid lågvattenstånd, hvarigenom kostnaden ökats med 208,500 kronor. Härtill kommer ett belopp af 12,100 kronor, som af järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 24 mars 1904 beräknats för transport af rullande materiel öfver Göta älf innan bron blefve färdig.

Kostnaderna för järnvägen hafva sålunda beräknats:

enligt 1902 års undersökningar i afrundadt tal .....	kr. 17,005,000: —
för brons uppförande med ökad vattendjup .....	» 208,500: —
för vissa transporter .....	» 12,100: —
	<hr/>
	Summa kr. 17,225,600: —

Detta belopp har af Riksdagen beviljats på följande sätt:

för år 1899 .....	kr. 750,000: —
» » 1900 .....	» 2,000,000: —
	<hr/>
	Transport kr. 2,750,000: —

	Transport kr.	2,750,000: —
för år 1901	»	2,000,000: —
» » 1902	»	2,000,000: —
» » 1903	»	2,000,000: —
» » 1904	»	3,000,000: —
» » 1905	»	4,000,000: —
» » 1906	»	1,475,600: —
Summa kr.		17,225,600: —

Genom särskilda nådiga bref nedannämnda dagar har emellertid Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att låta utföra vissa arbeten å ifrågavarande statsbana, hvilka beräknats medföra ökade kostnader utöfver de förenämnda till följande belopp, nämligen:

den 10 februari 1905: för omläggning af viss sträcka af Uddevalla—Vänersborg—Herljunga järnväg till åvägabringande af förbindelse mellan statsbanans och de enskilda järnvägarnas stationer i Uddevalla	kr. 20,000: —
den 12 oktober 1906: för fullbordande, så fort ske kunde, af ballastningsarbete å sträckan Nordre älf—Uddevalla	» 16,500: —
samt för utförande af provisoriska stationsanordningar vid Tingstad	» 30,000: —
den 8 februari 1907: för uppförande af en vägport i Uddevalla för större vägbredd än förut afsetts	» 6,500: —
samt för godsmagasinet i Uddevalla jämte lastkajers förläggande till annan plats än den förut föreslagna	» 8,000: —
eller tillhopa kr. 81,000: —	

Af det till forcering af ballastningsarbetet å sträckan Nordre älf—Uddevalla afsedda belopp, 16,500 kronor, hafva emellertid endast 2,500 kronor utgifvits.

Uti underdånig skrifvelse den 29 juni 1907 har järnvägsstyrelsen anmält, att, enligt de af vederbörande arbetschef då verkställda beräkningar, kostnaderna för statsbanan genom Bohuslän komme att belöpa sig till 18,113,411 kronor 43 öre, i hvilket belopp utgifterna för de genom förenämnda nådiga bref anbefallda arbeten inginge, samt att för banans färdigbyggande således erfordrades ett belopp af 887,811 kronor 43 öre utöfver hvad Riksdagen anvisat. I denna

summa hade emellertid icke inräknats hvad som till äfventyrs kunde komma att åtgå för godtgörelse af med statsbanans byggnadsmedel förskotterade belopp, hvilka utbetalts för mark med mera, som måst tagas i anspråk för statsbanan och som det, enligt styrelsens åsikt, tillkomme Göteborgs och Bohus läns landsting att kostnadsfritt anskaffa, men som landstinget nekat tillhandahålla.

Därest återstående arbeten å banan skulle kunna bedrivas utan störande afbrott, fann styrelsen det vara oundgängligen nödvändigt, att de medel, som ytterligare erfordrades för banans färdigbyggande, blefve för styrelsen tillgängliga i mån af behof under år 1907; och hemställde styrelsen därför om bemyndigande att af under händer hafvande medel använda för banans färdigbyggande ett belopp af i afrundadt tal högst 888,000 kronor utöfver därför redan beviljade anslag.

Vid underdånig föredragning af denna järnvägsstyrelsens skrifvelse fann Kungl. Maj:t den 6 september 1907 godt bemyndiga styrelsen att af under händer hafvande medel använda hvad som oundgängligen erfordrades för färdigbyggande af statsbanan, dock högst 888,000 kronor utöfver därför beviljade anslag, med skyldighet för styrelsen att, sedan banan fullbordats och slutlig utredning vunnits om erforderligt tilläggsanslag, samt frågan om gäldande af omförmälda kostnad för mark m. m. blifvit genom laga kraftälgande dom afgjord, hos Kungl. Maj:t anmäla det sålunda använda belopp till ersättning.

Järnvägsstyrelsen har därefter uti underdånig skrifvelse den 6 maj 1908 anfört, bland annat, följande. Under fortsättningen af byggnadsarbetena å förenämnda statsbana hade det visat sig, att det i styrelsens ofvanberörda underdåniga skrifvelse den 29 juni 1907 uppgifna belopp icke vore till fyllest för banans färdigbyggande. Beloppet hade nämligen redan förbrukats, men återstode ännu rätt väsentliga arbeten. För utrönande af storleken af det belopp, som ytterligare syntes komma att erfordras för färdigbyggande af statsbanan i fråga, hade förberedande utredningar blifvit verkställda, men hade därvid visat sig, att nya noggranna undersökningar borde vidtagas för erhållande af ett möjligast tillförlitligt underlag för beräkningarna. För att emellertid de nu nödvändiga beräkningarna af det för järnvägsbyggnadens fullbordande erforderliga beloppet måtte blifva så tillförlitliga som möjligt, hade styrelsen uppdragit åt en särskild kommission af sakkunniga att verkställa desamma. Så snart kommissionen afslutat sitt arbete och däröfver afgifvit berättelse, skulle styrelsen till Kungl. Maj:t inkomma

med de framställningar, hvartill den gjorda utredningen kunde gifva anledning. Då emellertid den igångsatta utredningen komme att kräfva tid, och sålunda framställning angående det belopp, som erfordrades för banans färdigbyggande, måste anstå, tills kommissionen aflämnat sin berättelse, hemställde styrelsen på grund häraf om bemyndigande för styrelsen att af under händer hafvande medel ytterligare och tillsvidare förskottera de penningmedel, som erfordrades för att pågående arbeten kunde obehindradt fortgå.

På anmodan af mig ingaf styrelsen vidare den 9 oktober 1908 en af kostnadsförslag åtföljd redogörelse för järnvägsanläggningens ekonomiska ställning den 1 juni 1908, utvisande att för järnvägsarbetenas fortsättande erfordrades, utöfver förut uppgifna belopp, en summa af 680,000 kronor. Styrelsen meddelade därvid, att förberörda kommission, hvilkens utredningar då icke afslutats, kunde komma att för banans färdigbyggande finna arbeten erforderliga utöfver dem, som funnes upptagna i sistnämnda kostnadsförslag och redogörelse.

Genom nådigt bref den 13 november 1908 har därpå Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen att af under händer hafvande medel använda hvad som oundgängligen erfordrades, för att de i nyss omförmälda kostnadsförslag och redogörelse upptagna och beräknade arbeten måtte kunna slutföras, dock högst 680,000 kronor utöfver förut beviljade och förskotterade medel, med skyldighet för styrelsen att, sedan banan fullbordats och slutlig utredning vunnits om erforderligt tilläggsanslag, hos Kungl. Maj:t anmäla det sålunda använda beloppet till ersättning.

Medlemmar i den förenämnda kommissionen hafva varit byggnadschefen i Göteborg Figge Blidberg, professorn friherre Gerhard De Geer, förutvarande arbetschefen vid statens järnvägsbyggnader Carl Westerman och baningenjören Anton Larsson. Dessa hafva den 3 januari 1909 afgifvit utlåtande, hvaraf bland annat inhämtas följande.

Kommissionen har såsom material för sitt bedömande dels tagit del af samt låtit sammanföra undersökningar af äldre datum och dels gått i författning om utförande af ytterligare jordborrningar och undersökningar, därvid uppmärksamhet ägnats särskildt åt sådana platser, hvilka den hittills vunna erfarenheten från banans byggande och trafikerande — såvidt denna erfarenhet varit känd för kommissionen — angifvit vara i ett eller annat afseende särskildt beaktansvärda, men där slutgiltiga åtgärder ännu icke blifvit vidtagna, i vissa fall mot even-

tuella risker, i andra fall för banans fullbordande. Liksom vissa af de förhållanden och svårigheter, hvilka uppträdt vid järnvägens bygande, då voro för erfarenheten okända, måste det, enligt hvad kommissionen vidare anför, sägas, att det i många fall ännu saknas möjlighet att med visshet angifva till exempel markytans bärighet i förhållande till ifrågakommande belastningar eller jordsläntors förmåga att motstå utglidningar. Såsom ett särdeles talande bevis för svårigheten att i vissa fall på förhand bedöma risken för ras eller sättningar, har af kommissionen framhållits hvad som förekommit under september 1908 i banken vid Rolfsbo (kilometer 23,3), där östra slänten glidit ut och förorsakat sättning i spåret. I anslutning till de utförda undersökningarnas resultat och på grund af uppfattningen af de i hvarje särskildt fall rådande förhållandena har kommissionen lämnat utlåtande och förslag angående de olika punkter af linjen, hvilka inom kommissionen varit föremål för behandling. Kommissionen, som dock förutskickat den erinran, att ingalunda alla de platser blifvit upptagna till behandling, där risker af en eller annan art vore tänkbara, äfvensom att dess föreliggande utlåtande och förslag afgifvits med beaktande af hittills vunna erfarenheter och med den i viss mån begränsade grad af tillförlitlighet, som för närvarande stode att ernå, har därvid angifvit de punkter af linjen, vid hvilka arbeten ansetts böra ifrågakomma, samt beräknat kostnaderna för dessa arbeten till 218,950 kronor. Detta belopp har kommissionen tänkt sig skola användas på sätt framgår af detta

*Sammandrag:*

Km. 56,5. Passagen vid Hällungen:			
tunnelförlängning .....	kr.	8,400:—	
galleri .....	»	25,000:—	kr. 33,400:—
Km. 58,2. Bankkomplettering .....	»		1,200:—
Km. 63—65. Bratteforsåns dalgång:			
omläggning af linjen km. 63,2—63,8, banvall för förbigångsspår vid km. 63,9 och km. 64,4 samt förstärkning af hufvudlinjen km. 63,9 .....	»		47,000:—
Km. 77. Skärning vid Bua:			
släntafschaktning och dränering .....	»		800:—
Km. 81. Bank vid Hässleröd:			
omgräfning af dike .....	»		1,100:—
			Transport kr. 83,500:—



	Transport	kr.	83,500: —
Km. 82,5. Bäck vid Kristinedal:			
bäckutvidgning .....	kr.	12,200: —	
makadamballast .....	»	800: —	» 13,000: —
Km. 90,5. Sörviksbanken:			
ny trumma med in- och utlopp ....	kr.	19,400: —	
dräneringsledning .....	»	3,600: —	
bankkomplettering .....	»	17,500: —	» 40,500: —
Km. 91,2. Tunnlarna vid Kärre:			
förstärkningsåtgärder .....			» 22,200: —
Km. 110,7—111,1. Lilla Foss:			
dränering af slänt och komplettering af stödmur			» 1,600: —
Km. 140—141. Korndalsbanken:			
sänkning af afloppet .....	kr.	28,900: —	
komplettering af tryckbankarna samt			
höjning af spåret till lutningsför-			
hållandet 16 ‰ .....	»	29,250: —	» 58,150: —
	Summa	kr.	218,950: —

Till dessa utgifter har kommissionen dock lagt 19,000 kronor, hvilket belopp pröfvats erforderligt för inköp af mark utom järnvägens nu inhägnade område vid några af de utaf kommissionen undersökta platser vid banlinjen, och skulle alltså enligt kommissionens utlåtande kostnaderna för de föreslagna kompletterings- och förstärkningsarbetena samt för förvärf af nya markområden, erforderliga för utförande af vissa af berörda arbeten, belöpa sig till sammanlagdt 237,950 kronor.

Utöfver hvad kommissionen föreslagit hafva byggnadschefen Blidberg och baningenjören Larsson påyrkat, den förre att banans ombyggnad vid Brattefors borde ske på annat sätt än det af kommissionens flertal föreslagna eller i enlighet med en i kommissionens berättelse angifven »grön linje», genom hvars utförande kostnaderna skulle ökas med 101,000 kronor, samt den senare att stödmurar måtte anordnas mot bankarna vid Lilla Foss för en beräknad kostnad af 40,000 kronor.

Slutligen har kommissionen framhållit, att de kostnader, hvilka sålunda angifvits, torde utgöra endast en del af det belopp, som kräfvades för fullbordandet af banan i fråga utöfver de af Riksdagen för dess anläggning beviljade anslag, samt att kommissionen under sitt arbete funnit och i enlighet med öfverenskommelse under hand med vederbörande öfveringenjör ansett, att resterande kostnader för påbörjade arbe-

ten såväl som kostnader för vissa beslutade arbeten, hvilka ännu icke igångsatts, lämpligast borde angifvas af vederbörande arbetsbefäl för att sedermera sammanföras och sammanställas med kommissionens förslag.

Ledamoten i kommissionen, friherre De Geer, har afgifvit ett särskildt yttrande, hvori öfriga kommitterade instämt. Då detta yttrande är af stort intresse för frågans belysning, torde det tillåtas mig att här återgifva detsamma. Friherre De Geer anför sålunda:

I vårt land har veterligen vid de olika slag af ras och sättningar, som efter hand inträffat utmed skilda banlinjer, aldrig utförts någon verklig geologisk utredning af de förhållanden, som betinga sådana företeelser, och som nog endast omedelbart efter deras inträffande erbjuda fullt lämpliga tillfällen för sådana studier. Vi sakna därför tyvärr ännu en på planmässiga iakttagelser grundad, tillförlitlig kännedom rörande denna ur tekniskt-ekonomisk synpunkt icke oviktiga fråga, och det möter sålunda af nämnda skäl ännu stora svårigheter att vid vissa punkter af den nu ifrågavarande banlinjen bedöma, hur pass stor risk, som ännu kan förefinnas för fortsatta sättningar, och följaktligen hvilka åtgärder för banans förstärkande, som där äro erforderliga. Det måste därför uttalas en bestämd reservation emot möjligheten att för närvarande med full säkerhet kunna angifva, hvilka sättningar af en eller annan orsak ännu torde kunna inträffa.

Såsom naturligt är, har undertecknads deltagande i kommissionens arbete väsentligen afsett berg- och jordarternas beskaffenhet på de skilda punkterna samt de öfverläggningar, som därmed ägde sammanhang, men däremot ej den rent tekniska anordningen af de förordade arbetena eller kostnadsberäkningen för dessa.

För att belysa arten af den terräng, genom hvilken Bohusbanan framgår, må slutligen följande uppgifter om traktens geologi här bifogas.

Bohuslän utgöres af en svagt vågig, till sin öfre yta i många trakter tämligen jämn och ovanligt kal bergplatå, hvilken i vissa riktningar är genomskuren af talrika, rätliniga dalgångar, som utbildats, där berggrunden varit tätast genomsett af förklyftningssprickor. Utmed dessa har nämligen under gångna geologiska perioder vittringen nedträngt, och det sålunda uppluckrade bergartsmaterialet har till sist af istidens glaciärer blifvit bortsoptadt, hvarigenom dalarnas bergbottnar erhållit sin nuvarande form. Denna är sålunda förnämligast betingad af det växlande djup, till hvilket vittringen uppluckrat berggrunden, och dalbottnarna sakna därför det naturliga affall, som utmärker gamla floddalar.

En följd häraf blef, att, då trakten mot istidens slut var sänkt under hafvet och därunder de mäktiga lager af hafslera kommo till af-sättning, som fortfarande utfylla dalbottnarna, dessa lager äfven efter landets partiella höjning öfver hafsytan på mångfaldiga ställen äro i saknad af tillräckligt aflopp för sitt grundvatten. I alldeles särskild grad gäller detta naturligtvis de stora partier af lerlagren, som inom Bohusläns lägre områden ännu befinna sig på lägre nivå än hafsytan. Bohusläns ovanligt mäktiga lerlager, hvilka säkerligen ofta nå ned till mer än 20—30 meters djup och kanske alltemellanåt till mer än dubbla detta djup, äro därför ofta ända upp emot närheten af jord-ytan så mättade med vatten, att, om blandningen skulle uppkallas efter den rådande beståndsdel, den riktigare borde benämnas lerhaltigt vatten än vattenhaltig lera.

