

Avgiven den 9 oktober 1918.

## TILL KONUNGEN.

I underdånig framställning den 29 september 1917 angående behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. för år 1919 hade järnvägsstyrelsen på grund av uttalande från 1917 års riksdag tillämpat

Järnvägsstyrelsen angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1920 vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar jämte för samma år behövliga anslag för nya statsbanebyggnader, markförvärf, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms samt nya inventarier.

en förändrad uppställning av kapitalökningsanslagen för statens järnvägar, varigenom av riksdagen framhållna synpunkter enligt styrelsens förmenande borde bliva vederbörligen beaktade. Jämlikt riksdagens skrivelse n:r 434 i år har styrelsen erfarit, att riksdagen funnit denna nya uppställning väl tillgodose de önskemål, som av 1917 års riksdag i sådant avseende uttalades. I här föreliggande underdåniga framställning är i följd härav samma uppställning bibehållen.

Anslagsäskandena hava sålunda uppdelats i följande huvudgrupper, nämligen:

- A. Nya byggnader och anläggningar.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Markförvärv.
- D. Rullande materiell.
- E. Införande av genomgående tryckluftsbroms.
- F. Nya Inventarier.
- G. Förlag.

Som härav framgår, har en ny huvudgrupp influtit, nämligen grupp E. »Införande av genomgående tryckluftsbroms», vartill styrelsen närmare återkommer i en denna dag avlåten särskild underdånig skrivelse. Vidare har förlidet års huvudgrupp »Inventarier och förlag» uppdelats i två huvudgrupper, dels F. »Nya inventarier» och dels G. »Förlag». Inventariegruppen behandlas närmare här nedan, varemot framställningen om erforderliga förlagsmedel blir föremål för en särskild underdånig framställning, och sålunda några medel härför icke i detta sammanhang äskas.

I likhet med 1917 års underdåniga framställning upptages här nedan först en sammanställning av samtliga äskanden, varigenom hastigast en allmän överblick över erforderliga medel erhålles.

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>			
<b>I. Bangårdar.</b>			
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>			
a. Ombyggnad av Stockholms bangårdar (sid. 18).....	3,000,000	1,500,000	1,500,000
b. " " Malmö statsbangård ( " 20).....	1,466,000	—	1,466,000
c. Utvidgning av spårsystemet vid Värtan (sid. 21) .....	110,000	110,000	—
d. Anläggande av huvudrangérbangård vid Hallsberg (sid. 21)	1,500,000	—	1,500,000
e. Ombyggnad av Göteborgs bangård (sid. 22) .....	1,500,000	1,500,000	—
f. Utvidgning av Nässjö rangérbangård ( " 24) .....	692,000	692,000	—
g. Ombyggnad av Norrköpings bangård ( " 24) .....	475,000	475,000	—
h. " " Falkenbergs bangård ( " 25) .....	50,000	50,000	—
i. " " Uppåkra bangård ( " 26) .....	40,000	40,000	—
j. " " Ockelbo " ( " 26) .....	37,000	37,000	—
k. " " Ljusdals " ( " 26) .....	250,000	—	250,000
l. " " Sundsvalls " ( " 27) .....	200,000	—	200,000
m. " " Katrineholms " ( " 29) .....	220,000	—	220,000
n. " " Kristinehamns " ( " 31) .....	200,000	100,000	100,000
o. " " Ånge " ( " 32) .....	100,000	—	100,000
p. " " Kiruna " ( " 33) .....	220,000	220,000	—
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 33).....	196,100	196,100	—
3. <i>Spåranordningar vid förefintliga spårsystem.</i>			
a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår (sid. 35) kronor 768,600			
b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar (sid. 38) .....	493,500		
	1,262,100	1,000,000	262,100
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>			
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 40).....	390,000	77,000	313,000
b. Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser (sid. 41) .....	—	—	—
c. Vatten- och avloppsledningar vid Kiruna (sid. 42).....	164,000	164,000	—
d. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 43).....	50,000	—	50,000
e. Speciella anläggningar (sid. 44).....	201,100	43,400	157,700

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</b>			
1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby (sid. 46) .....	4,150,000	2,500,000	1,650,000
2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå (sid. 48) .....	2,000,000	—	2,000,000
3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö (sid. 49) .....	3,525,000	1,500,000	2,025,000
4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Trands och Aneby samt mellan Sandsjö o. Sävsjö (sid. 50) .....	2,000,000	—	2,000,000
5. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv—Hässelholm (sid. 51).....	—	—	—
6. Omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg (sid. 52) .....	550,000	—	550,000
7. Omläggning av ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård m. m. (sid. 53) .....	785,000	600,000	185,000
8. Äldre linjers förbättrade planläge (sid. 54).....	—	—	—
<b>III. Större broanläggningar.</b>			
1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävedn (sid. 56) .....	623,000	—	623,000
2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg (sid. 57) .....	400,000	—	400,000
3. Utförande av broförbindelse över Dalälven vid Mora (sid. 58) .....	450,000	450,000	—
<b>IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.</b>			
1. Ombyggnad av reparationsverkstaden i Malmö (sid. 59) .....	2,300,000	2,300,000	—
2. Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken (sid. 61) .....	155,000	—	155,000
3. Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro (sid. 61).....	1,009,000	—	1,009,000
4. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden (sid. 62) .....	404,500	39,500	365,000
5. Utförande av sanitära anordningar ( » 63) .....	100,000	—	100,000
<b>V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.</b>			
1. Nya lokomotivstationer: vid Örebro (sid. 64) .....	—	—	—
» Järna ( » 64) .....	—	—	—
» Charlottenberg (sid. 64) .....	—	—	—
» Frövi ( » 65).....	—	—	—

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
2. <i>Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare</i> (sid. 65)	256,000	256,000	—
3. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer:</i>			
a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov (sid. 65) .....	155,000	155,000	—
b. Vid en del övriga stationer (sid. 66) .....	876,500	332,000	544,500
4. <i>Driftverkstäder</i> (sid. 68) .....	103,000	35,000	68,000
<b>VI. Husbyggnader.</b>			
1. <i>Boställshus</i> (sid. 69) .....	kronor 6,696,500		
2. <i>Manskaps- och överläggningshus</i> (sid. 75) »	636,700		
3. <i>Stationshusbyggnader</i> (sid. 76) .....	» 359,000		
4. <i>Godsmagasinsbyggnader</i> (sid. 77) .....	» 206,500		
5. <i>Beredande av tvärrumslägenheter</i> (sid. 77) »	70,000		
6. <i>Anordnande av tvättstugor</i> (sid. 77) ... »	—		
7. <i>Övriga husbyggnader</i> (sid. 78)..... »	302,500		
	8,271,200	4,435,100	3,836,100
VII. <i>Anordnande av skenfria vägkorsningar</i> (sid. 79)	—	—	—
VIII. <i>Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar</i> (sid. 81) .....	51,000	—	51,000
IX. <i>Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten</i> (sid. 82) .....	885,000	225,000	660,000
X. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i> (sid. 83).....	75,000	75,000	—
XI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i> (sid. 84)	2,500,000	600,000	1,900,000
XII. <i>Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nattavara</i> (sid. 86) .....	2,000,000	—	2,000,000
XIII. <i>Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet</i> (sid. 87) .....	1,070,000	—	1,070,000
XIV. <i>Brandväsendets ordnande</i> (sid. 87).....	35,000	—	35,000
XV. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i> (sid. 89).....	2,000,000	500,000	1,500,000
XVI. <i>Erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918</i> (sid. 89) .....	6,657,000	6,657,000	—
Summa	55,709,500	26,864,100	28,845,400

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		i tilläggsstat för år 1919.	reservations- anslag för år 1920.
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>			
I. Sveg—Brunflo (sid. 108) .....	7,000,000	4,000,000	3,000,000
II. Sveg—Hede (sid. 111) .....	—	—	—
III. Inlandsbanan (sid. 112) .....	—	—	—
IV. Forsmo—Hoting (sid. 114) .....	1,500,000	—	1,500,000
V. Hällnäs—Stensele ( » 115).....	1,100,000	—	1,100,000
VI. Umeå—Holmsund ( » 116).....	—	—	—
VII. Haparanda—Finska gränsen (sid. 116).....	1,800,000	1,800,000	—
VIII. Karungi—Haparanda (sid. 119) .....	430,000	430,000	—
IX. Veittijärvi—Karungi—Matarengi (sid. 120).....	190,000	190,000	—
X. Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk (sid. 120) .....	40,000	40,000	—
Summa kronor	12,060,000	6,460,000	5,600,000
C. Markförvärv (sid. 121).....	1,200,000	500,000	700,000
Summa kronor	1,200,000	500,000	700,000
D. Rullande materiell (sid. 121).....	20,000,000	—	20,000,000
Summa kronor	20,000,000	—	20,000,000
E. Införande av genomgående tryckluftbroms. (sid. 124).....	1,300,000	500,000	800,000
Summa kronor	1,300,000	500,000	800,000
F. Nya inventarier (sid. 124).....	6,500,000	3,000,000	3,500,000
Summa kronor	6,500,000	3,000,000	3,500,000
G. Förlag (särskild framställning).....	—	—	—
Summa kronor	—	—	—
<b>Summa summarum kronor</b>	<b>96,769,500</b>	<b>37,278,700</b>	<b>59,490,800</b>

Motiven för de olika anslagskraven återfinnas här nedan, beträffande nya byggnader och anläggningar under respektive grupper samt vidkommande övriga huvudgrupper, nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms samt nya inventarier, vid respektive huvudgrupp.

Vid framförandet här nedan av varje speciellt anslagskrav har styrelsen emellertid funnit lämpligt med hänsyn till den snabbt fortgående stegringen i kostnaden för materiell och arbete angiva kostnaden för arbetet i fråga med

tillämpning av 1914 års priser med erforderligt konjunkturstillägg, varigenom särskilt beträffande nya byggnader och anläggningar önskvärd jämförelse möjliggöres med tidigare års äskanden, liksom med den »utredning av behovet av nya byggnader och anläggningar samt ny rullande materiell vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927», som styrelsen på Kungl. Maj:ts befallning utarbetat och som — ehuru ännu icke på grund av förut anmälda omständigheter officiellt avlämnad — varit avsedd att under den närmaste tiden tjäna till ledning för de åtgärder till utveckling av statens järnvägar, vilka styrelsen anser böra vidtagas för att så småningom systematiskt uppbringa statsbanornas kapacitet att svara emot de föreliggande och med tämlig visshet förutsebara trafikbehoven.

Framställning om erforderliga tilläggsanslag, där på grund av alltjämt stegrade material- och arbetspriser tidigare beräknade och beviljade anslag blivit otillräckliga, har skett i samband med framställning om anslag för respektive grupper enligt den nya uppställningen. Exempelvis återfinnes sålunda framställningen om erforderligt tilläggsanslag för av 1918 års riksdag beviljade anslag under grupp I. 2 »Anordnande av nya stationer och mötesplatser» under denna grupp.

De arbeten, vilka kräva tilläggsanslag, men beviljats före den nya uppställningens genomförande, eller av 1917 och föregående års riksdagar, äro liksom förlistet år upptagna i särskild tabell under grupp XVI »Erforderliga konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918», motsvarande förlistet års rubrik »Medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag». Här återfinnas således samma arbeten, vilka funnos upptagna i liknande tabell i 1917 års underdåniga framställning jämte ett fåtal arbeten, som vid denna tidpunkt beräknades kunna genomföras med tillgängliga medel, men där på grund av oberäkneliga prisstegringar desamma sedermera befunnits otillräckliga. Den rådande ovissheten inom arbets- och materialmarknaden omöjliggör givetvis några exakta uppgifter på beräknade ytterligare tilläggsanslag, varför de härför uppgivna siffrorna äro att uppfatta såsom approximativa och hänförande sig till för tillfället rådande arbets- och materialpriser.

Ehuru styrelsen låtit sig angeläget vara, att med anledning av skrivelse den 1 juli 1918 från statsrådet och chefen för Kungl. Civildepartementet i möjligaste mån undvika framställning om anslag på tilläggsstat för år 1919, har styrelsen dock ansett nödvändigt upptaga totalsumman av de sålunda erforderliga medlen för täckande av brist i tidigare beviljade anslag i denna tilläggsstat. Att uppdelat det sålunda erforderliga beloppet på flera år, i likhet med vad riksdagen beslutat beträffande det av styrelsen för samma ändamål å tilläggsstat för år 1918 begärda anslaget, torde vara av mindre reelt värde, alldenstund med respektive arbetens slutförande icke gärna kan tänkas anstå, till dess medlen sålunda bliva disponibla, utan det hela resulterar i ett förskotterande av erforderliga belopp från tillgängliga driftmedel.

I skrivelse den 1 sistlidne juli från statsrådet och chefen för Kungl. civildepartementet har styrelsens uppmärksamhet fäst på angelägenheten av att vid anslagsäskanden, som äro avsedda att underställas 1919 års riksdag, största möjliga sparsamhet iakttages, samt att med hänsyn till den rådande svårigheten att upplåna medel därvid är av särskild vikt, att all görlig begränsning sker beträffande äskanden av sådana anslag, som pläga täckas av lånemedel.

I anledning härav och med egen kunnedom om det brydsamma statsfinansiella läget har styrelsen vid här förevarande framställning vidtagit alla de inskränkningar, som styrelsen med hänsyn till föreliggande förhållanden ansett vara

tänkbara, och får styrelsen till närmare belysande av de av styrelsen vittagna inskränkningarna meddela följande.

Vidkommande då till en början *nya byggnader och anläggningar*, så har under de tvenne sista åren eller vid framläggandet av behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens trafikerade järnvägar till 1917 och 1918 års riksdagar, till grund legat ovannämnd »utredning av behovet av nya byggnader och anläggningar samt ny rullande materiell vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927», och har omfattningen av de nya arbeten och nyanskaffningar, som därvid av styrelsen ifrågasatts, anslutit sig till densamma med de mindre jämkningar, som av förändrade förhållanden vid ett fåtal ställen befunnits erforderliga. Järnvägsstyrelsen har emellertid nu med hänsyn till de rådande förhållandena redan från början ansett sig nödsakad att i betydlig grad frångå den överensstämmelse, som sålunda hittills varit rådande med 10-årsplanen, och hade alltså inskränkt de ifrågasatta arbetena till att omfatta blott de allra angelägnaste och omkring hälften av dem, som i denna plan upptagits. Ett undantag därifrån gjordes dock beträffande dubbelspårsbyggnader, där 10-årsplanens program i huvudsak följdes oakortat med avvikelser dock i så måtto, att de för år 1920 äskade anslagen icke höjts med cirka 100 % av de i denna plan beräknade, som varit motiverat för att kunna följa den ursprungliga byggnadsplanen, utan endast med cirka 50 %, förutsättande en viss uttänjning av arbetstiden, samt vidkommande boställshus, där, med hänsyn till de prekära bostadsförhållandena på ett flertal orter, omständigheterna måste framtvinga en statens byggnadsverksamhet i avsevärt större omfattning, än som vid 10-årsplanens utarbetande kunde förutses.

Beträffande vidare *nya statsbanebyggnader* tänkte sig styrelsen även vissa inskränkningar. Sålunda skulle, om den ursprungliga byggnadsplanen följts, de äskade anslagen för år 1920 hava behövt ökas med cirka 100 % utöver de i den ursprungliga planen beräknade, men styrelsen hade, förutsättande även här viss uttänjning av arbetstiden, inskränkt ökningen till 50 % och därunder, med undantag för sådana anläggningar, för vilka slutanslag enligt den ursprungliga planen beviljats för år 1919 och där tilläggsanslag på grund av arbetenas fördyring måste begäras för år 1920, oaktat i ursprungliga planen anslag för sistnämnda år icke varit förutsett.

Vidkommande slutligen medel för *markförvärv, anskaffning av rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms samt för anskaffande av nya inventarier*, fixerades beloppen till de med hänsyn till de föreliggande kraven minsta möjliga.

Under det att ett fullföljande av 10-årsplanen för kompletteringar och anskaffningar vid färdiga banan samt av byggnadsplanerna för nya linjer skulle hava betingat ett samlat anslagsbelopp av omkring etthundratrettiofem miljoner kronor, skulle styrelsen vid ett efter ovanstående grunder framlagt äskande hava kommit till de belopp, som av nedanstående tabell närmare framgår, och skulle den erforderliga totalsumman av anslaget hava omfattat det avsevärda beloppet av 118,245,300 kronor.

## A. Nya byggnader och anläggningar.

### I. Bangårdar.

#### 1. Bangårdsombyggnader.

a. Ombyggnad av Stockholms bangårdar .....	kronor	3,000,000:—
b. » » Malmö statsbangård .....	»	1,466,000:—



c.	Utvidgning av spårsystemet vid Värtan .....	kronor	110,000: —
d.	Anläggande av huvudrangérbangård vid Hallsberg .....	»	1,500,000: —
e.	Ombyggnad av Göteborgs bangård .....	»	1,500,000: —
f.	Utvidgning av Nässjö rangérbangård .....	»	692,000: —
g.	Ombyggnad av Norrköpings bangård .....	»	600,000: —
h.	» » Falkenbergs » .....	»	50,000: —
i.	» » Uppåkra » .....	»	40,000: —
j.	» » Ockelbo » .....	»	37,000: —
k.	» » Ljusdals » .....	»	250,000: —
l.	» » Långsele » .....	»	75,000: —
m.	» » Sundsvalls » .....	»	200,000: —
n.	» » Katrineholms » .....	»	220,000: —
o.	» » Pålshoda » .....	»	280,000: —
p.	» » Vingåkers » .....	»	120,000: —
r.	» » Kristinehamns » .....	»	200,000: —
s.	» » Sösdala » .....	»	170,000: —
t.	» » Lunds » .....	»	1,000,000: —
u.	» » Ånge » .....	»	100,000: —
v.	» » Storviks » .....	»	250,000: —
x.	» » Gällivare » .....	»	290,000: —
y.	» » Kiruna » .....	»	220,000: —

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser..... » 626,400: —

### 3. Spårplaneringar vid förefintliga spårsystem.

a.	Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår kronor 1,401,100: —		
b.	Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymme för frilastning och uppställning av vagnar ..... » 1,006,000: —	»	2,407,100: —

### 4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a.	Anläggningar vid kol- och vattenstationer .....	»	390,000: —
b.	Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser .....	»	73,000: —
c.	Vatten- och avloppsledningar vid Kiruna .....	»	164,000: —
d.	Gångbroar och gångtunnlar .....	»	50,000: —
e.	Speciella anläggningar .....	»	201,100: —

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby .....	kronor	4,150,000: —
2.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå .....	»	3,000,000: —
3.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö .....	»	3,525,000: —
4.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö .....	»	2,000,000: —
5.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Balingslöv och Hässleholm .....	»	740,000: —

6. Omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg .....	kronor	550,000:—
7. » » » ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård m. m. ....	»	785,000:—

### III. Större broanläggningar.

1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån .....	kronor	623,000:—
2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg .....	»	400,000:—
3. Utförande av broförbindelse över Dalälven vid Mora ...	»	450,000:—

### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Ombyggnad av reparationsverkstaden i Malmö.....	kronor	2,300,000:—
2. Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken	»	155,000:—
3. Utvidgning av lokomotivverkstaden i Örebro.....	»	1,009,000:—
4. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Östersund—Bollnäs .....	»	404,500:—
5. Utförande av sanitära anordningar .....	»	100,000:—

### V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

#### 1. Nya lokomotivstationer.

a. Vid Örebro .....	kronor	728,000:—
b. » Järna .....	»	180,000:—
c. » Charlottenberg .....	»	420,000:—
d. » Frövi .....	»	400,000:—

2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare.....	»	256,000:—
---	---	-----------

#### 3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.

a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens station.....	»	155,000:—
b. Vid en del övriga stationer .....	»	876,500:—

4. Driftverkstäder .....	»	103,000:—
--------------------------	---	-----------

### VI. Husbyggnader.

1. Boställshus.....	kronor	6,656,500:—
2. Manskaps- och överliggningshus .....	»	786,200:—
3. Stationshusbyggnader .....	»	549,000:—
4. Godsmagasinsbyggnader .....	»	206,500:—
5. Beredande av tvårumslägenheter.....	»	70,000:—
6. Anordnande av tvättstugor .....	»	50,000:—
7. Övriga husbyggnader .....	»	302,500:—
	kronor	8,620,700:—

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar .....	kronor	250,000: —
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .....	»	201,000: —
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten .....	»	1,085,000: —
X. Elektriska belysningsanläggningar .....	»	575,000: —
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	»	2,500,000: —
XII. Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nattavara ...	»	2,000,000: —
XIII. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet .....	»	1,070,000: —
XIV. Brandväsendets ordnande .....	»	185,000: —
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....	»	2,000,000: —
XVI. Erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 .....	»	6,657,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	64,735,300: —

#### B. Nya statsbanebyggnader.

I. Sveg—Brunflo .....	kronor	7,000,000: —
II. Sveg—Hede .....	»	1,500,000: —
III. Inlandsbanan .....	»	8,100,000: —
IV. Forsmo—Hoting .....	»	2,250,000: —
V. Hällnäs—Stensele .....	»	1,650,000: —
VI. Umeå—Holmsund .....	»	1,350,000: —
VII. Haparanda—Finska gränsen .....	»	2,000,000: —
VIII. Karungi—Haparanda .....	»	430,000: —
IX. Veittijärvi—Karungi—Matarengi .....	»	190,000: —
X. Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk .....	»	40,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	24,510,000: —

C. Markförvärv .....	kronor	1,200,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	1,200,000: —

D. Rullande materiell .....	kronor	20,000,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	20,000,000: —

E. Införande av genomgående tryckluftsbroms .....	kronor	1,300,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	1,300,000: —

F. Nya inventarier .....	kronor	6,500,000: —
		<hr/>
	Summa kronor	6,500,000: —

G. Förlag (särskild framställning).

---

Summa summarum kronor 118,245,300: —

Det är alltså jämfört med vad förut varit vanligt, till synes oformligt höga belopp, som av järnvägsstyrelsen borde äskas för anläggningar och anskaffningar vid de trafikerade banorna liksom för byggnader av nya linjer, och det torde kunna med fog framställas fråga, huruvida de enorma kostnader, som krigskonjunkturerna vållat för byggnadsarbeten och anskaffningar icke få anses vara prohibitiva för ett fortsatt arbete på statsbanornas utveckling. En jämförelse mellan kostnaderna för arbetena m. m. sådana dessa nu måste beräknas och de kostnader, som samma arbeten skulle hava betingat, om man utgått från 1914 års prisnivå visar nämligen, att de arbeten, för vilka anslag hade behövt begäras kvantitativt endast oväsentligt skiljer sig från, vad riksdagen under föregående år beviljat för järnvägarna. Den enorma ökningen av kapitalbehovet har alltså uteslutande sin grund i krigskonjunkturerna, och något större utbyte för penningarna vinnes ej. Man har kanske förut kunnat tillåta sig anse, att ett införande något enstaka år av kapital i statsbaneaffären, för vilket man icke erhöll det utbyte i ökning av trafikförmåga, som var vanligt före kriget, skulle göra sig mindre märkbart i det stora samlade kapitalvärdet av statsbaneegendomen, men så kan man omöjligen längre resonera, då det börjar gälla ett flertal år och så väldiga kapitaltillskott med ett så relativt ringa utbyte, varom nu är fråga. Det i statsbaneaffären införda kapitalet, som vid slutet av år 1914 utgjorde 648,000,000 kronor, 1915 677,000,000 kronor, 1916 703,000,000 kronor och 1917 751,000,000 kronor, beräknas approximativt år 1918 komma att exklusive tillfälliga statsmedel uppgå till 823,000,000 kronor och 1919 till 924,000,000 kronor. Med de belopp, som nu även vid stark begränsning borde hava äskats, skulle det i statsbaneaffären samlade kapitalet komma att år 1920 uppgå till omkring 1,008,000,000 kronor. Hade man däremot för de senare årens kapitalökning antagit 1914 års prisnivå, skulle approximativt beräknat det samlade kapitalvärdet endast för respektive år varit 1915 ungefär 675,000,000 kronor, 1916 ungefär 696,000,000 kronor, 1917 ungefär 723,000,000 kronor, 1918 ungefär 753,000,000 kronor, 1919 ungefär 793,000,000 kronor och 1920 blivit omkring 827,000,000 kronor. Det är alltså tydligt, att man genom nya arbetens bedrivande i ungefär oförändrad omfattning under en tid, då penningen alltmer mister sin köpkraft, erhåller ett oproportionerligt stort kapital att förränta. Härtill kommer, att räntefoten för de under senaste tid upplagda statslånen äro mycket väsentligt högre än räntefoten för det i statsbanorna tidigare nedlagda kapitalet. Medan denna är omkring 4 %, utgör den effektiva räntefoten för senaste statslån 5,37 %. Behovet av överskott på statsbanerörelsen växer härigenom i än högre grad än vad kapitalökningen i och för sig synes utvisa. För att tillgodose detta behov blir det nödvändigt att icke endast tillfälligt utan bestående höja taxeskalan.

