

Nr 10.

Ankom till Riksdagens kansli den 14 april 1913 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 10,
i anledning av en av herr Martin väckt motion, nr 248,
om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förflyttning av
statens järnvägars kolhamn vid Värtan m. m.*

Uti en inom Andra kammaren av herr *Martin* avgiven, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 248, har motionären anført följande:

»Sparsamhet med naturtillgångar är numera en lösen i de flesta kultur- *Motionen.*
länder.

Stenkol kan visserligen icke annat än undantagsvis betecknas såsom en svensk naturtillgång, men det förhållandet, att denna nödvändiga massartikel måste göras till föremål för import från andra, stenkolsrikare länder, förändrar förvisso icke det faktum, att sparsamhet är av största behov påkallad, till och med i avseende på så skenbart oväsentliga manipulationer som stenkolens lossning, lastning och transport samt hanterande i övrigt vid de olika förbrukningsplatserna.

Ett exempel härpå bildar statsbanornas kolimport till och koldistribution från Värtahamnen invid Stockholm.

Enligt uppgifter meddelade i järnvägsstyrelsens statistiska berättelse för år 1909 utgör statens järnvägars kolimport härstädes i runt tal 145,000 ton per år. Av denna importkvantitet fördelas (se bilaga B) cirka 31,000 ton på Norra stationen och cirka 18,000 ton på Tomtebodas station. På grund av det i årets statsverksproposition begärda anslaget för lokomotivstationsanläggning i sammanhang med den år 1909 beslutade driftbangården vid Frösunda, skulle dessutom koltagning komma att äga rum vid Frösunda, synbarligen dock endast utgörande en överflyttning av en del av den vid

Norra stationen nu försiggående koltagningen. Återstoden av den över Värta- hamnen importerade stenkolskvantiteten distribueras emellertid till övriga koltagningsstationer inom 1:sta trafikdistriktet, såsom till Uppsala, Krylbo, Liljeholmen, Gnesta m. fl. orter. Bandelen Värtan—Tomteboda belastas sålunda under nuvarande förhållanden med hela den stenkolskvantitet som statsbanorna importera över Stockholms hamn.

Tagas i betraktande de kostnader vilka förorsakas 1) *dels* av kolens lossning från fartyg till järnvägsvagn eller upplag vid Värtan, 2) *dels* av transporten från Värtahamnen till Tomteboda 3) *samt dels* av koldistribu- tionen å tender vid Stockholms norra station och Tomteboda i och för tågtjänstgöring, så erhålles följande sammanfattning av *nuvarande årsom- kostnader*:

a.	Totalkostnad för lossning av 145,000 ton stenkol från fartyg till järnvägsvagn eller kolupplag efter ett pris av kr. 0,95 per ton (se bil. A. mom. 1)	137,700 kr.
b.	Kostnad för transport av 145,000 ton kol från Värtan till Tomteboda.....	9,000 »
c.	Extra kostnad för vagnshyra med anledning av nödvän- digheten att vid lossning av kolångare äga tillgång till erforderlig vagnpark i och för undvikande av att en del stenkol först skola behöva läggas i upplag och därefter från upplaget lastas å järnvägsvagn i stället för att kunna lastas direkt från fartyg till järnvägsvagn — vilken extra kostnad lågt uppskattas till.....	27,000 »
d.	Kostnad för kolupplag (direkt å kolvagn) och lastning å tender vid norra stationen, 31,000 ton å kr. 0,59 (se bil. A. mom. 2)	18,300 »
e.	Kostnad för kolupplag och lastning å tender vid Tomteboda station 18,000 ton å kr. 1,26 (se bil. A. mom. 3)	22,700 »
	<u>Summa</u>	214,700 kr.