Häri ligger också utan tvifvel en af de förnämsta orsakerna till de svårigheter, som mött vid framdragandet af järnvägslinjer genom Bohuslän. Härtill kommer, att de lösa, eftergifvande lagren ställvis äro så mäktiga, att oerhörda massor af fyllning erfordras, innan en tvärs öfver sådan terräng utlagd järnvägsbank hunnit komma i jämviktsläge.

En annan svårighet är, att de flesta dalgångar i följd af sitt bildningssätt begränsas af branta bergväggar längs raka sprickytor, så att dalens lerfyllning i regeln går ända fram till bergsidan, utan att såsom inom andra trakter af landet däremellan framträder en bädd af morängrus, som kunde erbjuda ett pålitligare underlag för järnvägsbyggnaden. Om i Bohuslän järnvägsbanken framdrages på den något tunnare leran intill en brant bergsida, inträffar ofta en ensidig undan-glidning af leran utes efter underlagets sluttande yta. På många ställen kan man därför endast genom mer eller mindre dyrbar pallsprängning i själfva berget erhålla ett mot sättningar fullt betryggande underlag, och det gäller då att för hvarje fall beräkna, huruvida det är billigare att spränga sig fram eller att företaga de jordarbeten, som erfordras, tills banvallen slutligen kommit i jämvikt. Naturligtvis böra sprängningsarbeten utan hänsyn till kostnaden företagas på alla ställen, där i annat fall risk för verkliga olyckshändelser kunde befaras.

Ännu en betydande olägenhet vid byggandet af järnvägar i Bohuslän är bristen på lämpligt material till järnvägsbankar, då man för sådana oftast varit hänvisad till den lösa lera, som blifvit utschackad ur skärningarna, och som, då den med banken nedsjunker under grundvattensnivån, säkerligen i många fall snart blir halfflytande.

Härtill kommer, att ofvan omtalade ogynnsamma förhållanden äro rådande ej blott på enstaka punkter, utan längs en mycket väsentlig

del af Bohusbanans hela längd. På åtskilliga ställen hade man visserligen vid järnvägens anläggning sannolikt kunnat gifva densamma en lämpligare sträckning, ehuru det nog är ovisst, om den därvid alltid blifvit billigare; men på en mängd punkter hade man helt säkert ej kunnat undgå att passera eller äfven att följa djupare dalgångar med den förrädiska leran.

Däremot hade det nog varit synnerligen önskligt, att vid bygghand-  
det af en järnväg i en trakt med så säregna tekniskt-geologiska förhållanden, dessa först blifvit tillräckligt undersökta, för att vid kostnadsförslagets uppgörande mera hänsyn kunnat tagas till risken för blifvande extra omkostnader. Men äfven detta var törhända åtminstone i åtskilliga fall vanskligt nog, innan mera praktisk erfarenhet hunnit inhämtas rörande denna egendomliga terräng, som till sin geologiska beskaffenhet så skarpt skilde sig från de vidsträckta norrländska moränmarker, där våra järnvägsarbeten fortgått, innan de förlades till Bohuslän.

Vid några af de tunnlar, särskildt på ömse sidor om Uddevalla, där icke obetydliga förstärkningsarbeten efter hand blifvit nödvändiga, är orsaken härtil den, att man, tydligen för att få tunnarna så korta som möjligt, förlagt dem till inbuktningar samt under insänkningar i bergen utan att beakta, att den geologiska orsaken till sådana terrängformer är den, att berggrunden, där de uppkommit, varit i särskildt hög grad söndertrasad af sprickor, hvilka också tydligt nog syntes längs bergsänkorna ofvan tunnarna. Om dessa blifvit förlagda endast ett helt kort stycke vid sidan af de ifrågavarande sönderspruckna förklyftningszonerna, hade man utan tvifvel väsentligen kunnat undgå de icke obetydliga svårigheter och risker, som förorsakats af stenras och vatten samt af isbildning, hvaremot nu cementhvalf och andra skyddsanordningar måste uppföras.

Såsom i det föregående blifvit antydt, synes det vara påtagligt, att det är lerans allt för stora vattenhalt, som inom Bohusläns flackt liggande dalar ger densamma en så ringa stabilitet. Det synes därför vara af vikt, att man vid arbeten inom liknande trakter från möjligast utpräglade och därför upplysande lokaler och i synnerhet vid inträffande sättningar insamlar serier af på olika djup omsorgsfullt tagna lerprof samt å dem bestämmer vattenhalten vid tillfället i fråga. Det synes nämligen icke omöjligt, att man på detta sätt efter hand skall kunna bringa till stånd ett material af iakttagelser, som kunde lämna en bättre inblick i lersättningarnas betingelser än den, som nu står oss till buds. Såsom en första början till en sådan undersökning har på

mitt förslag af ingenjör G. Nyblom sistlidna juli månad utförts omkring 70 vattenbestämningar vid ett antal af kommissionen särskildt utvalda punkter.

I järnvägsskärningarna visade sig leran i regeln hafva en vattenhalt af 20—30 %. Sådant var förhållandet med leran i tvärsnitten vid Ängshagen, Hälle, båda punkterna vid Smedseröd, där på den södra vattenhalten i medeltal var något under och på den norra något öfver 30 %; vidare vid Munkedal, Foss, banken vid Lilla Foss samt Korn-dalsskärningen. I skärningen vid Brattås var vattenhalten på västra sidan i följd af hitåt gynnsamma afloppsförhållanden lägre än vanligt, eller blott omkring 15 %, men steg däremot på den östra nedåt från omkring 30 till omkring 50 %. I skärningen vid Saltkällan var vattenhalten öfverallt större än vanligt och uppgick till omkring 40 %.

Nere i de släta dalbottnarna undersöktes lerans vattenhalt endast vid Korndalsbanken på ömse sidor om de af densamma undanpressade lerpartierna 74 meter väster och 70 meter öster om järnvägslinjen. På västra sidan erhöles uppiifrån och nedåt vattenhalterna 56, 52, 51 och 54 %; på den östra åter 54 och 57 %. Detta visar, såsom redan framhållits, att marken inom de flacka dalgångarna kan bestå till en större procent af vatten än af lera, under det vattenhalten i sluttningarna, och särskildt där dessa genomskurits af skärningar, är betydligt minskad.

Genom att på samma punkter med lämpliga mellantider upprepa liknande vattenbestämningar skulle man utan tvifvel erhålla värdefulla upplysningar angående de erhållna värdenas relativa oföränderlighet på vissa ställen samt deras föränderlighet på andra, där markens uttorkning såväl genom själfva banskärningen som på vissa ställen genom särskildt anlagda dräner, ännu icke hunnit utöfva sin fulla verkan.

Naturligtvis måste vid bedömandet af sådana upprepade vattenbestämningar vederbörlig hänsyn tagas till såväl årstiderna som de skilda årens olika regnmängd. Vid den nu utförda undersökningen bestämdes vattenhalten vid en temperatur af 105—110° C., hvilket gifvetvis också vid kommande undersökningar bör beaktas.

Med hänsyn till lerans på vissa ställen ännu alltför stora vattenhalt torde, där sådant är möjligt, efter omständigheterna lämpligt afpassad dränering vara den åtgärd, som, där lerans stabilitet behöfver ökas, i regeln främst bör ifrågasättas, då det ju gäller att öka tjockleken och bärigheten af den fastare lerskorpan ofvan grundvattensnivån.

För att hindra denna lerskorpa att brista, då den belastas med en

järnvägsbank, och för att ej därvid den under banken liggande leran af densamma skall kunna pressas undan åt sidorna samt upp till jordytan, har man ofta med framgång på ömse sidor om banvallen utlagt lagom mäktiga tryckbankar. Om dessa göras för tunga, riskeras dock, att den fastare lerskorpan af dem nedpressas under grundvattensnivån och därmed efter hand mister sin sammanhållning. Utmed betydande sträckor af Bohusbanan äro nämligen, såsom af det ofvanstående framgår, markförhållandena i själfva verket sådana, att banan måst byggas ofvanpå en tunn lerskorpa, hvilken hvilar på en lös välling af vatten och lera nära nog som ett istäcke på en sjö; och det är därför visserligen icke att undra på, att denna banas anläggning varit förenad med ovanliga svårigheter, som ännu ingalunda äro helt och hållet öfvervunna, men som gifvetvis måste öfvervinnas, om öfverhufvud en järnväg härstädes skall kunna komma till stånd.

Under arbetenas fortgång hade det emellertid varit mycket önskligt, att åtminstone några af de största och mest utpräglade sättningsarna alltifrån sin första uppkomst gjorts till föremål för planmässiga uppmätningar och iakttagelser af sakkunnig person, i hvilket fall man antagligen åtminstone numera ägt en vida mer detaljerad och användbar erfarenhet inom hithörande frågor, detta med afseende såväl på lerans bärighet vid olika vattenhalt och olika belastning, som på den lutning, hvilken utan risk under skilda förhållanden kan gifvas åt dosseringarna.

Vid åtskilliga ställen, där rubbningar ägt rum, såsom vid Säm, hafva visserligen mätningar företagits, men som de tydligen utförts utan tillräcklig kännedom om traktens geologi, och utan att de direkt uppmätta punkterna blifvit särskildt utmärkta från skissernas rent skematiska partier, blifva de ej till så mycken upplysning, som man kunnat önska. Vid sådana undersökningar borde noggrannt utsättas ej blott läget på alla nivellerade punkter och inmätta höjdkurvor utan också på alla jordborningar, hvartill böra fogas noggranna uppgifter om de genomborrade lagrens mäktighet. I afseende på en för sådana arbeten användbar borrhyp har jag redan förut tillåtit mig att lämna några antydningar i en till öfverdirektören för järnvägsstyrelsens banafdelning år 1907 afgifven berättelse om en geologisk undersökning längs banlinjen Göteborg—Alingsås.'

Uti underdånig skrifvelse den 16 maj 1909 har järnvägsstyrelsen, ehuru kostnaderna för ifrågavarande banbyggnad ännu icke, enligt hvad styrelsen uppgifver, kunna till siffran definitivt angifvas, anmält frågan

om tilläggsanslag för banans färdigbyggande och därvid meddelat, att byggnadskostnaden för banan intill den 1 mars 1909 uppgått till 18,358,528 kronor 82 öre, samt att styrelsen låtit utarbeta kostnadsförslag rörande sådana arbeten, hvilka efter nämnda tid återstå att utföra för banbyggnadens fullbordande och för hvilka definitiva beräkningar kunna utföras. Dessa beräkningar hafva, anför styrelsen, gifvit vid handen, att kostnaderna för nyssberörda arbeten uppgå till 666,182 kronor 13 öre. Oafsedt kostnaderna för de af kommissionen föreslagna arbeten, hvilka icke kunna annat än approximativt beräknas, samt de förskottsbelopp för mark med mera, som, enligt hvad ofvan omnämnts, utbetalats, skulle byggnadskostnaden för banan belöpa sig till 19,024,710 kronor 95 öre och således till 1,799,110 kronor 95 öre eller, i afrundadt tal, 1,800,000 kronor utöfver de af Riksdagen för banan anvisade 17,225,600 kronor. En öfversikt af statsbanans genom Bohuslän ställning den 1 mars 1909 utvisar, att skulderna uppgå till 2,066,182 kronor 13 öre, däraf 666,182 kronor 13 öre för återstående arbeten enligt styrelsens nu upprättade kostnadsförslag och 1,400,000 kronor, som förskotterats af styrelsens hufvudkassa jämlikt medgifvande i förenämnda nådiga bref den 6 september 1907 och den 13 november 1908, samt att i de till 267,071 kronor 18 öre upptagna tillgångarna ingå kontanter och förskott, tillhoppa 162,160 kronor 99 öre, och förråds effekter, som värderats till 104,910 kronor 19 öre.

I fråga om kostnaderna enligt styrelsens nyssberörda kostnadsförslag samt desammas förhållande till 1902 års beräkningar med sedermera genom 1905 års riksdags beslut därtill komma tillägg tillåter jag mig hänvisa till efterföljande tablå.

Såsom af denna tablå synes, förefinnes kostnadsminskning allenast under rubrikerna »korsning af järnvägar» och »stängsel» med tillhoppa 23,010 kronor 93 öre, under det att kostnadsökning med sammanlagdt 1,822,121 kronor 88 öre uppstått för alla öfriga arbeten.

Hvad först beträffar kostnadsökningen för *terrasseringen*, upptagen i tablå till 411,195 kronor 27 öre, är densamma, säger styrelsen, beroende därpå, att efter uppgörandet af 1902 års beräkningar flera betydande ras och sjunkningar inträffat, bland annat, vid Grohed under 1907 års sommar, samt att i åtskilliga skärningar afsevärda afskaktningar och bergrensningar måst för undvikande af ras verkställas utöfver hvad år 1902 kunnat beräknas. Härtill kommer att en del bankputsningar och stenskoningar af bankar befunnits nödvändiga, äfvensom att i följd af bergens dåliga beskaffenhet hvalf och vederlagsmurar af betong måst anordnas till förstärkning i tunnlarna, för hvilka arbeten

## T a b l å

öfver kostnaderna för statsbanan genom Bohuslän.

	Enligt 1902 års beräkningar med sedermera genom 1905 års Riksdags beslut härtill komna tillägg.		Enligt 1909 års beräkningar. Häruti icke inbe- räknade kostnader för de af kom- missionen före- slagna arbetena och ej heller de s. k. svärfvande kostnaderna.		Skillnad.			
					Ökning.		Minskning.	
	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.
Terrassering .....	6,111,550	11	6,522,745	38	411,195	27	—	—
Broar, kulvertar och viadukter ..	2,245,829	64	2,465,414	66	219,585	02	—	—
Afloopstrummor och bäckomgräf- ningar .....	873,848	66	894,283	06	20,434	40	—	—
Väggkorsningar och vägomläggnin- gar .....	464,420	39	869,094	07	404,673	68	—	—
Korsning af järnvägar .....	68,039	98	64,180	25	—	—	3,859	73
Stängsel .....	187,847	—	168,695	80	—	—	19,151	20
Öfverbyggnad och ballastning....	3,091,726	72	3,163,888	62	72,161	90	—	—
Bangårdar .....	833,327	94	1,273,004	01	439,676	07	—	—
Banbevakningsbostäder .....	379,919	14	551,906	54	171,987	40	—	—
Telegraf och signaler .....	58,966	62	89,254	99	30,288	37	—	—
Arbetsledning och förvaltning, undersökningar, förrådsomkost- nader, arbetares resor, sjuk- vård m. m. samt oförutsedda utgifter .....	2,050,123	80	2,057,125	59	7,001	79	—	—
Rullande materiel .....	860,000	—	860,000	—	—	—	—	—
Anordningar för provisorisk trafik	—	—	45,117	98	45,117	98	—	—
Summa kronor	17,225,600	—	19,024,710	95	1,822,121	88	23,010	93
Skillnad	—	—	—	—	1,799,110	95	—	—

1902 års beräkningar icke upptogo någon kostnad. Så till exempel ingår i nu upprättade kostnadsförslag ett belopp af nära 30,000 kronor allenast för förstärkning af tunnlarna vid Kärre. Att oaktadt nu angifna förhållanden kostnadsökningen under ifrågavarande rubrik icke



blifvit större, förklaras däraf, att genom Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs omläggning, som medfört en fördelaktigare tracé för statsbanan än förut afsetts och som beräknats kosta 147,000 kronor, terrasseringsarbeten till en enligt 1902 års utredningar beräknad kostnad af 127,000 kronor kunnat undvikas, samt att detta belopp, som vid den nu gjorda jämförelsen rätteligen bort frånräknas kostnaderna för terrassering enligt 1902 års beräkningar, i stället användts till nämnda omläggning af den enskilda järnvägen, i följd hvaraf detsamma upptagits bland kostnaderna för vägkorsningar och vägomläggningar.