Dessa omständigheter måste ovillkorligen väcka betänkligheter mot ett fortgående under nuvarande förhållanden efter förut antagna linjer för statsbanornas utveckling och gent emot ett fullföljande av de byggnads- och anskaffningsplaner, som järnvägsstyrelsen under hand framlagt. Å andra sidan spelar här in såsom talande emot en försiktigare anslagspolitik, att man väl aldrig mera får att räkna med gamla penningvärden, och att alltså de högre taxor, som kunna komma att erfordras för motvägande av kristidens anmärkta höjande inverkan på statsbaneegendomens bokförda kapitalvärde, kommer att göra sig mindre märkbart gällande i den allmänna rörelsen. Styrelsen måste för sin del också uppställa såsom sin strävan att efter hand utveckla statsbanornas beredskap så, att vid lösningen efter världskriget av den mellanfolkliga handeln, trafikrörelsen måtte på ett till-

fredsställande sätt kunna avvecklas. Styrelsen anser sig därför trots de våldsamma kraven på statskassan från alla håll och det prekära läget av landets penningmarknad endast med yttersta tvekan och vid detta särskilda tillfälle tydligen ställd inför den tämligen vissa omöjligheten att få mera pengar anvisade kunna gå ännu längre i sina reduktioner av anslagskraven, än dem styrelsen redan med väsentligt frångående av den företedda utvecklingsplanen för statsbanorna trott kunna tillåtas utan en allför allvarlig inverkan på statsbanornas nuvarande och framtida möjligheter att på ett rätt sätt kunna betjäna den trafikerande allmänheten och landets näringsliv. Då styrelsen emellertid så nu ändock gör och enligt vad av nedanstående kommer att framgå går så långt, att styrelsen praktiskt taget tänker sig ett fullständigt tillbakasettande av utvecklingen av statsbanorna för ett år, faller styrelsen självmant undan för *stundens* ovillkorliga krav på nedbringande av de på alla håll framträdande väldiga kapitalkraven, men vill uttala, att härigenom ej kan få prejudiceras något bestående avvikande från de föreliggande utvecklingsplanerna. Detta skulle ju vara lika farligt för landets näringsliv i framtiden, som även meningslöst, då man ej med någon som helst visshet kan förutbestämma för huru lång tid ett dylikt avbrott i utvecklingen skulle i kapitalbesparingssyfte behöva vidvara, och man väl sannolikt måste om ej för all så under alla förhållanden dock för en mycket lång framtid räkna med en helt annan prisnivå än den före kriget mera normala och alltså under alla förhållanden förr eller senare därefter rätta de nödiga anslagsbeloppens storlek.

Nu kan styrelsen emellertid förutse eventualiteten, att förhållandena på penning- och arbetsmarknaden möjligen kunna komma att relativt snart ändra sig kanske redan till tiden för 1919 års riksdags behandling av de frågor styrelsen nu framför eller antagligare tiöl år 1920. Under antagande att något dylikt skulle inträffa, som kunde göra det möjligt att åter med kraft upptaga den nu till väsentlig inskränkning ifrågasatta byggnadsverksamheten och anskaffningen, vill styrelsen förbehålla sig att eventuellt få inkomma med förnyade framställningar och har då närmast tänkt sig kunna på tilläggsstat för år 1920 bekomma de anslag för arbeten och anskaffningar, annars avsedda att företagas detta år, men som nu på grund av berörda förhållanden ej anses kunna och böra föreslås.

Styrelsen går nu att belysa de framställningar, som styrelsen enligt ovanstående anser sig böra göra.

För att en jämförelse i stort skall kunna göras med dels föregående års äskanden, dels de i 10-årsplanen för respektive år upptagna beloppen, dels distriktsförvaltningarnas äskanden och dels slutligen av styrelsen under hand till statsrådet och chefen för Kungl. Civildepartementet i juni avlämnad preliminär uppgift, upptages härnedan ett

## Sammandrag.

	Dfv:s förslag för 1919.	Enl. 10- årsutred- ningen för 1919.	Styrelsens äskanden för 1919.	Av riks- dagen anvisade medel för 1919.	Enl. 10- årsutred- ningen för 1920.	Dfv:s förslag juni för 1920.	Dfv:s förslag sept. för 1920.	Av Styrelsen lämnad preliminär uppgift för 1920.	Slutgiltigt förslag.
A. Nya byggnader och anläggningar	53,765,600	34,600,000	39,391,200	33,570,400	31,300,000	70,703,100	60,171,800	53,125,500	55,709,500
B. Nya statsbane- byggnader.....	17,085,000	17,085,000	17,085,000	11,235,000	28,950,000	28,950,000	28,950,000	28,950,000	12,060,000
C. Markförvärv.....	1,000,000	1,000,000	1,000,000	800 000	1,000,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
D. Rullande mate- riell .....	17,100,000	16,523,000	17,100,000	15,100,000	16,826,000	22,000,000	22,000,000	22,000,000	20,000,000
E. Genomgående tryckluftbroms ...	—	—	—	—	—	—	—	1,300,000	1,300,000
F. Nya inventarier..	2,100,000	2,100,000	2,100,000	2,100,000	2,100,000	2,100,000	2,100,000	2,100,000	6,500,000
G. Förlag .....	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	—
Summa	<b>94,050,600</b>	<b>74,308,000</b>	<b>79,676,200</b>	<b>65,805,400</b>	<b>83,176,000</b>	<b>127,953,100</b>	<b>117,421,800</b>	<b>111,675,500</b>	<b>96,769,500</b>

I sammandraget upptagas dels distriktsförvaltningarnas förslag i juni 1918 och dels september 1918. Styrelsen har härigenom velat påvisa att styrelsen med anledning av juniförslagen lämnat distriktsförvaltningarna vissa direktiv till inskränkningar vad beträffar nya byggnader och anläggningar, vilka sedermera vederbörligen beaktats i de i september insända förslagen.

## A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda totalbeloppet för denna huvudgrupp uppgår till 55,709,500 kronor, varav 24,540,100 kronor utgöra konjunkturstillägg å föregående år beviljade anslag; för nya eller ock fullföljande av redan beslutade arbeten erfordras sålunda 31,169,400 kronor. För detta belopp kan nu beräknas bliva utfört en arbetskvantitet, som med 1914 års priser betingade en kostnad av 13,387,400 kronor. Enligt 10-årsplanen, för vilken 1916 års priser i huvudsak legat till grund, hade omkring 31,000,000 kronor beräknats erforderliga, eller med användande av 1914 års priser 26,000,000 kronor motsvarande nu föreliggande krav på 13,387,400 kronor, av vilken jämförelse framgår den avsevärda inskränkning i arbetskvantitet, som av styrelsen ifrågasatts.

I detta sammanhang anser sig styrelsen böra meddela, att i de fall, där i samband med anslagsmedel förnyelsefondsmedel för respektive arbetens utförande äro avsedda att användas, förnyelsefonden förutsatts anlitas i betydligt större omfattning än föregående år, å densamma tillgängliga medel tillåta. Styrelsen har nämligen även i detta fall ansett nödvändigt, att de medel, vilka avsättas till fonden, höjas till ett belopp som möjliggör utförande av en arbetskvantitet motsvarande den, som med nu utgående belopp kan av styrelsen beräknas genomförd med tillämpning av 1914 års prisnivå. Styrelsen har ansett sig böra härom göra anmälan, enär en dylik höjning av avsättningen till förnyelsefonden är en förutsättning för att för vissa arbeten begärda anslagsmedel, för så vitt nu kan beräknas, bliva tillräckliga.

Därjämte får styrelsen i anslutning till av styrelsen föregående år framlagt och av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänt förslag meddela, att sådana arbeten, för vilka de beräknade kostnaderna understiga 15,000 kronor, icke medtagits såsom särskilda äskanden utan äro dessa avsedda att bestridas av de medel, som här nedan under grupp XV begäras såsom dispositionsanslag.

I senare års framställning har styrelsen bifogat en tablå utvisande distriktsförvaltningarnas och järnvägsstyrelsens äskanden för året samt styrelsens äskanden för föregående år samt de för samma år av riksdagen beviljade anslagsmedlen. Då emellertid såsom ovan nämnts respektive distriktsförvaltningar i år före avgivandet av sina framställningar redan givits direktiv om inskränkning i sina krav, samt vidare penningvärdets alltjämt fortgående fall, gör en jämförelse enligt bruklig uppställning med de föregående äskanden och beviljade medel mindre belysande, har styrelsen i här nedan angivna tablå i stället gjort en sammanställning upptagande förutom summa äskat belopp för de olika grupperna, en uppdelning av dessa belopp i kostnad med användande av 1914 års priser jämte därutöver erforderligt konjunkturstillägg. Det är dock att märka att i detta belopp jämväl ingå de tillägg å sammanlagt 24,540,100 kronor, som erfordras i förut beviljade anslag. För jämförelse har samtidigt upprättats en liknande uppställning för de av 1918 års riksdag beviljade anslagen för de olika grupperna.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden år 1920 i jämförelse med styrelsens äskanden för år 1919, uppdelade i kostnader, hänfödda till 1914 års prisnivå och erforderliga konjunkturstillägg.

	1919			1920		
	Kostnad enl. 1914 års å-pris	Konjunkturs- tills- tillägg	Summa kronor	Kostnad enl. 1914 års å-pris	Konjunkturs- tills- tillägg <sup>1)</sup>	Summa kronor
I. Bangårdar .....	5,919,100	4,000,000	9,919,100	5,373,800	6,949,500	12,323,300
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	6,122,700	3,000,000	9,122,700	1,600,000	11,410,000	13,010,000
III. Större broanläggningar .....	922,000	300,000	1,220,000	180,000	1,293,000	1,473,000
IV. Anläggningar vid huvudverkstäderna .....	832,500	700,000	1,532,500	609,000	3,359,500	3,968,500
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .....	1,179,000	1,000,000	2,179,000	432,500	958,000	1,390,500
VI. Husbyggnader .....	2,445,900	2,000,000	4,445,900	2,336,100	5,935,100	8,271,200
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar .....	150,000	100,000	250,000	—	—	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .....	100,000	25,000	125,000	21,000	30,000	51,000
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten .....	340,000	300,000	640,000	160,000	725,000	885,000
X. Elektriska belysningsanläggningar .....	60,000	94,000	154,000	—	75,000	75,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	1,000,000	500,000	1,500,000	800,000	1,700,000	2,500,000
XII. Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Natavara .....	1,000,000	1,000,000	2,000,000	750,000	1,250,000	2,000,000
XIII. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet .....	500,000	200,000	700,000	360,000	710,000	1,070,000
XIV. Brandväsendets ordnande .....	70,000	—	70,000	15,000	20,000	35,000
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....	800,000	450,000	1,250,000	750,000	1,250,000	2,000,000
XVI. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 .....	—	4,281,000	4,281,000	—	6,657,000	6,657,000
Summa	21,441,200	17,950,000	39,391,200	13,387,400	42,322,100	55,709,500

<sup>1)</sup> Här ingå förutom konjunkturstillägg å anslag för nya arbeten även de tillägg, som erfordras å förut beviljade sådana.



Vid äskandet av anslag till utvidgning av föreningsstationer har styrelsen i här förevarande framställning liksom vid enahanda framställningar under de tvenne sista åren icke tagit hänsyn till de bidrag, vilka böra vara att i vissa fall erhålla från de anslutande järnvägarna. Denna princip, som av Kungl. Maj:t och 1917 års riksdag godkändes, motiveras därav, att erfarenheten givit vid handen, att de underhandlingar, vilka böra föregå dylika frågors avgörande, visat benägenhet att avsevärt draga ut på tiden, varigenom respektive arbetens igångsättande blivit fördröjt till stort men för driftens regelbundna gång. Såsom styrelsen vid tidigare gjorda framställningar framhållit, skall styrelsen emellertid låta sig angeläget vara, att utverka bidrag, och skall anmälan ske i de fall, sådana från de anslutande järnvägarna erhållas. Någon dylik anmälan i anslutning till av 1917 och 1918 års riksdagar beviljade anslag till föreningsstationer, hänförande sig till slutgiltig överenskommelse med anslutande järnväg och fullbordad anläggning, föreligger emellertid ännu icke.

Dock anser sig styrelsen redan nu i detta sammanhang böra meddela, att vid vissa pågående arbeten vid föreningsstationer från de anslutande järnvägarna enligt träffad överenskommelse under arbetets fortgång inflytande bidrag medfört, att eljest erforderliga tilläggsanslag på grund av prisstegring visat sig obehövliga, enär de kunnat täckas med de sålunda inflyttna medlen. Sedan ett dylikt arbete fullt avslutats, skall emellertid styrelsen i varje fall i detta sammanhang härför lämna redovisning.

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar meddelade styrelsen bland annat, att vid de därvid förekommande förslagen till bangårdsombyggnader vissa avvikelser från 10-årsplanen ansetts böra göras. Förutom ombyggnad av Stockholms bangårdar, för vilket arbete styrelsen förlidit är inskränkte anslagsäskandet att omfatta endast förvärv av viss mark hade sålunda ombyggnad av följande bangårdar ej medtagits oaktat de i förenämnda plan föreslagits till utförande år 1919, nämligen dels Kil Kristinehamn, Hässleholm och Odåkra, för vilka bangårdar dock vissa mindre utvidgningar föreslogos under rubriken: »Spåranordningar vid förefintliga spår-system», samt dels Göteborg, Katrineholm, Vingåker, Örtofta, Storvik, Bollnäs och Kiruna, å vilka stationer några arbeten för spårsystemets utvidgning ej alls av styrelsen upptogos. Vid behandling av frågan om anslag till de olika arbetena vid innevarande års riksdag uteslöts på Kungl. Maj:ts förslag utvidgning av Mellansels och Sundsvalls bangårdar.

Förutom begäran om anslag till ombyggnad av *Stockholms bangårdar*, till vilket styrelsen i år återkommer, har styrelsen nu endast upptagit förslag till ombyggnad och utvidgning för *Katrineholm*. Beträffande *Göteborg* föreslås nu endast vissa markförvärv, vilka närmare omnämnas här nedan. Vad ombyggnaden av bangårdarna vid *Vingåker, Örtofta, Storvik, Bollnäs och Kiruna* vidkommer, så hade styrelsen tidigare tänkt sig kunna göra framställning om erforderliga anslag för *Vingåker, Storvik och Kiruna* liksom beträffande *Örtofta* en mindre utvidgning upptagits under »Spåranordningar i anslutning till förefintliga spår-system», men

ansett sig nu härifrån böra avstå, och undanskjuta dessa, liksom arbetet vid *Bollnäs*, till ett kommande år. Det för *Kiruna* nu upptagna arbetet är nämligen be-  
tingat av speciella orsaker och tillkommet efter 10-årsplanens uppgörande.

Beträffande anslag till *Mellansels* bangårdsutvidgning har styrelsen ansett därmed kunna anstå ytterligare ett år, varemot styrelsen nu återkommer med begäran om medel för *Sundsvall*.

För utvidning av *Långsele* bangård beviljade innevarande års riksdag för år 1919 ett reservationsanslag av 210,000 kronor, och skulle arbetet, om det detta år igångsättes och fullbordas, kräva ett ytterligare anslag av 75,000 kronor för täckande av beräknad brist. Emellertid är det med anledning av det ekonomiska nödläget styrelsens avsikt att bedriva detta arbete så att meranslag för dess fullföljande kan till ett senare år anstå.

I avseende på de bangårdsombyggnader, som enligt 10-årsplanen skulle komma till utförande år 1920 får järnvägsstyrelsen meddela, att följande av styrelsen tidigare ansetts kunna förskjutas något nämligen: *Örebro södra*, *Frövi*, *Billesholms gruva*, *Trälleborg ångf.*, *Åstorp*, *Ängelholm* och *Hälsingborg ångf.* Nödlägets behov av ytterligare inskränkningar har för styrelsen nu nödvändiggjort uteslutandet även av *Sösdala*, *Lund* och *Gällivare*.

Sedan styrelsen sålunda redogjort för de avvikelser, som ansetts böra ske från 10-årsplanen, övergår styrelsen till de speciella bangårdsombyggnader, för vilka framställning om anslag ansetts böra ske till nästkommande års riksdag.

a. Stockholms bangårdars ombyggnad ..... 3,000,000:—

1. Omläggning av västra stambanan å sträckan *Älvsjö*

—*Södermalm* ..... kronor 3,000,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts propositon har 1915 års riksdag medgivit, att staten må utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller* genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdrages å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann, *eller* ock genom stambanans framdragande på annat sätt, som dock icke får medföra större hinder för sjöfarten, än som skulle bliva fallet vid tillämpning av de tvenne förstnämnda förfaringssätten.

För fullgörande av detta statens åtagande utan arbetenas forcering hade varit önskligt att plan för omläggning av västra stambanans ingångslinje redan kunnat föreläggas 1917 års riksdag. Som emellertid den av Kungl. Maj:t den 14 november 1915 tillsatta kommissionen för granskning av det av järnvägsstyrelsen upprättade så kallade 1914 års förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm, icke hunnit slutföra sitt uppdrag, har styrelsen i underdånig skrivelse den 1 november 1916 med påpekande av bangårdsfrågans dåvarande läge förklarat sig icke före 1917 års riksdag kunna inkomma med dylikt förslag men samtidigt uttalat att det vore tillräckligt om medel av 1918 års riksdag för ändamålet kunde beviljas att förskottsvis delvis tagas i anspråk redan under samma år.

Som bangårdscommissionen icke heller under år 1917 fullbordat sitt arbete,

har styrelsen i underdånig skrivelse av den 29 september 1917 förklarat sig icke kunna före 1918 års riksdag inkomma med förslag till förändrad ingångslinje för västra stambanan, men samtidigt påpekat att detta uppskov likväl icke behövde hindra fullgörandet av statens omnämnda åtagande, enär arbetet med Hammarbyleden på grund av kristidsförhållandena icke kunde beräknas avslutat förrän år 1923.

Enligt det förslag till bangårdsfrågans lösning, som kommissionen lär komma att framlägga före innevarande års utgång, förutsättes i fullständig överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen framlagda så kallade 1914 års förslag, att västra stambanan omläggas från Älvsjö norrut med ny bro på 26 meters segelfri höjd över Hammarbyleden vid Arsta holmar. Kommissionen lär även föreslå, att denna västra stambanans omlagda ingångslinje vid ett första byggnadsstadium må ansluta till södra mynningen av nuvarande järnvägstunneln under Södermalm.

Kommissionen har också efter noggrann utredning funnit, att nämnda nya ingångslinje över Arsta holmar ställer sig förmånligast, huru än huvudlinjen sedan kommer att förläggas från Södermalm norrut och antingen Centralstationen anlägges som säck- eller genomgångsstation och kommer även att tillstyrka den ovannämnda anslutningen till södra mynningen av nuvarande Södermalms-tunneln vid ett första byggnadsstadium, vilket alternativ än väljes för den definitiva sträckningen norr om Södermalm.

Något skäl att under dylikt förhållande provisoriskt omlägga västra stambanans nuvarande linje över Liljeholmen på 4,8 meters fri höjd över medelvattentytan, vilket förslag huvudsakligen framkommit för att icke i förtid binda bangårdsfrågans lösning, torde således icke längre efter de sakkunnigas allsidiga prövning av frågan förefinnas, och får styrelsen därför föreslå, att beslut nu fattas om västra stambanans omläggning på sålunda nämnt sätt med bro över Hammarbyleden på 26 meters segelfri höjd vid Arsta holmar.

Arbetet med denna omläggning av västra stambanan beräknas draga en tid av minst 4 år och torde det sålunda vara nödvändigt, att detsamma påbörjas redan år 1919 för att icke Hammarbyledens öppnande, vilket enligt senaste uppgifter från Stockholms stad beräknas kunna ske år 1923, skall behöva fördröjas.

Ehuruväl styrelsen icke anser sig kunna till Kungl. Maj:t inkomma med definitiv plan och kostnadsberäkning till den sålunda föreslagna omläggningen, förrän bangårds-kommissionens arbete avslutats och erforderliga underhandlingar med Stockholms stad angående fördelning av kostnaderna mellan staten och staden hunnit slutföras, får styrelsen dock i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för påbörjande av arbetena med omläggning av västra stambanan mellan Älvsjö och Södermalm med bro över Hammarbyleden vid Arsta holmar*

*dels å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 1,500,000 kronor, varav 750,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå*

*dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,500,000 kronor varav 750,000 äro att betrakta som konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

## 2. Övriga delar av bangårdsförslaget.

Styrelsen får även framhålla nödvändigheten av att vid vissa av Stockholmsstationerna under närmaste tiden avsevärda utvidgningar måtte komma till stånd. Särskilt gäller detta anordningarna för godstrafiken, och får styrelsen framhålla de oerhörda svårigheter, som vid varje högtrafikperiod under året uppstå för att på nödtorftigt sätt kunna tillgodose trafikanternas krav å snabb godsbehandling, vilka svårigheter ofta framtvingat fullständigt transportförbud under åtskilliga dagar för varors emottagande vid såväl Stockholms norra som Norrtulls, och Stockholms södra stationer.

Även de nuvarande anordningarna vid Centralstationen kräva en snar ökning, och äro i synnerhet utrymmena för ilgods och resgods i hög grad otillräckliga.

Så snart bangårdskommissionen framlagt sitt förslag, ämnar styrelsen till Kungl. Maj:ts inkomma med hemställan att för år 1920 medel måtte av riksdagen begäras för de nödvändigaste utvidgningarna av Stockholmsstationerna.

I samband härmed får styrelsen meddela, att arbetet med de av 1914, 1916 och 1917 års riksdagar beslutade utvidgningarna vid Stockholms Centralstation, Stockholms norra och Tomtebodas stationer, för vilka nämnda riksdagar beviljat ett sammanlagt belopp av 7,439,900 kronor, sålunda fortskridit, att anläggningarna vid Tomtebodas äro i huvudsak avslutade och utvidgningen av Centralbangården till viss del slutförts.

De beslutade anläggningarna vid Stockholms norra station och vissa arbeten vid Centralstationen hava emellertid icke utförts, då, på sätt i styrelsens under dåliga skrivelser av den 1 november 1916 och 20 februari 1917 meddelats, bangårdskommissionen föreslagit, att all fraktgodsrörelse vid Norra station med undantag för livsmedel omedelbart må förflyttas till Norrtulls station. Därest en dylik förflyttning av fraktgodsrörelsen kommer till stånd, böra nämligen de förut beslutade ändringsarbetena vid Norra station och de återstående arbetena vid Centralstationen icke utföras efter förut fastställd plan.

Kostnaderna för de arbeten, som hittills utförts, hava på grund av de stegrade arbets- och materialprisen givetvis icke kunnat hållas inom ramen för de för nämnda arbeten beviljade anslagen. Vissa delar av de för ombyggnad av norra stationen och Centralstationen avsedda anslagsbeloppen hava sålunda måst tagas i anspråk vid utförande av andra delar av de beslutade anläggningarna. Styrelsen har för avsikt att i samband med framläggandet av definitiva förslag till ytterligare utvidgningar vid Stockholmsstationerna, varmed styrelsen på sätt ovan nämnts ämnar till Kungl. Maj:ts inkomma, sedan bangårdskommissionen avgivit sitt betänkande, även framlägga en fullständig utredning över kostnaderna för hittills utförda arbeten och de ytterligare anslag, som kunna bliva behöfliga för täckande av de vid dessa arbetens utförande på grund av stegrade arbets- och materialpriser ökade utgifterna.

b. Ombyggnad av Malmö statsbangård..... kronor 1,466,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beviljade 1913 års riksdag för ombyggnad av Malmö statsbangård 6,166,000 kronor samt anvisade därav för år 1914 ett belopp av 200,000 kronor. Sedermera har riksdagen för ifrågavarande ändamål beviljat för åren 1915—1919 sammanlagt 4,500,000 kronor och således tillsammans 4,700,000 kronor. Beträffande det för år 1919 beviljade anslaget till-

låter sig styrelsen anföra, att enligt den i styrelsens underdåniga skrivelse den 1 november 1916 framlagda från den ursprungliga något förändrade planen för arbetenas bedrivande skulle för år 1919 erfordras 500,000 kronor, för år 1920 1,000,000 kronor och för år 1921 966,000 kronor. Dessa kostnadsbelopp hänförde sig till de ursprungligen år 1912 verkställda kostnadsberäkningarna. Emellertid framhöll styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917, att till följd av de härefter inträdda kostnadsstegringarna erfordrades, på det att arbetenas färdigställande icke ytterligare skulle bliva försenade, mot dessa stegringar svarande höjning i de årliga anslagsbeloppen. Höjningen i det för år 1919 ifrågasatta anslagsbeloppet beräknade styrelsen till 500,000 kronor och hemställde därför, att det skulle föreslås riksdagen att anvisa 1,000,000 kronor för sistnämnda år, vilket anslag riksdagen även beviljade.

Likaså skulle det för år 1920 enligt planen ifrågasatta anslaget av 1,000,000 kronor behöva ökas till minst dubbla beloppet, om arbetena skulle bedrivas i den omfattning, som tidigare avsetts, men anser sig styrelsen nu endast bära ifrågasätta att för år 1920 anvisas återstoden av det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet eller 1,466,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 766,000 kronor, varför 700,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser. Det är styrelsens avsikt att till nästa år inkomma med närmare redogörelse för det anslag, som erfordras för arbetets fullbordande, på det att äskandet om slutanslag må kunna föreläggas 1920 års riksdag.

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

*att till fortsättande av arbetena med ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,466,000 kronor, varav 700,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**c. Utvidgning av spårsystemet vid Värtan ..... kronor 110,000:—**

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1917 års riksdag för utvidgning av spårsystemet vid Värtan för år 1918 anvisat ett belopp av 400,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna nämnda belopp.

Emellertid beräknas kostnaderna för arbetets utförande på grund av de stegrade arbets- och materialpriserna komma att överskrida de ursprungligen beräknade med 110,000 kronor.

Med anledning härav får styrelsen i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att till fullbordande av arbetena å utvidgning av spårsystemet vid Värtan å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 110,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å det av 1918 års riksdag beviljade anslaget å 400,000 kronor.*

**d. Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg ... kronor 1,500,000:—**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning anvisade 1917 års riksdag för påbörjande av anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte där-

med sammanhängande arbeten, för vilka kostnaderna i första utbyggnadsstadiet beräknats till sammanlagt 3,502,000 kronor, för år 1918 ett anslag av 1,000,000 kronor. Enligt det av styrelsen i underdånig skrivelse den 13 februari 1917 framlagda förslaget, skulle återstående kostnaden fördelas på åren 1919 och 1920 med respektive 1,500,000 kronor och 1,002,000 kronor.

Som styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 framhöll, hänförde sig dessa kostnadsbelopp till de arbets- och materialpriser, som ägde tillämpning vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, det vill säga under senare hälften av år 1916, varför på grund av den sedan dess inträffade stegringen i arbets- och materialpriser styrelsen då approximativt antog, att å de i byggnadsplanen för 1918 och 1919 upptagna beloppen 1,000,000 respektive 1,500,000 kronor en höjning med 100,000 respektive 550,000 kronor eller tillsammans 650,000 kronor skulle vara erforderlig i och för arbetenas bedrivande enligt den för desamma uppgjorda planen.

I anslutning härtill anvisade också riksdagen ett anslag för år 1919 av 2,150,000 kronor.

Med hänsyn emellertid till den jämförelsevis ringa utsträckning, som bangårdsarbetena hittills nått, anser sig styrelsen, särskilt under nu rådande osäkra konjunkturer, icke kunna med tillräcklig säkerhet redan nu beräkna den slutliga kostnaden för arbetena, men har en nu verkställd approximativ kostnadsberäkning givit vid handen, att de förut beräknade anläggningskostnaderna även beträffande detta byggnadsföretag stegrats i sådan grad, att det ytterligare erforderliga anslagsbeloppet ovillkorligen måste fördelas på två år och arbetena, som ursprungligen beräknades kunna fullbordas under år 1920, således utsträckas under ytterligare ett år. Styrelsen anser därför, att för år 1920 bör anvisas ett anslag av 1,500,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 700,000 kronor, varför 800,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser. I samband med anslagsäskandena till 1920 års riksdag anser sig styrelsen kunna inkomma med närmare utredning om det belopp, som erfordras för arbetets färdigställande.

Styrelsen får därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till fortsättande av anläggningen av huvudrangerbangård vid Hallsberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,500,000 kronor, varav 800,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

e. Göteborgs bangårdsombyggnad ..... kronor 1,500,000: —

I samband med pågående utredning av frågan om nya bangårdsanordningar i Göteborg har järnvägsstyrelsen ansett det erforderligt utarbeta förslag till framtida utbyggnad av den invid staden belägna Sävenäs rangerbangård. Härvid har det visat sig, att för denna bangård under åren 1906 och 1911 förvärvade markområden icke äro tillfyllest för beredande av tillräckliga utvidgningsmöjligheter för bangården.

Sedan Sävåns aktiebolag, såsom ägare till en stor del av de härför erforderliga markområdena, under meddelande, att bolaget komme att från sina ägor

utefter bangårdens norra sida inom den närmaste tiden avyttra tomter för industriella anläggningar, förlidet år hos styrelsen anhållit om angivande av de markområden, som från bolagets ägor på nämnda sida av bangården erfordrades för dennas utvidgningar, lämnade styrelsen under hand till bolaget uppgift å de områden, som enligt styrelsens åsikt antagligen komme att härför erfordras. Sedermera har bolaget hos styrelsen anhållit om bestämt besked ifall styrelsen ämnade förvärva de sålunda uppgivna områdena, i vilket fall köp snarast borde ske, då bolaget icke ansåg sig längre kunna undanhålla områdena från försäljning. Då styrelsen anser det angeläget, att ifrågavarande markområden bliva förvärvade av statens järnvägar, innan de hunnit övergå i annan hand och möjligen bebyggda, har styrelsen inlett underhandlingar med bolaget angående förvärv av desamma.

Dessa underhandlingar äro visserligen icke ännu helt slutförda, men under hand har en preliminär överenskommelse träffats med bolaget på villkor, att köpeskillingen bestämmes till 8 kronor pr kvadratmeter jämte 6 % ränta från den 1 juli 1918 tills likvid sker samt att överenskommelsens giltigheter blir beroende av att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1919 ställa erforderliga medel till styrelsens förfogande för köpeskillingens guldande.

De områden, som innefattas i berörda preliminära överenskommelse, komma enligt styrelsens åsikt att erfordras för ovanstående framtida utvidgning av rangerbangården, huru än Göteborgs bangårdsfråga i övrigt kommer att lösas, och det överenskomna priset av 8 kronor per kvadratmeter torde med hänsyn till vad som betalats vid försäljning av närliggande tomter, icke kunna nedprutas, vadan styrelsen anser det ifrågasatta köpet bör komma till stånd.

Det till köp ifrågasatta området innehåller en areal av cirka 37,500 kvadratmeter, vadan köpeskillingen skulle uppgå till 300,000 kronor jämte 6 % ränta från den 1 juli 1918 tills likvid sker. Röntan till den 1 januari 1920, då området skulle av statens järnvägar tillträdas, uppgår till 27,000 kronor, vadan summan av köpeskillning och ränta utgöra 327,000 kronor.

Markprisen i Göteborg och trakten närmast däromkring äro stadda i starkt uppåtgående och torde det icke utan snart förvärv låta sig göra att, åtminstone för någon längre tid, undanhålla från bebyggande vissa områden, som för ordnande av Göteborgs bangårdsfråga äro oundgängligen erforderliga och som genom spekulation eller bebyggande hota att ådraga statens järnvägar oskäligt uppdrivna markförvärvskostnader.

Styrelsen anser det därför önskvärt, att för ifrågavarande ändamål till styrelsens disposition ställes ett belopp å 700,000 kronor, häri inräknat för förutnämnda förvärv från Sävås Aktiebolag erforderliga 327,000 kronor.

I samband med markförvärv för en blivande bangårdsombyggnad bör därjämte mark förvärfas för en ny huvudverkstad invid Göteborg.

Den nuvarande huvudverkstaden i Göteborg är nämligen synnerligen trång och omodern och kan ej utvidgas. Som den enligt en av styrelsen uppgjord plan för verkstadsväsendets systematiska utveckling vid statens järnvägar ej heller kan beräknas få kvarligga på den plats, där den nu är belägen, under någon längre följd av år, har styrelsen ansett sig böra planera för anläggande av en ny huvudverkstad.

Uti åberopade plan, som nu ej kan överlämnas, har man med hänsyn till de dåliga grundförhållandena utgått ifrån, att åtminstone till en början icke planlägga någon större lokomotivrepurationsverkstad i eller i närheten av Göteborg, utan endast dit förlägga en vagnrepurationsverkstad med tillhörande hjälpverkstäder varvid dock området om möjligt bör tilltagas så stort, att, ifall så visar sig lämpligt, plats finnes även för en lokomotivrepurationsverkstad.

En större vaguverkstad bör nämligen under alla förhållanden vara förlagd i eller i närheten av Göteborg för att i möjligaste mån fränkomma tomvagnstransporter till huvudverkstäderna i Örebro och Malmö. Göteborgs egenskap av stor export- och importhamn gör nämligen, att en betydande mängd reparationsmässiga godsvagnar bliva tillgängliga därstädes, och beträffande personvagnar är Göteborg hemstation för en stor del, vilket allt gör, att transportererna av vagnar till en därstädes förlagd verkstad kunna nedbringas till de minsta möjliga.

För att ett lämpligt markområde för den blivande verkstaden skall kunna förvärfvas för ett ej allt för högt pris anser styrelsen, att denna fråga bör lösas inom den närmaste framtiden, enär för industrier välbelägna områden i trakten av Göteborg äro stadda i hastig värdestegring.

Enligt preliminärt uppgjorda avtal hava kostnaderna för sistnämnda markförvärv beräknats till sammanlagt 800,000 kronor.

Under åberopande av vad härovan anförts får järnvägsstyrelsen underdånigt hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för förvärv av för nya bangårdsanordningar samt för nya verkstadsanläggningar i Göteborg erforderliga markområden anvisa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 1,500,000 kronor.*

f. Utvidgning av rangerbangården i Nässjö ..... kronor 692,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beslöt 1916 års riksdag utvidgning av rangerbangården i Nässjö för en beräknad kostnad av 700,000 kronor och anvisade för ändamålet för år 1917 300,000 kronor. Sedermera har 1917 års riksdag för år 1918 anvisat återstoden av det erforderliga anslaget eller 400,000 kronor.

På grund av de alltjämt stegrade arbets- och materialprisen komma emellertid de anvisade medlen icke att vara tillräckliga för arbetets utförande utan erfordras härför enligt nu verkställd utredning ytterligare ett anslag av 692,000 kronor. Att kostnadsökningen blivit så betydande är beroende på, att en stor del av den förut beräknade kostnaden hänför sig dels till spåröverbyggnad, för vilken kostnaden stigit till mer än det dubbla, dels till en persontunnel, för vilken erforderliga materialier såsom cement och armeringsjärn stigit i ännu högre grad, speciellt vidkommande armeringsjärn, å vilket priset nu är omkring fem gånger så högt, som då de tidigare kostnadsförslagen upprättades.

På grund av vad styrelsen sålunda anført, får styrelsen i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena för utvidgning av rangerbangården vid Nässjö för år 1919 på tilläggsstat bevilja ett belopp av 692,000 kronor, såsom erforderligt konjunkturställäg å det av 1916 och 1917 års riksdagar beviljade sammanlagda beloppet å 700,000 kronor.*

g. Ombyggnad och utvidgning av spårsystemet vid bangården i Norrköping... kronor 475,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag har 1915 års riksdag till vissa byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar för år 1916 anvisat



480,000 kronor, därav 250,000 kronor voro avsedda för ombyggnad och utvidgning av spårsystemet vid bangården i Norrköping. Efter det sedermera styrelsen i underdånig skrivelse den 17, november 1915 framhållit att ifrågavarande ombyggnad och utvidgning, som skulle utföras i samband med inledande av statsbanan Järna—Norrköping å Norrköpings bangård beräknats kosta 1,025,000 kronor, vilken kostnad skulle bestridas dels till ett belopp av 160,000 kronor av medel ur förnyelsefonden, dels med 465,000 kronor av anslaget för nämnda statsbanebyggnad, dels med 400,000 kronor av särskilt nybyggnadsanslag, varför sålunda för arbetets avslutande skulle erfordras återstoden av det erforderliga nybyggnadsanslaget eller 150,000 kronor, har av 1916 års riksdag sistnämnda belopp anvisats för år 1917 för ombyggnad och utvidgning av spårsystemet vid bangården i Norrköping.

Till grund för beviljandet av ovan angivna anslag har legat 1915 års kostnadsberäkning, slutande å ovannämnda belopp 1,025,000 kronor.

På grund av sedan dess inträffade fördyringar har det emellertid visat sig, att nämnda kostnad kommer att överskridas, och har i år uppgjord kostnadsberäkning upptagande — bortsett från den så kallade Ståthögaviadukten, vilken tillsvidare anses icke böra komma till utförande — samma arbeten, som ursprungligen avsetts, givit vid handen att ett ytterligare belopp av 600,000 kronor erfordras för arbetenas färdigställande. Av denna summa anses 125,000 kronor kunna tagas från den del av överskottet å statsbanan Järna—Norrköping, som ännu icke disponerats, varför ytterligare ett anslag av 475,000 kronor skulle erfordras för arbetenas färdigställande.

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

*att för fullbordande av arbetena med ombyggnad och utvidgning av bangården i Norrköping,*

*dels för år 1919 på tilläggsstat anvisa ett belopp av 475,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å det av 1915 och 1916 års riksdagar beviljade sammanlagda anslagsbeloppet å 400,000 kronor,*

*dels medgiva att den ännu ej disponerade delen — utgörande 125,000 kronor — av det överskott, som uppstått å statsbanebyggnaden Järna—Norrköping, må användas för nu ifrågavarande bangårdsarbeten.*

h. **Falkenberg.** Provisorisk utbyggnad av bangården . . . kronor 50,000: —

För provisorisk utbyggnad av Falkenbergs bangård beviljade innevarande års riksdag ett anslag av 190,000 kronor att utgå å tilläggsstat för innevarande år. På grund av sedan föregående höst, då de kostnadsberäkningar utfördes, efter vilka ifrågavarande anslag begärdes, alltjämt stegrade arbets- och materialpriser beräknas emellertid nu ytterligare 50,000 kronor bliva erforderliga, varför järnvägsstyrelsen i underdånighet får hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för provisorisk utbyggnad av Falkenbergs bangård å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 50,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslagsbeloppet 190,000 kronor, vilket beviljats av 1918 års riksdag.*

i. **Uppåkra.** Ombyggnad av bangården..... kronor 40,000: —

På Kungl. Maj:ts förslag beviljade innevarande års riksdag för ombyggnad av Uppåkra bangård ett anslag av 175,000 kronor att i sin helhet utgå å tilläggsstat år 1918. På grund av ökade arbets- och materialpris har emellertid nu beräknats, att av anslagsmedel ytterligare 40,000 kronor komma att erfordras, och får järnvägsstyrelsen därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av Uppåkra bangård å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 40,000 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å anslagsbeloppet 175,000 kronor, vilket beviljats av 1918 års riksdag för år 1918.*

j. **Ockelbo.** Utvidgning av bangården..... kronor 37,000: —

I och för färdigställande av utvidgningen av Ockelbo bangård beviljade innevarande års riksdag ett belopp av 200,000 kronor att med 60,000 kronor utgå å tilläggsstat för år 1918 och med återstoden såsom reservationsanslag för år 1919. Nu beräknas emellertid för ändamålet ytterligare 37,000 kronor bliva erforderliga på grund av stegrade material- och arbetspris, varför styrelsen i underdånighet får hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för utvidgning av Ockelbo bangård å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 37,000 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å anslagsbeloppet 200,000 kronor, som beviljats av 1918 års riksdag.*

k. **Ljusdal.** Ombyggnad av bangården ..... kronor 150,000 + 100,000 = 250,000<sup>1)</sup>

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning anvisade 1918 års riksdag för påbörjande av anläggning med ombyggnad av Ljusdals bangård ett anslag av 250,000 kronor. Enligt det av järnvägsstyrelsen i dess underdåniga framställning den 29 september 1917 framlagda förslaget skulle den återstående av anslagsmedel utgående kostnaden uppgå till 150,000 kronor.

De anförda kostnadsbeloppen hänföra sig till de arbets- och materialpris, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningens utförande, nämligen hösten 1917. Då emellertid stegringar å nämnda pris härefter inträtt, erfordras för arbetenas färdigställande motsvarande höjningar i anslagsbeloppen, vilka höjningar beräknas med tillämpande av de priser, som nu äro gällande, till 100,000 kronor, vadan sålunda det ytterligare anslaget måste höjas med detta belopp eller till 250,000 kronor. Järnvägsstyrelsen får därför i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

<sup>1)</sup> Anm. Då anslagsbeloppet är uppdelat i tvenne poster, avser den första nytt anslag och den senare konjunkturställäg å av 1918 års riksdag beviljade anslag.

*att för färdigställande av ombyggnaden av Ljusdals bangård, till vilket arbete 1918 års riksdag anslagit 250,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor, varav 100,000 kronor äro att hänföra till erforderligt konjunkturställäg å den år 1917 beräknade totalkostnaden av 400,000 kronor för arbetet i sin helhet.*

1. Sundsvall. Ombyggnad av bangården ..... kronor 200,000:—

I sin underdåniga framställning den 29 september 1917 angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 hemställde järnvägsstyrelsen, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen att i avvaktan på slutförandet av uppgörelsen med Ostkustbanans Aktiebolag för ombyggnad av Sundsvalls station i samband med Ostkustbanans framdragande genom staden beräkna ett belopp av 200,000 kronor. I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag hade emellertid något belopp för ändamålet icke beräknats. Föredragande departementschefen hade nämligen med hänsyn till ovissheten, när Ostkustbanans inledande till Sundsvalls station kunde bliva verklighet, och under hänvisning till att eventuella markinköp för stationsutvidgningen kunde bestridas med de för markinköp vid statens järnvägar särskilt anvisade medlen, ansett, att anslag för ombyggnaden av Sundsvalls station för närvarande icke borde äskas av riksdagen.

Sedan underhandlingarna mellan järnvägsstyrelsen samt Sundsvalls stad och Ostkustbanans Aktiebolag numera avslutats, har frågan om Ostkustbanans anslutning till statens järnvägar i Sundsvall av järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse den 30 mars 1918 underställts Kungl. Maj:ts prövning. Styrelsen hemställde därvid — under framhållande av att giltigheten av den med Ostkustbanan träffade överenskommelsen med ordnandet av den enskilda järnvägens anslutning till statsbanan i Sundsvall var beroende av, att Kungl. Maj:t och riksdagen för den 1 juli 1918 beslutat till styrelsens förfogande ställa erforderliga medel för fullgörandet av styrelsens, enligt överenskommelsen gjorda åtagande —, att det täcktes Kungl. Maj:t ej mindre föreslå 1918 års riksdag bland annat besluta, att statens järnvägars bangårdsanläggningar i Sundsvall skulle för möjliggörande av Ostkustbanans anslutning till statsbanan ombyggas för en kostnad, varav på statens järnvägar, med då gällande arbets- och materialpriser och enligt den av järnvägsstyrelsen föreslagna fördelningsgrunden, beräknats komma ett belopp av 1,540,000 kronor.

I underdånig skrivelse den 27 maj 1918 anmälde emellertid järnvägsstyrelsen, att genom tillägsavtal av den 3/8 maj 1918 till den överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Ostkustbanans Aktiebolag av den 20/27 oktober 1917, som låg till grund för berörda underdåniga framställning, bolaget medgivit, att sagda överenskommelse med bolaget skulle äga giltighet jämväl för tiden efter den 1 juli 1918 under förutsättning, att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1919 beslutat, att till järnvägsstyrelsens förfogande ställa för bangårdsombyggnaden erforderliga medel, med anledning varav någon proposition i ämnet till 1918 års riksdag icke erfordrades.

Någon plan rörande bangårdsombyggnadens utförande och behovet av anslag för ändamålet under olika år kan för närvarande icke framläggas, då för-

hållandena härutinnan äro beroende på den takt, i vilken arbetena å Ostkustbanan komma att bedrivas. Emellertid anser styrelsen nödvändigt, att inom den närmaste tiden vissa för de nya anläggningarna behöfliga markområden inköpas, varjämte förhållandena möjligen komma att betinga, att arbetena å bangårdsanläggningen påbörjas.

Styrelsen vill här erinra om, att styrelsen såsom motiv för anläggandet av en för Ostkustbanan och statens järnvägar gemensam huvudstation i Sundsvall i sin förutnämnda underdåniga framställning den 30 sistlidne mars anfört bland annat följande:

»I Sundsvall finnas för närvarande tvenne stationer, den ena, huvudstationen, som tillika är slutstation för bandelen Ånge—Sundsvall, belägen vid stadens hamn, omedelbart söder om mynningen av Selångersån, och den andra, den så kallade västra stationen, belägen ungefär 1,400 meter väster om huvudstationen.

För Ostkustbanans framdragande genom Sundsvall enligt den av Kungl. Maj:t numera fastställda så kallade Selångerslinjen har tidigare ifrågasatts anläggande av en egen huvudstation för den enskilda banan, belägen söder om statens järnvägars nuvarande huvudstation och skild från denna genom den så kallade Landsvägsallén. Från denna station skulle enligt detta förslag Ostkustbanan framdragas jämsides med statsbanan till västra stationen, varest den egentliga anknypningen mellan de båda banorna skulle ske. Denna lösning kan emellertid icke anses vara tillfredsställande. Västra stationen är trång och saknar erforderliga utvecklingsmöjligheter. Vidare skulle en uppdelning av trafiken å två huvudstationer bliva oläglig för trafikanterna vad såväl gods- som persontrafiken angår. Slutligen komme en sådan anordning att ur driftssynpunkt ställa sig opraktisk och oekonomisk. Dessa olägenheter skulle framträda i särskilt hög grad, om — såsom torde få anses vara i hög grad sannolikt — Ostkustbanan framdeles kommer att övergå i statens ägo. På dessa skäl får en anknypning vid västra stationen anses vara en utväg, som först i sista hand bör tillgripas.

Den plan för Ostkustbanans anslutning till statsbanan, som ligger till grund för ovanberörda överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen, staden och bolaget, avser anläggande av en för båda banorna gemensam huvudstation å i huvudsak samma plats, till vilken man avsett att förlägga den ovan nämnda, för den enskilda banan ensam avsedda stationen. Från den nu ifrågasatta gemensamma huvudstationen framgår Ostkustbanan på statens järnvägar tillhörigt spår genom staden till nuvarande västra stationen. Efter att hava passerat sistnämnda station följer Ostkustbanan på statens järnvägars område men å eget spår statsbanan till en punkt 2,400 meter väster om stationen, varefter banorna åtskiljas. Linjen mellan de båda stationerna, som i överenskommelsen med bolaget av praktiska hänsyn inräknats i stationsområdena med halva linjen till vardera stationen, ävensom västra stationen, ombygges delvis.»

Som förut nämnts är giltigheten av den med Ostkustbanan träffade överenskommelsen om banans anslutning till statsbanan i Sundsvall i enlighet med ovan avgivna plan beroende av, att Kungl. Maj:t och riksdagen före den 1 juli 1919 fattat beslut, att till järnvägsstyrelsens förfogande ställa medel, som äro erforderliga för fullgörandet av styrelsens enligt överenskommelsen gjorda åtaganden. För den händelse sådant beslut icke skulle vara fattat före nämnda tidpunkt, har styrelsen förbundit sig att medgiva bolaget rätt att på sedvanliga villkor ansluta sin järnväg till Sundsvalls västra station.

De ingångna överenskommelserna med Sundsvalls stad äro träffade under förutsättning, att anknypningen sker i enlighet med det ovan beskrivna förslaget. Det bör enligt styrelsens uppfattning undvikas, att Ostkustbanans inledande till Sundsvall ånyo föres ut i det ovissa, särskilt som det visat sig vara förenat med stora svårigheter att uppnå enighet mellan samtliga parter, utan synes frågans lösning böra baseras på de nu ingångna överenskommelserna.

Med då gällande arbets- och materialpriser har järnvägsstyrelsen i sin förutnämnda underdåniga skrivelse av den 30 mars 1918 beräknat kostnaderna för de anläggningar, som äro avsedda för statens järnvägar och Ostkustbanan gemensamt, till 2,500,000 kronor, varav enligt styrelsens i samma skrivelse föreslagna fördelningsgrund 1,000,000 kronor skulle falla på statens järnvägar, och återstoden, 1,500,000 kronor på Ostkustbanan. De för statens järnvägars eget behov avsedda anläggningarna skulle med dåvarande priser betinga en kostnad av 540,000 kronor, vadan alltså på statens järnvägar sammanlagt skulle komma en anläggningskostnad av 1,540,000 kronor. Från sistnämnda belopp bör emellertid dragas den köpeskillning av 500,000 kronor, som Sundsvalls stad enligt träffad överenskommelse skall erlägga till statens järnvägar för det statens järnvägar tillhöriga område, som genom huvudstationens förflyttning blir för järnvägsändamål obehövt. De kostnader, som för bangårdsbyggnaden skulle drabba statens järnvägar, beräknas sålunda med i mars 1918 gällande priser till 1,040,000 kronor, varav 500,000 kronor böra bestridas av förnyelsefonden och återstoden, 540,000 kronor, utgå av anslagsmedel, varav 200,000 kronor böra ställas till förfogande år 1920. Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 100,000 kronor, varför 100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av bangårdsanordningarna i Sundsvall, vartill av anslagsmedel beräknas erfordras ett belopp av sammanlagt 540,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag 200,000 kronor, varav 100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

m. **Katrineholm.** Provisorisk utvidgning av bangården..... kronor 220,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning anvisade 1916 års riksdag för utvidgning av spårsystemet i östra ändan av Katrineholms bangård ett anslag av 100,000 kronor. I sin underdåniga anhållan om detta anslag framhöll järnvägsstyrelsen bland annat följande:

»På grund av de tränga bangårdsförhållandena vid Katrineholm hava under senaste åren och särskilt under vintermånaderna avsevärda tågförseningar icke kunnat undvikas. De mindre spårförbättringar, som under årens lopp skett, hava av brist på medel icke kunnat företagas i den utsträckning, som motsvarade trafikökningen. I brist på lämpliga uppställningsspår hava vagnar onödigt länge blivit kvarstående vid stationen, till ej ringa olägenhet för trafikanter och till stort men för vagnomsättningen. Med nuvarande spårordningar måste vid växlingsrörelse i västra ändan av bangården tågutdragning ske å huvudspåret åt

Baggetorp, vilket vid en station med så avsevärd växling som här, och där tillfälliga tågmöten ofta måste anordnas, innebär synnerligen stor risk för trafik-säkerheten. Det nu framlagda förslaget skulle i hög grad och för avsevärd tid framåt avhjälpa dessa brister på uppställnings-, rangér- och utdragsspår.

I förslaget ingår även anläggande av bredare och tidsenligare högre mellan-plattformar, varigenom den trafikerande allmänheten befrias från den fara till liv och lem, som de nuvarande smala och trånga personplattformerna därstädes medföra.

Den alldeles otillräckliga lastkajen är avsedd ersättas med en ny lämpligare belägen sådan. Godsmagasinet är, ehuru på senare åren utvidgat, fortfarande otillräckligt och ligger ivägen för spårsystemets rationella utvidgning. Flyttning och utvidgning av detta ingår även i det nu framlagda förslaget.

Den trafikökning, som ägt rum vid stationen från år 1909 till och med år 1914, framgår av nedanstående tabell.

	1909	1914
Antal resor per dag .....	397	531
» ton avgiftspliktigt gods per dag.....	246	324
» ank. och avg. expeditioner per dag .....	256	357
» ank. och avg. tåg per dag .....	48	60
» till- och avkopplade vagnar per dag .....	569	738

Sedan Järna—Norrköpingsbanans tillkomst har visserligen antalet tåg, passerande stationen, minskats, men föranledes icke härav någon nedgång i de för år 1914 i övrigt angivna siffrorna och kan sålunda banans tillkomst icke tillmätas någon för frågan avgörande betydelse.

Av vad ovan anförts bör sålunda framgå, att Katrineholms station i alla avseenden är i stort behov av utvidgning. För genomförandet av de härför erforderliga arbetena erfordras ett belopp av omkring 575,000 kronor. Styrelsen har dock tänkt sig, att med hänsyn till rådande förhållanden arbetena nu böra inskränkas till de, som erfordras för fyllande av det mest trängande behovet. Det arbete, som sålunda i första hand vore avsett att igångsättas, vore utvidgning av spårsystemet i östra ändan av bangården, vilket arbete möjliggjorts genom att innevarande års riksdag beviljat medel för ombyggnad av vägbron över bangården därstädes. Härigenom vinnes, att växlingsrörelsen underlättas och spårsystemet i övrigt bättre kan utnyttjas.»

I beaktande av den rådande statsfinansiella situationen och nuvarande höga byggnadskostnader anser sig styrelsen icke nu böra göra framställning om anslag för en större utvidgning och ombyggnad av Katrineholms bangård, trots att de skäl styrelsen i sin ovannämnda underdåniga anhållan anfört angående behovet av en sådan större ombyggnad, numera äro ytterligare framträdande. Behovet av rymligare plattformar ävensom tillbyggnad av godsmagasinet är emellertid så trängande, att en förbättring av dessa anläggningar enligt styrelsens åsikt snarast bör komma till stånd. Mellanplattformerna äro nu 1,3 à 1,6 meter breda. Å dessa plattformar skola resande vistas och med risk för sin säkerhet till liv och lem röra sig samt resgods- och postkärror framföras.

Den i styrelsens förutnämnda anhållan angivna trafikökningen har alltjämt fortgått och uppgick beträffande antal resor år 1917 till 692 per dag emot 531 per dag år 1914 samt beträffande avgiftspliktigt gods per dag år 1917 till 378 ton emot 324 ton år 1914.

Det provisoriska förslag, som styrelsen nu ifrågasätter till utförande, innefattar *dels* anordnande av en bred mellanplattform mellan spåren 2 och 3 samt i samband därmed erforderlig utläggning av ett nytt godstågspår i bangårdens östra ända, *dels ock* tillbyggnad av godsmagasinet samt anordnande av en provisorisk magasinbyggnad för ilgods.

Kostnaderna för den sålunda föreslagna utvidgningen och ombyggnaden av bangården hava beräknats till 245,000 kronor, varav 25,000 kronor böra bestridas av medel ur förnyelsefonden och återstoden 220,000 kronor av anslagsmedel.

Med 1914 års gällande priser skulle samma arbetskvantitet erhållits vid ett anslagsbelopp av 105,000 kronor, vadan alltså 115,000 kronor äro att hänföra till konjunkturstillägg till 1914 års priser.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen därför i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl Maj:t föreslå riksdagen

*att för provisorisk utvidgning av Katrineholms bangård anvisa för år 1920 ett reservationsanslag å 220,000 kronor, varav 115,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

n. **Kristinehamn.** Anläggande av ny lokal godsbangård..... kronor 200,000: —

För närvarande ombesörjes Kristinehamns hela styckgodstrafik och huvudparten av den lokala vagnlasttrafiken ävensom all omlastning av styckegods vid Kristinehamns nedre station, dit vagnarna nedföras medelst växellokomotiv.

Statens järnvägar måste därstädes för trafikens skötsel hålla särskild personal samt godsexpedition, sorterande under stationsförståndaren vid huvudstationen.

Ur driftssynpunkt samt med hänsyn till personalens utnyttjande är denna anordning synnerligen otillfredsställande, varför det för statens järnvägar är av stor vikt att få hela godsrörelsen koncentrerad till huvudstationen, varigenom arbetet vid Kristinehamns nedre station kan inskränkas att omfatta vagnlasttrafiken till och från hamnen.

Då en utvidgning av magasinet nu är oundgängligen erforderlig och preliminär överenskommelse träffats med delegerade för staden angående Kristinehamns bangårdsfrågas framtida ordnande, anser järnvägsstyrelsen, att anordningar nu böra vidtagas för den lokala styckegodsrelsens förläggande till Kristinehamns huvudstation.

Styckegodstrafiken i Kristinehamn har på senare tiden visat en avsevärd ökning. Sedan februari 1917, då denna trafik beräknades uppgå per år till 3,900 ankommande, 4,100 avgående och 3,000 omlastade vagnar, har lokal- och omlastningsgodset ökats med omkring 30 % och finnas goda skäl antaga, att ökningen kommer att fortgå på grund av den genom Trollhätte kanals ombyggnad starkt ökade skeppsfarten samt nya industriars och engrossfirmors tillkomst.

Förslag till större ombyggnad av Kristinehamns bangård föreligger, vilket, bland annat, innefattar anordnande av lokal godsbangård förlagd å staden tillhörig mark invid huvudbangården, och har styrelsen i anslutning till denna större ombyggnadsplan låtit upprätta ett förslag till uppförande av ett nytt godsmagasin med tillhörande spåranordningar, avsett att ersätta det vid Kristinehamns nedre station nu befintliga godsmagasinet. Enligt förutnämnda preliminära överens-

kommelse med delegerade för Kristinehamns stad, skall staden upplåta all densamma tillhörig mark, som erfordras för bangårdens framtida utbyggnad emot att staden i gengäld erhåller de statens järnvägar nu tillhöriga markområdena vid nedre stationen, som icke vidare skulle erfordras för något statens järnvägars ändamål. Den nu ifrågasatta godsmagasinsanläggningen skulle, som ovan nämnts, komma att i sin helhet ligga å den av staden sålunda upplåtna marken.

Kostnaderna för den anläggning, som nu skulle komma till utförande äro beräknade till 250,000 kronor. Härav böra 50,000 kronor bestridas av medel ur förnyelsefonden och återstoden 200,000 kronor utgå av anslagsmedel, av vilka 100,000 kronor anses böra vara tillgängliga redan år 1919.

För utförande av samma arbetskvantitet beräknas att med 1914 års prisnivå i stället för dessa kostnader 200,000 och 100,000 kronor cirka 90,000 respektive 45,000 kronor skulle varit erforderliga, varför såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser kunna betraktas återstående kostnader, 110,000 kronor respektive 55,000 kronor.

I anslutning till ovanstående får styrelsen därför föreslå, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anordnande av ny lokal godsbangård i Kristinehamn, vartill av anslagsmedel sammanlagt erfordras 200,000 kronor, anvisa*

*dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 100,000 kronor, varav 55,000 kan betraktas såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,*

*dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av likaledes 100,000 kronor, varav 55,000 kronor kan betraktas såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

o. Ånge. Ombyggnad av bangården..... kronor 100,000: —

De för godstrafiken avsedda tågspåren å Ånge station äro för närvarande alldeles för korta, särskilt under de tider, då träkolstransporter i större omfattning pågå. Utöver det synnerligen trängande behovet av förlängning av dessa spår, så att 600 meter långa godståg kunna behandlas utan tågens söderdelning, föreligger även behov av ett utdragsspår i bangårdens östra ända, där växlingsrörelserna för närvarande måste ske å den i stark lutning och kurva liggande huvudlinjen mot Sundsvall.

Det för erhållande av förbättringar i ovan angivna hänseende uppgjorda förslaget är beräknat kosta 100,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 50,000 kronor, varför 50,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års priser.

Styrelsen vill påpeka, att i och med detta förslags utförande den större utbyggnad av Ånge bangård, som i 10-årsplanen är föreslagen att påbörjas år 1920 och då i sin helhet beräknades kosta 2,515,000 kronor kan framflyttas för någon tid.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen sålunda i underdånighet hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av Ånge bangård för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor, varav 50,000 kronor äro betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*



p. **Kiruna.** Utvidgning av bangården ..... kronor 220,000: —

För avvecklande av den malmtrafik, som enligt gällande malmtransportavtal påvilar statens järnvägar dels mellan Kiruna och Narvik dels ock mellan Kiruna och Svartön, komma att under de närmaste åren ej oväsentliga utvidgningar av Kiruna bangård att erfordras, avseende bland annat anordnande av tillräckliga spårutrymmen för uppställning av lastade och tomma malmvagnar. I samband därmed torde ock förbättrad förbindelse mellan huvudbangården och den så kallade malmbangården komma att bliva behöfelig. Järnvägsstyrelsen har emellertid med hänsyn till de nuvarande på grund av kriget ovissa förhållandena ej ansett sig nu böra framlägga förslag till en dylik utvidgning.

Emellertid har innevarande års riksdag beslutat biträda Kungl. Maj:ts förslag till överenskommelse dels angående malmbrytning inom Luossavaara och Grängesbergs malmfält dels angående redan medgiven malmbrytning inom Kiruna-vaara och Gällivare malmfält, vilket bland annat innebär en malmbrytning från Luossavaara malmfält av 350,000 ton årligen. Utfraktningen av denna malm förutsätter anläggandet av ett spårssystem med anslutning till Kiruna malmbangård, i vilket avseende även styrelsen låtit uppgöra ett förslag, vilket styrelsen anser böra komma till utförande redan år 1919.

Den utbyggnad av Kiruna bangård i sin helhet, som styrelsen enligt ovanstående anser vara nära förestående, behöver ej föregripas av den anläggning, som nu av styrelsen föreslås, enär båda utvidgningsförslagen så planerats att de samtidigt ansluta sig till ett slutligt utbyggnadsstadium av Kiruna bangårdsanordningar.

Kostnaderna för det sålunda föreslagna spårsystemet beräknas till 220,000 kronor, och skulle med 1914 års priser samma arbetskvantiteter hava erhållits för 100,000 kronor, varför 120,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser. Järnvägsstyrelsen vill dock härvid meddela att Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag under hand framfört som sin åsikt att ett större för bolagets driftsekonomi mera gynnsamt förslag borde komma till utförande, dragande en kostnad av cirka 550,000 kronor, men har styrelsen för sin del ej ansett sig kunna biträda detta på grund av bland annat de för förslaget genomförande höga kostnaderna, och därför att detsamma för statens järnvägar icke medför motsvarande fördelar ur driftsynpunkt.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för utvidgning av Kiruna bangård å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 220,000 kronor, varav 120,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

2. **Anordnande av nya stationer och mötesplatser** ..... kronor 196,100: —

Med upprepande av vad styrelsen föregående år i enahanda fråga framhållit får styrelsen meddela, att vid enkelspåriga linjer med långa stationssträckor, det vill säga långt avstånd mellan angränsande stationer, föreligger å ett flertal ställen starkt behov av att dem emellan anordna möjlighet för tågöten. Dylika

långa stationssträckor hava nämligen till följd, att rubbning av ett tågs gång starkt inverkar på övriga tåg, och utan tillräckliga möjligheter i allmänhet för genomförande av behövliga tågföljdsändringar kunna de krav beträffande tågexpediering, som måste ställas på statens järnvägar, icke nöjaktigt uppfyllas. Kungl. Maj:t och riksdagen hava även tidigare funnit de framställningar av nu föreliggande art, som av styrelsen gjorts, berättigade och i regel beviljat de här för begärda anslagen.

I planen för 10-årsperioden 1918—1927 under år 1919 upptagen tillbyggnad av hållplatsen vid Norrviken till station, linjen Tureberg—Rotebro, liksom nya mötesplatser vid Tallnåset, linjen Nybo—Ramsjö, och Stasskölen, linjen Ljuså—Gransjö, anser styrelsen med hänsyn till nödvändiga inskränkningar i anslagsäskandena liksom vid förlidet års underdåniga framställning kunna framskjutas ytterligare ett år. Vidkommande anläggandet av mötesplats vid Forsmo å linjen Österås—Selsjön år 1919, så får denna fråga sin lösning i samband med anläggandet av den av riksdagen beslutade tvärbanan Forsmo—Hoting och behöver sålunda i detta sammanhang icke upptagas. För år 1920 upptager planen anläggandet av fullständig station vid Uttran, mellan Tumba och Rönninge, samt ny mötesstation vid Aborrtjärn mellan Skinnskatteberg och Krampen, vilka anläggningar av ovan angivna anledning även synas tills vidare kunna framskjutas ett år.

Däremot upptog styrelsen i sin förlidet år ingivna underdåniga framställning medel till anläggande av en mötesstation dels vid *Hammar sjön* mellan Medskogsheden och Öckelbo och dels vid *Långviksmon* mellan Björna och Trehörningsjö, för vilka anläggningar dock icke av riksdagen anvisades erforderliga medel. Det hade varit styrelsens avsikt att förnya sin framställning om anslag till dessa arbeten, men har nu styrelsen på grund av det ekonomiska nödläget ansett sig böra för tillfället avstå därifrån.

Förutom dessa tvänne anläggningar hade styrelsen tänkt sig göra framställning om utbyggnad av militärmötesplatsen vid *London* mellan Vännäs och Hörnsjö till fullständig mötesstation, vilket enligt 10-årsplanen skulle komma till utförande först år 1921, men anser sig styrelsen av samma orsak även böra härifrån avstå.

Av innevarande års riksdag har för anordnandet av nya stationer och mötesplatser dels å tilläggsstat för detta år anslagits 300,000 kronor dels för år 1919 anvisats ett reservationsanslag av 367,000 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat, att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de sålunda beslutade arbetena, och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 281,900 kronor för ändamålet erforderliga.

Emellertid har styrelsen ansett sig böra i kapitalbesparingssyfte kunna föreslå att med utförande av de häri ingående arbetena vid Kalltjärn och Yxenhaga tills vidare få anstå, varigenom nyssnämnda belopp 281,900 kronor kan minskas med 85,800 kronor till 196,100 kronor.

I anslutning till ovanstående får styrelsen i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för anordnande av nya stationer och mötesplatser å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 196,100 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å anslagsmedel, som beviljats av 1918 års riksdag.*

### 3. Spårordningar i anslutning till förefintliga spårssystem ..... kronor 332,100+930,000 = 1,262,100: —\*)

- a. Förlängning av mötesspår å stationer och  
utläggning av ett tredje tågspår ..... 212,500+556,100 = 768,600: —\*)

Angående motiven för genomförandet av dessa arbeten får styrelsen upp-  
repa, vad styrelsen i närmast föregående års framställningar härom anfört.

Vid anläggning av viss banlinje anordnades *mötesspår* av den längd, som  
vid tiden för anläggningen motsvarade behovet med hänsyn till tågens storlek.  
I och med anskaffandet av lokomotiv av kraftigare typ hava tågens längd ökats,  
medförande svårigheter vid tågmöten i det växlingsrörelser måste företagas mot  
väntat tåg och sönderdelning av tågsätten ske, förorsakande tidsförlust, tågför-  
seningar och risk för trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsordningens föreskrifter  
får nämligen dylika växlingsrörelser icke äga rum utanför stationens spårområde  
mot ankommande tåg, under sista fem minuterna före tågens väntade ankomst,  
och, om sådan växlingsrörelse måste ske under tiden mellan fem och tio minuter  
före tågs väntade ankomst, skall, förutom att stoppsignal visas från infartssignalen,  
en signalkarl utsändas på i säkerhetsordningen föreskrivet avstånd från stationen  
för att därifrån visa stoppsignal mot tåget. Först sedan sådana åtgärder vid-  
tagits, kunna erforderliga växlingsrörelser utföras. Då personaltillgången å mindre  
stationer oftast icke tillåter ett sådant förfaringssätt, måste växlingen uppskjutas,  
till dess det väntade tåget ankommit och stoppats framför infartssignalen samt  
underrättats om förhållandet, omständigheter, som givetvis kräva tid och lätt  
förorsaka tågförseningar.

Vidkommande åter utläggning av ett tredje tågspår, så har erfarenheten  
givit vid handen, att med den ständiga stegring i tågrörelsen, som alltmer fram-  
träder å vissa järnvägslinjer, befintliga tvenne tågspår å stationer icke äro till-  
räckliga för trafikens behöriga skötande. Det har nämligen vid många tillfällen  
visat sig nödvändigt att samtidigt hava tre tåg inne på en station, ett förhållande,  
som kräver anordnandet av ett tredje tågspår, enär det å ett flertal av dessa  
stationer med deras livliga lokalgodstrafik icke längre kan låta sig göra att vid så-  
dana tillfällen använda lastrangerings- eller uppställningsspår som tågspår. En  
sådan kombination av ett visst spårområdes användning har nämligen visat sig  
ytterst hindrande för en jämn fortgång av vagnars rangering, lastning och loss-  
ning, vilket i sin ordning försvårar en nödvändig, snabb vagnomsättning.

I 10-årsplanen hava de föreslagna spårlängderna å stationen vid respektive  
bandelar tilltagits med hänsyn till dragkraften hos de lokomotiv, som kunna  
framföras å bandelen.

Sålunda har beträffande *mötesspårslängden* minst 600 meters hinderfri sådan  
upptagits för linjerna

Stockholm—Göteborg,  
Laxå—Charlottenberg,  
Göteborg—Malmö—Trälleborg ångf.,  
Ängelholm—Hälsingborg ångf.,  
Falköping Ranten—Nässjö,  
Järna—Nyköping—Malmö,

\*) Se anm. sid. 26.

Katrineholm—Åby,  
 Krylbo—Mjölby,  
 Stockholm—Boden,  
 Bräcke—Östersund samt  
 Luleå—Gällivare.

Å övriga statsbanelinjer har upptagits en hinderfri mötesspår längd av minst 450 meter.

Beträffande ett tredje tågspår har i 10-årsplanen upptagits

500—600 meters hinderfri mötesspår längd:

vid varje station å linjerna

Stockholm—Hallsberg,  
 Järna—Nyköping—Malmö,  
 Katrineholm—Åby,  
 Krylbo—Mjölby,  
 Stockholm—Långsele,

vid vissa ur *tidtabells- och terrängsynpunkt lämpligt belägna stationer* å linjerna

Hallsberg—Göteborg,  
 Laxå—Charlottenberg,  
 Göteborg—Malmö—Trälleborg ångf.,  
 Ängelholm—Hälsingborg ångf.,  
 Bräcke—Östersund samt  
 Långsele—Boden.

300—450 meters hinderfri mötesspår längd:

vid varje station å linjerna

Örebro södra—Svartå,  
 Luleå—Gällivare, samt  
 Kiruna—Riksgränsen.

Vid vissa ur *tidtabells- och terrängsynpunkt lämpligt belägna stationer* å övriga linjer, där 450 meter långa mötesspår föreslagits.

Vid föreliggande och tidigare framställningar om anslag till förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår hava dessa grundlinjer varit för styrelsen bestämmande med ett undantag när, i det att för linjen Ängelholm—Halmstad, där banans tracé ännu ej tillåter framförandet av 600 meter långa tåg, mötesspår längden tills vidare bestämts till endast 500 meter. Vid för utvidgningsarbetena erforderligt markförvärv har dock hänsyn tagits till framtida utvidgning för 600 meters mötesspår längd.

Genom de anslag, vilka för ovannämnt ändamål av 1917 och 1918 års riksdagar beviljats, har den erforderliga utbyggnaden kunnat redan utföras — eller bringas till utförande under år 1919 — vid en mångfald stationer. Sålunda beräkans exempelvis att å linjen Krylbo—Långsele, pulsådern för trafiken på hela Norrland söderifrån, som ur tågledningssynpunkt, på grund av de begränsade spårutrymmena å stationerna, varit synnerligen besvärande, samtliga stationer med undantag av Torsåker och Järvsö å linjen Krylbo—Bräcke samt Håsjö, Ragunda och Graninge å linjen Bräcke—Långsele komma att vara försedda med tre tågspår, vardera å 500—600 meters fri längd vid utgången av år 1919, var-

jämte vid samma tidpunkt alla stationer och mötesplatser, där tågmöten beräknas erforderliga, äga 600 meters fri mötesspårängd.

Såsom styrelsen vid sina förliedet år avgivna äskanden meddelat, gjordes bland annat följande avvikelser från 10-årsplanen. Utvidgning av spårsystemen vid Degerön, Nyköping, Fåglavik, Ölme, Högboda, Amotsfors (Amot), Tjörnarp, Norra Vram, Spannarp, Morshyttan, Erikslund, Selsjön, Aspeå, Gottne, Vindeln, Myrheden, Hednoret, Trångfors, Koskivara, Kallholmen och Örnsköldsvik ansågos kunna förskjutas ett år och medtogos ej i den underdåniga framställningen förliedet år.

Med hänsyn till nu nödvändiga långtgående inskränkningar i äskandena finner sig styrelsen än ytterligare ett år nödgas förskjuta i 10-årsplanen år 1919 upptagna arbeten vid Fåglavik, Högboda, Amotsfors (Amot), Tjörnarp, Norra Vram, Spannarp, Morshyttan, Erikslund, Selsjön, Aspeå, Gottne, Vindeln, Myrheden, Trångfors, Koskivara, Kallholmen och Örnsköldsvik. Beträffande spår-anordningarna vid Degerön, Nyköping, Ölme och Hednoret hade styrelsen tänkt sig upptaga dessa arbeten, men dock nu avstått därifrån med undantag av *Nyköping*, vilket arbete styrelsen av trängande skäl anser snarast böra komma till utförande. Av de i 10-årsplanen upptagna arbetena, vilka avsetts komma till utförande år 1920, har styrelsen ursprungligen avsett att följande borde förskjutas tillsvidare ett år nämligen:

vid Tumba, Sparreholm, Kilsmo, Vittinge, Broddbo, Näverkärret, Karlsby, Strängsjö, Finnerödja, Hasselfors, Frillesås, Vallberga, Skottorp, Rögle, Torsåker, Tång, Stensjö, Trehörningsjö, Långträsk, Storsund, Ljuså, Polcirkeln, Brännland och Umeå.

På grund av nödvändiga inskränkningar har dock styrelsen avstått från att nu begära anslag till förutom nyssnämnda även Hovsta, Ottebol, Getinge, Stenungsund, Laholm, Johannisberg, Vattjom och Mobodarne.

Hällnäs station finnes även upptagen i årsplanen att bli föremål för utvidgning år 1920. Då emellertid denna bangård kommer att utvidgas i samband med av innevarande års riksdag beslutad anläggning av tvärbana Hällnäs—Stensele, behöver arbetet sålunda i detta sammanhang icke upptagas.

Däremot hava följande arbeten nu ansetts böra medtagas, ehuru 10-årsplanen upptager dem först ett följande år, nämligen vid Torp, Skövde, Gastsjön, Boden, Gransjö och Gullträsk. Förutom dessa arbeten hade styrelsen tänkt sig föreslå ytterligare följande arbeten, som enligt 10-årsplanen även skulle komma till utförande ett följande år, nämligen vid Hagalund, Björneborg, Herrljunga, Kungsbacka, Osby, Moheda, Lidnäs, Eslöv, Kävlinge och Luleå (Svartön) men nu därifrån ansett sig böra avstå. Av 10-årsplanens arbeten skulle således endast återstå Torpshammar och Degerselet.

Beträffande föreslagna arbeten vid Skövde och Boden, så äro dessa att hänföra till arbeten, omfattande anläggning av utdrags-, frilastnings- och uppställningsspår, varför skälet för upptagandet av dessa arbeten härnedan nu närmare angivas under denna grupp arbeten. Vidkommande anledningen till upptagandet av de övriga må nämnas följande.

Vid *Torp* station utlades i samband med anordnande av ett större grustag med tillfartsspår i stationens närhet en del spår å bangården, vilka bekostades av medel, som påfördes byggnadscentralförrådet i samband med kostnaderna för grustagets anskaffande. Vid 10-årsplanens uppgörande upptogos ej dessa spår såsom då redan befintliga. Sedan numera grustaget i det närmaste tömts, men de nämnda spåren å bangården äro behöfliga såsom tågmötesspår, har styrelsen

ansett riktigast, att kostnader för dessa bestridas av särskilda anslagsmedel, vilka äro avsedda att gottskrivas byggnadscentralförrådet.

Vid *Gastsjön*, som enligt 10-årsplanen är föreslagen att utbyggas till fullständig mötesstation år 1922, förefinnes för närvarande en militärmötesplats, där periodvis under träkolstrafiken pågå omfattande lastningar. Då därjämte vid dylika tillfällen platsen erfordras såsom tågmötesplats, föreligga starka krav på dels och huvudsakligen ökning av mötesspårängden, dels ock i samband härmed anordnandet av särskilt frilastspår.

Vid *Gransjö*, som enligt 10-årsplanen är föreslagen till utvidgning år 1922, pågå ständigt stora utlastningar av ved och virke, varvid vagnarna för lastning uppställas på stationens tredje spår. Härigenom försvåras detta spårs användande som tredje tågspår, vilket medför olägenheter ur tågledningssynpunkt. Då därjämte ny landsväg är under anläggning till platsen, är att förutse ytterligare ökad lastning, vilket än mer framtvingar erforderlig utvidgning.

Vid *Gullträsk*, som enligt 10-årsplanen var avsedd utvidgas år 1921, föreligga precis samma skäl till tidigare utförande, som anförts beträffande Gransjö. Även här förekommer väganläggning, som beräknas öka tillförseln till stationen.

**b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar**

..... 119,600 + 373,900 = 493,500: —\*)

Vid motiveringen av under föregående moment upptagna arbeten, har styrelsen framhållit den tidsförlust och fara för trafiksäkerheten, som för kort mötesspårängd medför genom framtvängande av växlingsrörelse å huvudspåret. Men icke endast i detta fall utan även vid vagnväxling å stationerna i allmänhet innebär huvudspårets användande vid växlingsrörelsen en fara för trafiksäkerheten. 1912 års järnvägskommission för trafiksäkerheten har även starkt betonat olämpligheten att för dylika rörelser använda huvudspåret och framhållit nödvändigheten av att särskilt utdragsspår för sådant ändamål anordnas. Dylika anläggningar böra sålunda komma till utförande vid stationer, där växlingsrörelser förekomma för den lokala vagnomsättningen eller jämförbara fall.

Vid en del stationer kräver därjämte den lokala godstrafiken bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar.

Vid föreliggande äskanden har styrelsen, såsom nämnts, följt 10-årsplanen med ovan nämnda undantag. Utöver planen tillkomna har styrelsen sålunda upptagit anslag för anordningar vid Skövde och Boden.

Motiven för dessa arbetens upptagande redan nu äro följande:

Vid *Skövde* är enligt 10-årsplanen en större utvidgning av stationen upptagen äga rum under senare femårsperioden. Emellertid föreligger här stort behov av anordnande av utdragsspår i stationens södra ände, där växlingsrörelserna nu ske genom utdragning å huvudspåret.

Vid *Boden*, där 1916 och 1917 års riksdagar beviljat sammanlagt 550,000 kronor för stationens utvidgning, vore avsett få utlägga ett spår för uppställning av reparations- och revisionsmässiga vagnar. Ifrågavarande anläggning, ej medtagen i 1915 års framställning om det större anslaget, har under senare år visat

\*) Se anm. sid. 26.

sig erforderligt, enär ett större antal dylika vagnar måst uppställas på huvudbangården, där anordningarna ej lämpats härför.

För överskådlighetens skull har styrelsen härnedan i tabellform angivit de arbeten, hvilka äro att hänföra under senast angivna tvenne huvudrubriker:

P l a t s	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)	Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår
	kronor	kronor
<b>I distriktet.</b>		
<i>Järna—Norrköping.</i>		
Nyköping .....	—	24,600: —
<b>II distriktet.</b>		
<i>Laxå—Falköping Ranten.</i>		
Skövde .....	—	56,000: —
<i>Falköping Ranten—Alingsås.</i>		
Torp (t m) .....	28,000: —	—
<b>IV distriktet.</b>		
<i>Bräcke—Långele.</i>		
Gastsjön (m) .....	25,100: —	—
<i>Ånge—Sundsvall.</i>		
Torpshammar (m) .....	45,000: —	—
<b>V distriktet.</b>		
<i>Boden—Haparanda.</i>		
Degersalet .....	—	24,000: —
<i>Luleå—Gällivare.</i>		
Boden .....	—	15,000: —
Gullträsk (m) .....	65,000: —	—
Gransjö (m) .....	49,000: —	—
Summa	212,500: —	119,600: —
	332,100: —	

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 152,100 kronor; varför 180,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Av innevarande års riksdag hava i och för spåranordningar vid förefintliga spårsystem dels å tilläggsstat för detta år anslagits 1,000,000 kronor, dels för år

1919 anvisats ett reservationsanslag av 1,820,100 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat, att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena, och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 930,000 kronor för ändamålet erforderliga.

I anslutning till vad styrelsen här ovan anfört får styrelsen i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att i och för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem anvisa,*

*dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 930,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av innevarande års riksdag beviljade anslagsmedel,*

*dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 70,000 kronor, varav 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,*

*dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av 262,100 kronor, varav 140,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

4. **Bangårdsanordningar i övrigt**..... 593,700+284,400 = 878,100\*)

a. **Anläggningar vid kol- och vattenstationer** ..... kronor 313,000+ 77,000 = 390,000\*)

1) Vid *Nässjö*, nytt vattenuppfodringsverk ..... 63,000:—

För närvarande tages vatten till de genomgående lokomotiven från stadens vattenverk, varvid tillgången emellertid tidvis varit så knapp, att vatten ej kunna erhållas för detta behov. För att undvika härmed förenade olägenheter föreslås anläggande av ett uppfodringsverk med vatten från den närbelägna Runnerydssjön, varvid samtidigt vinnes en besparing i driftkostnad av omkring 4,800 kronor per år.

2) *Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer* ..... 250,000:—

De tvenne senaste åren hava anslag begärts och av riksdagen beviljats till utförande av diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer. Styrelsen anser sig även nu böra göra underdånig framställning om anslag för berörda ändamål även för år 1920 å dels 50,000 kronor för de arbeten, som måst förskjutas på grund av att järnvägsstyrelsens föregående höst begärda anslag i detta avseende av statsmakterna minskats med detta belopp, dels 200,000 kronor för nya dylika arbeten, eller tillsammans 250,000 kronor. Som skäl för detta anslagsäskande får styrelsen i huvudsak upppepa, vad styrelsen i detta sammanhang föregående år anförde.

Vid statens järnvägars kol- och vattenstationer gör sig oupphörligt på grund av trafikens utveckling behov av utvidgningar och förbättringar gällande såväl vad beträffar kolupplagen och deras skötsel i och för tids- och personalbesparing, som beträffande utlämningsanordningarna för såväl kol som vatten. Vad sär-

\*) Se anm. sid. 26.



skilt de senare angår, erfordras, sedan de genomgående tågen på grund av de moderna lokomotivens konstruktion nu kunna framföras allt längre sträckor utan lokomotivbyte, snabba utlämningsanordningar vid stationsplattformerna för att kunna undvika uppehåll för kol- och vattengivning utöver den tid, som åtgår för tågens expediering.

Då dessa anordningar draga var för sig jämförelsevis små kostnader samt vid nu alltmera förekommande omkastningar vid trafiken, det ofta befinnes lämpligare med hänsyn till denna trafiks krav att tillgodose ett senare uppkommet behov av hithörande anläggningar före ett tidigare, är det synnerligen önskvärt, att för sådana anläggningar finnes tillgänglig en viss anslagssumma att disponeras för ändamålet i den ordning, behoven göra sig gällande.

Sammanlagda kostnaderna för de arbeten, som sålunda erfordras vid kol- och vattenstationer, uppgå i anslutning härtill till 313,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 113,000 kronor, varför 200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Såsom erforderligt konjunkturstillägg å de anslag som innevarande års riksdag beviljat för anläggning vid kol- och vattenstationer erfordras ett belopp av 77,000 kronor, vilket bör vara tillgängligt redan år 1919.

I anslutning till förestående får järnvägsstyrelsen därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*att för anläggningar vid kol- och vattenstationer anvisa dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 77,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1918 års riksdag beviljade anslag,*

*dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av 313,000 kronor, varav 200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

#### b. Vatten- och avloppsledningar å ett flertal platser.

I sin underdåniga framställning förlidet år med begäran om anslag för nya byggnader och anläggningar för år 1919 föreslog järnvägsstyrelsen bland annat anordnande av vatten- och avloppsledningar vid Koskullskulle, Boden, Laxå och Järva lokomotivstation. Föredragande departementschefen erinrade vid frågans behandling inför Kungl. Maj:t bland annat om att de ifrågasatta vatten- och avloppsledningarna vid Koskullskulle och Boden vore att anse som ett led i strävandena att bereda personalen vid de nordliga statsbanelinjerna ökad bekvämlighet och trevnad inomhus och därigenom minska känningen av de hårda klimatiska förhållandena i dessa trakter. Statsrådet ansåg sig dock nödsakad att föreslå uppskov med såväl dessa tvenne anläggningar som med den vid Laxå, varemot statsrådet ansåg sig böra tillstyrka bifall till anläggningen vid Järva lokomotivstation. Denna statsrådets hemställan blev ock Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Beträffande det sålunda av riksdagen beviljade anslaget till denna anläggning torde på grund av alltjämt pågående prisstegringar brist komma att uppstå. Emellertid är det ej styrelsen möjligt att för närvarande, då erforderliga detaljutredningar ej föreligga och definitiv överenskommelse med arméförvaltningen ej avslutats, beräkna en eventuellt uppkommande brist.

Järnvägsstyrelsen har noga övervägt frågan huruvida till anläggningar av denna art ytterligare anslag över huvud taget böra äskas under nu rådande tider, med särskilt å rörmarknaden exceptionellt uppskruvade priser. Styrelsen har därvid funnit, att om ock med hänsyn till kostnaderna, dvlika anslag borde tills vidare helt undanskjutas, det dock med hänsyn till hygieniska förhållanden, nödvändigheterna av vattentillgång vid eldsvådetillbud m. m. ej helt kan undvikas att något eller några enstaka förslag måste tvinga sig fram, den höga prisnivån till trots. Sålunda hade styrelsen med hänsyn till å platsen rådande förhållanden tänkt sig på nytt böra föreslå vatten- och avloppsledning vid Koskullskulle, varemot de ifrågasatta anläggningarna vid Boden och Laxå tills vidare undanskjutits, men har styrelsen nu även funnit anläggningen vid Koskullskulle böra anstå tills vidare. Likaledes hade styrelsen tänkt sig föreslå vatten- och avloppsledning vid Älvsjö, men dock därifrån nu ansett sig böra avstå. Vatten- och avloppsledning vid Gällivare, vartill anslag visserligen begärdes men avlogs av 1917 års riksdag, har i enlighet med ovanstående och i likhet med vad som skedde i föregående års underdåniga framställning ej ansetts nu kunna medtagas.

Däremot har styrelsen ansett att den av 1917 års riksdag beslutade vatten- och avloppsledningen vid Malmberget, vilken med hänsyn till rådande konjunkturen tills vidare fått anstå, nu bör komma till utförande. Rörande den sistnämnda anläggningen får järnvägsstyrelsen anledning återkomma i sammanhang med framställningen om *erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918*.

c. Vatten- och avloppsledning vid Kiruna..... kronor 164,000:—

I sin underdåniga framställning år 1915 angående nya byggnader och anläggningar beräknade järnvägsstyrelsen totala kostnaderna för anordnande av vatten- och avloppsledning vid Kiruna till 170,000 kronor och föreslog då styrelsen, att arbetet genomfördes på tvenne år. Genom 1916 års riksdags beslut och på Kungl. Maj:ts förslag skulle emellertid arbetena i fråga fördelas på tre år, och hava i anslutning härtill följande anslag beviljats:

av 1916 års riksdag .....	50,000 kronor
» 1917 » .....	80,000 »
» 1918 » .....	117,000 »
eller tillsammans.....	247,000 kronor

till vilket belopp järnvägsstyrelsen i sin föregående år ingivna underdåniga framställning beräknade kostnaderna skulle komma att uppgå med tillämpning av då gällande material- och arbetspris.

För så vitt nu kan bedömas blir emellertid denna summa otillräcklig och beräknas totalkostnaderna numer komma att uppgå till 411,000 kronor, varigenom sålunda en brist å hittills beviljade anslag kommer att uppstå å 164,000 kronor. För arbetenas planmässiga bedrivande bör denna summa vara disponibel redan år 1919.

Järnvägsstyrelsen får därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att såsom erforderligt konjunkturstillägg å tidigare beviljade anslag för anordnande av vatten- och avloppsledning vid Kiruna anvisa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 164,000 kronor.*

## d. Gångbroar och gångtunnlar ..... 50,000: —

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning begärde järnvägsstyrelsen under förestående rubrik anslag till gångtunnlar vid Huddinge och Järna samt till en provisorisk gångbro vid Norrviken. Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:ts erinrade departementschefen om att samtliga dessa arbeten voro med hänsyn till den å respektive platser rådande starka persontrafiken ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen önskvärda, men ansåg samtidigt departementschefen, att då man ännu något år om ock med vissa olägenheter torde kunna reda sig med de hittills varande anordningarna, anslag ej borde upptagas bland äskandena till 1918 års riksdag. Denna departementschefens åsikt blev även Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

De skäl järnvägsstyrelsen anförde för ifrågavarande arbeten, kvarstå givetvis allttjämt, och vill styrelsen i detta sammanhang påpeka, att dylika anläggningar måste å starkt trafikerade huvudlinjer med stationer med livlig persontrafik anses såsom ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande å respektive stationer. Emellertid har styrelsen, då statsmakterna tydligen ej anse landets ekonomiska resurser tillåta att trafiksäkerheten på detta område tillgodoses i något snabbare tempo, nu ej ansett sig på nytt böra föreslå ifrågavarande arbeten med hänsyn till de förutnämnda allmänna inskränkningar i årets anslagsäskanden. I konsekvens härmed har det även varit styrelsens avsikt att ej heller nu framföra några nya krav av förestående art.

Emellertid föreliggå vissa omständigheter, som anföras här nedan, vilka föranleda styrelsen att föreslå vid

*Höganäs*, anordnande av gångbro ..... kronor 50,000: —

Enligt överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Höganäs municipalsamhälle av den 26 maj—10 juli 1916 har järnvägsstyrelsen åtagit sig att, under förutsättning att statsmakterna ställa erforderliga medel till styrelsens förfogande, anordna en gångbro över Höganäs bangård mot det att en närliggande i bangårdens plan liggande vägövergång för all framtid skulle få avstängas för såväl kör- som gångtrafik. Ifrågavarande vägövergång har redan provisoriskt blivit avstängd men förutsätter detta provisorium, att en gångbro snarast kommer till stånd. Det vore emellertid förenat med stora olägenheter, om densamma åter skulle behöva öppnas. Då därjämte vid det nya stationshusets färdigställande en gångbro över bangården i hög grad kommer att underlätta det rationella ordnandet av stationens tillfarter, har styrelsen ej ansett sig kunna underlåta att för ändamålet nu åska anslag. Kostnaderna för gångbron anordnande hava beräknats till 50,000 kronor, men skulle med 1914 års prisnivå betinga endast 20,000 kronor, varför sålunda 30,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstilllägg härå.

Järnvägsstyrelsen får sålunda i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:tt måtte föreslå riksdagen

*att för anordnande av en gångbro vid Höganäs anvisa för år 1920 ett reservationsanslag å 50,000 kronor, varav 30,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstilllägg på 1914 års prisnivå.*

e. **Speciella anläggningar** ..... kronor 157,700 + 43,400 = 201,100: —\*)

Vid *Sollefteå*, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår ..... 23,700: —

En vagnvåg i Sollefteå erfordras i första hand för vägning av vagnar från den anslutande enskilda järnvägen Härnösand—Sollefteå.

Enligt vagnsamtrafiksöverenskommelsen skall vid övertagande av vagn från annan järnväg undersökning nämligen ske, huruvida densamma har tillåtet hjultryck.

Vägning måste nu äga rum i Långsele, vilket förorsakar en del olägenheter, i det att bangårdens trånga spårutrymme onödigt belastas, och den regelbundna vagnomsättningen försvåras. Vidare hava växlings- och personalkostnader för vägningen i Långsele uteslutande drabbat statens järnvägar, varemot, om vägningen skett i Sollefteå, dessa kostnader bliva uppdelade på statens järnvägar och Härnösand—Sollefteå järnväg.

Järnvägsstyrelsen har sålunda ansett det vara ur flera synpunkter för statens järnvägar fördelaktigt att vagnvåg anordnas vid Sollefteå.

Vid *Östersund*, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår..... 30,000: —

Vid Östersund finnes nu endast en vagnvåg, nämligen å den så kallade nedre bangården, vilket visat sig vara till stort hinder för en snabb vagnomsättning. Å denna vagnvåg måste nämligen vägas såväl genomgående vagnslaster som lokala avgående och ankommande sådana. Visserligen skulle utsträckt nattväxling å nedre bangården bidra till snabbare vagnomsättning, men medför en dylik åtgärd bland andra nackdelar ökade driftkostnader.

Järnvägsstyrelsen har därför ansett, att den lämpligaste lösningen vore att även å övre bangården anordna en vagnvåg, varigenom de nu rådande olägenheterna vid vagnvägningen bleve helt avhjälpda.

Vid *Långsele*, anordnande av plattformstak jämte spärranordningar och i samband därmed gångbro över bangården ..... 45,000: —

Huvudplattformen vid Långsele motsvarar till sin bredd ej på långt när vad som med hänsyn till stationens trafikförhållanden skulle vara erforderligt. Särskilt kännbar är denna otillräcklighet vid ankomsten av de stora personförande tågen till och från övre Norrland. Sovvagnar skola då av- respektive tillkopplas, vilket alltid måste medföra vagnombyte för visst antal resande, som därvid i väntan på sina vagnar se sig hänvisade att med sina reseffekter uppehålla sig å den utan effektivt skydd försedda huvudplattformen. Samtidigt härmed skall å samma plattform framföras res- och ilgods- samt postkärror, varför trängseln å densamma vid dessa tillfällen är synnerligen stor och ur trafiksäkerhetssynpunkt av betänklig art.

För att i någon mån avhjälpa dessa missförhållanden har järnvägsstyrelsen ansett det nödvändigt att i första hand avspärra spårområdet till förhindrande av tillströmning av samhällets innevånare vid persontågens ankomst. En dylik anordning medför dock nödvändigt anordnandet av en gångbro över bangården för förmedlandet av trafiken mellan samhällets å ömse sidor därom belägna delar, vilken trafik nu sker i spårplanet. För beredande av erforderligt skydd för de

\*) Se anmärkning å sid. 26.

resande föreslår styrelsen därjämte anordnandet av ett skyddstak över huvudplattformen.

Vid *Boden* och *Kiruna*, anordnande av vedgårdar ..... 59,000:—

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 föreslog järnvägsstyrelsen bland annat anordnande av en vedgård vid *Boden*, vilket emellertid ej av statsmakterna blev beviljat. Då emellertid en dylik vedgård är för bränslets ekonomiska förvaring och lagring av stor betydelse, har järnvägsstyrelsen ansett sig ånyo böra framföra förslaget. Då stort behov jämväl föreligger vid *Kiruna* av en dylik anläggning, har nu en sådan därstädes även medtagits.

Rörande motivering för dessa anläggningar får styrelsen i huvudsak upppepa vad styrelsen föregående år anförde beträffande *Boden*.

I regel utsändes vid statens järnvägar den bestämda boställsveden direkt från mottagningsplatserna till å respektive stationer placerade boställshavare. Emellertid äro de befintliga vedbodarna ofta för små för den för vederbörande boställshavare enligt bränsleordningen tillkommande vedmängden. Särskilt är detta förhållandet å statens järnvägars nordligaste distrikt. Veden har därför oftast måst uppläggas utanför vedbodarna, där den sålunda långa tider måst ligga oskyddad.

Till undvikande av dessa olägenheter ävenså till ernående av jämnare fördelning av veden till olika boställshavare å närliggande linjer har styrelsen ansett sig böra föreslå anordnande av ovannämnda vedgårdar i *Boden* och *Kiruna*. Från *Boden* skulle behovet av boställsved tillgodoses för samtliga stationer å linjerna *Boden—Svartön*, *Boden—Kiruna* och *Boden—Haparanda* samt från *Kiruna*, förutom till *Kiruna* station, till samtliga stationer å linjen *Kiruna—Riksgränsen*.

I vedgårdarnas utrustning skulle bland annat ingå även maskiner för vedens sågning och huggning, varigenom den i lämplig utsträckning skulle kunna distribueras sågad och kliven.

För utförande av ovanstående anläggningar skulle sålunda erfordras ett sammanlagt belopp av 157,700 kronor. Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna hava utförts för en kostnad av 77,700 kronor, varför sålunda omkring 80,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Såsom erforderligt konjunkturstillägg å de under »Speciella anläggningar» av innevarande års riksdag beviljade anslagen erfordras å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 43,400 kronor.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen därför i underdånighet anhålla att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för speciella anläggningar å bangårdar anvisa dels såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1918 års riksdag beviljat anslag ett belopp av 43,400 kronor att utgå å tilläggsstat för år 1919,*

*dels ock för nytillkommande arbeten ett reservationsanslag, av 157,700 kronor, varav 80,000 kronor äro att betrakta sesom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

### 1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby..... kronor 4,150,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1914 års senare riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för en beräknad kostnad av 7,400,000 kronor enligt ett år 1912 upprättat kostnadsförslag. För nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten har riksdagen därefter anvisat för åren

1915 .....	kronor 1,000,000:—
1916 .....	» 2,150,000:—
1917 .....	» 2,000,000:—
1918 .....	» 1,800,000:—
1919 .....	» 450,000:—

eller sammanlagt kronor 7,400,000:—

vadan alltså hela det belopp, som ursprungligen beräknats erforderligt för anläggningens fullbordande, numera anvisats.

I sina underdåniga skrivelser den 1 november 1916 och 29 september 1917 angående anslag för åren 1918 och 1919 för statens järnvägsbyggnader har styrelsen emellertid ansett sig böra framhålla, att överskridande av anslagsbeloppet för ifrågavarande dubbelspårsbyggnad vore att, emotse på grund av de betydande stegringar, som under de senaste åren inträtt å såväl material- som arbetspriser, men uttalade styrelsen i den sistnämnda skrивelsen, att då ännu rätt avsevärda såväl arbeten som materialanskaffningar återstodo, styrelsen icke då ansåg sig kunna framlägga slutlig kostnadsredogörelse, men ämnade avgiva sådan till Kungl. Maj:t å sådan tid, att framställning om det anslag, som ytterligare kunde bli erforderligt för anläggningens fullbordande, kunde göras hos 1919 års riksdag.

Ehuru väl fortfarande avsevärda delar av arbetena å dubbelspårsbyggnaden återstå att utföra och konjunkturerna på såväl arbets- som materialmarknaden alltjämt äro synnerligen ovissa, har styrelsen icke längre kunnat uppskjuta att verkställa en utredning om storleken av de anslag, som krävas för dubbelspårsbyggnadens fullbordande i den mån det nu är möjligt beräkna dem. Resultatet av denna utredning har blivit, att för dubbelspårsanläggningens fullbordande kommer att, såvitt nu kan beräknas, erfordras icke mindre än 4,150,000 kronor utöver de år 1912 för anläggningen beräknade kostnaderna.

Vidkommande anledningen till dessa brister får styrelsen anföra följande:

Enär terrasseringsarbetena för själva banlinjen, ävensom arbeten och materialanskaffningar för vägkorsningar och vägomläggningar, järnvägsområdets inhägnande, telegraf, telefon och linjesignaler i huvudsak verkstälts, innan kristidens verkningar i högre grad gjort sig gällande, har styrelsen icke behövt räkna med några överskridelser av de härför ursprungligen upptagna kostnadsbeloppen.

Ökningen av kostnaderna för vattengenomlopp, nu beräknad till 630,000 kronor, har väsentligen sin grund i stegrade å-priser för järnöverbyggnaderna till bro över Motala ström vid Fiskeby och till klaffbro över Göta kanal vid Nors-

holm, för vilka broar överbyggnaderna enligt 1912 års priser beräknats kunna erhållas för 350 kronor per ton, under det att den förra enligt sedermera upprättat kontrakt och med användande av billigare utländskt järn dragit en kostnad av 1,025 kronor per ton och den senare, vilken först genom Kungl. Maj:ts beslut enligt nådigt brev av den 5 juli 1918 blivit till sitt läge fastställd, och på grund härav ännu icke kunnat kontrakterats, beräknats med användande av inhemskt järn draga en kostnad av 1,400 kronor per ton förutom kostnader för klaffmaskineriet. Endast å överbyggnaderna till dessa båda broar har kristiden vållat omkring 400,000 kronors kostnadsökning. Bristen i övrigt å ifrågavarande post är förorsakad av ökade arbets- och materialkostnader för grundläggnings- och murningsarbetena för de större broarna, ävensom i mindre grad för de smärre broarna, vilka dock i regel kunnat färdigställas i ett tidigare skede av dubbelspårsarbetet, varför överskridelserna blivit proportionsvis mindre.

Bangårdsanordningar med därtill hörande husbyggnader hava dragit omkring 80 procent högre kostnader, än de ursprungligen beräknade, med en kostnadsökning av 1,011,000 kronor. Av denna kostnadsökning komma omkring 800,000 kronor på växel- och signalsäkerhetsanläggningarna, på vilket område utvecklingen i bredd med trafikintensitetens ökning under de senare åren gått i sådan riktning, att anläggningarna måst göras långt mera omfattande och fullständiga än vad ursprungligen beräknats, varjämte konjunktursteget under kristiden i alldeles särskilt hög grad gjort sig gällande ifråga om anläggningar av detta slag. Återstående del av kostnadsökningen under denna post hänför sig till att bangårdarna vid Norsholm och Kimstad förändrats på sådant sätt, att den avsevärda omlastning av gods mellan de smalspåriga banorna och statsbanorna, som nu äger rum å båda dessa stationer, hädanefter kan försiggå å endast den ena stationen nämligen Kimstad, vilket kommer att medföra lättnader och icke oväsentliga besparingar i omlastningsarbetet, väl motiverande de kostnader, som nu måste nedläggas för stationernas förändring för detta ändamål. Visserligen erfordras vid Norsholm härigenom mindre omfattande anordningar än tidigare beräknats, men istället kräves vid Kimstad så avsevärd större utbyggnad av bangården än enligt den tidigare planen, att sammanlagda kostnaden för båda bangårdarna blir större, även om man räknar med de före kristiden rådande konjunkturer.

Förutom en kostnadsökning på jordlösen och skadeersättningar av 452,000 kronor hava under posten spåröverbyggnad kostnaderna nu måst beräknas icke mindre än 1,823,000 kronor högre än i 1912 års kostnadsförslag. I huvudsak har denna sistnämnda kostnadsökning uppkommit genom de stegrade inköpspriserna för räler med tillbehör, växlar och sliprar, vilket medfört, att man nu måste räkna med en kostnad av 50 kronor per meter spår av 40,5 kilograms räler istället för ursprungligen 24 kronor. Av bristen på denna post hänföra sig dock 300,000 kronor på användandet å en del av ifrågavarande dubbelspår av räler av 1916 års modell, när styrelsen ansett angeläget att praktiskt prova denna typ för spåröverbyggnad, vid vilken rälermas fästande vid sliprarna är vida kraftigare än enligt den dittills använda typen. I sin underdåniga skrivelse av 29 september 1917 har styrelsen i samband med anslagsäskande för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö närmare omnämnt denna nya rälsmodell, vilken förutom å sistnämnda linjer även enligt de kostnadsförslag, som legat till grund för anslagsäskandena, skall användas å dubbelspåren Örebro—Hallsberg—Laxå och Ballingslöv—Hässleholm. Styrelsen har emellertid ansett lämpligt,

att innan denna rälsmodell föreslogs till allmänare användning, densamma prövades å någon längre sträcka av under byggnad varande dubbelspår, varför styrelsen låtit försöksvis räslägga c:a 18 kilometer av dubbelspåret Norrköping—Mjölby med den nya rälsmodellen. Återstående del av den nu beräknade kostnadsökningen för dubbelspårsanläggningen kommer på allmänna omkostnader med mera.

Enär riksdagen såsom ovan nämnts redan anvisat för år 1919 återstoden — 450,000 kronor — av det belopp, som tidigare beräknades erforderligt för denna dubbelspårsbyggnad, men arbetena icke kunna bedrivas under nämnda år i erforderlig omfattning för att dubbelspårsbyggnaden skall kunna fullbordas år 1920 — istället för 1919 enligt den tidigare planen — erfordras ytterligare 2,500,000 kronor för år 1919 och 1,650,000 kronor för år 1920.

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

*att för fullbordande av anläggandet av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby såsom erforderliga konjunkturstillägg å av föregående års riksdagar för ändamålet beviljade anslag å sammanlagt 7,400,000 kronor anvisa dels för år 1919 på tilläggsstat ett belopp av 2,500,000 kronor och dels för år 1920 ett reservationsanslag å 1,650,000 kronor,*

## 2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå ..... kronor 2,000,000: —

Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 6,150,000 kronor.

För nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten har riksdagen därefter anvisat dels för år 1918 ett belopp av 500,000 kronor, dels för år 1919 ett belopp av 2,850,000 kronor, av vilket sistnämnda belopp 500,000 kronor anvisades på tilläggsstat för år 1918.

Enligt styrelsens ursprungliga plan för arbetets bedrivande skulle erfordras för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor och för år 1921, då arbetet skulle avslutas, 950,000 kronor.

De anförda kostnadsbeloppen hänförde sig emellertid till de arbets- och materialpriser, som vore gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, nämligen i mitten av år 1916. I sin underdåniga skrivelse av 29 september 1917 angående anslagen för år 1919 för bland annat nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, har styrelsen emellertid angivit, att för arbetenas färdigställande inom planerad tid erfordrades så stor höjning i anslagen, som motsvarade de senare inträdda konjunkturstegringarna, och beräknades då dessa höjningar av styrelsen till 150,000 och 1,000,000 kronor å de enligt ursprungliga planen beräknade anslagen för 1918 och 1919.

Av statsfinansiella skäl gjordes emellertid av Kungl. Maj:t en avprutning å berörda anslagskrav med 1,000,000 kronor, vilket även vann riksdagens bifall. Redan av detta skäl måste därför förutses, att arbetena icke kunna fullbordas inom beräknad tid, utan att tiden härför kommer att förskjutas minst



ett år framåt. Då sålunda arbetena komma att pågå ännu under minst 4 år, har styrelsen ansett det icke vara till någon nytta att redan nu verkställa ny beräkning av anläggningskostnaderna, men förutser, att på grund av de alltjämt stegrade konjunkturerna det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet för denna dubbelspårsanläggning, 6,150,000 kronor, kommer att icke oväsentligt överskridas.

Enligt styrelsens tidigare plan borde, som ovan nämnts, för år 1920 äskas ett belopp av 2,000,000 kronor. Ehuru väl detta belopp skulle behöva ökas avsevärt med hänsyn till de inträdda prisstegringarna och dessutom tilläggas det belopp av 1,000,000 kronor, varmed styrelsens anslagskrav vid 1918 års riksdag avkortades för att de i planen ingående arbetena under året skulle kunna utföras, vill styrelsen dock nu med hänsyn till det ekonomiska nödläget icke begära högre anslag för år 1920 än det i planen beräknade anslagsbeloppet eller 2,000,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 800,000 kronor varför 1,200,000 äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

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

*att för fortsättande av arbetet med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, varav 1,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

### 3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö ..... kronor 3,525,000:—

Med anledning av nådig proposition har 1916 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för en under år 1915 beräknad kostnad av 4,102,700 kronor.

För nämnda anläggning har riksdagen anvisat för åren

1917.....	500,000 kronor
1918.....	2,700,000 »
1919.....	902,700 »

eller sammanlagt ..... 4,102,700 kronor,

vadan alltså hela det belopp, som ursprungligen beräknats erforderligt för anläggningens fullbordande, numera anvisats.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 har styrelsen även bekräftat detta byggnadsföretag framhållit, att kostnadsöverskridelser vore att emotse med hänsyn till de alltjämt stegrade arbets- och materialpriserna, men anmält sig icke då kunna ingå på någon beräkning av storleken av överskridelserna på arbetets dåvarande ståndpunkt.

Ehuru väl fortfarande avsevärda delar av arbetena å denna dubbelspårsbyggnad återstå att utföra och konjunkturerna å arbets- och materialmarknaden fortfarande äro synnerligen ovissa, har styrelsen, då ytterligare medel nu erfordras, om avbrott i arbetena ej skall behöva göras, icke längre kunnat upp-

skjuta att verkställa en utredning om storleken av de anslagsbelopp, som krävas utöver förut beviljade för dubbelspårsbyggnadens fullbordande. Resultatet av denna utredning har blivit, att för ändamålet, så vitt nu kan beräknas, krävas 3,525,000 kronor utöver det belopp, som beräknades erforderligt enligt det kostnadsförslag, som låg till grund för riksdagens beslut om dubbelspårsbyggnaden.

Vidkommande anledningen till den sålunda angivna bristen får styrelsen anföra, att av den å posten terrasseringsarbeten uppkomna kostnadsökningen av 232,000 kronor, 79,000 kronor uppkommit genom att massorna blivit något större än förut beräknats men att resten är att hänföra till konjunkturstegringarna. De huvudsakliga kostnadsökningarna, som jämväl uteslutande äro förorsakade av de stegrade arbets- och materialprisen, komma på följande poster nämligen på vattengenomlopp 61,000 kronor, på vägkorsningar och vägomläggningar 406,000 kronor, på bangårdar med tillhörande husbyggnader 600,000 kronor, på jordlösen och skadeersättningar 179,000 kronor, på spåröverbyggnad 1,610,000 kronor samt på allmänna omkostnader och övriga poster återstoden eller 437,000 kronor.

För att den för trafikens regelbundna besörjande så ytterst viktiga dubbelspårsbyggnadens fullbordande icke skall behöva uppskjutas mera än ett år eller från år 1919, som förutsatts i den tidigare byggnadsplanen, till år 1920, erfordras ett belopp av 1,500,000 kronor för år 1919 utöver förut för detta år anvisat belopp av 902,700 kronor samt återstoden av kostnadsökningen eller 2,025,000 kronor för år 1920.

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

*att för fullbordande av arbetet med utläggandet av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö såsom erforderliga konjunkturstillägg å de av föregående års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbeloppen å sammanlagt 4,102,700 kronor anvisa*

*dels för år 1919 på tilläggsstat ett belopp av 1,500,000 kronor samt*

*dels för år 1920 ett reservationsanslag å 2,025,000 kronor.*

#### 4. Dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö..... kronor 2,000,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1918 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Tranås till Aneby och från Sandsjö till Sävsjö för en med tillämplande av år 1915 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av 5,558,300 kronor samt för denna anläggning och därmed sammanhängande arbeten anvisat ett belopp för år 1919 av 1,520,000 kronor.

Enligt den plan för arbetets bedrivande, som styrelsen framlagt i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917, har styrelsen beräknat de erforderliga anslagen för åren 1919, 1920 och 1921 till respektive 1,800,000, 2,400,000 och 1,358,300 kronor, varvid dessa belopp såsom ovan anförts hänförde sig till de under senare delen av år 1915 upprättade kostnadsberäkningarna. Genom de kostnadsstegringar, som under rådande kristid inträtt, erfordrades för arbetenas färdigställande inom planerad tid mot prisstegringarna svarande höjningar i de beräknade anslagsbeloppen och angavs i styrelsens nyssnämnda underdåniga

skrivelse höjningen för år 1919 till 720,000 kronor, vadan styrelsen ansåg anslagsbeloppet för detta år böra sättas till 2,520,000 kronor. Med hänvisning till den rådande ekonomiska situationen föreslog emellertid Kungl. Maj:t riksdagen en nedsättning av anslaget med 1,000,000 kronor till 1,520,000 kronor, vilket belopp ock av riksdagen anvisades för år 1919.

Redan av denna anledning har man givetvis att emotse en förskjutning av tiden för nu ifrågavarande dubbelspårsbyggnaders fullbordande. Sådan förskjutning hade dock knappast kunnat undvikas, även om riksdagen anvisat det belopp styrelsen begärt för ändamålet, alldenstund det nu visat sig att den höjning av anslaget med 40 %, som styrelsen ansett sig böra begära, icke motsvarat de faktiska stegringarna i arbets- och materialprisen. Man torde få räkna med att arbetenas fullbordande försenas minst ett år.

För den händelse Kungl. Maj:t och riksdagen i enlighet med styrelsens nu framlagda förslag anvisa för dubbelspåret Aneby—Sandsjö 1,500,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 skulle, inberäknat de förut för detta år anvisade beloppen av 902,700 kronor för nyssnämnda dubbelspår respektive 1,520,000 kronor för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, till styrelsens förfogande för arbetenas bedrivande å linjen Tranås—Sävsjö år 1919 stå ett belopp av 3,922,700 kronor. Det synes styrelsen lämpligt, att ungefär samma belopp kan disponeras år 1920 för arbetena å nyssnämnda linje. Om därför såsom styrelsen här ovan föreslagit för arbetena å Aneby—Sandsjö anvisas för år 1920 ett belopp av 2,025,000 kronor borde för Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisas för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor. Detta är visserligen mindre än styrelsen ansett erforderligt enligt den plan, styrelsen förut tänkt sig, då arbetena å de båda sistnämnda dubbelspårsbyggnaderna beräknades bliva fullbordade år 1921, men då i alla händelser byggnaderna icke nu kunna bliva färdiga sistnämnda år, finner styrelsen det sakna större betydelse om anslaget för år 1920 blir 2,000,000 kronor eller mindre än tidigare beräknats.

Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 800,000 kronor, varför 1,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg tillägg å 1914 priser.

Styrelsen får därför i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

*att för fortsättande av arbetena å dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisa för år 1920 ett reservationsanslag å 2,000,000 kronor, varav 1,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg på 1914 års prisnivå.*

##### 5. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1918 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm för en kostnad av 1,340,000 kronor, beräknad med tillämpande av de material- och arbetspriser, som voro gällande i senare delen av år 1917 samt för denna anläggning och därmed sammanhängande arbeten anvisat ett belopp för år 1919 av 400,000 kronor.

Styrelsen har i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 föreslagit, att denna anläggning skulle utföras under åren 1919 och 1920 med anslag om respektive 600,000 och 740,000 kronor, men har riksdagen på departementschefens förslag ansett utförandet kunna fördelas på tre år och i samband därmed ned-satt anslaget för år 1919 till ovan angivna belopp av 400,000 kronor. Med hän-syn till de alltjämt stegrade konjunkturerna kan den beräknade summan icke anses vara definitiv, utan torde ett överskridande av anslagsbeloppet vara att emotse. Då arbetet ännu icke igångsatts och icke beräknats avslutat förrän tidigast år 1921, anser sig styrelsen icke nu böra framlägga slutlig kostnads-redogörelse. Styrelsen hade tänkt sig kunna hos Kungl. Maj:t göra fram-ställning om att för arbetenas bedrivande år 1920 få disponera ett belopp av 740,000 kronor, men då som ofta förut anförts anslagskraven nu måste minskas så långt på något vis ske kan, måste enligt styrelsens förmenande tillsvidare anstå med igångsättande av nu ifrågavarande arbete, och får Styrelsen därför i underdånighet föreslå,

*att fortsättningsanslag för järnvägsspåret mellan Ballings-löv och Hässleholm icke må äskas för år 1920.*

**6. Omläggning av linjen Lindome—Anneberg ..... kronor 550,000: —**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag be-slutat att för påbörjandet av arbetet med omläggning av statsbanelinjen Lin-dome—Anneberg, varför kostnaden i sin helhet beräknades uppgå till 800,000 kronor, för år 1918 anvisa ett av anslag 200,000 kronor. Sedermera har 1918 års riksdag för ändamålet anvisat ett anslag för år 1919 av 600,000 kronor, vadan sålunda hela det för arbetets utförande ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet 800,000 kronor är av riksdagen anvisat.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 har emellertid styrelsen framhållit, hurusom den för nämnda omläggning beräknade kostnaden av 800,000 kronor till följd av de konjunkturstegringar, vilka inträtt efter det år 1916 upp-rättade kostnadsförslag, som legat till grund för anslagets beviljande, komme att överskridas, och skulle styrelsen i samband med anslagsäskandena, som vore ävsedda att föreläggas 1919 års riksdag lämna närmare redogörelse angående dessa emotsedda kostnadsöverskridelser.

I anslutning härtill får styrelsen anmäla, att, under förutsättning icke ytter-ligare prisstegringar å arbets- och materialmarknaden inträda före arbetets färdigställande, vilket beräknas kunna ske under år 1920, för nu ifrågavarande linje-omläggning beräknas åtgå, förutom redan beviljade 800,000 kronor, ytterligare 550,000 kronor. Denna kostnadsökning fördelar sig på följande poster näm-ligen terrasseringsarbeten 38,000 kronor, vägkorsningar och vägomläggningar 95,000 kronor, bangårdar med tillhörande husbyggnader 104,000 kronor, spår-överbyggnad 153,000 kronor, provisoriska husbyggnader och arbetsledning 72,000 kronor, anordningar för arbetarnes inkvartering och förplägnad 31,000 kronor samt resten på vattengenomlopp, jordförvärv samt diverse andra poster.

Anledningen till denna fördyring är uteslutande att söka i de under arbe-tets fortgång alltjämt stegrade arbets- och materialpriserna.

Styrelsen får på grund av det ovan anförda därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordandet av arbetet med omläggning av linjen Lindome—Anneberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 550,000 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å de av föregående års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbeloppen å sammanlagt 800,000 kronor.*

**7. Omläggning av ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård..... kronor 785,000:—**

På förslag av Kungl. Maj:t har 1913 års riksdag beslutat om- och tillbyggnad av Varbergs bangård samt omläggning av ingångslinjen söderifrån till bangården för en beräknad kostnad av 376,000 kronor — därav 176,000 kronor utgörande på statens järnvägar kommande bidrag till ombyggnaden och utvidgningen av bangården och 200,000 kronor för omläggning av ingångslinjen. Riksdagen har för år 1914 anvisat ovannämnda 176,000 kronor. Sedermera har 1914 års riksdag för år 1915 anvisat 200,000 kronor för omläggning av ingångslinjen.

Arbetet med omläggningen av ingångslinjen kunde emellertid icke, såsom avsett var, igångsättas år 1915 på grund av förekommande svårigheter att ernå tillfredsställande överenskommelse i saken med Varbergs stad. Underhandlingarna med staden blevo slutförda först i oktober 1916, varefter styrelsen i februari 1917 ingick till Kungl. Maj:t med underdånig hemställan om godkännande av överenskommelsen samt om tillstånd att expropriera all den mark, som erfordrades för linjeomläggningen. Kungl. Maj:ts fastställelse av överenskommelsen samt medgivandet angående expropriation erhöles i juli samma år, var- efter arbetena kunde igångsättas.

Vid denna tidpunkt hade emellertid såväl arbets- som materialpriser, som ock i avsevärd grad markvärdena stigit i pris, vilket framgår av nedanstående redogörelse, vadan anslaget 200,000 kronor till omläggning av ingångslinjen, för vilket anslags beviljande en kostnadsberäkning av år 1912 legat till grund, icke tillnärmelsevis blir tillräckligt.

Sålunda har exempelvis kostnaden för erforderlig marklösen inberäknat ersättning för intrång och skador, vilken man i 1912 års kostnadsförslag trott sig kunna beräkna till endast 40,000 kronor, visat sig i stället kräva en summa av över 300,000 kronor. Vidare hade man tidigare tänkt sig att en invid nuvarande linjen befintlig banvaktstuga skulle få kvarligga orubbad, vilket i anslutning till den omnämnda överenskommelsen med Varbergs stad dock nu visat sig icke kunna bliva fallet, utan måste densamma flyttas. Med bortseende från en del, nu såsom nödvändiga befunna men år 1912 ej beräknade arbeten, såsom vissa strandskoningar och stödmurar, utplanering av schaktningsjord för blivande lokomotivstation i bangårdens norra ände samt vissa anordningar för lämpligare gatukorsningar än förut beräknats, avser i övrigt det i augusti innevarande år uppgjorda nya kostnadsförslaget i huvudsak utförande av samma arbeten som upptogos i 1912 års kostnadsberäkning, varför de höga merkostnaderna i stort sett äro att hänföra till de sedan år 1912 inträffade prisstegringarna.

För fullbordandet i avsedd utsträckning av ifrågavarande arbete erfordras sålunda ett ytterligare anslag av 785,000 kronor, och har styrelsen tänkt sig en uppdelning av återstående arbeten under åren 1919 och 1920 så att under förstnämnda året skulle utföras arbeten för ett belopp av 600,000 kronor och under år 1920 för 185,000 kronor.

Dessa tilläggsanslag äro beräknade med tillämpning av nu gällande arbets- och materialpriser och kunna anses tillräckliga under förutsättning att icke ytterligare mera avsevärda prisstegringar inträda under tiden före arbetenas färdigställande.

Vidkommande det anslagsbelopp av 176,000 kronor, som skulle utgöra på statens järnvägar kommande andel i kostnaden för själva bangårdsombyggnaden, kan styrelsen för närvarande icke yttra sig om i vad mån detta blir tillräckligt, enär bangårdsarbetet utföres av den enskilda järnvägen, och avsevärda delar av detsamma ännu återstå. Förutses måste dock, att även här ett ökat anslag kommer att erfordras, varöver styrelsen framdeles, när detsamma till sin omfattning mera exakt kan uppgivas, har för avsikt att inkomma med redogörelse.

Styrelsen får därför nu i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för arbetena med omläggning av ingångslinjen söderifrån till Varbergs bangård såsom erforderliga konjunkturstillägg å det av 1914 års riksdag här för beviljade anslag å 200,000 kronor dels för år 1919 på tilläggsstat anvisa ett belopp av 600,000 kronor samt dels för år 1920 ett reservationsanslag å 185,000 kronor.*

## 8. Äldre linjers förbättrade planläge.

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning angående nya byggnader och anläggningar föreslog styrelsen bland annat under rubrik »Dubbel-spårsbyggnader och linjeomläggningar» ett anslag å 200,000 kronor för äldre linjers förbättrade planläge, och får styrelsen erinra om vad styrelsen därvid anförde.

Bland arbeten, som styrelsen i sin 10-årsplan upptagit såsom ingående i kravet på trafiksäkerhetens höjande, erhållande en bättre driftsekonomi med mera förekomma även sådana för äldre linjers förbättrade planläge genom ökning av rakspår mellan kontrakurvor, samt ökning av radien i vissa kurvor. Styrelsen har därvid föreslagit, att dessa arbeten borde påbörjas år 1919 med ett begynnelseanslag av 200,000 kronor, och anser sig styrelsen i anslutning härtill nu böra upptaga frågan.

Beträffande motivering för dessa arbeten får styrelsen ange de skäl, som i ifrågavarande hänseende utgjorde motivet för dylika arbetens upptagande i 10-årsplanen.

Styrelsen ansåg därvid, att beträffande banans krökningsförhållanden det vore önskvärt att å *huvudlinjer* minsta kurvradien ej understiger å linjer söder om Krylbo 600 meter, och norr om Krylbo 500 meter, motsvarande en största hastighet av 90 respektive 80 kilometer per timme, och att rakspåret mellan övergångskurvornas ändpunkter för två på varandra följande kontrakurvor bleve minst 30 meter,

samt att å *bilinjer* motsvarande siffror ej understiga 300 respektive 20 meter motsvarande en största hastighet av 60 kilometer per timme.

Dylika förbättringar av banans läge utgöra i första hand ett led i den allmänna strävan att öka hastigheten och trafikkapaciteten utan eftersättande av trafiksäkerheten vid statens järnvägar. På många ställen innebära emellertid dessa linjeomläggningar även avsevärda förkortningar av väglängden, vilket betyder minskade driftskostnader och särskilt för fjärtrafiken betydelsefullt minskade gångtider. Även må påpekas den avsevärda slitning, för vilken materiellen är utsatt vid gång i kurvor med radier mindre än 500 å 600 meter, varför även härigenom minskade drifts- och underhållskostnader kunna påräknas.

Enligt ovanstående principer har i samband med dubbelspårsbyggnader äldre linjers planläge förbättrats. Dessutom har å linjerna Stockholm—Katrineholm—Malmö och Katrineholm—Göteborg dylikt förbättrat planläge genomförts på vissa platser.

I likhet med 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten har styrelsen ansett det vara av stor vikt att arbeten för äldre linjers förbättrade planläge må fortskrida, så att inom en ej alltför avlägsen framtid någon sträcka av en bandel om möjligt icke måtte förekomma, som ej i den mån det beror på planläget får befaras med den största hastighet, som eljest är tillåten på samma bandel. I 10-årsutredningen ansågs därför i sådana fall önskvärda förbättringar av banans läge böra upptagas, där hastighetsbegränsningen *endast* var beroende på förekommande skarpa kurvor eller för korta raklinjer mellan kontrakurvor. För de linjer, där hastighetsbegränsningen *samtidigt* var beroende på svåra lutningsförhållanden eller andra orsaker, som enbart genom planlägets förbättrande ej kunde undvikas, föreslogs av kostnadsskäl icke någon dylik förbättring. Undantag härifrån utgjorde dock linjen Båstad—Grevie—Förslöv å bandelen Halmstad—Hälsingborg, där omläggningen komme att medföra förutom förbättrat planläge även förbättring i lutningsförhållandena samt enligt styrelsens förmenande borde utföras i samband med den under 10-årsperioden erforderliga utvidgningen av bangårdarna.

I avsikt att nedbringa de för dessa arbeten i många fall rätt väsentliga kostnaderna har styrelsen för avsikt, att, där så med fördel kan ske, upptaga erforderliga kostnader i samband föreslagna bangårdsombyggnader, enär det nämligen ofta kan förutsättas att större erforderliga bankfyllningar för bangårdsombyggnader kunna verkställas från en för närliggande linjeomläggning nödvändig jordskärning eller omvänt. Sammanlagda terrasseringskostnaden för linjeomläggningen och bangårdsombyggnaden kan härigenom avsevärt minskas.

De linjer där nu behov närmast föreligger att få härovan avhandlade förbättringar av planläget genomförda äro:

Hallsberg—Mjölby,  
Göteborg—Hälsingborg,  
Ånge—Sundsvall,  
Långsele—Boden och

Luleå—Gällivare, varvid arbetena å sistnämnda linje avses att i första hand bliva påbörjade.

Kostnaderna för genomförande av förestående program i fråga om förbättrat planläge skulle för dessa linjer ställa sig avsevärt höga. Också hade för 10-årsperioden 1918—1927 endast sådana kurvor — med några få undantag — föreslagits till omläggning, där radien var lika med eller understeg 400 meter. Å

linjen Långsele—Boden hade med hänsyn till de även härför stora kostnaderna ej alla dylika kurvor kunnat medtagas.

För de omläggningar å dessa linjer, som föreslogos komma till utförande under 10-årsperioden, hade kostnaderna beräknats till 3,600,000 kronor med vid tiden för 10-årsutredningens utarbetande gällande material- och arbetspris. Med nu gällande pris torde sålunda denna summa om den till sin innebörd skulle motsvara vad som avsågs vid dess kalkylerande avsevärt höjas, vilket då även borde bliva fallet med det för år 1919 ifrågasatta begynnelseanslaget.

Med hänsyn till de anbefallda inskränkningarna i årets anslagsäskanden har styrelsen emellertid *ansett sig icke böra göra framställning om anslag* till fullföljande av nu angivna arbeten. Då mera normala förhållanden åter kunna komma att inträda, bör emellertid enligt styrelsens mening frågan om anslag återupptagas i här ovan angiven utsträckning.

### III. Större broanläggningar.

Såsom vid enahanda framställningar förlidet år framhållits, har styrelsen sedan en följd av år bland sina äskanden om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar upptagit vissa större broanläggningar. Sålunda beviljades medel av 1909 års riksdag till ombyggnad av bron över Ängermanälven vid Forsmo, 1910 års riksdag till ombyggnad av bron över Stångån vid Linköping, 1913 års riksdag till ombyggnad av broarna över Dalälven vid Krylbo och Ljusnan vid Edänge, 1915 års riksdag till ombyggnad av bron över Öre älv och 1917 års riksdag till ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån och 1918 års riksdag slutligen till ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg.

Dylika framställningar hava gjorts endast i de fall att ombyggnadens natur och omfattning krävt att särskilda anslagsmedel helt eller delvis ansetts böra komma till användning vid byggnadsföretaget. I övriga fall, där broombyggnad eller förstärkning erfordrats, hava dessa utförts med medel, som stått till styrelsens förfogande. De sålunda anlagda synpunkterna hava vunnit Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande.

I här föreliggande framställning framkommer emellertid icke styrelsen med några nya krav, utan innebära de gjorda äskandena endast ett fullföljande av tidigare av Kungl. Maj:t och riksdagen fattade beslut.

#### 1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån..... kronor 623,000: —

För nämnda ombyggnad hava 1917 och 1918 års riksdagar beviljat 800,000 kronor respektive 472,000 kronor eller sammanlagt 1,272,000 kronor.

I sin föregående år ingivna framställning framhöll styrelsen, att kostnaderna för arbetet skulle komma att bliva avsevärt högre än de, som vid tiden för anslagsäskandet beräknades, men att styrelsen då ansåg sig förhindrad att med någon grad av tillförlitlighet uppgiva det belopp, som för arbetet i sin helhet kunde komma att erfordras.



Arbetena med viaduktens påbörjande hava icke kunnat igångsättas förrän under innevarande år på grund av från Göteborgs stads sida framställt krav på att vid viaduktens framdragande över Säveån ett rörligt spann där borde anordnas. Sedan staden dock efter förda underhandlingar frångått detta krav, har överenskommelse numera träffats mellan Göteborgs stad, Bergslagens järnvägsaktiebolag och järnvägsstyrelsen angående bland annat den i och för viaduktens ombyggnad nödvändiggjorda förändrade sträckningen av Bohusbanans ingångslinje till Olskrokens station.

Det skulle hävvid kunna ifrågasättas att medel för detta arbetes påbörjande icke skulle hava begärts av järnvägsstyrelsen förrän resultatet av erforderliga underhandlingar varit kända. Styrelsen vill dock häremot framhålla, att, när styrelsen på hösten 1916 återkom med sin till riksdagen redan föregående år ingivna framställning om anslag, förhandlingarna hade fortskridit så långt, att resultatet ansågs kunna väntas föreligga, när de begärda medlen blevo tillgängliga.

Att förhandlingarna sedermera på grund av ovannämnda förhållanden drogo längre ut på tiden, än som från början beräknades, kunde givetvis ej av styrelsen förutses.

Med hänsyn till den stora risk för trafiksäkerheten, som ett längre bibehållande av den nuvarande träviadukten innebure, har för styrelsen stått klart, att från styrelsens sida borde göras, vad göras kunde för att få arbetena igång snarast möjligt, vilket varit den egentliga orsaken till framläggandet av äskandet, innan slutgiltig överenskommelse hunnit träffas.

Kostnaderna för ombyggnaden beräknas nu komma att uppgå till 2,015,000 kronor, varav 120,000 kronor äro avsedda att bestridas av medel ur förnelsefonden, varför av anslagsmedel skulle erfordras ett belopp å 1,895,000 kronor.

Frånräknas de av statsmakterna redan beviljade anslagsbeloppen å sammanlagt 1,272,000 kronor, skulle således återstå 623,000 kronor.

I anslutning härtill får styrelsen i underdånighet anhålla att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättandet och slutförandet av ombyggnaden av Bohusbanans viadukt över Säveån för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 623,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å de av 1917 och 1918 års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbeloppen.*

## 2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—

Charlottenberg ..... kronor 400,000: —

För ifrågavarande ombyggnad beviljade 1918 års riksdag på styrelsens underdåniga framställning ett begynnelseanslag å 500,000 kronor, varav i tilläggstat för år 1918 ett belop å 200,000 kronor.

Den kostnadsberäkning, som låg till grund för detta styrelsens äskande, slutade å ett belopp av 900,000 kronor. Styrelsen förklarade därvid att med hänsyn till omöjligheten att då bestämt uppgiva kostnaden för ett arbete, som var avsett att kräva flera år, styrelsen ansåg sig icke kunna angiva någon exaktare siffra för ombyggnadskostnaderna, än den styrelsen i föregående års framställning uppgivit eller 900,000 kronor.

Förarbetena för anordnande av provisorisk bro under ombyggnaden av den permanenta hava pågått under innevarande år. Beträffande överbyggnaden till den nya bron hava underhandlingar med ett flertal firmor inletts, men hittintills icke lett till något resultat.

Styrelsen ser sig sålunda icke heller nu i stånd att uppgiva någon exakt totalkostnad med nu gällande priser.

Styrelsen inskränker sig därför att nu endast begära det återstående beloppet 400,000 kronor för arbetets fortsättande.

I anslutning härtill får styrelsen i underdånighet hemställa att det tacktes Kungl. Maj:t att föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—  
Charlottenberg för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å  
400,000 kronor.*

### 3. Broförbindelse över Dalälven vid Mora..... kronor 450,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat utförande av ny broförbindelse över Dalälven vid Mora för en beräknad kostnad av 750,000 kronor och för arbetets påbörjande för år 1918 anvisat 500,000 kronor. Sedermera har 1918 års riksdag för arbetets fullbordande för år 1919 anvisat återstoden av den beräknade kostnaden eller 250,000 kronor.

I sin underdåniga skrivelse den 24 mars 1917 angående bland annat anordnande av ny förbindelse mellan Mora strand och linjen Mora Noret—Orsa framhöll dock styrelsen, att, om de vid dåvarande tidpunkt i högsta grad uppdrivna prisen å i synnerhet järn skulle komma att hålla sig, den uppgivna kostnadssumman av 750,000 kronor icke torde visa sig tillräcklig. Någon kostnadsberäkning med användande av dessa då gällande priser hade styrelsen emellertid icke låtit utföra. Konjunkturerna voro nämligen, ansåg styrelsen, då så svävande, att det icke ens med ringa grad av säkerhet kunde avgöras, huru de komma att ställa sig vid tiden för arbetenas utförande, vadan kostnadsberäkningar med användande av då gällande pris måste anses vara av ringa värde. Emellertid hava, sedan styrelsen avgav sin nyssnämnda skrivelse, priserna alltjämt stegrats och komma som naturlig följd härav de förut beräknade kostnaderna för anläggningen att överskridas. Enligt nu verkställd utredning torde kostnaderna komma att uppgå till 1,200,000 kronor i stället för 750,000 kronor, vadan ett tilläggsanslag å 450,000 kronor är erforderligt.

Beträffande kostnaderna får styrelsen erinra om, att styrelsen genom underdånig skrivelse den 25 sistlidne mars överlämnat förslag till överenskommelse med Falu—Rättvik—Mora järnväg angående anläggande och underhåll av en för statens järnvägar och bolagsbanan gemensam bro, vilken överenskommelse genom nådigt brev den 24 maj 1918 vunnit Kungl. Maj:ts godkännande. Enligt berörda överenskommelse skall bolaget bidraga till den nya brobyggnaden med 107,000 kronor. Den ovan angivna kostnaden av 1,200,000 kronor utgör det belopp, som enligt utredningen skall falla på statens del och erfordras således för anläggningens utförande härjämte bolagets bidrag.

Visserligen kommer i enlighet med sagda överenskommelse bron att förläggas nedanför den nuvarande i stället för ovan densamma, som förut var ifrågasatt,

varigenom den kommer att draga något större kostnader än de förut beräknade, men den härav orsakade kostnadsökningen motväges av bolagets omnämnda bidrag till anläggningen. Den nu beräknade kostnadsökningen för bron och spårförbindelsen är alltså att helt och hållet tillskriva de stegrade arbets- och materialprisen.

Med stöd av vad styrelsen sålunda anfört får styrelsen i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena å broförbindelsen över Dalälven vid Mora anvisa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 450,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å för ändamålet förut beviljade anslagsmedel å sammanlagt 750,000 kronor.*

#### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

För vinnande av planmässighet beträffande anläggning av nya och utvidgning av nuvarande huvudverkstäder, har styrelsen verkställt utredningar rörande behovet av reparationsverkstäder för lokomotiv och vagnar vid statens järnvägar under 10-årsperioden 1918—1927 samt dessa verkstäders tänkta utveckling efter ovannämnda tid, vilka utredningar legat till grund för årets äskanden beträffande huvudverkstäder.

##### 1. Ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö ..... kronor 2,300,000:—

Kostnaderna för reparationsverkstädernas ombyggnad, som avsåg att bereda dels ersättning för de verkstäder, som måste borttagas från under ombyggnad varande Malmö bangård, dels en utökning av verkstadsutrymmet, beräknades enligt vad som angavs i 1913 års proposition angående bangårdsombyggnaden till sammanlagt 2,400,000 kronor. Av detta belopp har enligt planen 1,400,000 kronor täckts med medel ur förnyelsefonden, under det att riksdagen för åren 1916 och 1917 för ändamålet anvisat respektive 600,000 och 400,000 kronor.

Styrelsen meddelade emellertid i sin underdåniga skrivelse den 1 november 1916, att väsentliga kostnadsöverskridelser främst på grund av stegrade materialpris vore att emotse och uppgav styrelsen, att kostnaden för hela verkstadsanläggningen enligt då verkställda beräkningar torde komma att uppgå till sammanlagt 3,630,000 kronor. Härvid framhöll dock styrelsen, att de då angivna kostnadsbeloppen icke kunde anses som definitiva, utan vore beroende på de ändringar i konjunkturerna, som därefter kunde inträffa under byggnadstiden. Det erforderliga tilläggsanslaget å 1,230,000 kronor beviljades av 1917 års riksdag och anvisades därav för år 1918 600,000 kronor. Resten eller 630,000 kronor anvisades av 1918 års riksdag att utgå år 1919. Emellertid anförde styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 beträffande tillräckligheten av det beviljade tilläggsanslaget, att denna givetvis vore beroende på de under byggnadstiden inträdande konjunkturerna. Med hänsyn till de stegringar såväl beträffande arbets- som materialpriser som alltjämt fortginge ville det synas som

om ytterligare kostnadsöverskridelser vore att förvänta, varom styrelsen för det dåvarande dock icke ansåge sig kunna lämna närmare redogörelse.

Stegringen i arbets- och materialpriser har emellertid som bekant oavbrutet fortgått och har densamma för närvarande uppnått en höjd, som styrelsen långt ifrån kunde förutse, när styrelsen beräknade det förutnämnda tilläggsanslaget av 1,230,000 kronor. Vid nu verkställda utredningar har det nämligen visat sig, att verkstadsanläggningen ifråga — oaktat styrelsen vidtagit alla de förenklingar i anläggningen, som styrelsen ansett sig kunna göra utan att anläggningens kapacitet skulle i någon större mån minska — torde komma att draga en kostnad av 5,930,000 kronor och således komma att överskrida den senast beräknade kostnaden med icke mindre än 2,300,000 kronor, vilket belopp enligt styrelsens mening torde böra äskas av 1919 års riksdag, på det att fullbordandet av dessa för trafikens skötsel angelägna anläggningar icke måtte behöva framskjutas av brist på medel.

De beräknade kostnaderna för de till ombyggnaden hörande olika anläggningarna dels år 1916 vid den tidpunkt, då ombyggnaden beräknades komma att draga den förut nämnda kostnaden av 3,630,000 kronor, dels i augusti innevarande år framgå av nedanstående tablå.

### Tablå

över de beräknade kostnaderna för ombyggnad av reparationsverkstäderna i Malmö.

A n l ä g g n i n g .	Beräknad kostnad		Skillnad ökning + minskning —.
	oktober 1916.	augusti 1918.	
Portvaktstuga med portal .....	245,000	245,000	—
Kontorsbyggnad .....			
Förrådshus .....			
Oljekällare inberäknat rörledningar .....	59,000	75,000	+ 16,000
Ångcentral .....	281,000	333,000	+ 52,000
Smedja, hjulverkstad m. m. ....	210,000	445,000	+ 235,000
Lokomotivverkstad .....	1,200,000	2,500,000	+ 1,300,000
Vagnverkstad .....	1,100,000	1,560,000	+ 460,000
Diverse bodar .....	41,000	85,000	+ 44,000
Vatten- och avloppsledningar .....	130,000	156,000	+ 26,000
Stängsel.....	15,000	15,000	—
Spåranordningar .....	164,500	270,000	+ 105,500
Terrassering .....	35,000	56,000	+ 21,000
Elektriska ledningar m. m. ....	50,000	45,000	— 5,000
Ångledning m. m. ....	53,000	97,000	+ 44,000
Traversbana .....	46,500	48,000	+ 1,500
Summa	3,630,000	5,930,000	+ 2,300,000

De ökade kostnaderna äro uteslutande beroende på de våldsamma konjunktursteoringar, som ägt rum särskilt beträffande de för ombyggnadsarbetena erforderliga materialierna.

Med stöd av det sålunda anförda får styrelsen i underdånighet anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena med ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö för år 1919 på tilläggsstat anvisa ett belopp av 2,300,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å förut för ändamålet beviljade anslagsmedel å sammanlagt 2,230,000 kronor.*

2. **Notviken.** Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja ..... kronor 155,000: --

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning angående nya byggnader och anläggningar beräknade styrelsen, att totala kostnaden för uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken skulle uppgå till 1.080.000 kronor, varav 1917 års riksdag redan då beviljat 300,000 kronor. Av återstående belopp beviljade innevarande års riksdag 625,000 kronor, varför, om byggnaderna enligt planen skola fullbordas år 1920, nu ytterligare 155,000 kronor erfordras.

Givetvis hava sedan föregående år ytterligare vid denna tidpunkt oförutsebara prissteoringar inträffat, men peka gjorda beräkningar hän mot att, tack vare vidtagna förenklingar i byggnadernas konstruktion, för så vitt nu kan bedömas, någon nämnvärd ökning i de föregående år beräknade kostnaderna ej vore att befara.

I anslutning härtill får järnvägsstyrelsen därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*att för fortsatt uppförande och färdigställande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 155,000 kronor.*

3. **Örebro.** Utvidgning av lokomotivverkstaden..... kronor 1,009,000: --

För att i erforderlig utsträckning kunna ombesörja de lokomotivreparationer, som böra utföras vid huvudverkstäderna, erfordras för lokomotivparkens nuvarande storlek, och om man utgår från ett behöfligt antal av 33,5 verkstadsdagar per lokomotiv och år, ungefär 102 uppställningsplatser för lokomotiv i huvudverkstäderna.

För närvarande uppgår antalet av ovan nämnda uppställningsplatser till 78 stycken.

Under de närmaste två åren komma uppställningsplatserna för lokomotiv vid huvudverkstäderna att ökas på följande sätt.

Genom färdigställande av den nu pågående ombyggnaden av reparationsverkstaden i Malmö erhålles ett tillskott av fem stycken lokomotivuppställningsplatser.

Sedan den nu pågående nybyggnaden av plåtslagareverkstad och smedja i Notviken blivit fullbordad, kunna fyra stycken uppställningsplatser för lokomotiv anordnas i lokomotivuppsättningsverkstaden.

År 1920 beräknades därför antalet uppställningsplatser för lokomotiv vid huvudverkstäderna uppgå till 87 stycken. Vid denna tidpunkt torde det nuvarande behovet av 102 stycken uppställningsplatser för lokomotiv hava vuxit till omkring 105 stycken. År 1920 föreligger sålunda en brist på 18 stycken lokomotivuppställningsplatser och avses att med den föreslagna utvidgningen av lokomotivverkstaden i Örebro, varigenom skulle vinnas nio stycken dylika uppställningsplatser, delvis fylla denna brist.

Utvidgningen är avsedd att utföras på så sätt, att den i lokomotivuppställningsverkstaden inrymda maskinverkstaden, som är synnerligen trångbodd, utflyttas i ett särskilt, men med uppsättningsverkstaden sammanbyggt hus. Denna anordning anses vara den mest ekonomiska, enär de höga skeppen i uppsättningsverkstaden samt de i densamma uppsatta stora lyftkranarna då komma till rationell användning och en fullt lämplig, men ej så hög och dyrbar byggnad erhålles för maskinverkstaden.

Kostnaderna för utvidgningarna av lokomotivverkstaden beräknas till 1.009,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 359,000 kronor, varför 650,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för utvidgning av lokomotivverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,009,000 kronor, varav 650,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

4. Anläggningar vid huvudverkstäderna vid Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden ..... kronor 365,000 + 39,500 = 404,500: —\*)

a) vid Örebro, utvidgning av ångcentralen ..... 190,000: —

Erfarenheten från den gångna vintern har givit vid handen, att ångcentralen i sitt nuvarande skick, det vill säga med fyra pannor inmoterade, endast med svårighet kunde lämna behöflig ånga för uppvärmning av verkstadslokaler och kommer detta missförhållande att i ännu högre grad framträda när ovanstående begärda utvidgning av lokomotivverkstaden kommer till stånd.

På grund härav måste ångproduktionen ökas, och sker detta lämpligast genom inläggning av ytterligare två pannor av samma konstruktion och storlek, som de redan befintliga, samt på den plats, som för desamma varit förutsett vid uppförande av ångcentralen, men på vilken plats tvättanstalten är provisoriiskt förlagd.

\*) Se anm. sid. 26.

b) vid Örebro, uppförande av nybyggnad för tvättanstalten..... 95,000:—

Enär tvättanstalten hittills varit inrymd i ångcentralen samt därstädes upptagit det område, som måste tagas i anspråk för inläggning av två stycken nya ångpannor, måste ny, särskild byggnad uppföras för tvättanstalten. Byggnaden i fråga är planlagd så, att den vid framtida behov kan tillbyggas.

c) vid Östersund, anordnande av ångcentral ..... 80,000:—

I nuvarande ångpannummet, som är beläget i lokomotivverkstaden, äro inlagda två stycken äldre lokomotivångpannor, vilken typ givetvis är mindre lämplig för stationära anläggningar på grund av den låga verkningsgraden. Med de föreslagna ångpannorna beräknas kunna erhållas 25 % bättre verkningsgrad, vilket med en kolförbrukning av 400 ton i nu förefintliga ångpannor motsvarar en besparing per år av 100 ton, vilket efter ett kolpris av 120 kronor per ton gör 12,000 kronor.

Genom den föreslagna anordningen vinnes dessutom, större utrymme i lokomotivverkstaden, vilket är särdeles behöfligt, möjlighet att anordna ytterligare ett ingångsspår till lokomotivverkstaden samt slutligen minskade transportkostnader för bränsle vid ångcentralen.

För samtliga dessa anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro och Östersund erfordras sålunda sammanlagt 365,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 145,000 kronor, varför 220,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Av innevarande års riksdag har för anläggningar vid huvudverkstäderna Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden för år 1919 anvisats ett reservationsanslag å 127,500 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat, att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 39,500 kronor för ändamålet erforderliga.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen i underdånighet anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anläggningar vid huvudverkstäderna Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden  
dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 39,500 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslagsmedel, 127,500 kronor, som beviljats av 1918 års riksdag  
dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 365,000 kronor, varav 220,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

5. Utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna, såsom tvätt-, dusch- och badrum, lokaler för ombyte och förvaring av kläder, matsalar m. m. .... kronor 100,000:—

Genom underdånig skrivelse av den 29 september 1917 anhöll styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för utförande av sanitära anordningar

vid huvudverkstäderna för år 1919 anvisa ett anslag å 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan år 1918 av tillgängliga medel utanordna 50,000 kronor. I den Kungl. propositionen upptog emellertid Kungl. Maj:t »med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen» endast 100,000 kronor för ifrågakvarande ändamål för år 1919, vilket även blev riksdagens beslut.

För att emellertid i behöflig utsträckning kunna fortsätta utförandet av dylika sanitära anordningar i enlighet med föreskrifterna i lagen om arbetarskydd, erfordras nu ytterligare 100,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 30,000 kronor, varför 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning härtill får styrelsen i underdånighet anhålla att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för utförandet av sanitära anordningar för huvudverkstäderna för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 100,000 kronor, varav 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

### 1. Nya lokomotivstationer.

För anordnande av *lokomotivstation vid Örebro* beviljade 1917 och 1918 års riksdagar sammanlagt 525,000 kronor. Styrelsens avsikt hade tidigare givetvis varit att för färdigställande av arbetena begära erforderligt reservationsanslag för år 1920. Emellertid får styrelsen nu anmäla, att styrelsen med hänsyn till det ekonomiska nödläget ansett sig måst låta härmed *anstå till ett följande år*, samt trots den stora vikten av att denna betydelsefulla lokomotivstation snarast utrustas på ett tillfredsställande sätt, omlägga arbetsplanen i överensstämmelse härmed.

Vidkommande *lokomotivstation vid Järna* beviljade innevarande års riksdag ett anslag å 280,000 kronor, och hade styrelsens tanke varit, att även här återkomma med framställning om anslag erforderligt såsom konjunkturstillägg för arbetenas genomförande. Även här anser sig emellertid styrelsen inför omständigheternas tvång böra omlägga arbetsplanen och tillsvidare låta med *anslags-äskandet anstå*.

Till *lokomotivstation vid Charlottenberg* beviljade innevarande års riksdag ett begynnelseanslag av 200,000 kronor, och hade styrelsens avsikt varit att bland årets äskanden upptaga erforderligt belopp för färdigställande av anläggningen. Styrelsen anser sig emellertid nu av samma orsak böra därmed *tillsvidare låta bero*.

Ifrågakvarande anläggning sammanhör dock med styrelsens plan om ökning av trafikkapaciteten å bandelen Laxå—Charlottenberg, varför ett anstånd innevarande år med anslagsäskande med största sannolikhet torde innebära nödvändigheten av, att nästa år, beroende på fortskridandet av arbetet med bron över Norsälven, återkomma med framställning om anslag eventuellt på tilläggsstat för år 1920.



I förlidet års underdåniga framställning upptog styrelsen anordnandet av *ny lokomotivstation i Frövi*, vilken framställning icke vann statsmakternas bifall. Styrelsens tidigare avsikt hade varit att i detta sammanhang återkomma med förnyad framställning, men nödgas styrelsen nu *avstå även därifrån*.

**2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare..... kronor 256,000: —**

Innevarande års riksdag beviljade för uppförande av nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare ett belopp av 290,000 kronor. På grund av ökade material- och arbetspris beräknas dock nu ytterligare 256,000 kronor bliva erforderliga för täckande av beräknad brist i det redan beviljade anslaget.

Järnvägsstyrelsen får därför i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anordnande av nya lokomotivstallar i Kiruna och Gällivare, vartill 1918 års riksdag beviljade 290,000 kronor, anvisa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 256,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å den år 1917 beräknade kostnaden härför.*

**3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer..... 694,500 + 337,000 = 1,031,500: —\*)**

a) vid **Krylbo**, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov ..... kronor 155,000: —

I och för nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo beviljade 1917 års riksdag ett anslag av 290,000 kronor samt 1918 års riksdag ett anslag av 285,000 kronor, eller sammanlagt 575,000 kronor, vilket belopp föregående år beräknades bliva erforderligt av anslagsmedel för anläggningarnas färdigställande.

På grund av ökade material- och arbetspris beräknas dock nu ytterligare 155,000 kronor behövlige såsom konjunkturstillägg å förut beviljade anslag.

Järnvägsstyrelsen får därför i underdånighet anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov i Krylbo, vartill 1917 och 1918 års riksdagar sammanlagt beviljat 575,000 kronor, å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 155,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å den hittills i sin helhet beviljade anslagssumman.*

\*) Se anm. sid. 26.

b) vid en del övriga lokomotivstationer ..... kronor 694,500 + 182,000 = 876,500: —\*)

vid *Hallsberg*, tillbyggnad av lokomotivstallet ..... 150,000: —

På grund av otillräckligt utrymme i nuvarande lokomotivstallbyggnaden i *Hallsberg* måste tidvis ända till nio stycken lokomotiv stå ute nattetid. För att avhjälpa det mest trängande behovet har styrelsen därför nu ansett sig böra föreslå tillbyggnad av nuvarande lokomotivstallet, motsvarande sex stycken stallplatser.

Vid *Bollnäs*, tillbyggnad av lokomotivstallet ..... 70,000: —

För huvudförrådet i *Bollnäs* förefinnes trängande behov av utvidgade lokaler. Då de äldsta lokomotivstallarna därstädes äro små och mindre lämpliga för sitt ändamål samt ligga på jämförelsevis stort avstånd från de under senare åren uppförda, men däremot ligga väl till såsom förrådslokaler för verkstaden, anses lämpligast för fyllandet av ovan angivna lokalbehov att uppföra nya lokomotivstallar i anslutning till den nyaste stallcirkeln på platsen och inreda de äldsta stallarna till förråd, som flerstädes vid tidigare tillfällen förfarits. Härigenom vinnas även andra fördelar i form av förenklad administration för lokomotivstationen samt en personalbesparing på grund av stallarnas sammanförande, som uppskattas till ett belopp av minst 12,000 kronor per år.

Kostnaderna för ifrågavarande tillbyggnad beräknas till 170,000 kronor, varav 100,000 kronor anses böra bestridas av medel ur förnyelsefonden, varför sålunda 70,000 kronor erfordras av anslagsmedel.

Vid *Ånge*, tillbyggnad av lokomotivstallet ..... 150,000: —

Då de gamla lokomotivstallarna i östra ändan av *Ånge* station voro otillräckliga och icke kunde utvidgas, påbörjades med anslag av 1913 års riksdag ny lokomotivstation i stationens västra ända. Platsen för de gamla stallarna behöves emellertid nu frigjord för en ytterst angelägen utvidgning av stationens spårsystem, som i annat sammanhang av denna framställning föreslås, varför erfordras tillbyggnad av den nya lokomotivstationen med nio stallplatser, motsvarande den gamla lokomotivstationens storlek. Genom sammanslagning av de två lokomotivstationerna med tillhörande förråd, kolutlämning med mera, vinnes dessutom förenklad administration och besparingar i personalkostnader med mera, som kan per år uppskattas till ett belopp av minst 30,000 kronor. Vidare är antalet i *Ånge* nu disponibla stallplatser för litet, i det att på grund av trafikökningen tre lokomotiv måste placeras ute varje natt. Antalet stallplatser, som nu i detta sammanhang ansetts böra uppföras bör därför uppgå till 12 stycken.

Kostnaden härför beräknas till 360,000 kronor varav 210,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden, varför sålunda av anslagsmedel 150,000 kronor erfordras.

\*) Se anm. sid. 26.

Vid *Storvik*, anordnande av ny vändskiva med tillfartsspår..... 94,500: —

Sedan norra stambanan nu börjat trafikeras med nya moderna lokomotiv, har behov visat sig att i *Storvik* kunna förlägga reservlokomotiv eller där vända från andra stationer ankommande lokomotiv av dessa typer. Därvarande gamla lokomotivstation är emellertid icke av den storlek, att sådana lokomotiv där kunna intagas eller vändas. Den befintliga vändskivan kan icke utbytas, då utrymme härför saknas på grund av lokomotivstationens läge omedelbart intill huvudspåret. I avvaktan på en ombyggnad av bangården, som är nära förestående, och i sammanhang därmed hela lokomotivstationens flyttning, anses därför ny vändskiva nu böra inläggas på den plats, där den nya lokomotivstationen kommer att förläggas. Kostnaderna för detta arbete beräknas till 94,500 kronor.

Vid *Boden*, uppförande av ångcentral ..... 70,000: —

Lokomotivstallarna i *Boden* uppvärmas nu medelst ånga från reservlokomotiv. Denna anordning är emellertid otillfredsställande, dels på grund av relativt stor bränsleåtgång, och emedan lokomotiv icke alltid finnes tillgängligt för ändamålet. På grund därav föreslås uppförande av en tillbyggnad till lokomotivstallet för stationär ångpanna, från vilken jämväl till lokomotivstationen hörande byggnader skulle komma att uppvärmas. Den besparing, som beräknas uppkomma genom denna anläggning, beräknas till omkring 10,000 kronor per år vid ett kolpris av 50 kronor per ton. Med nuvarande höga kolpris beräknas besparingen uppgå till omkring 30,000 kronor.

*Anordningar för förbättrad driftsekonomi* ..... 160,000: —

Föregående år begärdes för driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer ett anslag, avsett att disponeras i den ordning behoven av sådana förbättringar komme att krävas på grund av trafikens växlingar. För detta ändamål beviljades av innevarande års riksdag ett anslag av 100,000 kronor. Styrelsen har ansett sig även i år böra göra framställning om beviljandet av medel för liknande anläggningar å ytterligare ett antal platser, varvid det högre anslaget är beroende på ökade material- och arbetspriser mot föregående år. Beträffande de skäl, som föreligga vid begäran om detta anslag, får styrelsen i huvudsak upprepa, vad styrelsen härom föregående år anförde.

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilka genom utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra driftsekonomiska fördelar. Till sådana anordningar hör uppvärmning, vilken i äldre lokomotivstallar sker med kaminer med åtföljande stor åtgång av personal och bränsle i jämförelse med vad som behöves vid användande av central värmekälla. Hit hör vidare lokomotivstallarnas utrustning med komprimerad luft för sotning av lokomotivpannornas tuber och drift av diverse handverktyg, elektrifiering av vändskivor och andra maskinerier med mera.

Sammanlagda beloppet för ovanstående arbeten belöper sig sålunda till 694,500 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 394,500 kronor varför sålunda 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Såsom erforderligt konjunkturställägg på grund av ökade arbets- och materialpris i det föregående år beviljade anslaget under förestående rubrik beräknas nu 182,000 kronor bliva erforderliga å tilläggsstat år 1919.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att anvisa för tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer*

*dels såsom erforderligt konjunkturställägg å det av 1918 års riksdag för ändamålet anvisade anslaget, 449,000 kronor ett belopp av 182,000 kronor att utgå å tilläggsstat för år 1919,*

*dels för nytillkommande arbeten å tilläggsstat för år 1919 ett anslag å 150,000 kronor, varav 90,000 kronor äro att betrakta som konjunkturställägg på 1914 års prisnivå,*

*samt dels slutligen för år 1920 ett reservationsanslag å 544,500 kronor, varav 200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställägg på 1914 års prisnivå.*

4. **Driftverkstäder**..... kronor 68,000 + 35,000 = 103,000:—\*)

vid *Hälsingborg och Vännäs* tillbyggnad av driftverkstäderna..... 68,000:—

På grund av den större omfattning arbetena tagit vid driftverkstäderna vid Hälsingborg och Vännäs har bland annat behov av större spårutrymme inom desamma uppstått. Gjorda undersökningar hava givit vid handen, att detta lämpligast kan vinnas genom att bortflytta en del arbetsmaskiner samt för dessa tillbygga respektive verkstäder.

Järnvägsstyrelsen har därför ansett sig böra föreslå en tillbyggnad vid vardera revisionsverkstäderna vid Hälsingborg och Vännäs, för vilket kostnaderna sammanlagt beräknas uppgå till 68,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållits för en kostnad av 28,000 kronor, varför sålunda 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställägg till 1914 års priser.

För täckande av brist i det av innevarande års riksdag beviljade anslaget 75,000 kronor för driftverkstäder har beräknats bliva erforderligt ett belopp å 35,000 kronor, vilket bör vara disponibelt redan år 1919.

I anslutning till ovanstående får styrelsen sålunda i underdånighet anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för driftverkstadsanläggningar anvisa*

*dels ett belopp å 35,000 kronor å tilläggsstat för år 1919 såsom erforderligt konjunkturställägg å det av 1918 års riksdag beviljade anslaget å 75,000 kronor,*

*dels ock ett reservationsanslag för år 1920 å 68,000 kronor varav 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställägg på 1914 års prisnivå.*

\*) Se anm. sid. 26.

VI. **Husbyggnader**..... kronor 6,836,100 + 1,435,100 = 8,271,200\*)

1. **Boställshus** ..... 5,918,100 + 778,400 = 6,696,500: —\*)

Den sedan föregående år — på grund av den privata byggnadsverksamhetens upphörande — uppträdande bostadsbristen har under innevarande år tagit en allt större omfattning.

Följderna av densamma för statens järnvägars vidkommande hava varit synnerligen besvärande såväl för verket som för personalen.

Ur verkets synpunkt har den största svårigheten uppträtt vid befordringar och därav följande placeringar samt vid transport av personal. Det har nämligen i vissa fall visat sig, att svårigheten att erhålla lämplig bostad å den nya tjänstgöringsorten haft till följd att vederbörande hellre avstått från ifrågasatt befordran, liksom vid nödiga transporter för tjänstgöring å viss ort ungarklar härtill företrädesvis måst anlitas och ett lämpligt urval omöjliggjorts.

För personalen har svårigheten att anskaffa bostad och ofta därmed följande stora utgifter omöjliggjort ifrågasatta befordringar och förordnanden. Inneboendesystemet har i mycket stor utsträckning kommit i tillämpning, varjämte ingäendet av äktenskap i ett flertal fall omöjliggjorts, allt förhållanden, som på ett menligt sätt direkt eller indirekt inverkat på trafikens skötande, då härigenom i mycket stor utsträckning omöjliggjorts placandet av rätte mannen på rätta platsen.

För att i de mest trängande fallen bereda bostäder åt personalen har styrelsen måst vidtaga särskilda åtgärder.

Sälunda har styrelsen liksom föregående år låtit av driftmedel uppföra baracker å ytterligare följande platser, nämligen vid Krylbo, Laxå, Kristinehamn, Charlottenberg, Kil, Alvesta, Nässjö, Störvik, Bollnäs, Kilafors, Ånge, Storlien och Långsele, varvid de uppförda byggnaderna dock mest avsett fylla behovet av överliggningsrum för mera rörlig personal, i enstaka fall dock även tillgodosett behovet av bostäder för permanent placerad personal.

Som styrelsen i sin föregående år ingivna underdåniga framställning meddelat, hade avtal träffats mellan järnvägsstyrelsen och direktionen för statens järnvägars änke- och pupillkassa, som ställt i utsikt, att kassan under en följd av år använder disponibla penningbelopp för uppförande av större byggnader, inrymmande huvudsakligen lägenheter om 2 rum och kök.

I anslutning härtill har genom statens järnvägars försorg på kassans bekostnad under innevarande år arbetet med uppförande av bostadshus vid Krylbo, Mjölby och Kristinehamn påbörjats och bedrivs desamma med all skyndsamhet, varjämte kassan planerat för uppförande av ett större bostadskomplex i Stockholm. Härigenom hava kassans resurser tagits i anspråk en följd av år framåt i den utsträckning tillgängliga medel tillåta, varvid givetvis även här det minskade penningvärdet inverkat minskande på omfattningen av kassans byggnadsverksamhet.

Efter att hava föranstaltat om en genomgående undersökning angående personalens bostadsförhållanden och hyresmöjligheterna å de platser, där bostadsbristen gjort sig mest kännbar, har styrelsen funnit, att behovet av bostäder i

\*) Se anm. sid. 26.

första hand måste tillgodoses vid här nedan angivna platser. Härvid har styrelsen även beaktat de framställningar från såväl personalen som från kommunala förvaltningar, vilka härutinnan inkommit till järnvägsstyrelsen.

Vid en del platser såsom vid Charlottenberg, Falkenberg, Killeberg, Älmhult, Höör, Bastuträsk och Gällivare, har det lyckats styrelsen att träffa avtal under förutsättning av statsmakernas godkännande om inköp av fastigheter, vilka ställa sig avsevärt förmånligare än att uppföra nya byggnader. Det kan ju mot dylika inköp erinras att härigenom å orten förefintlig bostadsbrist icke minskas. Styrelsen anser sig dock böra till bemötande av en dylik erinran framhålla, att den största svårigheten att anskaffa bostäder oftast föreligger i stationens närhet, men att möjligheter lättare yppa sig på längre avstånd från stationen. Genom inköp av välbelägna fastigheter i stationens närhet bliva sålunda statens järnvägars intresse tillgodosett, utan att därför i regel bör följa att bostadsbristen ökas, om ock möjligheterna till bostad för den enskilde i stationens närhet försvåras.

Beträffande sådana platser som Värtan och Hagalund samt Olskroken, vars personal till största delen är bosatt i Stockholm respektive Göteborg, hava starka krav väckts på uppförande av bostäder.

Då relativt små tillskott i tillgången på bostäder för det allmänna härigenom skulle vinnas och möjligheten att förhyra bostad i dessa fall dock ytterst är en ekonomisk fråga, har styrelsen, med hänsyn till de avsevärda belopp, som för erforderliga byggnaders uppförande skulle behövas, ansett böra med förslag härom tillsvidare anstå.

Beträffande behovet av bostäder i Hallsberg och Luleå med flera platser är situationen så bekymmersam att trots i här föreliggande framställning framställda stora krav, behovet på långt när icke är tillgodosett. Styrelsen vill därför redan nu förutskicka, att styrelsen nästkommande år är nödsakad återkomma med begäran om medel för ytterligare ett stort antal boställslägenheter å dessa platser.

Beträffande utrymme och inredning i samtliga härtill uppförande föreslagna boställshus hava såsom under senare år varit fallet de av 1911 års husbyggnadskommision framlagda förslagen i tillämpliga delar legat till grund.

Styrelsen övergår härefter till de olika anslagsposterna.

Vid *Krylbo*, ett boställshus om en lägenhet om 3 rum och kök för lokomotivmästare och tre lägenheter om 2 rum och kök för vagn- och stallkarlar ..... 80,000: —

Vid *Hovsta*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal..... 47,000: —

Vid *Hallsberg*, fyra boställshus, vardera om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal ..... 280,000: —

Vid *Ändebol*, ett boställshus om två lägenheter en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök för en stationskarl ..... 51,000: —

Vid *Kimstad*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal ..... 69,000: —

Vid <i>Falköping—Ranten</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	140,000: —
Vid <i>Kil</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	70,000: —
Vid <i>Svartå</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	69,000: —
Vid <i>Charlottenberg</i> , inköp av tvenne fastigheter, innehållande vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök, avsedda för maskin- och trafikavdelningens personal	72,000: —
Vid <i>Vansbro</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	69,000: —
Vid <i>Mora</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskinavdelningens personal	69,000: —
Vid <i>Källered</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal	47,000: —
Vid <i>Åsa</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal	47,000: —
Vid <i>Fjärås</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	69,000: —
Vid <i>Falkenberg</i> , inköp av fastighet innehållande fyra lägenheter om 2 rum och kök avsedda för en banmästare, en banvaktsförman och 2 banvakter	30,000: —
Vid <i>Nässjö</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	140,000: —
Vid <i>Killeberg</i> , inköp av fastighet innehållande fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	23,000: —
Vid <i>Älmhult</i> , inköp av fastighet innehållande två lägenheter om 3 rum och kök och två lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	29,000: —
Vid <i>Höör</i> , inköp av fastighet, innehållande två enkelrum och två lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal	18,000: —
Vid <i>Hässleholm</i> , två boställshus om vardera 8 lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal	350,000: —
Vid <i>Örtofta</i> , ett boställshus om fyra lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsskrivare, tre om 2 rum och kök för stationskarlar	82,000: —
Vid <i>Kattarp</i> , ett boställshus om 3 lägenheter om 2 rum och kök för banvakter	73,700: —

Vid <i>Södervidinge</i> , en banvaktstuga .....	27,400: —
Vid <i>Spannarp</i> , » » .....	28,200: —
å linjen <i>Teckomatorp—Svalöv</i> , 1 banvaktstuga .....	28,200: —
» » <i>Södervidinge—Kävlinge</i> , 1 banvaktstuga .....	27,400: —
Vid <i>Byvalla</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal .....	44,000: —
Vid <i>Ockelbo</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Bollnäs</i> , två boställshus om vardera sex lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	200,000: —
Vid <i>Ljusdal</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskinavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Töva</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästaren och en om 2 rum och kök för en stationskarl .....	52,000: —
Vid <i>Ånge</i> , ett boställshus om en lägenhet om 4 rum och kök för maskininspektoren och en lägenhet om 3 rum och kök för lokomotivmästaren .....	64,000: —
Vid <i>Ånge</i> , ett boställshus om fyra lägenheter två om 4 rum och kök för förste stationsskrivare och 2 om tre rum och kök för tågledare .....	95,000: —
Vid <i>Ånge</i> , tre boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	210,000: —
Vid <i>Storlien</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	154,000: —
Vid <i>Flåsjön</i> , en banvaktstuga .....	27,000: —
Vid <i>Ulriksfors</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Bräcke</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Långsele</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Vännäs</i> , påbyggnad av stationshuset för erhållande av en lägenhet om 3 rum och kök och 2 enkelrum för stationsskrivare ...	31,000: —
Vid <i>Örnsköldsvik</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	73,000: —
Vid <i>Sjulevad</i> , ett boställshus om tre lägenheter en om 3 rum och kök och två om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal ..	53,500: —



Vid <i>Hörnsjö</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal .....	48,000: —
Vid <i>Kallholmen</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	75,000: —
Vid <i>Bastuträsk</i> , inköp av fastighet innehållande tre lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	17,500: —
Vid <i>Bastuträsk</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal .....	75,000: —
Vid <i>Myrheden</i> , ett boställshus om 3 lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	53,200: —
Vid <i>Luleå</i> , två boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin- och trafikavdelningens personal.....	146,000: —
Vid <i>Gällivare</i> , inköp av boställshus, avsett att efter omändring inredas till fyra lägenheter om vardera 2 rum och kök för trafikavdelningens personal .....	40,000: —
Vid <i>Kalixfors</i> , en banmästarstuga .....	42,000: —
Vid <i>Fjällåsen</i> , » » .....	42,000: —
Vid <i>Harrträsk</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök att inredas vid framtida behov .....	45,000: —
Vid <i>Kilvo</i> , ett boställshus om två lägenheter en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök att inredas vid behov .....	45,000: —
Vid <i>Polcirkeln</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök för stationsmästare och en om 2 rum och kök att inredas vid behov .....	45,000: —
Vid <i>Näsberg</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för stationsmästare och en stationskarl .....	54,000: —
Vid <i>Boden</i> , fem boställshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för maskin-, trafik- och banavdelningens personal .....	365,000: —
Vid <i>Niemisel</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för trafikavdelningens personal .....	48,000: —
Vid <i>Vitvattnet</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök, med möjlighet att vid framtida behov inreda ytterligare en dylik å vinden, för maskinavdelningens personal .....	48,000: —
Vid <i>Karungi</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för trafik- och maskinavdelningens personal .....	73,000: —

### Vid Örebro, Bollnäs och Notviken för huvudverkstäderna.

Under senare tiden har det visat sig alltmer och mer svårt att på ett tillfredsställande sätt rekrytera den yrkeskunniga personalen vid huvudverkstäderna. Detta har icke berott endast på brist på arbetssökande utan har i hög grad för- anletts därav, att personer, som önskat arbete, till följd av den nu på de flesta orterna rådande bostadsbristen, icke kunna förskaffa sig lägenheter på rimligt avstånd från verkstäderna.

Det synes därför icke återstå någon annan utväg än att statens järnvägar uppföra bostäder och uthyra dessa till verkstadsarbetarna.

De platser där bostadsbristen för närvarande är mest trängande äro Örebro, Bollnäs och Notviken och lämnas i det följande en mera detaljerad motivering för behovet å olika platser.

- a. vid Örebro, uppförande av bostadshus för verkstadspersona-  
len omfattande fyrtio lägenheter om 2 rum och kök samt två lägen-  
heter om 3 rum och kök ..... 872,000: —

Sedan personalen vid huvudverkstaden i Örebro begärt styrelsens medverkan till att ordna bostadsförhållandena för sagda personal, beslöt styrelsen den 18 oktober 1916 att föranstalta om utredning i frågan. Denna utredning, som förelåg färdig den 11 juli 1917, gav vid handen, att verklig bostadsbrist för arbetare föreligger i Örebro, och att denna gör sig ännu mera gällande ju längre tiden framskrider, på grund av inflyttning av arbetare till nya fabriker, och emedan den enskilda byggnadsverksamheten här som annorstädes ligger nere. Denna bostadsbrist blir så mycket mer kännbar för statens järnvägar, som behovet av arbetare vid huvudverkstaden i Örebro allt mer ökas. Sålunda kommer den nya spårväxelverkstaden att tagas i bruk under detta år, och är det förenat med de största svårigheter att anställa ny personal vid verkstäderna på grund av bostadsbristen.

Att personalen äger tillgång på sunda och ändamålsenliga bostäder i närheten av arbetsplatsen, är säkerligen till fördel ej endast för personalen själv, utan även och icke minst för statens järnvägar. Vid de större enskilda industriella företagen söker också arbetsgivaren numera i allt större utsträckning att på ena eller andra sättet medverka till att arbetarna erhålla goda bostäder.

Av de olika sätt som kunna tänkas att lösa bostadsfrågan i Örebro, har styrelsen funnit enda möjliga utvägen för närvarande vara den, att statens järnvägar själva uppföra bostadsbyggnader och uthyra dessa till verkstadspersonalen.

I Örebro äga statens järnvägar ett större område, beläget i närheten av verkstaden, med fritt och sunt läge i stadsplanen och med tillgång till elektriskt ljus, gas, vatten och avlopp, och vore det styrelsens avsikt, att å dessa tomter uppföra ifrågavarande boställshus.

Såsom framgår av styrelsens underdåniga framställning sistlidne höst, har styrelsen därvid ej upptagit frågan om anslag till dessa bostadshus, enär styrelsen, på grund av många andra mera trängande anslagsbehov, icke ansåg sig då kunna framkomma med detta förslag. