

*Argiven den 3 september 1923.*

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1924—1925 äskas av 1924 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar även-

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1924 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar, för nya statsbancbyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftbroms, nya inventarier samt förlag.

som för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftbroms, nya inventarier samt förlag.

Framställningen har uppställts på enahanda sätt som under de senaste åren, och hava anslagsäskandena i anslutning härtill uppdelats i följande huvudgrupper:

- A. Nya byggnader och anläggningar.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Markförvärv.
- D. Rullande materiel.
- E. Införande av genomgående tryckluftbroms.
- F. Nya inventarier.
- G. Förlag.

Liksom i föregående års framställningar skett upptages här nedan först en sammanställning av samtliga äskanden, varigenom en allmän överblick över erforderliga medel erhålles.

	Anslags- belopp
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>	
<b>I. Bangårdar.</b>	
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>	
a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. (sid. 8) . . . . .	3,500,000
b. Lund, ombyggnad av bangården (sid. 8) . . . . .	400,000
c. Sundsvall, ombyggnad av bangården (sid. 9) . . . . .	—
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 10) . . . . .	
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.</i>	
a. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar (sid. 11) . . . . .	33,000
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 11) . . . . .	—
b. Vatten- och avloppsledningar (sid. 11) . . . . .	—
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 12) . . . . .	43,000
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</b>	
1. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå</i> (sid. 12) . . . . .	300,000
2. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Bodafors och Sävsjö</i> (sid. 14) . . . . .	—

	Anslags- belopp
3. Omläggning av statsbanelinjen Källered-Lindome (sid. 15) . . . . .	—
4. Väst kustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation (sid. 16) . .	—
III. Större broanläggningar (sid. 16) . . . . .	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder (sid. 16) . . . . .	—
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar (sid. 16) . . . . .	—
VI. Husbyggnader.	
1. Bostadshus (sid. 16) . . . . .	94,000
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar (sid. 17) . . . . .	500,000
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i import- hamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagnings i import- hamnar (sid. 19) . . . . .	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 19) . . .	—
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 20) . . . . .	700,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 21) . . . . .	—
XII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön (sid. 21) . . . . .	—
XIII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg (sid. 22) . . . . .	6,000,000
XIV. Brandväsendets ordnande (sid. 23) . . . . .	—
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 24) . . . .	—
Summa kronor	<b>11,570,000</b>
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>	
I. Sveg—Hede (sid. 25) . . . . .	300,000
II. Dagarn—Hultebo (sid. 25) . . . . .	—
III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare (sid. 26) . . . . .	1,600,000
IV. Forsmo—Hoting (sid. 28) . . . . .	1,200,000
V. Hällnäs—Stensele (sid. 29) . . . . .	600,000
VI. Jörn—Gubbljåure (sid. 30) . . . . .	500,000
Summa kronor	<b>4,200,000</b>
C. Markförvärv (sid. 31) . . . . .	—
D. Rullande materiel (sid. 32) . . . . .	—
E. Införande av genomgående tryckluftsbroms (sid. 32) . . . . .	—
F. Nya inventarier (sid. 33) . . . . .	—
G. Förlag (sid. 33) . . . . .	—
Summa summarum kronor	<b>15,770,000</b>
Ur erhållna anslagsöverskott samt av till styrelsens disposition stående anslag för ar- beten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, kan erhållas . . .	6,728,100
Erforderligt nytt totalanslag kronor	<b>9,041,900</b>

## A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 11,570,000 kronor.

På järnvägsstyrelsens av Kungl. Maj:t tillstyrkta förslag lämnade 1922 års riksdag medgivande åt järnvägsstyrelsen, att, därest överskott uppkommit eller framdeles skulle uppstå å ett under huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» upptaget anslag, styrelsen skulle få använda dylikt överskott till täckande av sådan brist å annat anslag inom samma huvudgrupp, som icke kunnat undvikas, därvid dock skulle iakttagas, att överskottet i första hand borde användas till täckandet av brist å anslag för närmast jämförliga ändamål.

Vid delgivandet av riksdagens ifrågavarande beslut har Kungl. Maj:t anbefallt styrelsen att årligen, i samband med avgivande av förslag å anslag att äskas hos riksdagen, till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse beträffande den omfattning, i vilken överskott, på sätt medgivits, kommit till användning för täckande av uppkommen brist.

Till åtlydnad härav får styrelsen nu meddela följande.

Å anslag för till och med utgången av år 1922 i räkenskaperna avslutade, för avsevärt länge sedan till utförande beslutade och kostnadsberäknade arbeten av här ifrågavarande slag har till följd av prisstegringar under arbetstiden nedan angivna brister uppstått inom följande grupper, nämligen

Bangårdsombyggnader . . . . .	12,747: 42 kronor
Vatten- och avloppsledningar . . . . .	5,484: 20 »
Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . .	9,929: 62 »

eller tillhopa 28,161: 24 kronor.

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott å senare beslutade och utförda arbeten vid den allmänna prissänkningen erhållits, nämligen

Nya stationer och mötesplatser . . . . .	58,915: 06 kronor
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . .	291,653: 68 »
Anläggningar vid kol- och vattenstationer . . . . .	22,042: 94 »
Speciella anläggningar å bangårdar . . . . .	9,545: 51 »
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	80,949: 81 »
Större broanläggningar . . . . .	4,689: 92 »
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	6,522: 04 »
Husbyggnader, ordinarie anslag . . . . .	504,699: — »
Diverse besparingar å äldre anslag . . . . .	79,919: 41 »

Summa 1,058,937: 37 kronor.

Efter det ovan berörda anslagsbrister blivit täckta återstår alltså en behållning av 1,030,776 kronor 13 öre.

I denna summa ingå ej de besparingar, som erhållits å det av 1920 års riksdag beviljade extraordinära anslaget för uppförande av bostadshus vid statens järnvägar med flera verk. För till och med år 1922 i räkenskaperna avslutade arbeten uppgå dessa besparingar till 656,673 kronor 41 öre, vartill kommer 94,001 kronor 24 öre för därefter fullbordat arbete, eller sammanlagt 750,674 kronor 65 öre. Rörande ifrågavarande besparingsmedel har Kungl. Maj:t i proposition nr 12 till 1922 års riksdag uttalat, att det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida desamma skola användas till bostadsbygge för vederbörande verks räkning eller komma till användning för bekämpande av arbetslösheten.

Beträffande de förstnämnda överskottsmedlen, 1,030,776 kronor 13 öre, väntas dessa ej behöva tagas i anspråk för täckande av anslagsbrister. Styrelsen får därför föreslå, att 1,000,000 kronor härav disponeras för täckande av motsvarande del av under denna huvudgrupp äskade belopp för nya arbeten. Härtill kommer dels ett belopp av 300,000 kronor, som erhållits i överskott å anslaget för det i räkenskaperna ännu ej avslutade arbetet med anordnande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Alingsås och Olskroken, vilket överskott styrelsen här nedan föreslagit överflyttas till anslaget för dubbelspårsbyggnaden Örebro—Hallsberg—Laxå, dels ett belopp av sammanlagt 3,300,000 kronor, som här nedan föreslagits överflyttas från för elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön och för elektriska lokomotiv för linjen Riksgränsen—Svartön beviljade anslag till anslag för utförandet av elektrifieringen å linjen Stockholm—Göteborg.

Å vederbörliga grupper har järnvägsstyrelsen föreslagit, att vissa anslag respektive delanslag för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, måtte få disponeras för andra, i denna framställning upptagna nya arbeten. För erhållande av en översikt över dessa ej längre behövlige anslag hava de sammanförts här nedan.

	Beslutat av riks- dagen år	Anslag (inkl. konj. tillägg) kr.	Härav redan disponerat kr.	Återstående be- lopp, som nu ej anses erforderligt för sitt ändamål kr.	
<i>Spårplaneringar i anslutning till förefint- liga spårssystem.</i>					
Stockholm stadsgården, utvidgning av spårsystemet	1918	200,000	—	200,000	200,000
<i>Husbyggnader.</i>					
Ljuså, uppförande av bostadshus . . . . .	1918	43,000	8,100	34,900	
Kiruna—Luleå, uppförande av 7 banvaktstugor .	1918	180,000	144,000	36,000	
Polcirkeln, uppförande av bostadshus . . . . .	1919	45,000	3,600	41,400	
Harrträsk, uppförande av bostadshus . . . . .	1919	45,000	3,400	41,600	
Kilvo, uppförande av bostadshus . . . . .	1919	45,000	10,800	34,200	188,100
Summa					388,100

De anslag eller delar av anslag, som — fränsett nya statsbanebyggnader och förlag — styrelsen således anser ej längre vara för avsett ändamål erforderliga, äro alltså:

besparingar å vissa under huvudrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» beviljade anslag . . . . .	1,000,000	kronor
ej disponerade delar av anslag för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem samt husbyggnader	388,100	»
överskott å anslag för utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Alingsås och Olskroken . . . . .	300,000	»
överskott å anslag för elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön . . . . .	300,000	»
överskott å anslag för inköp av elektriska lokomotiv för linjen Riksgränsen—Svartön . . . . .	3,000,000	»

eller tillsammans 4,988,100 kronor.

Om därför dessa medel få tagas i anspråk för under huvudrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» nu föreslagna nya arbeten och anskaffningar, skulle av det härför erforderliga beloppet, 11,570,000 kronor, således endast 6,581,900 kronor behöva av statsmakterna härför ytterligare beviljas.

Liksom under de föregående åren skett vill järnvägsstyrelsen även nu påpeka, att samtidigt med anslagsmedel är avsett att användas medel från förnyelsekontot för utförandet av vissa här föreslagna arbeten, och kommer styrelsen på vanligt sätt att i sitt förslag till driftkostnadsstat föreslå de avsättningar till kontot, som betingas av respektive anläggningars bokförda värde och av den för nyanläggnings- och nyanskaffningskostnaderna bestämmande prisnivåns läge.

I anslutning till vad som på järnvägsstyrelsens förslag av statsmakterna godkänts under de närmast föregående åren har styrelsen i denna framställning icke medtagit såsom särskilt äskande sådana arbeten, som beräknas betinga kostnader, understigande 25,000 kronor, utan äro dessa arbeten avsedda att bestridas av till styrelsens förfogande ställda medel för oförutsedda och mindre arbeten.