Den för *broar, kulvertar och viadukter* upptagna kostnadsökningen belöper sig till 219,585 kronor 2 öre, och uppger styrelsen, att anledningen till densamma är att söka hufvudsakligen därutinnan, dels att vid 1902 års beräkningar undersökningar och påbelastningsprof för bron öfver Göta älf med tillstötande viadukter icke blifvit utförda samt att, sedan detta skett, det visat sig, att pålarna icke kunde tillåtas den belastning, som år 1902 förutsatts, hvarför ett större antal pålar måst användas, dels ock att genom de olika förslag, som framställts i fråga om vattendjupet under den för banan erforderliga bron öfver Göta älf och som vållat stor tidsutdräkt med brons påbörjande, arbetet å bron jämte anslutande viadukter måst utföras under en tid, som kännetecknats af högst afsevärd prisstegring å brojárn och maskinella delar.

Kostnadsökningen, 20,434 kronor 40 öre, för *afloppstrummor och bäckomgräfnings* har föranledts däraf, att vid läggning af de förra mer vidtomfattande markförstärkning än hvad år 1902 kunnat förutses måst verkställas till följd af grundens ytterligt dåliga beskaffenhet, samt att den stora nederbörd, som under sommaren år 1907 ägde rum och trotsat alla beräkningar, påvisat behovet af förstoring af en del afloppstrummor och anläggning af nya sådana, bland annat, vid Sörkärre.

De öfverskjutande kostnaderna för *vägkorsningar och vägomläggningar* hafva i tablån upptagits till 404,673 kronor 68 öre. Häri ingår kostnaden för omförmälda omläggning af Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, hvilket arbete af styrelsen tillstyrkts, då därigenom dels utläggning af ett för en uppskattad kostnad af 22,500 kronor ifrågasatt förbindelsespår mellan statsbanans och de enskilda järnvägarnas stationer i Uddevalla undvikits, dels terrasseringskostnaderna för hufvudspåret genom den nya tracén minskats med 127,000 kronor. Omförmälda kostnadsbelopp omfattar jämväl kostnaden för vägporten vid Norrtull i Uddevalla, föranledd af Kungl. Maj:ts beslut den 8 februari 1907, och kostnaden för godsmagasinet därstädes förflyttning jämlikt beslut likaledes den 8 februari 1907. Hvad kostnadsökningen under förevarande

rubrik i öfrigt angår, har densamma, enligt hvad styrelsen meddelar, förorsakats dels genom tillkomsten af en förut icke beräknad vägbro vid Tingstad, dels därigenom att man till följd af grundens dåliga beskaffenhet måst på de flesta ställen, där vägomläggningar skett, anordna hel bädd af sten, dels ock därigenom att statsbanan funnits böra bekosta ej mindre en del väganläggningar och reparationer af omlagda vägar och gator i Uddevalla än äfven vissa af vederbörande förrättningsman vid besiktning påyrkade kompletteringsarbeten å omlagda landsvägar. Härtill kommer, att den omläggning af Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs spårssystem, som utförts genom järnvägsbolagets försorg, dragit större kostnad än den beräknade.

I fråga om *öfverbyggnad och ballastning* har en kostnadsökning af 72,161 kronor 90 öre uppstått, och har denna enligt styrelsens uppgift föranledts, bland annat, däraf, att kompletteringen af ballasten dragit större kostnad än förut beräknats dels genom längre transporter af erforderligt grus — från Gössby grusgrop, som afsetts för grustagning, har nämligen all grushämtning förbjudits till följd af de därstädes förekommande fornlämuingarna, hvilket gjort, att annat längre bort beläget grustag måst uppsökas — dels ock enär kvantiteten af ballast ökats genom inträffade banksjunkningar. Därtill kommer, att man nu, i motsats till hvad vid föregående statsbanabyggnader plägat ske, ansett banbyggnaden böra påföras kostnad för spår till sådana grustag, som erfordras för banans framtida underhåll. Det måste nämligen förutses, att till följd af sättningar i banvallen afsevärda kvantiteter ballastgrus komma att erfordras äfven under åren närmast efter banans öppnande för allmän trafik. Af denna anledning upptager det nu uppgjorda kostnadsförslaget ett belopp af 22,000 kronor för spår till grusgroparna vid Dingle och Arröd.

Den under rubriken *bangårdar* upptagna kostnadsökningen, som belöper sig till 439,676 kronor 7 öre, kommer, meddelar järnvägsstyrelsen, nästan uteslutande på husbyggnaderna. Under det att 1902 års beräkningar upptaga utgifterna för stationshus af den mindre typen med sockel men utan grund samt för ekonomihus med källare och brunn, godsmagasin och afträde i ett för allt till respektive 17,000, 2,000, 2,000 eller 1,800 och 1,000 kronor, hafva kostnaderna för dylika byggnader å bandelen Uddevalla—Olskroken, hvilka i vissa delar utförts å generalentreprenad, i ett för allt uppgått till respektive 24,000, 4,500, 3,300 och 2,000 kronor. I det nu upprättade kostnadsförslaget har upptagits ett belopp af 100,000 kronor för uppförande af för banan erforderliga, men förut icke beräknade 6 stallrum för lokomotiv samt kolbås och vändskifva.

I de omständigheter, som föranlett kostnadsökningen för nyssnämnda husbyggnader, har man, säger styrelsen, jämväl att söka orsaken till den för *banbevakningsbostäder* uppkomna kostnadsökningen, 171,987 kronor 40 öre. Vid generalentreprenaderna för husbyggnaderna hafva nämligen banvaktstugor med uthus ofvan sockeln betingat ett pris af 5,684 kronor för hvarje, och har kostnaden för dylika stugor i deras helhet med uthus, källare, brunn och planeringar uppgått till omkring 7,900 kronor för hvarje. År 1902 upptogs däremot kostnaden för banvaktstuga med uthus, inberäknadt grund, sockel, källare, brunn och planering till 6,130 kronor. Till ökningen har ock bidragit, att flera nya vaktstugor tillkommit, nämligen 3 vaktstugor vid Göta älf för brovakterna därstädes och 1 banmästarstuga vid Tingstad i stället för den i närheten af Ytterby station uppförda banmästarstugan, som tagits i anspråk af en sträckbevakande banvakt, på grund af att den vid Nordre älf uppförda banvaktstugan upplåtits åt brovakten därstädes, sedan det visat sig, att den sträckbevakande banvakten icke lämpligen kunde sköta äfven brovaktssysslan.

Den under rubriken *telegraf och signaler* uppkomna kostnadsökningen, 30,288 kronor 37 öre, har, säger styrelsen, delvis föranledts af kostnaderna för telegraf-, telefon- och signalledningarna å bron öfver Göta älf, hvilka betydligt öfverstigit de förut beräknade, äfvensom däraf att lutningsvisare och kilometertaflor med flera linjesignaler ansetts böra göras af järn i stället för af trä.

Då arbetet med banans fullbordande kom att taga längre tid än hvad förut antagits, har kostnaden för *arbetets ledning med mera* måst beräknas till högre belopp, än förut varit förutsatt, hvilket förklarar den under ifrågavarande rubrik uppkomna kostnadsökningen, 7,001 kronor 79 öre.

Slutligen har en ökning i banans anläggningskostnad med 45,117 kronor 98 öre utöfver den år 1902 beräknade förorsakats genom de anordningar för *provisorisk trafik å bandelen Uddevalla—Göteborg*, som styrelsen med stöd af Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande den 12 oktober 1906 ansett sig böra vidtaga.

Ofvan har erinrats, att af banans byggnadsmedel förskottsvis utbetalts vissa belopp för mark med mera, som Göteborgs och Bohus läns landsting, enligt styrelsens åsikt, borde kostnadsfritt hafva anskaffat, men som landstinget nekat tillhandahålla. Enligt banbyggnadens räkenskaper uppgå dessa förskotterade medel för närvarande till 21,087 kronor 56 öre. Utöfver detta belopp torde, säger styrelsen, banbyggnaden inom närmaste tiden nödgas utgifva en del ersättningsbelopp dels för ett

sidoschakt å den så kallade Brattska donationsängen i Uddevalla, hvarifrån, innan frågan om banans sträckning genom staden slutligen afgjorts, jord tagits för den först förutsatta, men sedermera öfvergifna sträckningen inom staden, dels ock till vissa jordägare utmed stranden af Göta älf såsom hyra för mark, använd för provisoriska spårplanordningar, samt för de extra kostnader, hvilka för dessa jordägare uppkommit därigenom att de i följd af statsbanans intrång på deras mark måst förhyra upplagsplatser på annat håll. De kraf, som i sist angifna hänseenden mot statsbanan framstälts dels genom stämning dels under hand, uppgå till 53,795 kronor 30 öre, hvadan med tillägg af förut upptagna 21,087 kronor 56 öre ersättningsbeloppet för mark med mera skulle belöpa sig till 74,882 kronor 86 öre. Till denna summa bör emellertid, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelar, läggas 23,700 kronor, som utgör skillnaden mellan kostnaden för återstående arbeten å en af styrelsen utförd vägport å Uddevalla tändsticksfabriks område och det belopp, hvartill uppförandet af en annan vägport skulle belöpa sig. Fabriken fordrar nämligen, oaktadt fabriken enligt vederbörande arbetschefs uppgift intet haft att erinra mot det uppgjorda förslaget till förstberörda vägport och icke heller senare under hela byggnadstiden framfört till arbetsbefälet någon anmärkning mot densamma, numera anläggandet af en vägport å annat ställe.

Samtliga nu angifna kostnadsbelopp, hvilka styrelsen anser sig kunna ifrågasätta, att det åligger landstinget att utgifva, och om hvilkas gäldande rättegång torde böra anhängiggöras, skulle alltså belöpa sig till 98,582 kronor 86 öre; dock framhåller styrelsen härvid, att berörda kostnadsbelopp icke kunna annat än approximativt angifvas.

I fråga om den för viadukten norr om Göta älf erforderliga mark, räknadt från norra landfästet ned till älfven, håller styrelsen före, att af landstinget bör å nämnda sträcka kostnadsfritt upplåtas en bredd af 18 meter å hvardera sidan af banans medellinje till skydd mot eldfara i eventuella, å sidan af banan befintliga upplag, under det att landstinget förklarar sig vara villigt att tillhandahålla allenast den mark, som upptages af fundamenten för viaduktens bockar med tillägg af 3 decimeter på hvardera sidan om samma fundament. Styrelsen finner sig därför böra upptaga ej mindre 25,000 kronor, hvilket belopp, approximativt beräknadt, erfordras för inköp af berörda mark norr om Göta älf utöfver hvad landstinget är villigt tillhandahålla, än äfven ett belopp af 16,080 kronor för läggande af så kallade vågbrytarmurar å en del omlagda vägar, hvilka murar styrelsen vid hållen vägbesiktning

blifvit ålagd att utföra, men hvilkas behöflighet styrelsen anser vara tvifvel underkastad.

I detta sammanhang framhåller styrelsen, att det icke skäligen kan fordras, att landstinget skall gälda det belopp, 19,000 kronor, som af ofvan omförmälda kommission upptagits för inköp af viss mark utanför järnvägens nu inhägnade område, i all synnerhet som det ännu är ovisst, hvilka områden erfordras och inom hvilken tid desamma kunna behöfva tagas i anspråk för de af kommissionen föreslagna arbeten.

På grund af hvad styrelsen sålunda anfört, hemställer styrelsen, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen, som till anläggning af statsbanan från Göteborg öfver Uddevalla till Skee beviljat 17,225,600 kronor, att till banans fullbordande ytterligare anvisa *dels* 1,800,000 kronor eller det belopp i afrundadt tal, hvarmed kostnaderna enligt nu uppgjorda kostnadsberäkningar, såvidt dessa kunna definitivt angifvas, öfverskjuta det af Riksdagen beviljade anslag, med skyldighet för styrelsen att med detta belopp gälda de förskottsbelopp, som styrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts medgifvande i omförmälda nämnda bref den 6 september 1907 och den 13 november 1908 bemyndigats att af under händer hafvande medel använda, *dels ock* 238,000 kronor, motsvarande i afrundadt tal det belopp, som, approximativt beräknadt, omförmälda kommission ansett erforderligt för vissa kompletterings- och förstärkningsarbeten med mera å banan.

Tillika anhåller styrelsen, att Eders Kungl. Maj:t måtte ställa till styrelsens förfogande 140,000 kronor eller, i afrundadt tal, det belopp, som enligt ofvannämnda approximativa beräkningar erfordras för gäldande af kostnader för mark med mera, hvilka, såsom tvistiga, hufvudsakligen äro beroende på rättegång mellan styrelsen samt Göteborgs och Bohus läns landsting.

De undersökningar, som legat till grund för de inför Kungl. Maj:t och Riksdagen förut framlagda kostnadsberäkningarna för anläggande af statsbanan genom Bohuslän, hafva utan tvifvel icke varit af den fullständighet, man kunnat förvänta. Man torde också med visst fog kunna lägga arbetsledningen till last att icke alltid hafva vid arbetets utförande handlat med nödig förtänksamhet och omsorg. Särskildt synes detta, att döma af professor De Geers yttrande, varit fallet vid vissa tunnelarbeten.

Å andra sidan lär dock vara tydligt, att de säregna geologiska förhållanden, som föreligga i Bohuslän, i hög grad försvåra, för att icke säga omöjliggöra en fullt tillförlitlig kostnadsberäkning. Åtskilliga andra omständigheter, för hvilka järnvägsstyrelsen närmare redogjort

och hvilka det icke torde varit möjligt att vid arbetets planläggande förutse, hafva också i sin mån bidragit till kostnadernas ökning. Särskildt är härvid att märka, att den omständigheten att arbetet dragit väsentligt längre tid än från början kunnat antagas medfört, att såväl priset på materialier som arbetskostnaderna stegrats högst betydligt.

Såsom saken nu står, lär emellertid icke kunna undgås att hos Riksdagen äska de medel, som för järnvägens fullbordande ytterligare erfordras utöfver af Riksdagen redan anvisade 17,225,600 kronor. I sådant afseende har järnvägsstyrelsen, såsom nämndt, hemställt om beviljande af ytterligare 1,800,000 kronor jämte det belopp, 238,000 kronor, förenämnda kommission ansett behöfligt för nödiga kompletterings- och förstärkningsarbeten. Såsom järnvägsstyrelsen anmärkt, lär det icke kunna antagas, att ens dessa belopp skola förslå till järnvägens slutliga fullbordande. Särskildt anser jag böra närmare undersökas, huruvida icke försiktigheten bjuder, att de arbeten, som arbetschefen Blidberg och baningenjören Larsson funnit nödiga utöfver de af kommissionen föreslagna, också komma till utförande.

Hvad angår det belopp af omkring 140,000 kronor, som skulle erfordras för gäldande af vissa kostnader, som enligt järnvägsstyrelsens åsikt böra betalas af Göteborgs och Bohus läns landsting, torde styrelsen sedermera anbefallas att af under händer hafvande medel förskjuta detsamma, intill dess tvisten angående betalningsskyldigheten blifvit slutligen afgjord.»

Utskottet, som icke haft något att erinra emot Kungl. Maj:ts förvarande förslag, hemställer,

att Riksdagen må till fullbordande af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1911 bevilja ett anslag af 2,038,000 kronor, att emellertid utgå redan under år 1910.

I fråga om sättet för anskaffande af förenämnda belopp 2,038,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

11:o).

Anslag  
till vissa  
statsbane-  
byggnader.

Kungl. Maj:t har i *punkt 51* i samma hufvudtitel vidare föreslagit Riksdagen att för år 1911 anvisa

*dels* till fortsättning af statsbanan från Bastuträsk till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden ett belopp af 1,000,000 kronor,

[51.]

*dels* till fortsättning af statsbanan från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund ett belopp af 1,500,000 kronor,

*dels ock* till fortsättning af statsbanan från Järna öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping ett belopp af 1,000,000 kronor.

Föredragande departementschefen har i detta ärende till statsrådsprotokollet anført följande.