Härvid bör bemärkas att i och med det successiva förflyttandet av koltagningen för persontåg från norra stationen till driftbangården vid Frösunda, så kommer koltagningen för de i mom. d) angivna 31,000 ton att äga rum under liknande förhållanden och enligt samma å-pris som i fråga om den i mom. e) angivna koltagningen vid Tomteboda. Kostnads- siffran 18,300 kronor kommer härigenom att ökas till 39,000 kronor och totala årsomkostnaden från nuvarande 214,700 kronor till 235,400 kronor, vilken alltså skulle vara den siffra, som i förevarande sammanhang närmast

angiver den årsomkostnad, med vilken man enligt nuvarande anordningar har att räkna.

Då emellertid häri icke ingår den extra kostnad, som förorsakas genom den kolkvantitet, vilken oundvikligen först lossas från fartyg till kolupplag och därifrån till järnvägsvagn, så är det befogat att ej oväsentligt höja även sistnämnda siffra och anslå den totala nuvarande årsomkostnaden till lågt räknat 250,000 kronor per år.

Enligt ett från sakkunnigt håll framställt förslag skulle en högst betydande besparing i sagda årskostnad kunna vara att påräkna genom en förflyttning av statsbanornas kolupplag från Värtan till den å kartskissen bil. C. med bokstaven U angivna platsen väster om norra Brunnsviken, där kanalen Bällstaviken—Brunnsviken är avsedd att framdragas.

Kolångarna skulle komma att framgå genom den föreslagna utvidgningen av inloppet vid Åkistan samt förankra vid Ljoneholm eller möjligen ett stycke in utefter den nämnda projekterade kanalen. Från fartygen skulle kolen lossas direkt från relingen å en s. k. »belt conveyor», eller »transportband», vars ena ände skulle ha sin plats akter om fartyget och som skulle löpa utmed fartygets långsida för att därefter fortsätta och med sin andra ände utmytna å den med röd färg å kartskissen bilaga C betecknade platsen för kolupplaget. Denna plats utgöres av en bergshöjd, vilken på ändamålsenligt sätt skulle komma att planeras för upptagandet av ett lämpligt antal högt belägna »kolfickor», från vilka stenkolen direkt kunna tappas antingen i tender för direkt bruk i tåg tjänstgöring eller ock i mån av behov i kolvagnar i och för transport till de övriga koltagningsstationer, vilkas import äger rum över Stockholm.

Dylika transportband användas särskilt i Amerika i stor utsträckning och på ganska långa distanser och hava genom sin kontinuerliga drift en mycket stor transportförmåga icke endast i horisontal led utan även i stigning av ända upp till 30 graders lutning mot horisontalplanet.

För ränta, amortering samt drift och underhåll av själva den egentliga transportanläggningen, omfattande transportbanden med tillhörande maskiner och byggnadsanordningar, uppgives från motsvarande amerikanska anläggningar en kostnad av kronor 0:26 per ton. I betraktande emellertid av transportledningens längd i förevarande fall, uppgående eventuellt till 800 à 900 meter, samt för iakttagande av nödig försiktighet i kalkylerna, har man emellertid ansett rådligt att räkna med transportkostnad från fartygssidan till »upplagsfickorna» av cirka kronor 0:50 per ton. Vid en årlig transportkvantitet av 145,000 ton motsvarar detta alltså en årskostnad av 72,500 kronor.

Härtill måste emellertid även läggas ränte- och underhållskostnaderna för det avsedda kolupplaget med tillhörande kolfickor, vilket såsom nämnts föreslagits så anordnat, att stenkolen utan egentlig kostnad kunna direkt tömmas i tender eller kolvagn. Den för upplaget avsedda platsen utgöres av ett bergsparti, som sluttar åt olika sidor och därför kan lätt nog apteras för det avsedda ändamålet. Kostnaden härför, inklusive värdet av den staten själv tillhöriga marken samt inklusive diverse spårförändringar och spår-anläggningar m. m., torde rikligen föras i räkning, om härför anges en summa av i runt tal 1 miljon kronor och om räntan och underhållet härå beräknas efter en så hög räntefot som 6 %, motsvarande ett tillskott till den nyss beräknade årskostnaden av icke mindre än 60,000 kronor per år.