I avseende å arbeten vid föreningsstationer har styrelsen, jämlikt under de senare åren tillämpad och av statsmakterna godkänd princip, vid äskandet av anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de anslutna enskilda järnvägarna. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får anmäla, att sådant bidrag numera influtit dels för arbetet med utvidgning av spårsystemet vid Flen, vartill 1918 och 1919 års riksdagar anvisat sammanlagt 45,500 kronor, dels för arbetet med tillbyggnad av godsexpeditionen vid Eslöv, vartill 1919 och 1920 års riksdagar anvisat tillhoppa 60,000 kronor. Kostnaderna för dessa båda arbeten hava på grund av den allmänna prisstegringen på sin tid uppgått till 91,715 kronor 38 öre respektive 73,096 kronor 44 öre. I dessa belopp hava de enskilda banorna deltagit med 46,186 kronor 55 öre respektive 36,152 kronor 72 öre. De på statens järnvägar fallande kostnaderna utgöra sålunda för arbetet vid Flen 45,528 kronor 83 öre och för arbetet vid Eslöv 36,943 kronor 72 öre. Å anslagsbeloppen, sammanlagt 105,500 kronor, har alltså erhållits ett överskott å 23,027 kronor 45 öre, som

ingår bland här ovan omnämnda besparingar å under år 1922 eller tidigare avslutade arbeten.

Liksom tidigare plägat ske, får styrelsen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna inom de olika grupperna, lämna en tablå, utvisande styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag i jämförelse med motsvarande äskanden till de närmast föregående årens riksdagar, varvid emellertid är att märka, att äskandena vid 1922 års riksdag såsom övergångsåtgärd endast avse ett halvt budgetår.

### Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1924 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1921, 1922 och 1923 års riksdagar.

	1921	1922	1923	1924
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar . . . . .	4,786,800	1,687,800	1,722,000	3,976,000
Dubbelspårsbyggnader och linjcomläggningar . . . . .	7,500,000	1,000,000	3,720,000	300,000
Större broanläggningar . . . . .	700,000	—	—	—
Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . .	600,000	—	—	—
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	608,000	—	50,000	—
Husbyggnader . . . . .	1,548,800	37,000	37,500	94,000
Anordnande av skenfria vägkorsningar . . . . .	500,000	—	—	500,000
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	350,000	100,000	—	700,000
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	2,000,000	300,000	—	—
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg <sup>1</sup> .	—	—	—	6,000,000
Brandväsendets ordnande . . . . .	210,000	100,000	25,000	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	2,500,000	500,000	—	—
Summa	<b>21,303,600</b>	<b>3,724,800</b>	<b>5,554,500</b>	<b>11,570,000</b>

<sup>1</sup> Härför beviljades vid 1920 års riksdag 23 miljoner kronor, som beräknas tagas i anspråk under åren 1923 och 1924.

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. . . . kronor 3,500,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har innevarande års riksdag be- myndigat Kungl. Maj:t att under angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för statens och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga, avseende omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt för- bättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Hela anläggningen beräknas därvid draga en kostnad av 15,450,000 kronor. av vilket belopp 3,900,000 kronor voro avsedda att utgå av förnyelsefondsmedel, vadan sålunda för det överskjutande beloppet 11,550,000 kronor erfordrades an- visande av särskilt anslag.

Innevarande års riksdag har också för detta ändamål för budgetåret 1923 —1924 anvisat ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor. För fortsatt bedrivande av ifrågavarande arbeten under budgetåret 1924—1925 beräknar järnvägsstyrelsen ett belopp av 5,000,000 kronor erforderligt, varav 1,500,000 skulle tagas av för- nyelsefondsmedel, vadan sålunda i nytt anslag skulle erfordras 3,500,000 kronor.

Styrelsen får sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättning av arbetena med omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt för- bättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor.*

b. Lund, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 400,000:—

I sin föregående år ingivna framställning begärde styrelsen ett anslag av 400,000 kronor för påbörjande av ombyggnad av Lunds bangård, vilket arbete beräknades draga en totalkostnad av 1,800,000 kronor, varav dock 900,000 kronor ansågs bära bestridas av förnyelsefondsmedel. Arbetet avsågs utföras under åren 1923 och 1924.

För att i mesta möjliga mån hålla de årliga byggnadsanslagen nere ansåg sig emellertid föredragande departementschefen nödsakad föreslå en framflyttning av tiden för genomförandet av den föreslagna utbyggnadsplanen. Detta syntes honom så mycket hellre bära ske, som personalen vid de pågående arbetena med bangårdsombyggnaden i Malmö, vilken anläggning beräknas bli i huvudsak färdigställd först i slutet av år 1923, efter hand borde överflyttas till Lund, där arbetena alltså skulle upptagas i den mån arbetena i Malmö bleve färdiga. På

detta sätt skulle bangårdsombyggnaden i Lund huvudsakligen komma att utföras under åren 1924 och 1925, och anslagsbehovet kunna fördelas på tre budgetår. I anslutning härtill förordade departementschefen för budgetåret 1923—1924 ett anslag av endast 159,000 kronor, som ock av statsmakterna anvisades.

Byggnadsarbetena vid Malmö hava numera så fortskridit, att överflyttningen av arbetare till Lund torde kunna påbörjas under instundande höst, då ombyggnadsarbetena å sistnämnda plats alltså skulle komma att igångsättas.

För bedrivande av arbetena vid Lund enligt ovannämnda, uttänjda arbetsplan beräknar styrelsen ett anslagsbelopp av 400,000 kronor bliva erforderligt under budgetåret 1924—1925.

På grund av vad sålunda anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att, utöver förut anvisade medel, av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 400,000 kronor måtte få användas för fortsättande av arbetena med ombyggnad av Lunds bangård.*

#### c. Sundsvall, ombyggnad av bangården.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1919 års riksdag för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor för igångsättande av ombyggnad av bangården i Sundsvall.

Som järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 9 oktober 1918 angående nya byggnader och anläggningar för år 1920 anför, nödvändiggöres ifrågavarande bangårdsombyggnad av Ostkustbanans framdragande genom Sundsvall och avser densamma anläggandet av en helt ny, för statens järnvägar och den enskilda banan gemensam huvudstation i anslutning till träffade överenskommelser dels den 1/3 februari 1917 mellan järnvägsstyrelsen, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, å ena, samt delegerade för Sundsvalls stad, under förutsättning av stadsfullmäktiges i Sundsvall godkännande, å andra sidan, dels ock den 20/27 oktober 1917 mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans aktiebolag.

Överenskommelsen med Ostkustbanans aktiebolag innehåller, bland annat, att statens järnvägar skola ombesörja anläggning av den nya huvudstationen samt ombyggnad av den nuvarande s. k. Västra stationen i Sundsvall, och har i överenskommelsen stadgats, att järnvägsstyrelsen och bolaget skulle bidra till kostnaderna för de för gemensamt behov avsedda anläggningarna med de andelar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t bestämmas. Genom brev den 1 juni 1923 har Kungl. Maj:t bestämt, att ifrågavarande kostnader skola fördelas lika mellan parterna.

Kostnaderna för bangårdsombyggnaden hava av järnvägsstyrelsen år 1918, med tillämpning av då gällande arbets- och materialpriser, beräknats uppgå till 2,500,000 kronor för de anläggningar, som äro avsedda för statens järnvägars och Ostkustbanans gemensamma behov, samt till 540,000 kronor för de för statens järnvägars eget behov avsedda anläggningarna — lokomotivstationsanläggning m. m. — och beräknar styrelsen, med nu gällande prisförhållanden, kostnaderna komma att uppgå till ungefärligen samma belopp, som år 1918 beräknats. Enligt

den av Kungl. Maj:t bestämda fördelningsgrunden skulle sålunda på statens järnvägar komma att falla 1,250,000 kronor av kostnaderna för de gemensamma anläggningarna, vadan alltså på statens järnvägar sammanlagt skulle komma en anläggningskostnad av 1,790,000 kronor. Från detta belopp bör emellertid dragas den kontanta köpeskillingen av 500,000 kronor, som Sundsvalls stad enligt den med staden träffade överenskommelsen skall, utöver viss markupplåtelse för den nya stationsanläggningen, erlægga till statens järnvägar för det statens järnvägar tillhöriga område med därå befintliga anläggningar, som genom huvudstationens förflyttning blir för järnvägsändamål obehövt. De kostnader, som för den nya bangårdsanläggningen skola gäldas av statens järnvägar, beräknar järnvägsstyrelsen sålunda med nu gällande priser till 1,290,000 kronor, varav, som förut nämnts, 1919 års riksdag redan beviljat 100,000 kronor.

I sin framställning den 9 oktober 1918 har järnvägsstyrelsen ansett det av styrelsen — enligt av densamma då föreslagen fördelningsgrund — till 1,040,000 kronor beräknade kostnadsbeloppet, som skulle gäldas av statens järnvägar, böra bestridas med 500,000 kronor av förnyelsefonden och återstoden, 540,000 kronor, utgå ur anslagsmedel. Då den nya bangårdsanläggningen, i vad den avser betjäande av statens järnvägars trafik, icke kommer att — åtminstone i någon högre grad — behöva anordnas med större kapacitet än statens järnvägars nuvarande bangårdsanordningar i Sundsvall, utan egentligen tillkommer såsom en anpassning för de nya förhållanden, som Ostkustbanan med sin tillkomst skapar och som en tämligen ekvivalent ersättning för den gamla stationen, vilken sedan ej längre blir lämplig för sitt ändamål, vill emellertid styrelsen, som också är angelägen om att kapitalinvesteringen i statsbaneaffären hålles så låg som möjligt, till skillnad mot vad styrelsen förut tänkt sig och föreslagit, nu uttala, att det synes styrelsen väl försvarbart, att den del av kostnaderna för bangårdsombyggnaden, som skall gäldas av statens järnvägar — enligt ovanstående beräknad till 1,290,000 kronor — frånsett det av 1919 års riksdag redan härför beviljade anslaget å 100,000 kronor, i sin helhet bestridas med medel ur förnyelsefonden. Då förnyelsefondens nuvarande och beräknade ställning också torde kunna tillåta kostnadernas bestridande med dylika medel, anser styrelsen sig icke numera böra begära något ytterligare anslag för ombyggnad av Sundsvalls bangård.

Styrelsen tillåter sig framhålla, att här ovan framlagda förslag beträffande ombyggnad av Sundsvalls bangård förutsätter, dels att riksdagen lämnar sitt medgivande till den försäljning till Sundsvalls stad av statens järnvägar nu tillhörig mark i nämnda stad, som ifrågasatts i den mellan styrelsen och staden träffade här förut omnämnda överenskommelsen, dels att Kungl. Maj:t godkänner denna överenskommelse, allt på sätt styrelsen hemställt i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 mars 1918.

Under åberopande av vad sålunda anförts har styrelsen icke något äskande för ombyggnad av bangården i Sundsvall att göra för budgetåret 1924—1925.

## 2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Styrelsen anser sig vid detta tillfälle ej böra begära några ytterligare anslag för anläggningar under denna rubrik.