»Uti underdånig skrifvelse den 10 november 1909 har järnvägsstyrelsen anmält de anslagsbelopp, som enligt styrelsens åsikt böra för år 1911 äskas af Riksdagen för fortsättning af statsbanorna Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden, Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) samt Järna—Norrköping.

Jag tillåter mig till en början erinra, hurusom vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 19 april 1907 af frågan om anläggning af statsbanan Järna—Norrköping dåvarande chefen för civildepartementet framlade en plan för bedrifvande af statens banbyggnadsarbeten under åren 1908—1913.

De belopp, som enligt nämnda plan voro afsedda att för de förut omförmälda banorna utgå under åren 1908—1912, hade beräknats på följande sätt:

	År 1908	År 1909	År 1910	År 1911	År 1912
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Bastuträsk—Skellefteå .....	800,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	—
Inlandsbanan (Östersund—Ströms vattudal)	2,000,000	3,000,000	3,000,000	2,900,000	—
Järna—Norrköping .....	2,000,000	2,300,000	3,200,000	2,600,000	3,200,000

De för banorna Bastuträsk—Skellefteå samt Järna—Norrköping hittills anvisade beloppen understiga emellertid hvad som enligt nyssnämnda plan skulle hafva utgått, och detta af den anledning, att arbetet å dessa anläggningar på grund af åtskilliga orsaker icke kunnat börjas så tidigt som varit afsedt.

Riksdagen har nämligen för åren 1908—1910 anvisat följande belopp:

	År 1908	År 1909	År 1910
	Kr.	Kr.	Kr.
Bastuträsk—Skellefteå .....	800,000	1,500,000	1,000,000
Östersund—Ströms vattendal .....	2,000,000	3,000,000	3,000,000
Järna—Norrköping .....	2,000,000	1,300,000	2,000,000

I fråga om anslagsbehovet för år 1911 har järnvägsstyrelsen uti sin förevarande skrifvelse anført, att med hänsyn till den nuvarande ekonomiska ställningen i landet styrelsen ansett sig böra, i den mån sådant låte sig göra för att kunna ekonomiskt bedriva banbyggnaderna, begränsa anslagsbehoven för år 1911 för nu pågående statsbanebyggnader till lägre belopp än som upptagits i förenämnda plan.

Jag öfvergår nu till de anslagskraf, som järnvägsstyrelsen framställt beträffande de särskilda banorna.

Hvad då till en början beträffar statsbanan *Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden* tillåter jag mig först erinra, hurusom 1907 års riksdag, med anledning af en utaf Kungl. Maj:t till Riksdagen gjord framställning, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, beslutit anläggning af statsbana från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor äfvensom till påbörjande af denna bana för år 1908 anvisat ett belopp af 800,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Därefter har Riksdagen, såsom förut är nämndt, till fortsättning af samma bana anvisat för år 1909 1,500,000 kronor och för år 1910 1,000,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

Såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, kunde emellertid arbetet å ifrågavarande bana icke påbörjas under år 1908. Först under år 1909 begynte arbetet å banan bedrivas, och skulle enligt den af Eders Kungl. Maj:t den 22 januari 1909 fastställda arbetsplanen för samma år med de för anläggningen dittills anvisade medel dels terrasserings- och trummurningsarbetena påbörjas och fullbordas mellan Bastuträsk och Krångfors samt i hufvudsakliga delar utföras mellan Krångfors och Skellefteå, dels broarna öfver Røjnorbäcken, Hästbäcken och Krångån samt murningsarbetena å öfriga broar å bandelen Bastuträsk—Skellefteå påbörjas och fullbordas, dels sträckan Bastuträsk—



Krångfors räsläggas och underballastas, dels samtliga bangårdsanläggningar å sträckan Bastuträsk—Skellefteå påbörjas; hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 200,000 kronor.

Enligt de af järnvägsstyrelsen upprättade förslag till plan för bedrivande af arbetena å ifrågavarande bana under år 1910 skola under detta år utföras följande hufvudsakliga arbeten nämligen:

fullbordande af terasserings-, bro- och trummurningsarbetena mellan Krångfors och Skellefteå med undantag af öfverbyggnaden för bron öfver Skellefte älf, utförande af dylika arbeten mellan Skellefteå och Kallholmen, färdigballastning af sträckan Bastuträsk—Krångfors, räsläggning och underballastning af sträckan Krångfors—Skellefte älf, fullbordande af bangårdsanläggningarna å linjen Bastuträsk—Skellefte älf samt påbörjande af dylika anläggningar å linjen Skellefte älf—Kallholmen; hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 127,500 kronor.

Järnvägsstyrelsen har nu i sin förevarande skrifvelse af den 10 november 1909 hemställt, att till fortsättning af statsbanan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden måtte af Riksdagen för år 1911 äskas ett belopp af 1,000,000 kronor.

Med detta belopp skulle, enligt hvad styrelsen tänkt sig, följande arbeten i stort sedt utföras, nämligen:

fullbordande af återstående terrasserings-, bro- och trummurningsarbeten å sträckan Skellefte älf—Kallholmen;

färdigballastning å sträckan Krångfors—Klutmark;

räsläggning och underballastning af sträckan Skellefte älf—Bergsholmen; samt

fortsättning af bangårdsanläggningarna å sträckan Skellefte älf—Kallholmen.

Mot järnvägsstyrelsens framställning är intet att erinra från min sida.

Hvad härefter angår statsbanan *Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors)* tillåter jag mig erinra, hurusom 1907 års Riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, beslutat anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisat 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Därefter har Riksdagen, såsom förut antydts, till fortsättning af samma bana anvisat för år 1909 3,000,000 kronor och för år 1910 likaledes 3,000,000 kronor att jämväl utgå från riksgäldskontoret.

Enligt den af Eders Kungl. Maj:t den 17 december 1909 fastställda arbetsplanen för år 1910 i afseende å ifrågavarande bana skulle i stort sedt följande arbeten utföras, nämligen:

fullbordande af terrasserings- och trummurningsarbeten samt påbörjande af broarbetena å sträckan Raftsjön—Ulriksfors;  
rälsläggning och underballastning af sträckan Raftsjön—Sikåsån;  
fortsättning af arbetena dels med förändring af bangården i Östersund dels ock å öfriga redan påbörjade bangårdsanläggningar; samt  
påbörjande af bangårdsanläggningarna vid Sikås, Hallviken och Ulriksfors.

Därjämte skulle enligt planen inköpas rullande materiel för ett belopp af 268,500 kronor.

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra, att enligt den plan, som låg till grund för Kungl. Maj:t till 1907 års Riksdag aflåtna proposition angående anslag för anläggning af ifrågavarande statsbana, järnvägslinjen inom Hammerdals socken skulle framdragas söder om Sikås by och korsa Sikåsån strax ofvanför dennas inflöde i Hammerdalsjön vid Prästbodarna, hvarest en station skulle anläggas. Från denna station skulle ett stickspår dragas ned till Hammerdalssjön.

Sedan järnvägsstyrelsen anbefallts att inkomma med förslag till definitiv plan för järnvägsanläggningen, har emellertid styrelsen uti underdånig skrifvelse den 31 augusti 1909 meddelat, att styrelsen på grund af inkomna framställningar, bland annat från Hammerdals kommun, anställt undersökning, huruvida icke den vid Prästbodarna tilltänkta stationen skulle kunna förläggas närmare Hammerdals kyrkoplats och om möjligt vid Hammerdalssjön, hvarigenom den skulle komma att ligga gynnsammare för byarna invid nämnda sjö.

Såsom resultat af denna undersökning har framgått, att man skulle kunna tänka sig som ett alternativ att draga banan genom Mo by öfver Tandmyrskäret. Banan, som därvid skulle gå söder om Fyrån och på stort afstånd från Sikås by, skulle visserligen blifva 457 meter kortare än linjen öfver Prästbodarna, men anläggningskostnaderna skulle däremot komma att ökas med icke mindre än 333,000 kronor utöfver dem, som beräknats för Prästbodalinjen jämte tillhörande stickspår till Hammerdalssjön. Af denna anledning har linjen öfver Tandmyrskäret ansetts icke böra komma till utförande.

För att emellertid på annat sätt vinna det med de ingifna framställningarna åsyftade önskemålet har järnvägsstyrelsen låtit undersöka en linje väster om Sikås med bispår därifrån till Mo by jämte stickspår från denna by till Hammerdalssjön. Denna linje skulle blifva 3,881

meter kortare än den ursprungligen ifrågasatta linjen öfver Prästbodarna, hvarjämte anläggningskostnaden, inberäknadt kostnaderna för bispåret mellan Sikås och Mo by samt stikspåret ned till Hammerdalssjön, skulle blifva 288,000 kronor billigare än för linjen öfver Tandmyrskäret med dess stickspår till Hammerdalssjön. Sikåslinjen med bispår och stickspår har däremot beräknats blifva omkring 45,000 kronor dyrare än Prästbodalinjen med dess stickspår. Denna ökade kostnad torde dock komma att uppvägas af en besparing, som uppkommit genom på annat ställe af banan verkställd omstakning. För att emellertid kunna fullt bedöma de olika linjerna sins emellan bör, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, äfven tagas hänsyn till driftkostnaderna. Af styrelsen verkställda beräkningar utvisa, att sammanlagda anläggningskostnaden och driftkostnaden, kapitaliserad efter 4 %, skulle blifva 391,500 kronor billigare för Sikåslinjen med bispår och stickspår än för Prästbodalinjen med stickspår och ej mindre än 673,000 kronor billigare än för Tandmyrskärslinjen med stickspår.

På grund af hvad sålunda förekommit hemställde järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 31 augusti 1909, att statsbanan Östersund—Ulriksfors inom Hammerdals socken skulle framdragas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af styrelsen angifna sträckningen väster om Sikås by, äfvensom att ett bispår skulle anläggas från Sikås by till Mo kyrkoby jämte ett stickspår från sistnämnda by till Hammerdalssjön.

Den sålunda förordade linjen skulle medföra, utom förut antydda, följande fördelar, nämligen att en station genom anläggning af bispåret kan förläggas i Mo kyrkoby; att detta bispår, som afses att byggas efter en billig typ, dock bredspårigt och sådant att statsbanans vagnar kunna framgå därå, lätteligen kan utsträckas i mån af behof genom byarna längs Hammerdalssjön nedåt Edeforsen, där kraftstation finnes, samt ytterligare nedåt Fyrsjön, som är en god uppsamlingsbassäng för virke; att linjen kommer längre in i siluområdet än de öfriga linjerna; samt att invånarna i byarna vid Hammerdalssjön blifva bättre tillgodosedda genom en station i Mo by än genom den på omkring 5 kilometers afstånd från denna by ifrågasatta stationen vid Prästbodarna.

Enligt hvad Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, bar Eders Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 17 december 1909 bifallit hvad järnvägsstyrelsen sålunda hemställt.

Järnvägsstyrelsen har uti sin nu ifrågavarande framställning af den 10 november 1909 erinrat, hurusom uti den förenämnda planen för banbyggnadsarbetenas bedrifvande under åren 1908—1913 för stats-

banan Östersund—Ströms vattudal upptagits för år 1911 ett belopp af 2,900,000 kronor eller återstoden af den summa, banan beräknats kosta. Af förut angifven anledning har järnvägsstyrelsen emellertid inskränkt anslagskrafvet för år 1911 beträffande denna bana till 1,500,000 kronor.

Enligt styrelsens beräkning skulle i hufvudsak följande arbeten utföras för sistberörda belopp, nämligen:

fullbordande af brobyggnadsarbeten äfvensom utförande af rälsläggning och underballastning å sträckan Sikåsån—Ulriksfors; samt

fortsättning af bangårdsanläggningarna å sträckan Östersund—Ulriksfors.

Hvad järnvägsstyrelsen föreslagit har jag ansett mig böra biträda.

Hvad slutligen angår statsbanan *Järna—Norrköping* har Riksdagen, såsom Eders Kungl. Maj:t jämväl täcktes erinra sig, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, beslutit anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande materiel samt till påbörjande af anläggningen för år 1908 anvisat ett belopp af 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Därefter har Riksdagen, såsom jämväl förut nämnts, anvisat till fortsättning af samma bana för år 1909 1,300,000 kronor samt för år 1910 2,000,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

Jag tillåter mig här erinra, hurusom Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 2 augusti 1907 anbefallde järnvägsstyrelsen att, efter det ytterligare undersökningar blifvit anställda, inkomma med förslag till definitiv plan för ifrågavarande järnvägsanläggning. I sammanhang därmed fann Kungl. Maj:t — under förklarande att Kungl. Maj:t funnit utförandet af järnvägsanläggningen från Järna till Norrköping böra, såvidt möjligt, öfverlämnas på generalentreprenad — godt förståndiga järnvägsstyrelsen att med anledning häraf yttra sig samt att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till entreprenadkontrakt och de öfriga bestämmelser, som i sammanhang därmed kunde finnas erforderliga.

Vidare ber jag få nämna, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 19 januari 1909 underställde Eders Kungl. Maj:ts pröfning frågan om järnvägens hufvudsakliga sträckning; och anbefallde Eders Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 29 januari 1909 järnvägsstyrelsen att uppgöra det genom förenämnda nådiga bref den 2 augusti 1907 infordrade förslaget till definitiv plan för ifrågavarande bana i hufvudsaklig öfverens-

stämmelse med den af järnvägsstyrelsen förordade sträckningen Järna—Gräfstad—Nyköping—Lunda—norr om Löfsjön—Åby—Norrköping.

Till åtlydnad häraf öfverlämnade järnvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 1 mars 1909 för nådig pröfning förslag till definitiv plan för bandelen Järna—Enstaberga. Uti denna plan funnos upptagna tre stationer vid Västerljungs kyrka, vid Braken och vid Enstaberga samt en håll-, last- och mötesplats vid Långgrufvan, hvilka icke ingingo i den ursprungliga planen.

Den 23 april 1909 fastställde Eders Kungl. Maj:t det sålunda underställda förslaget till definitiv plan, dock med den ändring, att ur planen skulle utgå berörda af styrelsen föreslagna stationer samt håll-, last- och mötesplats, men med iakttagande, att så stora markområden skulle upplåtas till banan, som erfordrades för framtida anordnande af nämnda stationer äfvensom håll-, last- och mötesplatsen vid Långgrufvan.

Med föranledande häraf anbefallde Eders Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att i sammanhang med äskande af anslag för ifrågavarande järnvägsanläggning för år 1911 inkomma med utredning och förslag rörande de stationer och den håll-, last- och mötesplats, som ur planen utgått, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af styrelsen framlagda förslaget, på det Eders Kungl. Maj:t skulle blifva i tillfälle att i berörda afseende göra framställning hos Riksdagen. Redan då syntes nämligen framgå af de undersökningar, som företagits, att den vid beslutet om banans anläggning beräknade kostnaden, 13,300,000 kronor, icke skulle förslå till järnvägens fullbordande, äfven om kostnaderna för de föreslagna nya stationerna samt den nya håll-, last- och mötesplatsen icke medtoges i beräkningen.

Järnvägsstyrelsen har meddelat, att den sålunda anbefallda utredningen jämte förslag måste föregås af nya utredningar vidkommande banans framdragande från Enstaberga till Norrköping äfvensom af upprättande af nytt kostnadsförslag för hela banan mellan Järna och Norrköping.

Styrelsen har emellertid ännu icke inkommit med ifrågavarande utredning.

Enligt hvad jag inhämtat lär dock någon ökning af anslagsbehovet för år 1911, sådant detsamma af järnvägsstyrelsen uti nu ifrågavarande skrifvelse af den 10 november 1909 beräknats, icke blifva erforderlig. Det torde vid sådant förhållande kunna anses tillfyllest att, sedan utredningen inkommit, förelägga denna fråga den år 1911 sammanträdande Riksdagen.

Innan jag öfvergår att framlägga järnvägsstyrelsens nyssberörda anslagskraf för år 1911, tillåter jag mig i korthet redogöra för de åt-

gärder, som vidtagits för åstadkommande af generalentreprenad å denna järnvägsanläggning.