Sammanlagda årskostnaden skulle alltså, högt räknat, kunna anslås till $72,500 + 60,000 = 132,500$ kronor.

Borttagas koltagningsanläggningarna vid norra stationen och Tomteboda, så tillkomma härutöver inga som helst kostnader med undantag av den ringa tidsförbrukningen m. m. för lokomotiven att förflytta sig exempelvis från Tomteboda till den nya koltagningsplatsen vid Frösunda och åter, vilken tidsförlust återigen rikligen motväges av en vida hastigare inlastning i tendern. Likaså bortfalla givetvis de nuvarande kostnaderna för transport av kolen från Värtahamnen till Tomteboda och något ängsligt hopsamlade av kolvagnar för statsbanornas eget trafikbehov i och för mötande av en till hamnen väntad kolångare skulle för framtiden icke komma att erfordras. Koltransporter från det nya upplaget till de längre bort, utefter statsbanelinjen, belägna koltagningsstationerna kunna nämligen utan extra lastnings- och lossningskostnader i stället företagas i lugn och ro på tider, vilka kunna avpassas efter en bekväm tillgång på kolvagnar, som alltså icke i onödan behöva tagas ur bruket från den vanliga trafiken.

Härtill kommer, att den nuvarande kolupplagsplatsen vid Värtahamnen icke längre skulle behöva tagas i anspråk för statens järnvägars räkning. Såväl upplagsplatsen som de härvarande statens järnvägar tillhörande lossnings- och lastningskranarna bleve därför disponibla för andra ändamål, bland vilka särskilt må erinras, att det för Stockholms stad sedan länge varit ett önskemål att bereda möjligheter för malmutskeppning över Värtahamnen, ett önskemål om vars realiserande ett för båda parterna fördelaktigt avtal alltså skulle kunna uppgöras mellan staten och Stockholms stad.

Under sådana förhållanden är det tydligt, att den direkta besparingen i årsomkostnad — nämligen från 250,000 kronor till 132,500 kronor, d. v. s. med 117,500 kronor — icke på långt när representerar hela den

fördel, som vore att påräkna genom kolhamnens förflyttning från Värtan till norra Brunnsviken. Och dock representerar sagda besparing i årsomkostnad ett kapitalvärde, beräknat efter 4% räntefot, på i det närmaste 3 miljoner kronor.

Nu är det ju emellertid tydligt, att den utredning, som i förevarande sammanhang kunnat framläggas, endast är summarisk. Dock vågar undertecknad hålla före, att här föreligger ett uppslag av det värde och den betydelse, att detsamma är väl förtjänt av en noggrann utredning, baserad på förslagets fullständiga genomarbetande i dess tekniska detaljer.

En särdeles viktig sida, som i det föregående icke blivit berörd, utgör även den omständigheten, att ju mera man genom lämpliga anordningar kan bli i stånd att minska antalet av de omlastningar och manipulationer, som stenkolen behöva undergå, i desto högre grad sparas även det värdefulla bränslematerialet. Erfarenheten uppges nämligen hava givit vid handen, att för varje ny manipulation, som måste företagas med kolen, så ökas den s. k. avstybbningen med $1\frac{1}{2}$ à 2 proc. av det hanterade materialet, vars bränslevärde alltså i motsvarande grad minskas.

Med anledning av vad som sålunda anförts och med erinran om Riksdagens underdåniga skrivelse av den 26 april 1911, beträffande användningen av vissa delar av det s. k. Järvafältet till andra ändamål än militära, får undertecknad därför vördsamt hemställa, att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t i underdånighet måtte hemställa om utredning, huruvida icke i samband med ordnandet av bangårdsförhållandena i och invid Stockholm samt eventuellt i samband med det ifrågasatta kanalföretaget Ballstaviken—Brunnsviken en förflyttning på här angivet sätt av statens järnvägars kolhamn skulle med fördel kunna äga rum, tillika med en koncentrerung av koltagningsstationerna inom huvudstaden till närheten av driftbangården vid Frösunda.