### 3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spår-system . . . . . kronor 33,000: —

a. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar . . . . . 33,000: —

För utvidgning av spårsystemet vid Stockholm stadsgården har 1918 års riksdag beviljat ett anslag å 160,000 kronor samt 1919 års riksdag härtill ett konjunkturstillägg å 40,000 kronor. På grund av trafikens nedgång har emellertid, enligt önskan av stadens myndigheter, arbetet hittills fått anstå. Stockholms stads vederbörande representant har också nu förklarat, att anläggningen, till vilken staden är bidragsskyldig, för stadens del ej väntas bli erforderlig förrän tidigast i och med Hammarbyledens färdigställande. Styrelsen, som förutsätter, att, om trafikförhållandena då skulle så kräva, riksdagen ånyo beviljar anslag för ifrågakvarande spårplanering, får därför föreslå, att ovanstående anslag, sammanlagt 200,000 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbehov för nya arbeten.

Beträffande anläggningar i övrigt, hänförliga till denna grupp, har styrelsen ansett sig böra äska anslag endast för

inköp av ett bangårdsspår vid Kiruna . . . . . 33,000: —.

På grund av att statens järnvägars spårsystem vid Kiruna länge varit otillräckligt hava statens järnvägar sedan ett flertal år tillbaka måst för trafikarbetet använda ett Luossavaara-Kirunavaara Aktiebolag tillhörigt spår mellan malm- och personbangårdarna därstädes. Behovet för statens järnvägar att använda ifrågakvarande spår väntas bli konstant, och synes det styrelsen under sådant förhållande riktigast, att statens järnvägar förvärva detsamma. Underhandlingar härom hava sedan länge förts med bolaget, som nu förklarat sig villigt att mot en ersättning av 33,000 kronor överlåta spåret på statens järnvägar, vilket belopp styrelsen anser skäligt.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 33,000 kronor måtte få tagas i anspråk för spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårsystem.*

### 4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Av tidigare beviljade medel för här avsedda arbeten beräknas vid slutet av löpande budgetår så stort belopp återstå icke konsumerat, att något nytt anslag ej erfordras för budgetåret 1924—1925 under denna rubrik.

b. Vatten- och avloppsledningar.

Under denna rubrik har styrelsen vid detta tillfälle intet äskande att framställa.

Beträffande den i de senaste årens anslagsäskanden omnämnda anläggningen av vatten- och avloppsledningar vid Gällivare får styrelsen meddela, att de på samhället beroende utredningarna i ärendet ej heller ännu slutförts, och att styrelsen alltså fortfarande är förhindrad att äska anslag till anläggningen i fråga.

### c. Gångbroar och gångtunnlar.

Ånge, anordnande av gångbro . . . . . kronor 43,000:—

Sedan 1913 års riksdag anvisat medel för utvidgning av Ånge bangård, lämnade Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 3 juni 1915 järnvägsstyrelsen tillstånd att expropriera de för bangårdsutvidgningen erforderliga områdena, vari även ingick ett vid laga skifte avsatt utmål för fägata, som korsar västra delen av bangården. Under expropriationsmålet handläggning yrkade byamännen, att statens järnvägar måtte förpliktas att såsom ersättning för avstängningen av berörda fägata anlägga en viadukt. Häradsrätten fann emellertid, mot statens järnvägars bestridande, byamännens yrkande icke kunde bifallas, vilket beslut, efter av byamännen förd klagan, fastställdes av hovrätten.

Emellertid skulle avstängandet av merberörda fägata otvivelaktigt vara till men för i denna del av samhället boende personer, då densamma numera utgör en ofta anlitad förbindelseled för gående mellan samhällets norr och söder om järnvägsområdet belägna delar, särskilt för de norr om banan boende skolbarnen. För körtrafiken måste fägatan däremot anses sakna egentlig betydelse. Därest den nuvarande övergången slopas utan att ersättas med annan motsvarande vägförbindelse, skulle detta säkerligen medföra en otillåten och ur säkerhetssynpunkt riskabel passage över spåren. Det framstår därför som ett intresse jämväl för statens järnvägar, att en skenfri förbindelse kommer till stånd å denna plats. Underhandlingar härom hava ock inletts med byamännen, och finnes anledning förmoda, att då expropriationsmålet inom kort åter förekommer vid häradsrätten, överenskommelse skall kunna träffas om fägatans avstående mot det att statens järnvägar uppföra en gångbro i närheten av den nuvarande vägkorsningen. Kostnaden för en dylik gångbro har beräknats till 43,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 43,000 kronor måtte få användas för anordnande av gångbro vid Ånge.*

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

### 1. Dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå . . . . . kronor 300,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggandet av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå, varför kostnaden med tillämpning av de arbets- och materialpriser, som voro rådande i mitten av år 1916, beräknats till 6,150,000 kronor.

För nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten har riksdagen därefter anvisat medel enligt nedanstående tablå, nämligen

för år 1918 . . . . .	1,000,000	kronor
» » 1919 . . . . .	2,350,000	»
» » 1920 . . . . .	1,200,000	»
» » 1921 . . . . .	1,000,000	»
» » 1922 . . . . .	1,200,000	»
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	600,000	»

Summa 7,350,000 kronor.

Därutöver har emellertid Kungl. Maj:t genom brev den 2 december 1921 ur det av 1921 års riksdag på tilläggsstat beviljade reservationsanslaget på 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av arbeten vid kommunikationsverken anvisat att utgå 200,000 kronor för arbeten å sträckan Östansjö—Laxå.

Härigenom hava sålunda för ifrågavarande dubbelspår hittills disponerats sammanlagt 7,550,000 kronor.

Med hänsyn till de stora kapitalutlägg, som skulle erfordras för dubbelspårets utförande i ursprungligen tänkt omfattning, och då möjligheter förelåge att inskränka arbetena att tills vidare omfatta, förutom linjen Örebro—Hallsberg, sträckan Hallsberg—Östansjö, ansåg 1921 års riksdag, att anläggningen borde på dylikt sätt begränsas, varvid totalkostnaden för företaget beräknades nedbringad till 6,750,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 angående nya byggnader och anläggningar m. m. föreslog emellertid styrelsen, att en avveckling av ifrågavarande dubbelspårsbyggnad borde ske efter en något vidsträcktare plan än den av 1921 års riksdag skisserade. Enligt styrelsens då uttalade uppfattning borde nämligen även sträckan Laxå—Vretstorp färdigställas, vilket låte sig så mycket lättare göra, som för detta ändamål behövlige räler redan funnes tillgängliga i statens järnvägars förråd.

I samband med utläggandet av ett dubbelspår å sträckan Laxå—Vretstorp borde enligt styrelsens uppfattning jämväl utföras terrassering och underballastning av den återstående sträckan Östansjö—Vretstorp, varigenom skulle vinnas att en gång, då det åter kunde anses nödvändigt att utlägga dubbelspår å sistnämnda sträcka, de mest tidskrävande arbetena redan vore utförda, så att återstående arbeten relativt snabbt kunde fullbordas.

En sådan plan för avvecklingen av denna dubbelspårsbyggnad skulle, enligt vad då gjorda beräkningar utvisade, kräva beviljandet av ytterligare 1,200,000 kronor utöver tidigare anvisade medel.

I anslutning härtill hemställde styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för avveckling enligt nyss angivna plan av arbetena å dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Med hänsyn till vad sålunda av styrelsen anförts föreslog Kungl. Maj:t 1923 års riksdag att för avveckling av arbetena å omförmälda dubbelspårsbyggnad i enlighet med den av styrelsen föreslagna planen anvisa för budgetåret 1923—1924 ett anslag å 600,000 kronor. Vad sålunda av Kungl. Maj:t föreslagits, vann också riksdagens bifall.

För fullföljande av den beslutade avvecklingen skulle alltså utöver nu anvisade medel hava erfordrats 600,000 kronor.

I enlighet med de kostnadsberäkningar, som nu verkställts, kommer emellertid med hänsyn till bl. a. att vissa arbeten kunnat utföras billigare och den erforderliga marken förvärvas till lägre pris än förut beräknats kostnaderna för avveckling av dessa arbeten enligt den av 1923 års riksdag godtagna planen att avsevärt nedgå, så att utöver redan anvisade medel nu erfordras endast 300,000 kronor.

Sedan det visat sig att å anslaget för dubbelspårsbyggnaden Alingsås—Olskroken uppstått ett överskott å 300,000 kronor, synes det styrelsen lämpligt, att nämnda överskottsmedel må användas för täckande av det nu återstående anslagsbeloppet för dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå.

Med stöd av vad sålunda anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för avveckling enligt den angivna planen av arbetena å dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå medgiva att 300,000 kronor, utgörande överskott å anslagsmedel för dubbelspåret Alingsås—Olskroken, måtte få överflyttas till dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå.*

## 2. Dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors (Sandsjö)—Sävsjö.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1918 års lagtima riksdag beslutat anläggandet av ett dubbelspår från Tranås till Aneby och från Sandsjö, numera benämnt Bodafors, till Sävsjö för en med tillämpning av år 1915 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av 5,558,300 kronor.

För ifrågavarande anläggning hava beviljats följande anslag:

för år 1919 . . . . .	1,520,000 kronor
» » 1921 . . . . .	1,500,000 »
	Summa 3,020,000 kronor.

Vidare har 1922 års riksdag medgivit, att av de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 7 januari 1922 omförmälda medel för arbeten, med vilkas utförande anses böra tills vidare anstå, må för denna dubbelspårsbyggnad användas 500,000 kronor.

På sätt framgår av styrelsens förutnämnda skrivelse den 8 september 1922 till Kungl. Maj:t, skola, i överensstämmelse med vad som förekommit vid frågans behandling vid innevarande års riksdag, överflyttas 1,240,000 kronor av överskottsmedel från dubbelspårsbyggnaden Aneby—Bodafors till nu ifrågavarande dubbelspår.

Slutligen har innevarande års riksdag medgivit, att av de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 8 januari 1923 omförmälda anslagsmedel för arbeten, med vilkas utförande anses böra tills vidare anstå, må för denna dubbelspårsbyggnad användas 250,000 kronor.

Härmed har sålunda till järnvägsstyrelsens förfogande för dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö ställts sammanlagt 5,010,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 föreslog styrelsen på anförda skäl, att arbetena å ifrågavarande dubbelspår icke skulle i sin helhet komma till utförande utan avvecklas enligt en av styrelsen skisserad plan, där-

vid beträffande delen Tranås—Aneby arbetena skulle inskränka sig att omfatta terrassering och underballastning å linjen samt å Gripenbergs och Frinnaryds bangårdar. Vidare skulle all erforderlig mark utom för Tranås bangård anskaffas. Delen Bodafors—Sävsjö skulle däremot i sin helhet fullbordas.

Enligt vad då verkställda beräkningar utvisade skulle den slutliga kostnaden för arbetenas utförande enligt den skisserade planen belöpa sig till 5,440,000 kronor.

I överensstämmelse härmed skulle sålunda utöver redan disponerade medel hava erfordrats 430,000 kronor för företagets avveckling.