Med omförmälda skrifvelse af den 1 mars 1909 öfverlämnade järnvägsstyrelsen förslag till entreprenadkontrakt med tillhörande arbetsbeskrifning för utförande å generalentreprenad af bansträckan mellan Järna och Enstaberga. Järnvägsstyrelsen anförde uti nämnda underdåniga skrifvelse, bland annat, att från entreprenaden borde undantagas dels uppförandet af alla permanenta husbyggnader, dels leverans af räler och växlar med vissa tillbehör, utredningsinventarier och rullande materiel, dels leverans och uppsättning af bangårdsmaskinerier, af öfverbyggnader till broar samt af växel- och signalsäkerhetsanordningar, dels ock anordnande af telegrafledning och hvad därmed sammanhängde samt fasta signaler.

Jämlikt nådigt beslut den 23 april 1909 anbefalldes järnvägsstyrelsen att genom allmän kungörelse utbjuda anläggningen af bandelen Järna—Enstaberga till utförande på generalentreprenad i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af styrelsen med underdåniga skrifvelsen af den 1 mars 1909 öfverlämnade förslaget till entreprenadkontrakt jämte tillhörande arbetsbeskrifning.

Sedan styrelsen på föreskrifvet sätt infordrat anbud å utförande af ifrågavarande anläggning, hade vid anbudstidens utgång inkommit fem anbud, af hvilka det lägsta afgifvits af aktiebolaget skånska cementgjuteriet i Stockholm. De enligt de särskilda anbuden fordrade entreprenadsummorna uppgingo till respektive 5,030,000, 5,700,000, 5,900,000, 6,105,000 och 7,900,000 kronor. Samtliga dessa anbud måste emellertid förkastas.

Sedermera inledde järnvägsstyrelsen underhandlingar med nämnda aktiebolag, och ledde dessa underhandlingar därhän, att bolaget erbjöd sig att i enlighet med bestämmelserna i ett upprättadt nytt förslag till entreprenadkontrakt utföra anläggningen af nu ifrågavarande statsbanedel för en summa af 4,590,000 kronor jämte särskild ersättning enligt prislista för utfyllning af sjunkande bankar, behöfliga markförstärkningar till förekommande och afhjälpande af banksjunkningar samt bortschaktning af i skärningar eventuellt uppkommande släntskred, hvarvid bolaget dock garanterade, att kostnaden, föranledd af dessa arbeten, för statens järnvägar icke komme at uppgå till mer än högst 440,000 kronor.

För utförande af ifrågavarande anläggning begärde bolaget enligt nu ifrågavarande anbud nio månader längre tid än som varit förutsatt i det Eders Kungl. Maj:s pröfning förut underställda kontraktsförslaget.

Järnvägsstyrelsen anförde därefter uti underdånig skrifvelse den 13 augusti 1909 i denna fråga följande.

Genom beräkningar, som styrelsen låtit verkställa angående kostnaderna för de till utförande å entreprenad utbudna arbetena, hade styrelsen funnit, att dessa kostnader med nu gängse arbets- och materialpriser, om arbetet utfördes direkt genom styrelsens försorg, icke borde komma att uppgå till mer än 4,500,000 kronor. I denna summa vore kostnaden för de arbeten, för hvilka aktiebolaget skånska cementgjuteriet i sitt erbjudande betingat sig särskild ersättning, inräknad med 250,000 kronor. Dock vore, enligt styrelsens mening, med anledning af de säregna geologiska förhållanden, hvilka vore rådande i de trakter, som banan komme att genomlöpa, den möjligheten icke utesluten, att vid utförandet arbetena komme att betinga högre kostnad än den beräknade.

Med afseende särskildt fästadt vid Riksdagens flera gånger uttalade önskan om statsbanebyggnadernas utförande på generalentreprenad och med hänsyn till, att nu ifrågavarande arbetens utförande på entreprenad möjligen skulle bidraga till entreprenadväsendets utveckling inom landet, tillstyrkte järnvägsstyrelsen antagandet af det utaf aktiebolaget skånska cementgjuteriet gjorda erbjudandet.

Såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, bemyndigades järnvägsstyrelsen, jämlikt nådigt beslut den 27 augusti 1909, att med aktiebolaget skånska cementgjuteriet i Stockholm träffa aftal om utförande på generalentreprenad af anläggning utaf bandelen Järna—Enstaberga i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förberörda, styrelsens underdåniga skrifvelse den 13 augusti 1909 bifogade förslag till entreprenadkontrakt.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat har styrelsen på grund af det utaf Eders Kungl. Maj:t sålunda gifna bemyndigandet den 11 september 1909 afslutat kontrakt med nyssnämnda aktiebolag.

Vidkommande det belopp, som erfordras för bedrifvande af arbetena under år 1911 å ifrågavarande bana, har järnvägsstyrelsen uti sin förevarande underdåniga skrifvelse af den 10 november 1909 hemställt, att ett anslag å 1,000,000 kronor måtte för sådant ändamål af Riksdagen äskas för nämnda år.

För att kunna bedöma om det sålunda begärda beloppet är behöfligt, har jag från järnvägsstyrelsen infordrat närmare upplysningar, och har därvid meddelats mig, att de redan anvisade beloppen, samman

lagdt 5,300,000 kronor, användts eller äro afsedda att användas till följande utgifter:

Anslag till rullande materiel, lyftadt 1908	kr. 400,000: —
» » » » » 1909	» 400,000: —
» » » » » afsedt att lyftas under år 1910	» 364,000: —
Likvid för räler med tillbehör, inköpta och levererade år 1909	» 110,000: —
Likvid för räler med tillbehör att levereras år 1910	» 185,000: —
Likvid för räler med tillbehör att levereras år 1911	» 425,000: —
Kostnader för förberedande undersökningar, administration m. m. intill 1909 års slut	» 200,000: —
Utbetaldt förskott till aktiebolaget skånska cementgjuteriet	» 150,000: —
Kostnad för öfverbyggnader till broar, arbetsräler m. fl. effekter, som järnvägsstyrelsen skall tillhandahålla	» 200,000: —
Kostnad för arbeten, som entreprenören skall utföra mot särskild ersättning	» 100,000: —
Administrations- m. fl. kostnader under åren 1910 och 1911	» 150,000: —
Till afbetalning å entreprenadkontraktet återstår således af de anvisade medlen	kr. 2,616,000: —
	<hr/> Summa kr. 5,300,000: —

Enligt kontraktet är entreprenören skyldig att före den 1 juli 1913 hafva banan i sin helhet fullbordad men att redan vid 1911 års slut hafva utfört arbeten till värde af *minst*  $\frac{3}{5}$  af entreprenadsumman eller 3,018,000 kronor, hvilka skola likvideras med 95 % däraf eller med 2,867,100 kronor.

Erforderligt anslagsbelopp intill 1911 års slut är således *minst* 2,684,000 + 2,867,100 kronor, eller tillsammans 5,551,100 kronor. Detta belopp förslår emellertid endast under förutsättning, bland annat, dels att entreprenören icke utför mera arbete intill 1911 års slut än han enligt kontraktet är skyldig till, dels att byggnadsarbetena icke igångsättas å någon annan del af statsbanan än å sträckan Järna—Ensta-berga, samt att ej heller husbyggnader och arbeten, som icke åligga entreprenören, påbörjas före sistnämnda års utgång.



Intill 1911 års utgång erfordras således, enligt ofvanstående, 251,100 kronor utöfver de belopp, som Riksdagen hittills anvisat. Då det emellertid, enligt hvad meddelats mig, är sannolikt, att entreprenören kommer att drifva sina arbeten raskare än han enligt kontraktet är skyldig till, och det dessutom är önskligt att åtminstone under år 1911 kunna påbörja arbeten på öfriga delar af banan, så har jag icke ansett mig böra göra någon erinran mot det af järnvägsstyrelsen begärda anslagsbeloppet för år 1911, 1,000,000 kronor.

Såsom jag redan förut antydt, syntes redan på ett jämförelsevis tidigt stadium framgå, att de för banan beräknade kostnaderna, 13,300,000 kronor, icke skulle förslå till dess fullbordande. Sedan undersökningsarbetena för banan i sin helhet numera afslutats och kostnadsberäkningarna i det närmaste äro fullbordade, har det, enligt hvad jag i järnvägsstyrelsen inhämtat, visat sig, att det ytterligare erforderliga beloppet torde blifva ganska afsevärdt. Till siffran kan detsamma dock först om en kortare tid angifvas.

Skälen till kostnadsökningen äro, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat, i hufvuddrag följande.

De priser på arbete och vissa materialier, som ligga till grund för det med skånska cementgjuteriet afslutade entreprenadkontraktet, äro i allmänhet högre än de, som järnvägsstyrelsen förut ansett sig böra upptaga i kostnadsberäkningarna för banan. Vid de nya beräkningarna för banan i sin helhet hafva nu antagits samma priser, som enligt ofvan nämnda entreprenadkontrakt gälla för delen Järna—Enstaberga, hvarigenom de beräknade kostnaderna för hela banan ökats.

Vid uppgörande af mera detaljerade planer för stationsanordningarna å åtskilliga platser, särskildt Järna och Norrköping, har det visat sig, att de förut upptagna kostnaderna äro otillräckliga, till stor del beroende på den alltjämt fortgående ökningen af tågens längd och lokomotivens tyngd. Därjämte har järnvägsstyrelsen tänkt sig, att vid Åby borde anordnas en för den nya banan och för den nuvarande stambanan gemensam station i stället för endast en mindre sådan i närheten af Åby ensamt för den nya banan.

Vidare har järnvägsstyrelsen ansett lämpligt, att redan vid banbyggnadens fullbordande anordningar finnas vidtagna för öfverföring af trafik i Nyköping mellan den nya banan och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, hvilket förut icke varit afsedt.

Därtill kommer, att det, såsom framgår af hvad jag redan anfört, synes lämpligt att redan vid banans byggande anordna stationer å vissa

platser, där man tänkt sig att sådana skulle först framdeles anläggas.

Slutligen hafva de nu verkställda noggrannare borringarna och geologiska undersökningarna gifvit vid handen, att större kostnader än man förut tänkt sig äro att förutse för grundförstärkningar under ban-  
kar, tryckbankar för dylika med mera.

För närvarande har jag emellertid icke någon framställning att göra i denna del af saken.»

Utskottets.  
yttrande

Utskottet, som beträffande statsbaneanläggningen Järna—Norrköping fäst sin uppmärksamhet vid, att för denna anläggning, där arbetena så nyligen äro påbörjade, till rullande materiel under hvarterade af åren 1908 och 1909 lyftats ett anslag af 400,000 kronor, har med anledning häraf och då sålunda betydliga belopp för nämnda ändamål disponerats, redan innan byggandet af banan påbörjats, sökt förskaffa sig närmare upplysningar i ämnet; och har utskottet därvid inhämtat, att de till inköp af rullande materiel afsedda medel vid ifrågavarande statsbana disponerats och, hvad vidkommer 1910 års anslag, äro afsedda att disponeras på sätt, som framgår af följande tabell:

Anslag		Kr. 1,164,000:—		Använda för inköp af:			
att lyftas		år 1908	4	lokomotiv	litt. E	kr.	264,260:—
år 1908 med »	400,000:—	»	»	2 »	» Ke	»	75,860:—
» 1909 » »	400,000:—	»	»	1 »	» L	»	59,480:—
» 1910 » »	364,000:—	» 1909	6	personvagnar	» Ao2	»	395,390: 81
			1910	3 lokomotiv	» Ke	»	111,000:—
				62 godsvagnar	» G3	»	258,009: 19
				odisponerade	»	—	—
Summa kr. 1,164,000:—							

Ehuru väl ifrågavarande inköp af rullande materiel varit i beräkningen för banans anläggningskostnad angifna, har utskottet dock ansett sig böra å desamma fästa uppmärksamheten.

Utskottet, som ej haft något att erinra mot hvad Kungl. Maj:t i förevarande punkt föreslagit, hemställer,

att Riksdagen må för år 1911 anvisa

a) till fortsättning af statsbanan från Bastuträsk till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden ett belopp af 1,000,000 kronor.

b) till fortsättning af statsbanan från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund ett belopp af 1,500,000 kronor, och

c) till fortsättning af statsbanan från Järna öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping ett belopp af 1,000,000 kronor.

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

Stockholm den 9 maj 1910.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

---

#### Reservationer.

Vid *punkt 1:o* (angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar):

af herr *F. W. Thorsson*, som ansett, att det föreslagna uppförandet af boställshus jämte uthus och källare vid Anneberg icke bort af utskottet tillstyrkas;

af herrar *P. Olsson* och *J. A. Sjö*, som yrkat afslag på Kungl. Maj:ts framställning angående uppförande af skolhus vid Abisko;

vid *punkt 2:o* (angående ny bro öfver Stångån vid Linköping):

af herrar *A. Wiklund*, *F. W. Thorsson*, *P. Olsson*, *J. A. Sjö*, *A. Ekman*, *J. J. Byström*, *A. C. Lindblad* och *C. G. Thor*, som yrkat, att utskottets yrkande och förslag måtte hafva följande lydelse:

»Såsom i statsrådsprotokollet anförts har för innevarande år af Riksdagen till denna anläggning anvisats 100,000 kronor, och har, enligt hvad utskottet inhämtat, af underhållsmedel för ändamålet anslagits ett belopp af 50,000 kronor.

Emellertid har man, till följd däraf, att öfverenskommelse med Linköpings stad om förvärfvande af viss för anläggningen erforderlig mark ännu icke kunnat träffas, måst låta med arbetet å densamma hit-

intills anstå, hvadan nu finnes disponibelt hela det för innevarande år anvisade belopp 150,000 kronor.

För arbetets bedrivande under år 1911 har järnvägsstyrelsen enligt hvad utskottet tillhandakomna uppgifter gifva vid handen, afsett att af underhållsmedel anslå 150,000 kronor.

Under sådana omständigheter vill det synas utskottet som skulle sistnämnda två belopp, tillhoppa 300,000 kronor, vara tillräckliga för arbetenas bedrivande å bron intill utgången af år 1911. På grund häraf och då bron i fråga ej beräknats blifva färdig förr än under loppet af år 1912, har det, med hänsyn till önskvärdheten af största möjliga besparingar i budgeten, synts utskottet som skulle med anvisande af de 100,000 kronor, som äro afsedda att ytterligare utgå af anslagsmedel, lämpligen kunna anstå till år 1911.

Utskottet hemställer därför,

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

vid *punkt 5:o* (angående uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen):

af herrar grefve *P. O. L. Klingspor*, friherre *J. G. Beck-Früs*, *F. W. Thorsson*, *P. Olsson*, *J. A. Sjö*, *A. Ekman*, *J. Ström*, *A. C. Lindblad* och *C. G. Thor*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Vid pröfning af Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag till nybyggnad för ifrågavarande afdelningar af järnvägsstyrelsen har utskottet ej kunnat undgå att komma till den bestämda uppfattning, att en byggnad, fullt tillräcklig för dessa afdelningars behof skulle kunna uppföras af väsentligt mindre dimensioner och för afsevärdt mindre kostnader än hvad nu föreslagits. Det vill synas utskottet, som om vederbörande, vid uppgörande af detta förslag, åt de respektive byråerna anslagit utrymme, som betydligt öfverstiger det verkliga behovet.

Utskottet vill såsom ett exempel i detta afseende anföra, hurusom för kontrollkontorets tjänstemän, uppgående till 302 personer, beräknats ett antal af 139 rum med en golfyta af tillhoppa 3,276 kvadratmeter. Detta utrymme har synts utskottet så mycket mera öfverflödigt, som den möjligheten, enligt utskottets förmenande, icke är utesluten, att personalen vid ifrågavarande kontor skulle utan men för arbetets behöriga fortgång kunna i någon mån reduceras. Det torde i hvarje fall icke kunna förnekas, att den af Kungl. Maj:t föreslagna kostnaden för

uppförande af byggnaden, 800,000 kronor, ej står i rimligt förhållande till antalet tjänstemän, tillhopa 392, för hvilka densamma är afsedd. Detta missförhållande blir emellertid ännu mera påtagligt vid beräkning af markvärdet å det för byggnaden afsedda område. Enligt hvad domänstyrelsen förklarar, skulle det för själfva expeditionsbyggnaden afsedda området om 2 hektar 92 ar, jämte det område, som eventuellt framdeles skulle få användas till byggnadsplatser för stationspersonalen vid Tomtebodan — omfattande en areal af 9 hektar 10 ar — vid försäljning betinga ett pris, sannolikt uppgående till minst en half million kronor, och skulle alltså markvärdet å den del, hvarom särskildt nu är fråga, uppgå till omkring 170,000 kronor och byggnaden sålunda föranleda en kostnad af tillsammans närmare en million kronor, hvilken summa emellertid, med hänsyn till sannolikheten af att jämväl den för byggnadsplatser åt stationspersonalen afsedda delen med tiden kommer att af järnvägsstyrelsen för nu ifrågakvarande ändamål disponeras, torde komma att väsentligt ökas.

Under sådana förhållanden har utskottet ej ansett sig kunna biträda Kungl. Maj:s förslag.

Motionärernas framställning om förläggande af omhandlade kontor till Linköping och den utsikt till afsevärda besparingar densamma onekligen innebär, hafva däremot synts utskottet värda allt beaktande.

I sin förenämnda promemoria, däri järnvägsstyrelsen till bemötande upptagit, hvad af motionärerna till stöd för den gjorda framställningen anförts, har styrelsen visserligen sökt göra gällande, att en förflyttning af kontoren på sätt af motionärerna föreslagits, icke låte sig verkställas. Hvad järnvägsstyrelsen i sådant afseende anført har emellertid ej synts utskottet vara af beskaffenhet att ådagalägga vare sig omöjligheten af dessa kontors förläggande till en plats, försedd med så täta och snabba kommunikationer med Stockholm, som Linköping, eller att afsevärda svårigheter äro förenade med en sådan förläggning af kontoren. Arbetet å dessa kontor har nämligen ingalunda synts utskottet vara af beskaffenhet att kräfvat den af järnvägsstyrelsen såsom nödvändig framhållna närbelägenhet till styrelsens öfriga byråer. Hvad särskildt vidkommer den af järnvägsstyrelsen anförda svårigheten vid tariffböckernas sändande mellan de båda städerna, är utskottet af den bestämda uppfattningen, att denna angelägenhet väl skulle kunna ordnas utan att man behöfde tillgripa den kostsamma åtgärden att taga afskrift af böckerna, och synes för öfrigt, därest ett sändande af dessa böcker skulle nödvändiggöras, de däraf vållade svårigheterna ej vara afsevärdt större, om transporten skedde mellan Linköping och Stockholm än

mellan Stockholm och Tomtebodas. I detta sammanhang vill utskottet därjämte såsom sin åsikt uttala, att ännu en afdelning inom järnvägsstyrelsen, nämligen milkontoret, med hänsyn till arten och beskaffenheten af arbetet å detsamma, jämväl lär kunna utan olägenhet förläggas å någon genom goda kommunikationer med Stockholm förenad stad i landsorten.

Den sålunda ifrågasatta förflyttningen till Linköping har emellertid i ett afseende, nämligen beträffande den där af berörda personalen, syns utskottet medföra viss olägenhet, hvilken dock torde uppvägas där af att lefnadskostnaderna i Linköping helt säkert ställa sig så pass mycket billigare än i Stockholm, att tjänstemännens löner, oaktadt den reducering däri, som blifver en följd af minskad hyresersättning, å förstnämnda ort kunna bättre förslå till täckande af dessa kostnader, och synes den uttalade farhågan för desammas förhöjning utskottet vara betydligt öfverdrifven. Hvad särskildt hyrorna beträffar gifva till utskottet öfverlämnade protokoll från stadsfullmäktiges i Linköping sammanträden, därvid behandlats frågan om åstadkommande i staden af billiga hyreslägenheter, vid handen, att förhållandena i detta afseende komma att ställa sig synnerligen gynnsamma (se bil. III och IV).

Tillika har utskottet velat framhålla, att beträffande tjänstemännen af lägre grad vid statens järnvägar dylika tvångsförflyttningar, af beskaffenhet att vålla vida större olägenheter, ej sällan förekommit och alltjämt lära förekomma.

Hvad beträffar lämpligheten för afsedt ändamål af de lokaler, som skulle beredas i de till staten hembjudna fastigheterna nr 124 och 113 B I, har utskottet, då järnvägsstyrelsen visserligen förklarat dem olämpliga, men ej framlagt någon detaljerad kritik af desamma, ej varit i tillfälle bilda sig en absolut bestämd uppfattning i detta afseende.

Under sådana omständigheter och då utskottet, såsom nämnts, är af den uppfattningen, att Kungl. Maj:ts förslag, sådant det föreligger, ej är af beskaffenhet att böra af Riksdagen bifallas, men däremot finner de fördelar, ett bifall till motionärernas förslag skulle innebära, synnerligen beaktansvärda, har utskottet ansett denna frågas lyckliga lösning bäst främjas, om Riksdagen ställer till Kungl. Maj:ts förfogande erforderligt belopp, tillhopa 500,000 kronor, för inköp af fastigheterna 124 och 113 B I, att af Kungl. Maj:t för sådant ändamål disponeras, därest Kungl. Maj:t, efter verkställd undersökning, funne de å fastigheterna förefintliga byggnader jämte, eventuellt, annan för ändamålet väl belägen byggnad i Linköping, kunna inredas till lämpliga lokaler för ifrågavarande kontor af järnvägsstyrelsen. Härtill borde

dock, med hänsyn till de påtagliga fördelar för Linköpings stad, som skulle innebäras i ett beslut om kontorens förläggande dit, och då utskottet har sig bekant, att staden lärer vara villig att i sådant afseende ikläda sig vissa kostnader, fogas det villkor, att staden skulle åtaga sig ej mindre att kostnadsfritt verkställa erforderlig ominredning af de till inköp föreslagna två byggnaderna än äfven att, därest dessa byggnader ej erbjöde tillräckligt utrymme för afsedt ändamål, till kronan, likaledes kostnadsfritt, öfverlämna till fyllande af det nu förefintliga utrymmesbehovet erforderlig lämpligt inredd byggnad i Linköping.

Af förenämnda anslag å 500,000 kronor, som utskottet anser böra för ifrågavarande ändamål beviljas, anser utskottet sig af formella skäl icke kunna föreslå, att för år 1911 anvisas högre belopp än 300,000 kronor, men torde hinder icke möta att i köpekontrakt intaga erforderliga bestämmelser i fråga om sättet för köpeskillingens likviderande.

Med stöd af hvad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition och den i ämnet väckta motionen, må bevilja ett anslag af 500,000 kronor och däraf på extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp, att af Kungl. Maj:t, därest Kungl. Maj:t efter verkställd undersökning finner de till staten hembjudna fastigheterna nr 113 B I och 124 i Linköping kunna inredas till lämpliga lokaler för vissa kontor af järnvägsstyrelsen, användas till inköp af dessa fastigheter, dock under villkor att Linköpings stad tillförbinder sig ej mindre att kostnadsfritt verkställa erforderlig ominredning af ifrågavarande till inköp hembjudna byggnader än äfven att, därest dessa byggnader ej befinnas erbjuda för nu förefintligt behof tillräckligt utrymme, likaledes kostnadsfritt till Kungl. Maj:t öfverlämna till fyllande af detta behof erforderlig, lämpligt inredd och välbelägen byggnad i samma stad.»

vid punkt 9:o (angående ny rullande materiel för statens järnvägar):  
af herrar A. Wiklund, F. W. Thorsson, P. Olsson. A. Ekman, J. Ström, J. J. Byström, A. C. Lindblad och C. G. Thor, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Beträffande det gjorda äskandet af medel för inköp af rullande materiel för statens järnvägar vill utskottet till en början såsom sin

uppfattning uttala, att statens järnvägars lokomotivpark skulle kunna utnyttjas på ett afsevärdt mera ekonomiskt sätt än hvad nu är fallet. Det är nämligen, enligt utskottets mening, af vikt, att lokomotiven så mycket som möjligt hållas i bruk, hvarigenom å desamma nedlagdt kapital kan hinna att förräntas och amorteras, innan de på grund af teknikens framsteg icke längre med ekonomisk fördel kunna användas. En i detta afseende intensivare drift skulle, anser utskottet, vara ägnad att gifva ett väsentligt bättre utbyte af denna dyrbara materiel, och är en förändring i denna riktning önskvärd. Hvad särskildt vidkommer det nu begärda anslaget 3,325,000 kronor, har utskottet, ehuru väl ej förbiseende, att järnvägsstyrelsen förmält sig hafva vid sin framställning i ämnet tagit hänsyn till nu rådande tryckta tider, likväl ej kunnat undgå att komma till den uppfattningen, att denna summa torde kunna i väsentlig mån nedbringas. Utskottet har nämligen ansett sig ej sakna skäl till antagandet, att anskaffandet under år 1911, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, af 15 nya lokomotiv ej är af behovet oundgängligen påkalladt. Vid statens järnvägar förefintlig rullande materiel har, såsom också af järnvägsstyrelsen anförts, kunnat tillgodose det nu rådande transportbehovet, och någon afsevärdare ökning af trafiken å statens järnvägar lär i hvarje fall icke kunna för närvarande påvisas, hvarför de af järnvägsstyrelsen i detta afseende framställda kraf hufvudsakligen torde afse tillgodoseendet af framtida behof.

Under sådana omständigheter och med hänsyn till önskvärdheten att under nuvarande penningeknappa tider så stora besparingar som möjligt göras, har det synts utskottet kunna tillsvidare anstå med anskaffandet af åtminstone en del af de föreslagna lokomotiven.

Med stöd af hvad sålunda anförts, anser sig utskottet ej kunna tillstyrka beviljande af hela det under denna punkt begärda anslag, utan har det synts utskottet lämpligt föreslå detsammas nedsättning med 800,000 kronor å det för inköp af nya lokomotiv afsedda belopp. Hvad angår herr Perssons — — (lika med alternativ I) — — förevarande motion.

Utskottet hemställer

a) att Riksdagen må för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 2,525,000 kronor.

b) att herr Perssons förevarande motion icke må till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.



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

---

Herrar friherre *J. T. Gripenstedt*, *E. A. G. A. Wijkander*, *K. Starbäck* och *K. V. Rydén* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i förestående ärendes behandling inom utskottet.

Likaledes skulle här antecknas, att herrar *H. Andersson* och *C. Persson* icke öfvervarit behandlingen af punkterna 9—11 i utlåtandet.

---

## Bilagor till statsutskottets utlåtande nr 74.

*Bil. I.*

### V. P. M.

angående ifrågasatt förläggning af Järnvägsstyrelsens kontrollkontor, statistiska kontor samt biljett- och blankettkontor till stad i landsorten.

*Samband kontoren sinsemellan.* Milkontoret öfverlämnar månatligen till kontrollkontoret banors uppgift å främmande tillgodohafvande eller skuld för ömsesidigt begagnande af vagnar, till statistiska kontoret tågbefälhafvarevagnrapporter, sedan de behandlats å milkontoret samt till maskinbyråns statistiska afdelning de s. k. lokomotivtjänstuppegifterna äfvensom uppgifter hur trafiken å bandelen Luleå—Riksgränsen fördelar sig å malm- och annan godstrafik.

Kontrollkontoret öfverlämnar till statistiska kontoret kvartalsvis samtliga stationers redovisningshandlingar, hvilka sedermera efter behandling å statistiska kontoret återlämnas till kontrollkontoret. Hvad beträffar redovisningshandlingarna rörande persontrafiken behöfver kontrollkontoret för konstaterande af nummerföljden å de i redovisningarna upptagna biljetter under viss tid af månaden dagligen från statistiska kontoret låna föregående kvartalsredovisningarna från vissa stationer. Äfven behöfver byrådirektören och föreståndaren för kontrollkontoret för verkställande af utredningar ofta låna handlingar från statistiska kontoret. Kontrollkontoret öfverlämnar till kammarkontoret månatliga uppgifter å främmande banors tillgodohafvande eller skuld i samtrafik m. m.

Kassakontoret öfverlämnar dagligen till kontrollkontoret uppgift å från stationerna levererad trafikuppbörd (remisslistor) samt för annotering om fullgjord likvid, räkningar å trupptransporter m. m. och af-räkningar med främmande transportförvaltningar.

Biljett- och blankettkontoret öfverlämnar månatligen till kontrollkontoret uppgift å nyutlämnade biljetter, å försålda tryckalster samt reversal på återlämnade biljetter.

Detta öfverlämnande från det ena kontoret till det andra af vissa handlingar kan visserligen utan större svårighet äga rum äfven om kontoren äro förlagda till olika orter, dock gifvetvis med förlust af tid.

*Samarbetet med vissa byråer.* De lån af biljetter och godslistor, som taxebyråerna för handläggning af vissa restitutionsärenden behöfva göra hos kontrollkontoret, skulle likaledes, utan att däraf behöfver föranledas något väsentligare dröjsmål med handläggningen af dylika ärenden, kunna äga rum, om kontrollkontoret vore förlagdt till annan plats än Stockholm.

Med hänsyn till nämnda kontors förhållande i öfrigt till vissa af styrelsens byråer skulle däremot, såsom nedan närmare angifves, en förflyttning till ort på längre afstånd från Stockholm medföra synnerligen stora olägenheter.

Tidtabellsbyråns vagnafdelning behöfver vissa dagar i månaden begagna sig af rapporter, som samtidigt äro under behandling å milkontoret och hvilkas bearbetning med hänsyn till att viss dag är och måste vara fastställd för de månatliga afräkningarnas uppgörande icke kan uppskjutas. Äfven har afdelningen eller byrådirektören att afgöra frågor i afseende å tolkningen af vagnssamtrafiksöfverenskommelsen med utlandet som milkontoret har anledning framställa och som i regel kräfva skyndsamt afgörande.

För att kunna besvara de förfrågningar angående frakter, som skriftligen, muntligen eller pr telefon dagligen göras hos inrikes och utrikes godstaxebyråerna äfvensom för handläggning af framställningar om fraktnedsättningar måste dessa byråer hafva lätt tillgång till de tariffböcker för samtliga stationer i riket, som finnas å kontrollkontoret. Att låta för godstaxebyråernas räkning verkställa afskrifter af dessa böcker (1,655 st. fullständiga, 61 mindre fullständiga — norska stationer —), skulle föranleda en kostnad af cirka 120,000 kronor. Då ny taxa om några år kommer till stånd, blir nyssnämnda arbete värdelöst.

Den täta kommunikation — personligen eller pr telefon — som äger rum mellan byrådirektörerna för de tre taxebyråerna eller deras närmaste män samt byrådirektören och föreståndaren för kontrollkontoret eller föreståndarne för dess tre afdelningar skulle väsentligen försenas och föranleda dröjsmål vid behandling af ett flertal ärenden. Äfven blefve det erforderligt, att kontorsföreståndarne tidt och ofta måste resa till Stockholm för muntlig öfverläggning med vederbörande byrådirektörer. Härigenom skulle järnvägen tillskyndas afsevärda utgifter för reseersättningar, telefoneringar och dylikt.

Likaså skulle, därest den till inrikes godstaxebyrån hörande tariffafdelningen förlades till annan ort, dess ledare behöfva då och då uppresas till Stockholm för att inhämta byrådirektörens anvisningar i fråga om de ändringar af bestående samtrafiksvägar, som föranledas af nya järnvägars tillkomst, vissa järnvägars sammanslagning med andra m. fl. förhållanden på detta viktiga område.

Hvad statistiska kontoret särskildt beträffar är att framhålla, att kontorets göromål under 3 à 4 månader före statsbaneberättelsens utgifvande kräfva ett sextiotal extra betings- och timarbetare. Sådana arbetare med vana vid räkning och siffersammanställningar kunna med lätthet anskaffas i Stockholm bland de talrika tjänstemännen och bland lärjungarne vid de olika högskolorna, men torde det blifva förenadt med stora svårigheter att uppbringa ett tillräckligt antal sådana säsongarbetare i landsorten.

Vidare anlitas kontoret tidt och tätt af styrelsen för extra ordinära, ofta brådskande utredningar till belysande af än ett än ett annat förvaltningsärende, och dylika utredningars planläggning och utförande erfordra i regel kontorsföreståndarens närvaro i Stockholm i och för samråd med vederbörande i styrelsen. Under den tid af året, då styrelsens årsberättelser i text sammanfattas, är kontorsföreståndarens personliga närvaro i Stockholm äfvenledes af behofvet påkallad, emedan sagda text till stora delar icke kan utarbetas af honom allena utan måste redigeras under intimt samarbete mellan honom och flere styrelsens byråer (kameral-, ban-, maskin-, m. fl.).

Hvad slutligen biljett- och blankettkontoret ankommer skulle äfven där den täta kommunikationen mellan byrådirektören för persontaxebyrån och föreståndaren för nämnda kontor, som erfarenheten visat vara erforderlig, i hög grad försvåras, om detta kontor förlades till längre bort från Stockholm belägen ort.

En förflyttning af nämnda kontor från Stockholm måste emellertid på grund af den ständiga kommunikation, som måste äga rum mellan kontorets föreståndare samt de boktryckare eller bokbindare, som leverera blanketter eller utföra bokbinderiarbete för järnvägsstyrelsens räkning, betecknas som nära nog omöjlig, så framt ej järnvägsstyrelsen skulle genom inrättande af ett större tryckeri och bokbinderi själf öfvertaga detta arbete. Oafsedt den betydande kostnad, som en dylik anordning skulle medföra, kan det starkt ifrågasättas, om det vore lämpligt att en statsförvaltning drifver industriell verksamhet af den art, som den ifrågavarande och äfven torde det vara rätt ovisst, om järnvägens utgifter för tryck- och bindning skulle genom en sådan anordning blifva

mindre än som vid dessa arbetens utförande på grund af anbud uppkomma.

*Vissa personalförhållanden.* Här nedan lämnas after föreliggande siffror uppgift å antalet vid ifrågavarande kontor nu anställda personer och deras familjemedlemmar samt tjänare, hvilka vid eventuell förflyttning till landsorten komma att medfölja, äfvensom för dessa personer behöfligt antal rum.

K o n t o r .	Tjän- ste- män.	Deras hus- trur.	B a r n		Öfriga familje- med- lemmar.	Tjä- nare.	Summa perso- ner.
			i skol- åldern.	andra.			
Kontrollkontoret .....	302	90	68	62	108	178	808
Statistiska kontoret ...	49	9	9	6	7	19	99
Biljett- och blankettkontoret ...	41	10	7	4	5	13	80
	392	109	84	72	120	210	987

för hvilkas räkning erfordras lägenheter .....	379
och tillsammans rum .....	1,045
och kök .....	254

Det är sålunda en ganska afsevärd personalförflyttning, som här skulle ifrågakomma, uppgående med familjemedlemmar och tjänare till närmare 1,000 personer. Beträffande den nu särskildt ifrågasatta förflyttningen till Linköping skulle säkerligen hyrorna därstädes för personalen blifva förhållandevis ganska höga i följd af den ringa tillgången å lägenheter, helst som äfven militärflyttning till denna stad under närmaste åren är förvänta, nyssnämnda personantal, 1,000, motsvarande en ökning i Linköpings nuvarande folkmängd med c:a 6 %.

Härjämte må anmärkas, att enligt bestämmelse i nuvarande hyreskontrakt för de större lägenheterna statens järnvägar äro skyldiga vid afflyttning verkställa vissa förändringsarbeten före kontraktens slut. I följd häraf blefve det nödvändigt att förflyttningen ägde rum kanske ett halft år före den vanliga hyresterminens utgång (den 1 oktober). I så fall måste emellertid jämväl personalen företaga sin flyttning vid nämnda tidpunkt (den 1 april). Då hyreskontrakter i Stockholm i regel utgå den 1 oktober skulle det blifva erforderligt att få dem ändrade till att utgå den 1 april, hvilket väl endast undantagsvis torde låta sig göra. Där

detta, såsom i flertalet fall torde blifva händelsen, icke blefve möjligt, synes det blifva erforderligt, att statsverket vidkändes de för personalen i följd häraf uppkommande kostnaderna. Dessa kostnader skulle, efter å-pris af 300 kronor per rum, kunna beräknas till 150,000 kronor för ifrågavarande halfår.

Vidkommande särskildt barnen i skolåldern kan ifrågasättas, huruvida läroverken i en landsortsstad äro i stånd att mottaga en så afsevärd tillökning i lärjungeantalet, som förflyttningen skulle medföra, allra minst under pågående termin.

Beträffande slutligen minskningen i arfvodesstaten vid kontorens förläggning till ort, där ersättningen för bostad och bränsle utgår med 30 % af arfvodet har efter nuvarande förhållanden denna minskning beräknats för

kontrollkontoret till .....	kr. 34,490: --
statistiska kontoret till .....	» 5,540: —
biljett- och blankettkontoret till .....	» 4,080: —
<hr/>	
Summa kr. 44,110: —	

Härvid är dock att märka, att den ifrågasatta minskningen af ersättningen för bostad och bränsle endast kan ske under förutsättning, att det af Riksdagen godkända nu gällande aflöningsreglemente, som bestämmer 40 % af arfvodet för all styrelsens personal, oafsedt tjänstgöringsorten, ändras.

Det lärer väl emellertid inträffa, att hyrorna i Linköping icke länge förblifva vid nuvarande prisläge utan komma att stiga så att en höjning af hyresersättning måste göras. En sådan höjning i hyresersättningen skulle tillkomma icke allenast nu ifrågavarande utan äfven förut i Linköping stationerad järnvägspersonal. Den beräknade besparingen för statsverket i utgifter för hyresersättning kommer därför icke att blifva afsevärd.

*Inköpspriset för husen i Linköping och däraf vunnet utrymme för kontorslokaler.* Af en sammanställning af utrymmena i den till inköp föreslagna byggnaden i Linköping med tillhörande mindre gårdsbyggnad framgår, att utrymmet i densamma icke ens är tillräckligt för kontrollkontoret, ännu mindre således kan inrymma jämväl statistiska samt biljett- och blankettkontoren.

Det för *kontrollkontoret* afsedda utrymmet i den vid Tomtebodas föreslagna kontorsbyggnaden är följande:

139 rum med tillsammans en golfyta af .....	3,276 kvm.
12 rum för vaktmästare och portvakt .....	300 »
(4 lägenheter à 2 rum och kök) utrymmen för upplags- arkiv .....	750 »
frukostrum med kök och bostad för personal c:a .....	300 »

---

Summa 4,626 kvm.

hvertill komma: toiletter och tvättstuga .....	254 kvm.
trappor, korridorer och förstugor .....	2,260 »
ångpannerum för värmeledning med utrymmen för kol- förråd .....	106 »

---

Summa 7,246 kvm.

Den till inköp i Linköping föreslagna byggnaden lämnar följande utrymmen:

99 rum och kök med tillsammans en golfyta af ...	2,862 kvm.
källare och andra för upplag delvis användbara utrymmen	711 »

---

Summa 3,573 kvm,

hvertill komma: toiletter .....	48 kvm.
trappor, korridorer och förstugor .....	1,412 »

---

Summa 5,033 kvm.

Det erforderliga utrymmet ensamt för kontrollkontoret torde sålunda genom inköpet endast blifva fylldt till omkring  $\frac{4}{5}$ , om man blir i tillfälle att på lämpligt sätt utnyttja hela golfarealen. Detta låter sig dock svårligen göra, då ett afdelande af de större rummen i mindre, på grund af fönsterindelingen skulle göra vissa rum för små, liksom redan nu en del af rummen — t. ex. jungfrukamrarna — äro för små för kontorsändamål. Vid en jämförelse mellan rumsantalen, visar sig proportionen vara — 2 till 3 — mellan tillgängligt utrymme och behof och är därvid att märka, att samtliga lokaler i det föreslagna Tomtebodahnset äro *lämpade* för respektive ändamål.

Vid jämförelsen ofvan har ej för Linköpingshusen tagits i beräkning behofvet af frukostlokal med kök och lägenhet för hithörande personal, som ingår i förslaget till Tomtebodahuset.

Linköpingshusen äro emellertid ej blott otillräckliga för det nuvarande behofvet, de medgifva ej heller inom samma tomt sådan till-

byggnad, som skulle erfordras för att fylla bristen på lokaler, än mindre för att möta framtida behof af dessas ökning.

Rörande kostnadsfrågan är att erinra, att till inköpskostnaden böra läggas kostnaderna för den ändring af husbyggnadernas inredning, som erfordras för deras lämpliga utnyttjande.

Sålunda måste värmeledning anordnas, för hvilken med däraf föranledda genombrytning af golf och väggar kostnaderna torde kunna beräknas till 20,000 kronor.

En stor del dörrar måste flyttas, enär de nu i allmänhet äro anordnade för nära fönstren, så att vid en del af dessa skrifbord ej kunna uppställas.

Dessa ändringar jämte reparationer, efterarbeten för installation af värmeledningar, borttagande af kakelugnar och ändring af inredningen i öfrigt i en stor del lokaler, hvilka säkerligen komma att påfordra en fullständig ommålning af innerväggar, tak och dörrar m. m. komma att medföra en kostnad af omkring 45,000 kronor.

Då den ifrågavarande byggnaden icke är tillräcklig ens för kontrollkontoret, måste sålunda dels ytterligare utrymme för detta, dels utrymme för statistiska samt biljett- och blankettkontoren anskaffas.

Dessa erforderliga utrymmen skulle efter ofvan angifven förusättning för golfarealens utnyttjande utgöra

a) för kontrollkontoret ytterligare c:a .....	2,200 kvm.
b) för biljett- och blankettkontoret samt statistiska kontoret och en afdelning af godstaxebyrån:	
45 rum med en areal af omkring .....	1,094 kvm.
tryckerilokaler .....	212 »
upplagsrum och arkiv .....	575 » 1,881 »
<hr/>	
Summa 4,081 kvm.	

Häraf framgår sålunda att för fyllandet af de bebof, hvilka den vid Tomteboda föreslagna byggnaden är afsedd att tillgodose, skulle utöfver den i Linköping till inköp föreslagna byggnaden erfordras ytterligare en byggnad med ett golfutrymme af  $\frac{4}{5}$  af den föreslagnas. Till hvad pris *lämplig* sådan byggnad kan anskaffas i Linköping, där om föreligger icke i motionen någon utredning.

Till belysande af huru priset för Linköpingshuset ställer sig jämfördt med Tomtebodabyggnaden må anföras följande siffror:

*Linköpingshuset*: kostnad 345,000 + 65,000 kr.

fördeladt per kvm. golfyta .....	kr. 81: 46
» » kbm. husvolym .....	» 22: 83



Tomtebodahuset: kostnad 800,000 kr.

fördeladt per kvm. golfyta .....	kr. 72: 16
» » kbm. husvolym .....	» 21: 33

I det senare husets kostnad ingår dock icke något värde å tomten.

Därest det emellertid befinnes skäligt, att något värde åsättes det område, som upplåtes till expeditiönsbyggnad vid Tomteboda, kan detta värde svårigen beräknas till af motionärerna uppgifna 200,000 kronor. Det af järnvägsstyrelsen föreslagna området — ej fullt 3 hektar — betingar nämligen, efter af öfverjägmästaren omnämndt å-pris — 2 kronor per kvm. — ett värde af endast 60,000 kronor.

Sedan ofvanstående utredning afslutats, har under hand meddelats att, därest den till inköp ifrågasatta fastigheten — boningshus å tomten nr 124 St. Lars kvarter i Linköping — ej skulle vara tillfyllest för inrymmande af de ofvan nämnda kontoren, ytterligare tvänne fastigheter finnas att tillgå å tomten nr 113 B i samma kvarter, och att motionärerna träffat förberedande aftal om inköp af desamma. Med anledning häraf hafva efter tillgängliga ritningar öfverslagsberäkningar gjorts, i hvad mån dessa byggnader skulle kunna lämna de i öfrigt erforderliga utrymmena; och har härvid framgått följande.

Byggnaderna utgöras af dels en byggnad af sten i 4 våningar innehållande:

60 rum och kök med tillsammans en golfyta af .....	1,423 kvm.
källare och andra för upplag delvis användbara utrymmen	285 »

Summa 1,708 kvm.

hvertill komma: trappor, korridorer och förstugor .....	643 »
---	-------

Summa 2,351 kvm.

dels en byggnad af trä i 3 våningar innehållande:

47 rum och kök med tillsammans en golfyta af .....	979 kvm.
källare och andra för upplag delvis användbara utrymmen	232 »

Summa 1,211 kvm.

hvertill komma: trappor, korridorer och förstugor .....	391 »
---	-------

Summa 1,602 kvm.

Förslagsvis uppgjorda planer för utnyttjande af byggnaderna å tomten nr 124 och af stenhuset å tomten nr 113 B hafva gifvit vid handen, att i dessa byggnader kunna inrymmas kontrollkontoret och den till inrikes godstaxebyrån hörande tariffafdelningen (tariffkontoret).

För statistiska samt biljett- och blankettkontoret återstår således att anskaffa lokaler.

Härför kan visserligen påräknas den äfven å tomten nr 113 B befintliga byggnaden af trä i 3 våningar, i hvilken de behöfliga kontorslokaler skulle kunna inrymmas, men dels kan det icke försvaras att i en dylik byggnad af trä anordna tjänsterum för en talrik personal och upplagsplatser för biljetter och formulärblanketter till mycket stora värden samt handlingar, svårersättliga, till och med delvis oersättliga, om de förkomma t. ex. genom eldsvåda; dels kunna ej byggnadens källare apteras till tryckerilokaler för biljett- och blankettkontoret, hvilket är en stor brist.

Att anordna biljettryckeri i annan byggnad än den, hvori sistnämnda kontors öfriga lokaler inrymmas vore för arbetet inom detsamma i högsta grad otillfredsställande, hvarförutom kontrollen öfver biljett-trycket försvårades.

Förslagsplanerna äro uppgjorda under förutsättning att ett flertal tjänstemän 2, 3 eller 4 kunna placeras i samma rum beroende af tillgång på lämplig dagsbelysning för arbetsborden; undantag har endast gjorts för ett mindre tal tjänstemän, hvilka på grund af deras arbetens art måste disponera hvardera ett rum. I några fall hafva till och med 5 å 6 personer beräknats placerade i samma rum, såsom t. ex. för sorteringsarbeten och dylikt.

Sammanförandet af flere tjänstemän i samma rum är öfver hufvud taget till olägenhet för arbetets jämna och ostörda gång; särskildt till följd af ständigt återkommande kollationeringar och dylikt.

Med hänsyn till utrymmena inom Linköpingshusen måste framhållas, att det skulle verka synnerligen hindrande för arbetet, om samma afdelning inom ett kontor förlades i flera våningar, liksom det gifvetvis är förenadt med stora olägenheter och kostnader att såsom nu är förhållandet såväl kontrollkontoret som statistiska kontoret äro fördelade i flera byggnader; olägenheter hvilka skulle undgås, om förslaget till uppförandet af en gemensam större byggnad vunno bifall.

De för kontrollkontoret beräknade lokalerna äro afsedda att inrymma ej blott den nu anställda personalen, 302 personer, utan ytterligare bortåt 40 skrifbiträden, hvilka äro behöfliga, därest kontorets arbeten skola kunna utföras utan tillgripande af öfvertidsarbete i den

stora omfattning, som för närvarande i brist på tillräckligt lokalutrymme måste ske.

De för byggnaderna å tomten nr 113 B uppgifna pris — respektive 155,000 och 95,000 kronor — blifva här liksom för byggnader å tomten nr 124 ej de pris, hvartill de, ordnade för kontorets ändamål, komma att uppgå. Beräkningar enligt de lämnade ritningarna gifva nämligen vid handen att, äfven om byggnaderna kunna förutsättas vara i sådant skick, att egentliga reparationer för deras bestånd ej komma att erfordras, värmeledningsanordningar och vidlyftiga förändringsarbeten inomhus komma att höja kostnaderna för dessa byggnader till respektive 195,000 och 130,000 kronor. Kostnaderna för samtliga byggnader å tomterna 124 och 113 B skulle sålunda uppgå till 735,000 kronor, hvartill komma kostnaderna för anskaffandet af lämpliga tryckerilokaler för biljett- och blankettkontoret.

Då således kostnaden för de nu erbjudna byggnaderna, oaktadt desamma icke kunna blifva fullt tillfredsställande för här afsedda ändamål och oaktadt lokaler för biljett-tryckeri icke kan beredas uti desamma, obetydligt understiger kostnaderna för den föreslagna byggnaden i Tomtebodan, och då besparingen på ersättning till personalen för bostad och bränsle endast uppgår till c:a 44,000 kronor, hvilken besparing, såsom förut framhållits, utan tvifvel inom kort torde komma att i väsentlig mån reduceras, och då i öfrigt den utgift af omkring 120,000 kronor, som uppkommer genom nödvändigheten att för inrikes godstaxebyråns räkning anskaffa ofvannämnda tariffböcker för samtrafikfrakter måste tagas med i räkningen, ligger det i öppen dag, att ej någon verklig besparing kan genom det ifrågasatta byggnadsköpet väntas uppstå. Härförutom är att taga hänsyn jämväl till de direkta kostnader, som uppkomma genom förflyttningen — ej blott förut omnämnda hyresbelopp, 150,000 kronor, utan äfven kostnaderna för inpackning och transport af personalens bohag.

På grund häraf och i betraktande af, å ena sidan, de mycket stora olägenheter, som för all framtid blifva förknippade med ett förläggande af ifrågavarande kontor på en så långt från Stockholm belägen ort som Linköping och därtill i lokaler, spridda i olika byggnader, hvilka ej ens med stora omkostnader kunna göras fullt lämpliga för ändamålet, och, å andra sidan, de stora fördelar, hvilka kunna vinnas ej mindre genom ett sammanförande af meranämnda kontor inom en byggnad, särskild afpassad efter de fordringar, som arbetet inom dessa kontor kräfver, än äfven deras bibehållande i närheten af styrelsen, kan en sådan förflyttning icke anses vara förenlig med statsverkets sanna intresse.

Till jämförelse med ofvan angifna kostnader för byggnaderna å tomten nr 124 och Tomtebodahuset må nämnas, att kostnaden för

*Stenhuset* å tomten nr 113 B utgör

fördelad per kvm. golfyta .....	kr. 82: 94
» » kbm. husvolym .....	» 16: 19

*Trähuset* å samma tomt utgör

fördelad per kvm. golfyta .....	kr. 81: 14
» » kbm. husvolym .....	» 22: 30

*Bil. II.*

## V. P. M.

i anledning af herrar Fr. Berglunds och Olof Hellströms motion i Riksdagens Andra kammare om inköp af fastighet i Linköping att användas för järnvägsstyrelsens kontrollkontor, statistiska kontor, biljett- och blankettkontor samt tariffkontor.

Utsikten att genom ett bifall till ifrågavarande motion blifva nödsakade att afflytta från hufvudstaden och för framtiden få sitt arbete förlagdt till Linköping har uppkallat tjänstemännen vid kungl. järnvägsstyrelsens här ofvan uppräknade kontor att för vederbörande vördsamt framhålla, huru en sådan förflyttning enligt vår mening skulle inverka på de personer, som närmast beröras af saken. Gifvetvis äro vi såsom statstjänare både skyldiga och villiga att, om så erfordras, sätta våra enskilda intressen till baka för det allmännas, men då i förevarande fall såväl den kungl. propositionen som hvad från järnvägsstyrelsens sida anförts tydligt påvisar, att föreliggande fråga på annat och bättre sätt kan lösas, torde en sådan fordran på oss från det allmännas sida icke föreligga. Kungl. järnvägsstyrelsen har på ett öfvertygande sätt visat, att den af motionärerna åberopade besparingen, som genom förflyttningen skulle vinnas, icke skulle uppstå i den omfattning som uppgifvits. Då kungl. järnvägsstyrelsen i sin utredning vidare ådagalagt de stora olägenheter i arbetet, som kontorens förläggande till annan

plats än Stockholm skulle medföra, bedja vi, som hafva att utföra detta arbete, endast att till alla delar få instämma uti hvad kungl. järnvägsstyrelsen i detta afseende yttrat.

Då sålunda från olika synpunkter påvisats, att statens intressen icke kräfva den påyrkade förflyttningen, hvilken tvärtom skulle medföra stora olägenheter, torde det icke anses förmätet af oss, att vi såsom ett ytterligare skäl mot bifall till motionen tillåtas framhålla, huru jämväl våra enskilda intressen i hög grad skulle blifva lidande på den ifrågasatta åtgärden.

I de konstitutorial och förordnanden, som för oss utfärdats vid tillträdet af våra platser, äro vi visserligen icke tillförsäkrade att få bibehålla vår tjänstgöring i Stockholm. Vi hafva emellertid samtliga sökt befattning eller förordnats under sådana förhållanden, att hvarken vi eller våra förmän haft ringaste anledning antaga, att vår tjänstgöring framdeles skulle förläggas annorstädes än till Stockholm eller dess omedelbara närhet. Också hafva många tillfällen som erbjudits att i landsorten vinna befordran lämnats obegagnade och det skulle därför kännas dubbelt hårdt, om vi nu tvingades till en förflyttning under vida ogynnsammare villkor än vi förut genom en frivillig transport kunnat ernå.

Det är själfklart att en person, som gjort sig beredd att under hela sitt lif stanna på en plats, under årens lopp därstädes inrättat sig så, att en plötslig förflyttning kommer att ekonomiskt inverka synnerligen ofördelaktigt, i vissa fall rent af ruinerande. I fråga om bostadsförhållanden hafva ett stort antal bland oss, i ändamål att nedbringa den hyran motsvarande kostnaden så mycket som möjligt och jämväl att erhålla en hygienisk och för familjens trefnad i möjligaste grad lämplig bostad, förskaffat sig egna hem genom inköp af bostadslägenheter i staden eller mindre egnahemsfastigheter på landet. Egna hemsrörelsen har under sista tiden än vidare utvecklats sig och förslag äro under planering som skulle förverkliga för många ett helt lifs sträfvan att skaffa sig och de sina ett eget hem. Andra åter hafva genom hyresaftal i staden eller på landet bundit sig vid förhållanden, hvilka icke utan förlust kunna rubbas. Bland oss finnas icke mindre än c:a 150 kvinnliga tjänstemän och bland dessa många som äga hem hos sina föräldrar, hvilka senare äro ett ekonomiskt stöd för de lägre aflönade, men å andra sidan i många fall också genom dotterns transport till annan tjänstgöringsort skulle beröfvas ett ekonomiskt stöd, som de icke kunna undvara. Beträffande de tjänstemän, som hafva familj, är det tydligt, att för barnen i skolåldern en förflyttning till Linköping

från Stockholm skulle inverka ytterst menligt. I detta afseende behöfva vi endast erinra om den mångfald af högre och lägre undervisningsanstalter, afsedda att utbilda anlag af olika slag, som härstädes, understundom afgiftsfritt eller mot jämförelsevis billiga afgifter, stå till buds. Särskildt beaktansvärda äro de rikliga tillfällen, som finnas för familjemedlemmarne att erhålla platser hos enskilda eller befattningar i statens verk. I många fall bidrager tjänstemans hustru genom sitt arbete i afsevärd grad till familjens underhåll. Flera hafva fördelaktiga platser såsom folkskollärarinnor, kassörskor o. s. v. Vid en förflyttning till landsorten skulle antingen denna inkomst med därmed eventuellt förenad pension gå förlorad eller familjen splittras och mannen nödgas lefva skild från de sina. Omförmälda förmåner kan man ej gärna afstå ifrån, om man en gång kommit i besittning af de samma, och i många fall äro förhållandena sådana, att ett tvunget afstående skulle medföra ekonomisk ruin för tjänstemannen och hans familj. I detta sammanhang bedja vi ock få framhålla att flyttningskostnaderna, äfven om statsverket ersätter hvad som belöper sig till själfva flyttningen, för oss blifva betungande, då gifvetvis utom de direkta kostnaderna förändring af bostad m. m. kommer att förorsaka kännbara utgifter.

Fråga vi oss därefter, hvilka förmåner den nya orten lämnar oss i stället för det vi gå miste om i Stockholm, så synas dessa förmåner mindre tilltalande. Man har utlofvat billigare bostäder och billigare lefnadskostnader. Hvad bostadsfrågan i Linköping beträffar synes det oss föga sannolikt att den inom de närmaste åren kan på ett tillfredsställande sätt lösas, så att vi erhålla ett något så när drägligt utbyte för det hem, som flera af oss här förskaffat sig och andra stå i begrepp att ernå. Och i fråga om dem af oss, hvilka äro hänvisade att söka få hem och bostad i andra familjer, kan säkerligen en stad med så ringa antal innevånare icke erbjuda tillräckliga möjligheter. Dessutom kan det tagas för gifvet, att den ökade efterfrågan skall höja såväl hyrorna som priset på lifsmedel i sådan grad, att detta skäl blifver betydelselöst. I fråga om skolor och andra undervisningsanstalter äro farhågor redan framhållna, att förhållandena i Linköping skola visa sig otillfredsställande, och hvad här ofvan i fråga om Stockholm sagts är i detta afseende belysande. I dessa hänseenden torde jämväl förhållandena blifva ännu mera svårordnade, om väntad inflyttning till staden af ytterligare ett regemente utom de två, som redan förut äro förlagda därstädes, blifver verklighet och torde sålunda åberopade billiga lefnadskostnader icke vara mycket att bygga på. I fråga om den fastighet som erbjudes för kontoren, kunna vi ej heller

underlåta att erinra om den sorgliga erfarenhet, som förändringar af förut byggda hus till lokaler för kontoren lämnat. Utan tvifvel torde det i stort sedt blifva billigare att från början på sätt som föreslagits i kungl. propositionen bygga nytt med den inredning, som erfarenheten påkallar.

Till sist vilja vi med hänvisning till bifogadt protokoll tillbakavisa ett framkommet påstående att personalen själf önskar en förflyttning. Tvärtom står personalen fullkomligt enhällig emot en sådan åtgärd och dess vördsamma och ödmjuka önskan är, att Riksdagen genom ett bifall till hvad Kungl. Maj:t föreslagit måtte bereda kontorens personal tillfälle att under ostörda förhållanden fortsätta sitt arbete i statens tjänst.

### Bil. III.

#### *Utdrag af protokollet, hållet vid Linköpings Stadsfullmäktiges sammanträde den 11 mars 1910.*

§ 61. Det från förra sammanträdet bordlagda ärendet angående Herr Rektorn Alb. Johanssons m. fl:s motion om bestämmande af vissa priser vid försäljning af staden tillhöriga tomter m. m. företogs nu åter till behandling.

Öfver motionen, i hvad densamma afsåge bestämmande af priser vid försäljning af tomter vid och norr om Vasavägen, hade drätselkammaren och beredningsutskottet afgifvit utlåtanden, hvaruti de sammanstämmande föreslagit stadsfullmäktige att i så måtto bifalla motionen, att följande normalpriser måtte fastställas, nämligen:

för tomter vid Vasavägen inom kvarteren nr 66,			
67 och 69 .....	10 kr. per kvm.,		
» tomter ej belägna vid Vasavägen, men inom ofvannämnda kvarter .....	4—7 » » »		
» tomter inom kvarteren nr 17—21, 43—46 och 68 .....	2—5 » » »		
» tomter inom kvarteren nr 4—7 .....	2—4 » » » och		
» » » » » 27—31 .....	2—4 » » »		

Drätselkammaren och *beredningsutskottet* hade vidare föreslagit stadsfullmäktige, att vid försäljning af staden tillhöriga tomter inom nedan nämnda kvarter följande normalpriser måtte fastställas, nämligen:

för tomter inom kvarteren nr 8 och 22 .....	2—4 kr. per kvm. och
» » » » » 79—81 .....	3—5 » » »

Jämlikt stadsfullmäktiges beslut den 22 sistlidne februari, hvarigenom ärendet återremitterats till beredningsutskottet, hade utskottet därefter afgifvit nytt utlåtande, hvaruti utskottet förklarat sig vidhålla sitt förut fattade, ofvan omförmälda beslut, med tillägg *dels* att stadsfullmäktiges beslut i ärendet i fråga om de tomter, som voro af kronodonationsjords natur, måtte fattas under förutsättning af Kungl. Maj:ts tillstånd till försäljning däraf, *och dels* att priserna skulle vara beroende af tomternas läge inom hvarje kvarter, samt att maximiprisen förden-skull skulle afse de bäst belägna tomterna.

Vid ärendets föredragning yrkade herr Reuterswärd, med hvilken herrar Örtengren, Landberg, Rektorn Alb. Johansson, Axel Karlson, Tollin och Sylvan instämde, bifall till beredningsutskottets förslag, med den ändring att för tomter inom kvarteren nr 27—31 såsom normalpriser måtte fastställas 1 kr. 50 öre—4 kr. pr kvm.

Herr Almqvist, med hvilken herr Wenström instämde, yrkade bifall till beredningsutskottets förslag, med den ändring att de afberedningsutskottet föreslagna försäljningsbeloppen skulle bestämmas såsom maximipriser.

Herr vice ordföranden, med instämmande af herr Hagström, yrkade bifall till beredningsutskottets förslag, hvarjämte herr Rydström yrkade återremiss å ärendet till drätselkammaren och beredningsutskottet för åstadkommande af utredning rörande de till försäljning föreslagna tomternas värde.

Sedan stadsfullmäktige beslutat företaga ärendet till omedelbart afgörande, beslöto stadsfullmäktige vid framställd proposition på de olika yrkandena i enlighet med herr Reuterswårds förslag.

Som ofvan.

In fidem:

*G. A. Winberg.*



*Bil. IV.*

*Utdrag af protokollet, hållet vid Stadsfullmäktiges i Linköping sammanträde den 11 mars 1910.*

§ 62. Uti en den 21 sistlidne februari dagtecknad motion hade herr K. L. Hagström m. fl. hemställt, att stadsfullmäktige under vissa förutsättningar måtte teckna aktier i det under bildning varande Linköpings Fastighetsaktiebolag till ett belopp af 150,000 kronor.

Öfver motionen hade drätselkammaren jämlikt stadsfullmäktiges beslut den 22 sistlidne februari afgifvit utlåtande samt därvid hemställt, att stadsfullmäktige måtte besluta att, under förutsättning af att statens järnvägars kontrollkontor komme att förläggas till Linköping, teckna aktier i Linköpings Fastighetsaktiebolag till ett belopp af 150,000 kronor, hvaruti dock värdet af till bolaget öfverlämnade tomter skulle ingå, dock först sedan den enskilda aktieteckningen uppgått till 100,000 kronor, att penningemedel till teckningen skulle anskaffas genom upptagande af ett tillfälligt lån, samt att bemyndiga sin ordförande jämte drätselkammarens ordförande att, sedan de förvissat sig om att den enskilda aktieteckningen uppgått till 100,000 kronor, å stadens vägnar teckna nu beslutade aktiebeloppet.

Vid föredragning af ärendet yrkade herr Wenström, med hvilken herr Hagström instämde, bifall till drätselkammarens framställning, med den ändring att första momentet i drätselkammarens hemställan måtte erhålla följande lydelse:

»att, under förutsättning af dels att statens järnvägars kontrollkontor komme att förläggas till Linköping och dels att den enskilda teckningen i Linköpings Fastighetsaktiebolag uppginge till minst 100,000 kronor, teckna aktier i samma bolag till ett belopp af 150,000 kronor, inberäknadt värdet till bolaget försålda tomter».

Stadsfullmäktige beslöto härefter i enlighet med herr Wenströms förslag.

Som ofvan

In fidem:

*G. A. Winberg.*