Bilaga A (till motionen).

Följande å-pris per ton stenkol gälla enligt uppgifter i kungl. järnvägsstyrelsens statistiska berättelse för år 1909:

1. *Kostnad per ton stenkol för lossning vid Värtahamnen från fartyg till järnvägsvagn eller upplag.*

Arbetskostnad	Kr. —: 28
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningar.....	» —: 32
4 proc. ränta å nuvarande värdet av statens järnvägar tillhörig mark, som disponeras för lossning och lagring av stenkol samt å anläggningskostnader för krananläggningarna	» —: 15
Hamnavgift	» —: 20
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	—: 95

2. *Kostnad per ton stenkol för upplag och lastning å tender vid norra stationen.*

Transport från vagn till tender	Kr. —: 47
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningar.....	» —: 06
4 proc. ränta å mark	» —: 02
Vagnshyra (cirka 10 vagnar per dag).....	» —: 04
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	—: 59

3. *Kostnad per ton stenkol för upplag och lastning å tender vid Tomtebodan.*

Kostnad för lossning från vagn till upplag	Kr. —: 28
» » transport från upplag till tender.....	» —: 46
Årlig kostnad för underhåll och amortering av anläggningen	» —: 19
Ränta å markvärde samt å anskaffningskostnad för respektive anläggningar	» —: 33
	<hr/>
Summa kostnad per ton kronor	1: 26

Bilagorna B och C

utgöras av kartor, som överlämnats till vederbörande utskott.»

Utskottet finner, att motionärens förslag är beroende av så många okända faktorer, att det kan anses för närvarande sakna aktualitet. *Utskottet.*

En nödvändig förutsättning för förslaget realiserande är beredande av möjlighet för djupgående kolångare att anlöpa den nya kolhamnen. Detta förutsätter såväl fördjupning av segelleden som nybyggnad av Ålkistans kanal, men härför erforderliga kostnader ingå ej i motionärens beräkningar. Dessa arbeten tänkas således utförda av annan anledning och av annan härför intresserad part, vilken väl närmast får antagas vara Stockholms stad. Förrän visshet vinnes därom, att en utvidgning och fördjupning av den för kolfartygen erforderliga segelleden på allvar planeras till utförande, synes utskottet i varje fall icke skäligen yrka, att motionärens förslag upptages till ingående prövning av vederbörande myndigheter.

En annan förutsättning är, att statens järnvägars nuvarande moderna lossningsanordningar för kol vid Värtan kunna på annat sätt komma till användning. Deras ifrågasatta användning vid pågående malmexport vid Värtan är visserligen icke otänkbar, men det synes tvivelaktigt, med hänsyn till för malmexport önskvärda anordningar, att härtill med fördel skulle kunna användas för kolimport gjorda anläggningar.

Även synes det utskottet, att den föreslagna elektrifieringen av just de delar av statens järnvägar, som från Värtan erhålla sitt behov av stenkol, manar till en viss försiktighet vid utförandet av nya dyrbara anläggningar för stenkolsimporten.

På grund av vad ovan anförts och med hänvisning till järnvägsstyrelsens bifogade utlåtande anser sig utskottet icke för närvarande kunna biträda motionärens förslag, utan hemställer,

att herr Martins motion, nr 248, icke måtte till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 15 april 1913.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Vid detta ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit herrar: von Sneidern, Winberg, Modig, Jönsson i Boa, von Hofsten, Hage, Svensson i Betingetorp, Säfström, Wedin och Kahlström.

Bilaga.

Till Konungen!

Genom nådig remiss den 21 sistlidne februari har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att inkomma med yttrande över en inom Riksdagens andra kam-
mare väckt motion, nr 248, om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående förflytt-
ning av Statens järnvägars kolhamn vid Värtan m. m.