I enlighet med vad nu verkställda kostnadsberäkningar utvisa, komma emellertid ytterligare medel utöver de redan beviljade icke att erfordras, beroende på bl. a. under tiden för arbetenas utförande vidtagna förenklingar i anordningarna vid vissa vägkorsningar samt därpå, att terrasserings- och räsläggningsarbeten kunnat utföras till lägre priser, än vad tidigare beräknats.

Styrelsen får därför föreslå,

*att något anslag för dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö icke äskas för budgetåret 1924—1925.*

### 3. Omläggning av linjen Källered—Lindome.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har riksdagen för omläggning av statsbanelinjen Källered-Lindome för en år 1919 beräknad kostnad av 1,200,000 kronor anvisat följande belopp, nämligen

för år 1920 . . . . .	100,000 kronor
» » 1921 . . . . .	600,000 »
» » 1922 . . . . .	425,000 »

Summa 1,125,000 kronor.

Såsom styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 meddelade, beräknades slutanslag för ifrågavarande anläggning erforderligt redan år 1922. Emellertid anförde styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921, att det på grund av arbetets natur visat sig lämpligt att bedriva detsamma långsammare än vad tidigare tänkts, särskilt för att giva de stora utfyllningarna i Sagsjön tid att successivt sätta sig, och beräknades i anslutning härtill, att slutanslaget icke skulle erfordras förrän under sista halvåret 1923.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 meddelade emellertid styrelsen, att man icke ännu kunde, med hänsyn särskilt till svårigheten att bedöma omfattningen av sjöbankens förutsedda sättningar, då angiva de slutliga kostnaderna för denna linjeomläggning.

Arbetena, som kunna endast långsamt bedrivas, hava visserligen ytterligare fortskridit, men då det, innan bankfyllningen fullbordats — vilket nu beräknas komma att ske sommaren 1924 — icke låter sig göra att med säkerhet beräkna de slutliga kostnaderna, och då dessutom medel för arbetenas fortsatta bedrivande under budgetåret 1924—1925 finnas tillgängliga, får styrelsen föreslå,

*att något anslag för omläggning av linjen Källered—Lindome icke äskas för budgetåret 1924—1925.*

#### 4. Väst kustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation.

I sina den 8 september förlidet år ingivna anslagsäskanden anmälde styrelsen, att styrelsen eventuellt längre fram komme att göra hemställan om proposition till 1923 års riksdag angående anvisande av medel för Väst kustbanans anslutning till statens järnvägars station i Göteborg, varom underhandling med de intresserade parterna påginge. Emellertid hunno underhandlingarna sedermera ej framföras till sådant resultat, att berörda anslagsframställning kunde göras.

Styrelsen nödgas nu meddela, att underhandlingarna icke heller till nuvarande tidpunkt kunnat bringas till sådant läge, att begäran om anslag för arbetet kan av styrelsen framställas och håller styrelsen ej heller för sannolikt att så kan ske senare i tid för ärendets behandling vid 1924 års riksdag.

### III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Något nytt anslag under denna rubrik erfordras ej för nästkommande budgetår.

Det av 1920 års riksdag beviljade men ännu ej i anspråk tagna anslaget för påbörjande av arbetet med uppförande av den beslutade nya malmvagnsverkstaden vid Notviken anses, av skäl som i föregående årens framställningar anförts, alljämt böra reserveras för sitt ändamål.

### V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Med den behållning av redan förut till styrelsens förfogande ställda medel för utförande av anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokomotivstationer, som beräknas förefinnas vid utgången av löpande budgetår, blir något ytterligare anslag för detta ändamål ej erforderligt under budgetåret 1924—1925. Styrelsen har ej heller i övrigt något anslagsäskande att framställa under denna rubrik.

### VI. Husbyggnader . . . . . kronor 94,000:—

#### 1. Bostadshus . . . . . kronor 94,000:—

För uppförande av bostadshus vid Ljuså, Polcirkeln, Harrträsk och Kilvo hava 1918 och 1919 års riksdagar anvisat anslag, inklusive konjunkturstillägg uppgående för bostadshuset vid Ljuså till 43,000 kronor och för vardera av de övriga bostadshusen till 45,000 kronor. På grund av genom malmtrafikens starka nedgång minskat personalbehov har emellertid utförandet av dessa arbeten år 1920 inställt. Av anslagsbeloppen, tillhoppa 178,000 kronor, hava dock 25,900 kronor använts för husens grunder, som i det närmaste hunnit färdigställas.

Återstående belopp, 152,100 kronor, får styrelsen föreslå beräknas såsom tillgängligt för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbehov för nya arbeten. Vid trafikökning bliva likväl förenämnda bostadshus, för vilka alltså grundläggningarna redan utförts, behövliga och, då anslagen nu återlämnas, förutsätter styrelsen därför, att riksdagen ånyo beviljar medel för utförandet av dessa anläggningar, när trafikförhållandena så påfordra.

För uppförande av 7 st. banvaktstugor å linjen Kiruna—Luleå har 1918 års riksdag beviljat ett anslag å 116,200 kronor samt 1919 och 1920 års riksdagar härtill konjunkturstillägg å respektive 58,800 och 5,000 kronor. Sammanlagt hava sålunda 180,000 kronor anvisats för ändamålet. Emellertid hava endast fem banvaktstugor hittills uppförts. Behovet av de återstående tvenne stugorna har tillfälligt bortfallit i och med viddagen ändring i banbevakningsindelningen. Styrelsen får därför föreslå, att den icke disponerade delen av förenämnda anslag, utgörande 36,000 kronor, beräknas såsom tillgänglig för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbehov för nya anläggningar.

I övrigt har styrelsen under denna grupp endast ett nytt arbete att föreslå, nämligen

vid *Billesholms gruva*, uppförande av två bostadshus, vardera innehållande fyra lägenheter om 2 rum och kök . . . . . 94,000:—.

Det sålunda föreslagna bostadshuset vid *Billesholms gruva* är avsett för viss i *Landskrona* nu placerad, å linjen *Billesholms gruva*—*Landskrona* tjänstgörande tågpersonal, som med hänsyn till tågturerna måste övernatta i *Billesholms gruva*.

Emellertid skulle en överflyttning av ifrågavarande personal — 10 personer — till *Billesholms gruva* vara av ekonomisk fördel för verket. Enbart därigenom att *Billesholms gruva* tillhör billigare ortsgrupp än *Landskrona* skulle personalflyttningen medföra en utgiftsminskning, som vid nuvarande grunder för dyrtidstillägg uppgår till i runt tal 7,000 kronor per år. Vidare komme de med överläggningen i *Billesholms gruva* nu förenade kostnaderna m. m., beräknade till över 1,100 kronor per år, att bortfalla. Då härtill kommer möjlighet att ordna personalens tjänstgöringsturer på ett för verket mera tillfredsställande sätt, är det tydligt, att det tänkta husbygget är av försvarligt god driftsekonomisk innebörd för statens järnvägar.

De föreslagna tvenne bostadsbyggnaderna äro avsedda att uppföras på statens järnvägar redan tillhörig mark.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens förfogande stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 94,000 kronor måtte få användas för uppförande av husbyggnader.*

## VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. kronor 500,000:—

Under denna rubrik hava statsmakterna på styrelsens förslag för åren 1917—1919, 1921 och 1922 anvisat sammanlagt 1,150,000 kronor.

Vid avgivandet av sina anslagsframställningar den 2 september 1921 och den 8 september 1922 har styrelsen betonat vikten av att järnvägstrafiken i största möjliga mån göres oberoende av korsande gator och landsvägar med livligare trafik, men med hänsyn till det ekonomiska läget hade styrelsen likväl ej ansett sig då böra äska ytterligare medel utöver dem, som vid nämnda tillfällen redan stodo till styrelsens förfogande.

Det är emellertid tydligt, att den ur allmän samfärdselssynpunkt så viktiga frågan om järnvägstrafikens skiljande från trafiken å landsvägar och gator icke kan få undanskjutas alltför länge av dylika ekonomiska hänsyn, och styrelsen nödgas därför nu återkomma med sina äskanden under denna rubrik. Som bekant har på grund av biltrafikens snabba ökning hela denna fråga i hög grad aktualiserats, och en mängd icke alltid oberättigade krav på forcerat byggande av skenfria vägkorsningar hava framställts. Det föreliggande spørsmålet är emellertid av stor ekonomisk räckvidd. En verkställd approximativ uppskattning giver nämligen vid handen, att borttagandet av de vid statens järnvägar nu förekommande järnvägskorsningar i plan med vägar, där mera livlig trafik är rådande, skulle draga kostnader, uppgående till, lågt räknat, 25 miljoner kronor och ett dylikt kapitalutlägg kan tydligtvis ej gärna tänkas företaget annat än fördelat på mycket lång tid och i varje fall kan det aldrig komma i fråga att helt bestridas av statens järnvägar. I detta senare hänseende måste ju bemärkas, att dessa anläggningar icke avse ett tillgodoseende enbart av trafiksäkerheten vid statens järnvägar eller andra statens järnvägars behov utan att de givetvis främst äro av intresse för vägtrafiken och särskilt det sist tillkomna samfärdsmedlet automobiler. Det torde därför vara en nödvändig förutsättning för ernåendet av bättre förhållanden för den allmänna samfärdseln, att berörda vägförvaltningar kraftigt bidra till utförandet av de skenfria korsningarna.

Hittills har, när det gällt stads- och köpingssamhällen, frågan om bidrag till utförande av skenfria korsningar i de flesta fall erhållit en för statens järnvägar någorlunda tillfredsställande lösning, i det nämnda samhällen dels anordnat och bekostat utförandet av de anordningarna tillhörande tillfartsvägarna, dels genom kostnadsfri överlåtelse till statens järnvägar av för järnvägsändamål behöfelig mark i viss mån neutraliserat de i regel relativt större ekonomiska uppoffringar, som statens järnvägar likväl fått ikläda sig för anordnandet av dylika skenfria gatu- och vägkorsningar.

När det åter gällt skenfria korsningar å den rena landsbygden ha statens järnvägar i alltför många fall rönt ringa förståelse från vederbörande väghållningsskyldiges sida. Styrelsen vill därför här framhålla, att det enligt styrelsens förmenande måste vara ett mycket lågt ställt minimikrav, om man fordrar, att vägstyrelserna skola med hänsyn till de fördelar, som jämväl för vägtrafikanterna vinnas genom ifrågavarande åtgärder, bekosta åtminstone de erforderliga tillfartsvägarna och den nödiga marken för de skenfria korsningarna samt att de skola påtaga sig de omlagda vägarnas underhåll.

Å en del ställen förekommer, att antingen en och samma eller ock olika vägar korsa järnvägen på tvenne nära varandra belägna punkter. I stället för att borttaga dylika plankorsningar genom den kostsamma åtgärden med vägarnas förande över eller under banan kan det i vissa fall ställa sig billigare att verkställa omläggning av vägarna i närheten av banan. Styrelsen har förut haft sin uppmärksamhet riktad på denna möjlighet och har såväl gjort omfattande utred-

ningar härutinnan som också på ett flertal ställen gått till utförande av dylika vägomläggningar. Det är styrelsens önskan att kunna fortsätta även med dessa sina åtgärder till trygghet av järnvägs- och landsvägstrafiken i deras beroende av varandra och önskligt vore därför, att styrelsen redan under budgetåret 1924—1925 kunde få disponera medel för utförande av vägomläggningar, som styrelsen finner i berört syfte böra komma till stånd och varom överenskommelse om lämpliga bidrag från vederbörande vägförvaltningar kan träffas. Styrelsen vill emellertid ej ifrågasätta, att något anslag beviljas enkom för detta ändamål utan anser, att i stället anslaget för anordnande av skenfria vägkorsningar bör tillmätas så mycket rikligare, att medel därur kan disponeras jämväl för de samma syfte tjänande omläggningarna av vägar.

Vid godkännande härav anses för arbeten under denna rubrik för budgetåret 1924—1925 ett belopp av 500,000 kronor bliva erforderligt.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 500,000 kronor måtte få användas för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.*

### **VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kol- emottagning i importhamnar.**

Under denna grupp erfordras intet nytt anslag för budgetåret 1924—1925.

### **IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.**

Styrelsen har i sin föregående år ingivna motsvarande framställning meddelat, att några av de anläggningar, som styrelsen tidigare avsett utföra med av statsmakterna under denna rubrik anvisade medel, på grund av under kristiden ändrade förhållanden icke hade behövt komma till stånd. Då därjämte genom nedgången i såväl arbets- som materialpriser rätt betydande behållningar hade uppstått å de av styrelsen disponerade beloppen, föreslog styrelsen, att det senaste av riksdagen beviljade anslaget för utförande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten, 396,000 kronor, måtte såsom tills vidare ej behövt få tagas i anspråk för utförande av i samma framställning upptagna arbeten av andra slag, vilket förslag av statsmakterna godkändes.

Styrelsen beräknar nu, att vid slutet av löpande budgetår så stora behållningar å de ännu tillgängliga anslagsmedlen komma att förefinnas, att dessa bliva tillräckliga för utförande av erforderliga nya anläggningar under budgetåret 1924—1925, och har därför icke några ytterligare medel för nämnda ändamål att äska av 1924 års riksdag.

## X. Elektriska belysningsanläggningar kronor 700,000:—

För utförande av anordningar för elektrisk belysning å bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt bostäder hava under denna rubrik pläгат anvisas vissa belopp. Sålunda hava 1918—1922 års riksdagar för nämnda ändamål beviljat anslag om sammanlagt 879,000 kronor. Av detta belopp hava dock 100,000 kronor, anvisade av 1922 års riksdag, jämlikt beslut av 1923 års riksdag disponerats för utförande av andra arbeten än under denna rubrik avsedda.

Såsom styrelsen tidigare i samband med sina anslagsäskanden framhållit, finner styrelsen det angeläget och ur såväl nationalekonomisk som personalbesparings- och eldsäkerhetssynpunkt fördelaktigt, att, där elektrisk energi står att erhålla på gynnsamma villkor, fotogen- och annan belysning ersättes med elektrisk dylik.

Å linjen Stockholm—Göteborg har elektrisk belysning redan i rätt stor omfattning kunnat införas å stationer och i bostadshus, varvid ström erhållits från utomstående leverantörer. Å en del stationer och andra platser å denna linje saknas dock alltjämt möjlighet att erhålla energi för elektrisk belysning. Dessa platser torde dock böra förses med dylik i samband med linjens elektrifiering.

Emellertid har nu sedan beslut om elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg kommit till stånd verkstälts utredning för utrönande, huruvida det skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigt för statens järnvägar att samtidigt med banelektrifieringen vidtaga sådana anordningar, att *all*, med undantag tills vidare av slutstationerna Stockholm och Göteborg, för statens järnvägars nuvarande och blivande fasta anläggningar därstädes behövlig energi kunde uttagas från statens kraftnät för den elektriska driften.

Kostnaderna för projektets genomförande hava beräknats till 1,000,000 kronor, varav för erforderliga elektriska ledningar 700,000 kronor och för transformatorer m. m. 300,000 kronor, vilket sistnämnda belopp kan avses från de till styrelsens förfogande stående medlen för inköp av inventarier.

Strömförbrukningen under år 1922 uppgick till 570,000 kilowattimmar och strömkostnaden till sammanlagt 153,000 kronor eller således omkring 27 öre per kilowattimme. Därest strömmen levereras från statens järnvägars eget nät, kan strömkostnaden beräknas minskad till omkring 34,000 kronor per år, motsvarande cirka 6 öre per kilowattimme. För förräntning, amortering och underhåll av nyanläggningarna erhålles sålunda ett belopp av icke mindre än 119,000 kronor eller nära 12 procent på anläggningsskapitalet, varförutom de pengar, som utgivas för strömmen, komma att stanna inom statsverket.

Då ifrågavarande anläggning alltså ställer sig synnerligen fördelaktig ur driftsekonomisk och statsekonomisk synpunkt, anser styrelsen, att densamma bör komma till utförande.

Ännu kvarvarande behållningar å tidigare beviljade anslag för elektriska belysningsanläggningar beräknas bliva tillräckliga för täckande av erforderligt anslagsbehov för det successiva utförandet i övrigt av dylika arbeten under budgetåret 1924—1925. Under denna rubrik erfordras alltså ej några medel utöver det belopp 700,000 kronor, som beräknats behövliga för utförande av anordningar för elektrisk belysning å linjen Stockholm—Göteborg. Härav kunna emellertid 318,100 kronor erhållas ur de förut i denna framställning omnämnda

medel, sammanlagt 4,988,100 kronor, som redan stå till styrelsens förfogande, varför därutöver blott 381,900 kronor skulle behöva av riksdagen anvisas.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*dels medgiva att av erhållna anslagsöverskott och till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, för elektriska belysningsanläggningar måtte få användas ett belopp av 318,100 kronor,*

*dels för samma ändamål för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag å 381,900 kronor.*

## **XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.**

I sin år 1921 ingivna anslagsframställning anförde styrelsen, bland annat, att ännu åtskilliga arbeten för utveckling av säkerhetsanläggningarna vid statens järnvägar återstode men att det på grund av svårigheten att uppbringa erforderligt anläggningskapital finge anses nödvändigt att inskränka hithörande arbeten, i den mån desamma avsåge uteslutande en höjning av säkerhetsstandarden, och inrikta sig företrädesvis på utförande av sådana anläggningar, som samtidigt medförde mera avsevärd lättnad i driftskostnaden. I anslutning till dessa synpunkter och med hänsyn till de besparingar, som genom inträffade prisfall erhållits å tidigare beviljade anslag, avstod styrelsen föregående år från att åska ytterligare anslagsmedel för här ifrågavarande ändamål.

Med skrivelse den 7 maj 1923 hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen gemensamt till Kungl. Maj:t ingivit förslag angående anordnande av märken och varningssignaler vid korsning i plan mellan järnväg och väg. Kostnaderna för realiserandet av detta förslag, i vad det berör statens järnvägar, äro avsedda att bestridas av anslaget för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, varigenom alltså något ökade krav skulle komma att ställas på nämnda anslag. Emellertid beräknar styrelsen ändock, att vid utgången av löpande budgetår så stor behållning å tidigare anvisade medel skall vara för handen, att något nytt anslag för arbeten under denna rubrik ej blir erforderligt för budgetåret 1924—1925.

## **XII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön.**

För elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön hava 1917—1920 års riksdagar beviljat anslag om sammanlagt 22,200,000 kronor. Såsom styrelsen redan i sin år 1921 ingivna anslagsframställning meddelade, bliva de anvisade medlen tillräckliga såväl för elektrifiering av själva huvudlinjen Kiruna—Svartön som för elektrifiering av spåren från Gällivare till Malmberget och Tingvallskulle samt från Gällivare till Koskullskulle ävensom växlingsspåren i Gällivare. I fjolårets

motsvarande inlaga meddelade styrelsen, att slutredovisning av kostnaderna på grund av då ännu mycket fluktuerande priser ej kunde ske förrän uti 1923 års anslagsframställning.

Styrelsen får nu anmäla, att ifrågakvarande anslag beräknas komma att lämna ett överskott å omkring 300,000 kronor.

För inköp av elektriska lokomotiv finnes av därför på sin tid beviljade anslag ännu icke disponerat ett belopp av 4,680,000 kronor. Av det antal elektriska lokomotiv, som ursprungligen avsetts att anskaffas, kvarstår att anskaffa ytterligare 7 st., vilken anskaffning dock på grund av malmtrafikens nedgång tills vidare är uppskjuten. Anskaffningskostnaderna för dessa till inköp återstående lokomotiv liksom för redan levererade lokomotiv äro emellertid på grund av prisnivåns fall lägre än förut vid anslagens äskande beräknats och är styrelsen därför i tillfälle anmäla, att styrelsen av ovannämnda till styrelsens förfogande ställda belopp ej behöver använda sig av ett belopp uppgående till 3 miljoner kronor.

Styrelsen anser, att förestående tvenne belopp, sammanlagt således 3,300,000 kronor, lämpligen böra överflyttas och tagas i anspråk för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg, och har styrelsen under vederbörlig grupp hemställt om bemyndigande härutinnan.

### XIII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg kronor 6,000,000:—

1920 års riksdag har för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg för år 1921 beviljat ett anslag av 23 miljoner kronor. I föregående års skrivelse till Kungl. Maj:t angående behovet av medel för nya byggnader och anläggningar har järnvägsstyrelsen meddelat, att detta anslag ej kunnat tagas i anspråk dels på grund av att en del ändringar i planen ansetts lämpliga att vidtaga och dels därför, att tvenne Kungl. kommittéer tillsatts för utredning av vissa frågor i samband med elektrifieringen, vilkas utlåtande då ännu ej förelåg. Genom skrivelse av den 7 maj 1923 har järnvägsstyrelsen meddelat Kungl. Maj:t, att ifrågakvarande utredningar blivit slutförda med gynnsamt resultat och att ånyo verkställda ekonomiska utredningar givit vid handen, att arbetet med anläggningens utförande nu borde igångsättas. Kungl. Maj:t har därefter genom skrivelse av den 15 sistlidne juni bemyndigat järnvägsstyrelsen att igångsätta och i samarbete med telegrafstyrelsen och vattenfallsstyrelsen utföra arbetena för elektrifieringen Stockholm—Göteborg.

I sin ovannämnda skrivelse den 7 maj 1923 har järnvägsstyrelsen vidare meddelat, att kostnaden för ifrågakvarande elektrifiering, inklusive kostnaden för erforderliga lokomotiv, nu beräknades till 39 miljoner kronor, varav för

omformarestationer, kontaktledningar m. m. . . . .	18,000,000 kronor
elektriska lokomotiv . . . . .	10,000,000 »
svagströmskablar med flera anordningar för svagströmsledningar:	
vid statens järnvägar . . . . .	4,200,000 »
» telegrafverket . . . . .	6,800,000 »

Summa 39,000,000 kronor.

Av denna summa ansåg järnvägsstyrelsen emellertid, att 5 miljoner kronor borde bestridas av medel från statens järnvägars förnyelsefondskonto såsom motiverat av den fördel, som vinnas för driftsekonomin på andra linjer genom att ett antal moderna och bränslebesparande ånglokomotiv frigöras och överflyttas från linjen Stockholm—Göteborg. Återstående belopp, 34 miljoner kronor, ansågs däremot böra påföras statens järnvägar såsom kapitalökning, eventuellt minskat med det belopp, som enligt blivande bestämmelser kunde komma att överföras på telegrafverkets kapitalkonto.

Utöver redan beviljade 23 miljoner kronor skulle sålunda för utförande av här ifrågakvarande anläggning, så vitt nu kan beräknas, av anslagsmedel ytterligare erfordras 11 miljoner kronor. Det är emellertid uppenbart, att då det, som här, rör sig om så stora arbets- och anskaffningskostnader, man ej kan relativt långt på förhand i en, vad arbetskostnader och anskaffningspriser angår, ännu starkt fluktuerande tid fullt exakt uppgiva den samlade kostnaden för elektrifieringen. Styrelsen anser sig därför böra uppskjuta denna sin uppgift till sin framställning om anslag vid 1925 års riksdag och begär nu blott i avräkning på ovan nämnda dock så noga som möjligt beräknade ytterligare kostnad ett belopp av 6 miljoner kronor, som styrelsen för närvarande kan förutse erforderligt för arbetenas bedrivande under instundande budgetår. Styrelsen vill härvidlag dock uttala, att ifall de för arbetsplanens innehållande erforderliga arbetena och leveranserna möjligen skulle påkräva mera medel, styrelsen kan förskjuta desamma av styrelsen tillgängligt rörelsekapital.

Såsom styrelsen under nästföregående rubrik meddelat, beräknas å anslaget för elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön erhållas ett överskott å 300,000 kronor, varjämte av för anskaffande av elektriska lokomotiv för riksgränsbanan beviljade anslag ett belopp av 3 miljoner kronor på grund av prisnivåns nedgång ej behöver för avsett ändamål disponeras. Styrelsen föreslår, att dessa medel, tillhoppa 3,300,000 kronor, måtte få tagas i anspråk för täckande av enligt ovan erforderligt anslagsbehov — 6 miljoner kronor — för bedrivande av elektrifieringen å linjen Stockholm—Göteborg. Av riksdagen skulle alltså för sistnämnda anläggning behöva ytterligare anvisas endast 2,700,000 kronor för budgetåret 1924—1925.

I anslutning till det ovan anförda får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*dels medgiva, att av för elektrifieringen Kiruna—Svartön samt för elektriska lokomotiv för riksgränsbanan anvisade, nu ej erforderliga belopp, sammanlagt 3,300,000 kronor, måtte få tagas i anspråk för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg*

*dels för elektrifieringen av sistnämnda linje för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag å 2,700,000 kronor.*

#### **XIV. Brandväsendets ordnande.**

I sin år 1921 ingivna anslagsframställning upptog styrelsen under denna rubrik ett belopp av 100,000 kronor för utförande av vissa arbeten för ökande av

brandsäkerheten i statens järnvägar tillhöriga hotellbyggnader, vilka arbeten, beräknade draga en sammanlagd kostnad av 150,000 kronor, varav dock 50,000 kronor borde bestridas med förnyelsefonds- och underhållsmedel, enligt föreskrifterna i Kungl. Maj:ts nådiga stadga den 8 juni 1917 angående hotell- och pensionatörrelse skulle vara utförda före utgången av år 1922. Under hänvisning till att den i stadgan bestämda tidpunkten för arbetenas färdigställande torde komma att framflyttas och dessa alltså i motsvarande mån förskjutats tillstyrkte föredragande departementschefen ett anslag av endast 25,000 kronor, vilket ock blev Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Genom kungörelse den 1 augusti 1922 har sedermera bestämts, att ifrågasvarande arbeten, med vissa undantag, kunna få anstå till utgången av år 1925. I sin föregående år ingiva framställning anmälde styrelsen därför sin avsikt att utföra de på statens järnvägar ankommande arbetena successivt under åren 1923—1925 och begärde i anslutning härtill för budgetåret 1923—1924 ett fortsättningsanslag å 25,000 kronor, som ock blev av statsmakterna beviljat. För ifrågasvarande ändamål har riksdagen således hittills anvisat sammanlagt 50,000 kronor av erforderliga 100,000 kronor, vadan alltså 50,000 kronor skulle återstå att anvisa. Sedan de ursprungliga kalkylerna upprättades, hava emellertid byggnadskostnaderna något nedgått, varjämte vederbörande länsstyrelse i en del fall medgivit befrielse från utförandet av vissa i beräkningarna medtagna arbeten. På grund av de besparingar, som härigenom uppkomma blir något ytterligare anslag för ändamålet ej erforderligt, vilket styrelsen härmed velat anmäla.

## **XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.**

Styrelsen beräknar att vid slutet av budgetåret 1923—1924 hava till sitt förfogande så stor behållning av tidigare anvisade anslagsmedel för här avsedda arbeten, att något nytt anslag ej erfordras för budgetåret 1924—1925.

### **B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.**

I de kostnadsberäkningar för utförandet av nya statsbanebyggnader, som legat till grund för riksdagens beviljande av anslag till dylika byggnader, hava tidigare ingått särskilda belopp, avsedda för inköp av rullande materiel till de nya statsbanorna.

Under nuvarande tryckta finansiella förhållanden synes det emellertid styrelsen angeläget att i görligaste mån nedbringa sina anslagskrav liksom att i allmänhet hålla kapitalinvesteringarna i statsbaneaffären så låga som möjligt. Då det därför vid nu rådande trafik förefinnes ett avsevärt överskott av rullande materiel vid statens järnvägar, varigenom hinder icke möter, att åtminstone tills vidare och, intill dess en avsevärd trafikstegring kan hava inträtt, behovet av rullande materiel för i det följande avhandlade statsbanebyggnader, för vilka anslag begäras, fylles ur den redan befintliga tillgången å dylik materiel vid de trafikerade statsbanorna, så har styrelsen, såsom framgår av de särskilda framställningarna för varje statsbana, räknat med att särskilda belopp för rullande materiel för det närvarande icke skola avses.

## I. Statsbanan Sveg—Hede . . . kronor 300,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:s framställning har 1912 års riksdag beslutat anläggning av statsbanan Sveg—Hede för en då beräknad kostnad av 2,952,000 kronor att utgå av skattemedel.

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen:

för år 1917 . . . . .	500,000 kronor
» » 1918 . . . . .	750,000 »
» » 1919 . . . . .	1,200,000 »
» » 1921 . . . . .	500,000 »
» » 1922 . . . . .	750,000 »
» första halvåret 1923 . . . . .	600,000 »
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	1,000,000 »

Summa 5,300,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 uppgav järnvägsstyrelsen den då beräknade slutliga kostnaden för bananläggningen ifråga till 6,050,000 kronor. Enligt vad jämväl nu verkställda beräkningar utvisa, skulle hela anläggningskostnaden också komma att uppgå till sistnämnda belopp, i vilket ingår kostnad för rullande materiel med 450,000 kronor.

Med frånräknande av sistnämnda kostnad skulle sålunda det för bananläggningens fullbordande nu erforderliga beloppet kunna inskränkas till 300,000 kronor.

Sedan arbetena å statsbanan Sveg-Brunflo nu i det närmaste fullbordats, har det visat sig, att å anslaget för denna bana skulle uppstå ett överskott uppgående till minst 1,500,000 kronor under förutsättning att, i den mån så ej redan tidigare skett, medel ej behöva avses för inköp av rullande materiel för ifrågasvarande statsbana. Det synes styrelsen lämpligt att nämnda överskottsmedel avses för arbetenas bedrivande å andra statsbanebyggnader samt att i anslutning härtill av nämnda belopp 300,000 kronor må tagas i anspråk för täckande av det återstående anslagsbehovet för statsbanan Sveg-Hede. Rörande den exakta storleken av nämnda överskottsbelopp, ämnar styrelsen, sedan ännu återstående kompletteringsarbeten å statsbanan Sveg-Brunflo fullbordats, till Kungl. Maj:t inkomma med uppgift.

Med stöd av det anförda får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

*att för fullbordande av statsbanan Sveg—Hede medgiva, att 300,000 kronor, utgörande en del av beräknat överskott å anslagsmedel för statsbanan Sveg—Brunflo, måtte få överflyttas till statsbanan Sveg—Hede.*

## II. Statsbanan Dagarn—Hultebo.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1914 års senare riksdag dels beslutat anläggning av en statsbana från Dagarns station å statsbanan Örebro

—Krylbo till Hultebo i Skinnskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, dels ock för järnvägens anläggning för år 1915 anvisat ett anslag å sistnämnda belopp.

Vidare har 1918 års riksdag *dels* för täckande av uppkommen brist i det till utförande av nämnda statsbana beviljade anslaget medgivit, att 42,000 kronor finge överföras från anslaget till statsbanan Morjärv—Lappträsk och 28,000 kronor från anslaget till statsbanan Östersund—Ulriksfors, *dels ock* under förbehåll att ytterligare erforderlig mark kostnadsfritt upplåtes samt att Ljusne—Woxna aktiebolag bidrager med ett belopp av 3,000 kronor för anordnande av trafikplats m. m. å statsbanan Dagarn—Hultebo för år 1919 anvisat ett reservationsanslag av 52,000 kronor.

Ifrågavarande statsbana är sedan 1916 öppnad för allmän trafik, men den beslutade trafikplatsen har ännu icke kommit till utförande. Dels har nämligen Ljusne-Woxna aktiebolag förklarat sig av vissa skäl icke vilja stå fast vid sitt åtagande, dels har det hittills icke varit möjligt att bestämma läget för trafikplatsen ifråga, enär olika meningar härom framförts från skilda intressenter.

Under sådana förhållanden och då avgörandet av denna fråga icke synes vara att vänta inom nära tid, synes det styrelsen lämpligt, bland annat för avslutande av statsbanans räkenskaper, att det för trafikplatsen beviljade beloppet 52,000 kronor liksom den nu till 8,000 kronor beräknade behållningen å i övrigt för nämnda statsbana anvisade medel, må få överflyttas till annan statsbanebyggnad.

Styrelsen får sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att medgiva, att 60,000 kronor, utgörande överskott å anslagsmedel för statsbanan Dagarn—Hultebo, måtte få överföras till statsbanan Hällnäs—Stensele.*

### III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare kronor 1,600,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1916 års riksdag beslutat anläggandet av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. Kostnaden för anläggningen i dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker beräknades med tillämpning av år 1914 före kristidens inträdande gällande priser till 30,150,000 kronor.

För anläggningen hava hittills anvisats följande anslag, nämligen:

för år 1917 . . . . .	3,500,000 kronor
» » 1918 . . . . .	6,000,000 »
» » 1919 . . . . .	3,900,000 »
» » 1920 . . . . .	1,900,000 »
» » 1921 . . . . .	4,200,000 »
» » 1922 . . . . .	4,000,000 »
» första halvåret 1923 . . . . .	1,500,000 »
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	1,700,000 »

Summa 26,700,000 kronor.

Härutöver har på framställning av styrelsen Kungl. Maj:t genom brev den 2 december 1921 anvisat att utgå dels 200,000 kronor ur det av 1921 års riksdag på tilläggsstat beviljade reservationsanslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av arbeten vid kommunikationsverken, dels 150,000 kronor att utgå av det av samma riksdag på tilläggsstat för år 1921 beviljade anslaget på 34,500,000 kronor för bekämpande av arbetslösheten och lindrande av nöd.

För ifrågavarande anläggning hava sålunda hittills disponerats sammanlagt 27,050,000 kronor.

I sin förenämnda skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 angående anslag föreslog styrelsen på anförda skäl, att arbetena å inlandsbanan skulle i avvaktan på ljusare tider tills vidare nedläggas beträffande södra delen, sedan banan nått Storuman, och vidkommande norra delen, sedan redan beviljade anslagsmedel förbrukats.

Med godtagande av ifrågavarande plan för arbetenas temporära nedläggande föreslog Kungl. Maj:t innevarande års riksdag att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, vilket belopp erfordrades för fullbordande av banans södra del fram till Storuman.

Enligt riksdagens mening borde emellertid något avbrott i arbetena å inlandsbanan icke äga rum, utan borde desamma såväl å norra som södra delen fortgå i viss begränsad omfattning, och anvisade i anslutning härtill riksdagen för fortsättning av arbetena å inlandsbanan för budgetåret 1923—1924 ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

Beträffande södra delen av banan skulle enligt riksdagens uttalade mening arbetena närmast avse ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman upp till Vindelälven, för vilken sträcka anläggningskostnaderna år 1922 uppskattades till cirka 6 miljoner kronor eller något däröver.

Ifråga om norra delen borde arbetet bedrivas i långsam takt, därvid likasom hittills endast en sektion borde läggas under arbete. Bandelens fortsättande till Jokkmokk beräknades år 1922 utöver av 1922 års riksdag anvisade medel icke kräva större anslag än högst 5,000,000 kronor, exklusive rullande materiel.

Då det med hänsyn till den långsamma takt, vari arbetena å inlandsbanan skola bedrivas drager avsevärd tid, 3 å 4 år, innan Vindelälven och Jokkmokk uppnås, har styrelsen icke ansett nödigt eller möjligt att redan nu upprätta noggrannare kostnadsberäkningar för sträckorna Storuman—Vindelälven och Porjus—Jokkmokk.

Under förutsättning att det för rullande materiel för sträckan Vilhelmina—Storuman avsedda och till större delen för sådant ändamål ännu icke disponerade beloppet användes för utförande av arbeten under budgetåret 1924—1925, skulle för arbetena å inlandsbanan för nämnda tid erfordras 1,600,000 kronor.

Med stöd av det anförda får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor.*

#### IV. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 1,200,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggande av statsbanan Forsmo—Hoting för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad kostnad av 8,700,000 kronor.

För denna statsbana hava beviljats följande riksdagsanslag, nämligen:

för år 1918 . . . . .	1,500,000	kronor
» » 1919 . . . . .	1,950,000	»
» » 1920 . . . . .	1,500,000	»
» » 1921 . . . . .	2,600,000	»
» » 1922 . . . . .	2,600,000	»
» första halvåret 1923 . . . . .	1,200,000	»
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	2,200,000	»

Summa 13,550,000 kronor.

Härjämte har Kungl. Maj:t dels den 26 augusti 1921 från det av samma års riksdag beviljade anslaget för arbetslöshetens bekämpande genom kommunikationsverken anvisat 1,000,000 kronor för dylika arbeten å ifrågavarande statsbana, dels ock den 8 september 1922 från odisponerade delar av de av 1920 års riksdag beviljade anslagen till bostadsbyggande vid kommunikationsverken anvisat 1,000,000 kronor för arbeten å och beställningar för omfördälda statsbana. För bananläggningen hava sålunda hittills disponerats sammanlagt 15,550,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 anförde styrelsen att med hänsyn till den relativt långa tid, som ännu kunde beräknas återstå innan banans fullbordande samt de förändringar i prisnivån, som innan dess kunde tänkas inträda, hade någon slutgiltig beräkning, utvisande banans totala anläggningskostnad, då icke utförts. Emellertid kunde densamma med den erfarenhet man då erhållit angående prisförändringarna uppskattas till i runt tal 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miljoner kronor.

Nu verkställda överslagsberäkningar synas emellertid giva vid handen, att bananläggningen skulle i sin helhet komma att kosta cirka 18,6 miljoner inklusive rullande materiel och exklusive dylik materiel omkring 17,5 miljoner kronor. Utöver redan anvisade medel skulle i så fall för bananläggningens fullbordande krävas ett anslag av omkring 1,950,000 kronor, oberäknat kostnaden för rullande materiel.

Under förutsättning att den i styrelsens skrivelse den 8 september 1922 skisserade arbetsplanen följes, vilket styrelsen också på förut anförda skäl anser högeligen önskligt, och varigenom räsläggningen år 1924 såväl norr- som söderifrån skulle framkomma till Backe, och hela banan kunna öppnas för allmän trafik i slutet av år 1925, skulle för budgetåret 1924—1925 erfordras ett belopp av 1,200,000 kronor.

Med åberopande av vad styrelsen ovan under rubriken statsbanan Sveg—Hede anført beträffande överskottsmedel från statsbanan Sveg—Brunflo får styrelsen framhålla, att det synes styrelsen lämpligt, att av sagda överskottsmedel finge användas 1,200,000 kronor för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—Hoting.

Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo-Hoting medgiva, att 1,200,000 kronor, utgörande en del av överskott å anslagsmedel för statsbanan Sveg—Brunflo, måtte få överflyttas till statsbanan Forsmo—Hoting.*

## V. Statsbanan Hällnäs-Stensele kronor 600,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggandet av statsbanan Hällnäs—Stensele för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor.

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen:

för år 1919 . . . . .	375,000 kronor	
» » 1920 . . . . .	700,000	»
» » 1921 . . . . .	2,000,000	»
» » 1922 . . . . .	2,000,000	»
för första halvåret 1923 . . . . .	1,000,000	»
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	1,700,000	»

Summa 7,775,000 kronor.

Förutom nämnda anslag har Kungl. Maj:t för utförande av arbeten å ifrågasvarande statsbana på hemställan av styrelsen genom beslut den 26 augusti 1921 ställt ett belopp av 1,000,000 kronor till styrelsens förfogande ur det av 1921 års riksdag beviljade anslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av arbeten vid kommunikationsverken.

För denna bananläggning hava sålunda hittills anvisats ett belopp av sammanlagt 8,775,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 anförde styrelsen, att det borde vidare prövas, huruvida banbyggnaden å sträckan Lycksele—Stensele skulle bedrivas i omedelbar anslutning med arbetena å linjen Hällnäs—Lycksele enligt ursprungliga förutsättningarna eller om banan någon tid borde med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Lycksele.

Härvidlag ansåg styrelsen för sin del, att i avvaktan på konjunkturernas utveckling här ifrågasvarande banbyggnad borde för någon tid avbrytas vid Lycksele. Från denna plats utginge ett vitt utgrenat vägnät, och en bana, som finge sin, om ock tillfälliga slutpunkt därstädes, kunde i varje fall vara av den största betydelse och nytta för berörda orters utveckling.

Styrelsen erinrade vidare i detta sammanhang om sitt yttrande redan i ett tidigare skede av dessa frågors behandling, att om av statsekonomiska skäl en begränsning av byggnadsplanen för inlandsbanan och tvärbanorna bleve oundgängligen nödvändig, detta syfte lämpligen kunde tillgodoses genom utsträckning av tiden för byggnadsplanens genomförande, varvid bandelen Lycksele—Stensele, såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga, syntes styrelsen kunna sättas såsom sista led i byggnadsplanen.

Vid behandlingen av dessa anslagsärenden ansåg innevarande års riksdag, att med avgörandet av sistnämnda fråga borde anstå till 1924 års riksdag.

Enär efter tiden för avlåtandet av förberörda skrivelse den 8 september 1922 intet nytt förhållande inträtt, som kunnat ändra styrelsens då uttalade uppfattning ifråga om fortsättningen av banbyggnaden fram till Stensele, får styrelsen härmed uttala som sin mening, att denna banbyggnad för närvarande bör fullföljas endast fram till Lycksele, vilken ort alltså skulle bli banans slutpunkt en tid framåt.

I mån som arbetena sålunda avslutas på denna bana, skulle där sysselsatt arbetsstyrka lämpligen kunna överflyttas till tvärbanan till Arvidsjaur. Enligt vad nu verkställda beräkningar utvisa, skulle anläggningskostnaden för sträckan från Hällnäs till och med Lycksele station uppgå till sammanlagt 10,000,000 kronor inklusive rullande materiel och 9,375,000 kronor exklusive dylik materiel.

Vid sådant förhållande och då rullande materiel ej heller här avses att anskaffas skulle för fullbordande av bandelen ifråga erfordras ett ytterligare belopp av 600,000 kronor.

Då såsom ovan framgår av styrelsens framställning under rubriken statsbanan Dagarn—Hultebo, ett överskott av 60,000 kronor skulle uppstå å anslaget för nämnda bana och enär det, sedan statsbanan Umeå—Holmsund nu i det närmaste fullbordats, visat sig, att det kan påräknas ett överskott å anslaget för sistnämnda bana uppgående till 180,000 kronor, synes det styrelsen lämpligt, att nämnda överskottsmedel finge användas för täckande av en del av det återstående anslagsbehovet för bandelen Hällnäs—Lycksele, vilket anslag sålunda kunde nedbringas till 360,000 kronor.

Med stöd av det anförda får styrelsen sålunda, under förutsättning att styrelsens under rubriken statsbanan Dagarn—Hultebo gjorda framställning om överflyttande till statsbanan Hällnäs—Stensele av 60,000 kronor vinner riksdagens bifall, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordande av delen Hällnäs—Lycksele av statsbanan Hällnäs—Stensele dels anvisa för budgetåret 1924—1925 ett reservationsanslag av 360,000 kronor, dels medgiva, att 180,000 kronor, utgörande överskott å anslagsmedel för statsbanan Umeå—Holmsund, måtte få överflyttas till statsbanan Hällnäs—Stensele.*

## VI. Statsbanan Jörn—Gubblijaure kronor 500,000:—

Anläggandet av en tvärbana från Jörn station å norra stambanan till Gubblijaure å inlandsbanan för en med tillämpning av före kristiden rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av 8,180,000 kronor beslöts redan av 1917 års riksdag, men beräknades enligt då föreliggande plan arbetena på ifrågasvarande tvärbana komma att igångsättas först år 1921.

Till följd av såväl det statsfinansiella läget som konjunkturerna på byggnadsmarknaden har emellertid styrelsen för sin del icke ifrågasatt anslag till påbörjande av denna bana förrän år 1922, då nämligen styrelsen i sin skrivelse till

Kungl. Maj:t den 24 september 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1921 års riksdag att för ifrågavarande ändamål anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 500,000 kronor. I statsverkspropositionen upptogs emellertid icke frågan om anslag till statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Med hänsyn till denna Kungl. Maj:ts åtgärd föregående år och det då ännu mera försvårade allmänna ekonomiska läget i landet ansåg sig styrelsen sedan icke böra upptaga statsbanan Jörn—Gubblijaure bland de företag, för vilka i styrelsens skrivelse den 2 september 1921 ifrågasatts anslag av 1922 års riksdag.

Ej heller vid avgivandet av sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 ansåg sig styrelsen böra begära anslag för arbetets påbörjande, men anmälde styrelsen, att det belopp, som borde ställas till styrelsens förfogande för byggnadsarbetenas eventuella igångsättande med särskilt sikte taget på att sysselsätta annars arbetslösa järnvägsarbetare, borde utgöra omkring 1,000,000 kronor.

Frågan om sträckningen av ifrågavarande bana har emellertid sedan dess kommit i ett helt nytt läge genom upptäckten av de koppar- och svavelkisfyndigheter, som gjorts i Norsjö socken. I anslutning härtill har Kungl. Maj:t genom brev den 29 juni 1923 uppdragit åt styrelsen att verkställa undersökning för den ändrade sträckning av denna bana, som härav kan föranledas.

Då den anbefallda undersökningen ännu pågår, kan styrelsen icke redogöra för undersökningsresultatet och de beräknade anläggningskostnaderna.

Styrelsen anser emellertid, att påbörjandet av arbetena å ifrågavarande statsbana, vilka enligt vad ovan nämnts voro avsedda att igångsättas redan år 1921 och då det allmänna ekonomiska läget i landet väl nu åtminstone i någon mån förbättrats, icke bör längre undanskjutas. Detta bör också, synes det styrelsen, så mycket lättare låta sig göra som färdigställandet av statsbanan Sveg—Hede och bandelen Hällnäs—Lycksele kommer att innebära en avsevärd lättnad i kraven på de årliga anslagen för statens järnvägsbyggnader. Ledningen av arbetena å linjen Jörn—Gubblijaure skulle lämpligen kunna övertagas av arbetsbefälet vid statsbanan Hällnäs—Stensele, varjämte, i den mån arbetena å sistnämnda bana färdigställas, arbetare och materiel skulle kunna överflyttas till statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Sedan nu pågående utredningar slutförts, kommer styrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med fullständigt förslag till banans sträckning med tillhörande kostnadsberäkningar. Styrelsen vill emellertid redan nu anmäla, att det anslagsbelopp, som beräknas erforderligt för arbetenas påbörjande under budgetåret 1924—1925, uppgår till 500,000 kronor, vilket belopp styrelsen alltså anhåller måtte i statsverkspropositionen upptagas.

### C. MARKFÖRVÄRV.

Styrelsen beräknar att vid utgången av löpande budgetår hava till sitt förfogande så stor behållning å tidigare anvisade medel för markförvärv, att något nytt anslag för detta ändamål ej erfordras under budgetåret 1924—1925.

## D. RULLANDE MATERIEL.

Då jämväl under tiden 1 juli 1924—30 juni 1925 betydande belopp dels av besparingar å förut beviljade reservationsanslag, dels av förnyelsefondsmedel stå till järnvägsstyrelsens förfogande, och då något behov av vare sig ånglokomotiv eller järnvägsvagnar icke, även med uppåtgående trafikkonjunkturer, torde kunna uppstå intill utgången av ifrågakvarande budgetår, har styrelsen intet åskande att göra under denna rubrik.

Styrelsen bortser här från behovet av medel till elektriska lokomotiv för linjerna Riksgränsen—Svartön och Stockholm—Göteborg, vilken fråga behandlas i samband med frågan angående elektrifieringen av dessa linjer.

## E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFTBROMS.

För införande av genomgående tryckluftbroms har riksdagen hittills beviljat sammanlagt 14,800,000 kronor. Till följd av sjunkande arbetslöner och förmanliga materialinköp, kan det pågående monteringsarbetet bedrivas så, att när dessa medel förbrukats, återstår att bekosta monteringen av

cirka 100 st. lokomotiv  
 » 1,100 » personvagnar  
 » 650 » godsvagnar med broms  
 » 3,200 » » » ledning.

Under förutsättning att arbets- och anskaffningspriserna hädanefter komma att hålla sig någorlunda oförändrade, beräknar styrelsen, att denna återstående materiel skall till utgången av år 1926 kunna färdigmonteras för en kostnad av 4,700,000 kronor. Denna summa erfordras sålunda ytterligare från och med den 1 juli 1924 för monteringsens slutförande, och totalkostnaden för införande av genomgående tryckluftbroms skulle härmed komma att uppgå till 19,500,000 kronor.

Beträffande behov av ytterligare anslag för bestridande av denna återstående kostnad för bromsutrustningen i fråga vill emellertid styrelsen — vilken, såsom även i det föregående framhållits, är angelägen om att kapitalinvesteringen i statsbaneaffären hålles så liten som möjligt — uttala, att det synes styrelsen vara väl överensstämmande med den s. k. förnyelsefondens idé och alltså fullt försvarbart, att åtminstone kostnaden för utrustningen av personvagnsparken med tryckluftbroms, till skillnad mot vad styrelsen förut tänkt sig och föreslagit, bestrides med medel ur förnyelsefonden. Personvagnsparken har nämligen även tidigare varit försedd med maskinell bromsinrättning ehuru av annat system — vakuumbroms — och arbetet med dess utbytande mot tryckluftbroms, som visserligen i varje fall av drifttekniska skal blivit påkrävt, då man gått att införa tryckluftbroms på godsvagnsparken, innebär alltså mera en modernisering av personvagnsmaterielen och en anpassning till nya förhållanden än en direkt nyanläggning, som medför påvisbar driftkostnadsbesparing och motiverar ny kapitalinförsel. Om än den nya bromsen också medför vissa andra fördelar framför den redan befintliga än rent ekonomiska, så bör därför icke rätteligen personvagnsparkens bokförda värde genom den nya bromsens inbyggande få ökas, utan synes förändringen riktigare böra bekostas med medel ur förnyelsefonden. Styrelsen uppskattar den sammanlagda kostnaden för ifrågakvarande utrustning av

personvagnsparken till i runt tal 4,000,000 kronor och vill framhålla, att förnyelsekontots nuvarande och beräknade ställning också synes styrelsen kunna tillåta en dylik utgift från detta konto.

Vad som sagts i medelanskaffningsfrågan för personvagnarna har giltighet även beträffande vissa för ren snäll- och persontågstrafik avsedda lokomotiv, vilka tidigare varit försedda med apparater för vakuumbroms. Kostnaderna för denna del av lokomotivparkens utrustning med Kunze-Knorrbröms uppskattar styrelsen till omkring 800,000 kronor. Sammanlagt belöpa sig dessa båda belopp alltså till ungefärligen den siffra, 4,700,000 kronor, som styrelsen ovan angivit skulle från och med 1 juli 1924 återstå för bromsmonteringens slutförande, och anser styrelsen sig därför icke nu behöva eller böra begära några ytterligare anslagsmedel för införandet av tryckluftbromsen och för monteringens slutförande enligt fastställd plan. Styrelsen, som emellertid avser att till nästa framställning om anslag för nya byggnader och anläggningar m. m., som skola beslutas vid 1925 års riksdag, inkomma med slutredogörelse för här berörda kostnader och deras fördelning på anslags- och förnyelsekonto, har sålunda intet åskande att göra under denna rubrik.

## F. NYA INVENTARIER.

Av redan anvisade anslagsmedel och medel, avsatta för förnyelse av inventarier, beräknar styrelsen hava så stor behållning till sitt förfogande vid utgången av innevarande budgetår, att något nytt anslag för anskaffande av nya inventarier icke erfordras för tiden 1 juli 1924—30 juni 1925.

## G. FÖRLAG.

Liksom för de närmaste föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1924—1925 något anslag för ökat förlag.

Fastmer torde under budgetåret någon återbetalning av tidigare givna anslag för ökat förlag kunna göras och så torde även bliva fallet under följande år efterhand som tillgången på rörelsekapital från pensionsfonderna ökas. Då dock storleken av sådana eventuella återbetalningar är väsentligt beroende på, vilka avsättningar till förnyelsekontot Kungl. Maj:t kan komma årligen att fastställa liksom även, på särskild anledning anmält, beträffande tiden för pensioneringskostnadernas debitering, kan styrelsen icke för det närvarande inkomma med närmare beräkning rörande återbetalningarnas möjlighet och storlek. Styrelsen vill emellertid omnämna sin avsikt att i varje fall anmäla en återbetalning för innevarande år med 5 miljoner kronor av tidigare givna anslag för ökat förlag, varom under närmaste tiden särskild skrivelse kommer att avlätas.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigen Strömberg, överingenjörerna Fogelmarck och Sund-

berg, byråcheferna Öfverholm, Englund och Svensson samt byrådirektören Norrman, och har beredning av ärendena  
under grupp A I 1 b, 2—4, III, V—VIII, XI, XIV och XV samt C verkstälts av byråchefen Åberg;  
under grupp A I 1 a och c, II och B av överingenjören Fogelmarck;  
under grupp IV av överingenjören Sundberg;  
under grupp IX, X, XII, och XIII av byråchefen Öfverholm;  
under grupp D, E och F av byråchefen Svensson samt slutligen  
under grupp G av byrådirektören Norrman.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

HJALM. G. ÅBERG.