Till åttlydnad härav får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Motionären har vid sina beräkningar utgått däriifrån, att över Värtan importeras
en kolkvantitet av 145,000 ton pr år, vilket ungefär motsvarar importen år 1908.
Detta tal är emellertid för högt såsom genomsnittstal. Importen under de senaste 5
åren har utgjort:

År 1908	143,480 ton
» 1909	116,946 »
» 1910	113,002 »
» 1911	79,260 »
» 1912	52,500 »

och beräknas för år 1913 komma att uppgå till omkring 135,000 ton.

Kolbehovet för Katrineholms station torde framdeles komma att tillgodoses från
Norrköping i stället för från Värtan, såsom hittills i regeln skett, och genom till-
komsten av banan Järna—Norrköping är det möjligt, att en del kol kommer att im-
porteras över Nyköping (Oxelösund), varigenom kolimporten över Värtan i någon mån
skulle komma att minskas. Man torde därför för en tid framåt icke böra räkna
med större import i genomsnitt över Värtan än 100,000 ton, vilken kvantitet kom-
mer att minskas, i den mån elektrisk drift kan komma att bliva införd. Sedan
lokomotivstationen vid Frösunda kommit till stånd, kan man beräkna kolförbruk-
ningen för Stockholms kolstationer till ungefär följande kvantiteter:

Frösunda.....	30,000 ton
Tomtebodan	25,000 »
Stockholms norra	5,000 »

Återstoden eller 40,000 ton är avsedd att konsumeras å distriktets kolstationer
utom Stockholm, nämligen 35,000 ton å stationer norrut och 5,000 å söderut be-
lägna stationer.

De kostnader för kolens lossning, transport m. m., vilka i motionen uppgivits
till 250,000 kronor för 145,000 ton stenkol, äro icke riktiga, och får järnvägsstyrel-
sen med hänvisning till kostnadstablan i motionen sidan 4 angående de olika pos-
ternas beräkning anföra följande.

I motionen uppgives kostnaden för kolens lossning i Värtan till 95 öre pr ton, i vilket belopp ingå ränta och amortering å anläggningarna för kolemtagning och kolupplag. Denna kostnad, som gällde år 1908 är emellertid numera väsentligt reducerad. Kontrakten för leverans av stenkol i Värtan före år 1910 innehöllo nämligen den bestämmelsen, att kolen skulle levereras fritt vid fartygets reling, men från och med nämnda år ombesörjes lossningen ur lastrummet av Statens järnvägar, som härför erhålla gottgörelse av leverantören enligt gängse pris för dylikt arbete. Till följd härav hava Statens järnvägars arbetskostnader för kolens lossning ökat från 28 till 70 öre pr ton, men i stället erhålla Statens järnvägar av leverantören en gottgörelse av 81 öre pr ton. Kostnaden för kolens lossning bör alltså minskas från 95 öre till 56 öre pr ton.

De transporter på järnvägsvagn, som skulle bli överflödiga, därest kolupplaget flyttades enligt motionärens förslag äro följande:

Värtan—Frösunda	65,000 ton
Värtan—Tomtebodan	25,000 » .

För övriga 10,000 ton blir transporten ungefär densamma, vare sig den sker från Värtan eller Frösunda.

Den under c) i motionens kostnadstabla upptagna kostnaden för vagnhyra bör utgå. I kostnaden under a) ingår nämligen även den kostnad, som uppkommer till följd därav, att en del kol i Värtan först lägges i upplag och därifrån utlossas i vagn. Hänsyn är således redan tagen till den ökade lossningskostnad, som uppkommer på den grund, att vagnar icke alltid finnas för kolens omedelbara befordran till konsumtionsorten.

Kostnaderna under d) i tablan äro oriktiga, i det att kostnaden för vagnhyra bör utgå. För transporterna användas nämligen så gott som uteslutande utrangerade godsvagnar, vilka äro oanvändbara såsom vanliga trafikvagnar och för vilka vagnhyra icke bör beräknas.

Kostnaderna under e) för koluppläggning och kolgivning vid Tomtebodan hava sedan år 1908 något reducerats och uppgingo under år 1912 till kronor 1,23 pr ton i stället för kronor 1,26, såsom i motionen uppgives.

Motionären har förutsatt, att i och med förflyttandet av koltagningen för persontåg från norra stationen till driftbangården vid Frösunda, kostnaden kommer att ökas till samma belopp som kostnaden för koltagning i Tomtebodan. Så blir emellertid icke förhållandet. Järnvägsstyrelsen har för avsikt att ordna kolgivningen vid den nya lokomotivstationen vid Frösunda på ett betydligt billigare sätt än vid Tomtebodan, och beräknas kolgivningen i Frösunda komma att betinga en kostnad av omkring 40 öre pr ton, däri inräknat ränta och amortering å anläggningarna.

Såsom ovan framhållits, ingår i den ovan av styrelsen uppgivna lossningskostnaden i Värtan jämväl den ökning av kostnaden, som uppkommer därigenom, att en del av kolen först lossas till upplaget och därifrån till järnvägsvagn. Att särskilt upptaga denna ökade kostnad till närmare 15,000 kronor, såsom skett i motionen, är sålunda oriktigt.

I enlighet med vad nu anförts, kunna kostnaderna för kollossning i Värtan och för kolgivning vid Stockholms lokomotivstationer, sedan den nya lokomotivstationen vid Frösunda tagits i bruk, beräknas på följande sätt.

Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 13 saml. 3 avd. 10 häft. (Nr 10.) 2

a) Kostnad för lossning av 100,000 ton stenkol från fartyg till järnvägsvagn efter ett pris av kronor 0,56 pr ton	56,000	kronor
b) Kostnad för transport av 65,000 ton kol från Värtan till Frösunda och för transport av 25,000 ton kol från Värtan till Tomteboda	8,000	»
c) Kostnad för kolgivning vid Stockholms norra, 5,000 ton à kr. 0,59	2,950	»
d) Kostnad för kolgivning vid Tomteboda, 25,000 ton à kronor 1,23	30,750	»
e) Kostnad för kolgivning vid Frösunda, 30,000 ton à kronor 0,40 ...	12,000	»

Summa 109,700 kronor.

Detta tal är avsevärt lägre än det av motionären uppgivna, 250,000 kronor, även med hänsyn tagen till skillnaden mellan de kolkvantiteter, för vilka de olika beräkningarna blivit utförda.

Då närmare uppgifter saknas angående den föreslagna kolhamnen och kolgivningsstationen i närheten av Frösunda, kan järnvägsstyrelsen icke bedöma, huruvida de av motionären uppgivna kostnaderna äro riktiga. Styrelsen vill endast framhålla, att enligt motionärens beräkningar årskostnaderna för kolhamn och kolgivning vid Frösunda skulle belöpa sig till 110,000 kronor för en importerad kolkvantitet av 100,000 ton och att sålunda, även om dessa beräkningar icke äro för låga, någon vinst för Statens järnvägar icke skulle uppkomma till följd av den föreslagna förflyttningen av Statens järnvägars kolhamn vid Värtan.

Ehuru den av motionären väckta frågan föreligger i synnerligen outrett skick och dess innebörd därför icke kan för närvarande fullständigt bedömas, kan järnvägsstyrelsen för sin del icke tillråda åtgärder i den riktning motionären angivit. Såsom skäl för sin uppfattning får styrelsen dels hänvisa till ovanstående granskning av motionens uppgifter rörande nuvarande kostnader för kollossning och kolgivning, enligt vilken granskning någon vinst icke skulle erhållas genom den i motionen föreslagna anordningen, dels även anföra följande:

I Värtan mottagas för närvarande enligt i kolkontrakten inryckt medgivande kolångare med ett djupgående av högst 20 eng. fot (6,1 meter) och kunna i allmänhet ångare med ett djupgående av upp till 23 fot mottagas. Att anordna tillfarten från Lilla Värtan genom Ålkistan och Brunnsviken samt den nya kolhamnen för sådana fartyg skulle medföra högst betydliga kostnader utan motsvarande fördelar. Att åter föreskriva mindre djupgående för de fartyg, som nu frakta kol till Värtan, skulle medföra en betydlig höjning av kolpriserna till följd av högre frakt och ökade lossningskostnader samt medför behov av betydligt ökat utrymme för det större antal fartyg, som komme att erfordras.

Kolgivning i Frösunda till de i Tomteboda stationerade lokomotiven skulle medföra flera olägenheter. De befintliga spåren mellan Tomteboda och Järva, vilka redan nu passeras av ett stort antal person- och godståg, komma att, sedan den nya driftbangården vid Frösunda tagits i bruk, tagas i anspråk jämväl för tomma tågsätt till och från centralstationen. Den föreslagna anordningen skulle därför påkalla utläggandet av ännu ett spår mellan Tomteboda och den tillämnade kolstationen. Vidare bleve det tidsödande och kostsamt att köra lokomotiven den 4 km. långa vägen från Tomteboda ut till Järva i och för kolning, och skulle härigenom tjänstgöringstiden för personalen förlängas. Även för de i Frösunda stationerade lokomotiven är det föreslagna läget för kolgivningsstationen icke lämpligt, emedan lokomotiven måste korsa tågspåren för att komma från lokomotivstationen

till platsen för kolgivning. Å en så livligt trafikerad bandel som linjen Tomtebodas—Järva kan en dylik korsning i banans plan icke medgivas ur trafiksäkerhetssynpunkt, utan måste korsningen ske över eller under huvudspåren, en anordning, som icke är utförbar utan mycket stora kostnader. Kolgivningen till de i Frösunda förlagda lokomotiven skulle därför icke kunna äga rum från det föreslagna kolupplaget direkt till lokomotiven utan måste bliva ordnad på annat sätt.

Kranarna för kollossning i Värtan äro nya och fullt moderna och särskilt anordnade för att motsvara förhållandena å den pir, vid vilken utlossning av kolen äger rum. Detta skulle icke bliva fallet, om kranarna flyttades, såsom motionären föreslår.

Frågan om elektrifiering av statsbanelinjer står på dagordningen, och äro här till i första rummet ifrågasatta just de linjer, som för närvarande från Värtan erhålla stenkol för ånglokomotiven. Det kan även av detta skäl icke vara välbetänkt att nedlägga kostnader på flyttning av statens järnvägars upplagsplats på föreslaget sätt, även om kostnaderna skulle stanna vid de av motionären uppgivna eller en miljon kronor, vilket belopp är endast antaget och därför undandrager sig varje kontrollering. Det område, som skulle tagas i anspråk, tillhör visserligen staten men disponeras av arméförvaltningen, som icke läser vara hågad att avstå detsamma.

Slutligen vill styrelsen erinra, att den hamnanläggning, som skulle erfordras vid Brunnsviken, liksom fördjupandet av denna vik och av lilla Värtan norr om Ropsten samt utvidgning av kanalen vid Ålkistan äro frågor, som ännu blott äro lösligt framkastade, och att deras lösning, förutsatt att de erforderliga stora beloppen för deras realiserande kunna säkerställas, vilket styrelsen på goda grunder håller för omöjligt, skulle komma att kräva minst ett tictal av år. Under tiden måste trafiken å statens järnvägar till och från Stockholm bedrivas regelbundet och i allt större utsträckning, och därför måste kolmottagning och upplag behållas vid Värtan samt kolgivning anordnas vid Frösunda lokomotivstation, på sätt den av styrelsen uppgjorda planen åsyftar.

På grund av vad sålunda anförts, anser järnvägsstyrelsen, att den av motionären föreslagna förflyttningen av statens järnvägars kolmottagning och upplag från Värtan till Brunnsviken i närheten av Frösunda samt anordnandet på angivna plats av en kolgivningsstation till lokomotiven icke bör komma till utförande.

Stockholm den 20 mars 1913.

Underdånigst

F. W. H. Pegelow.

Viktor Klemming.

Sven Bergelmer.

Erik von Friesen,
föredragande.

Elis B. Höjer.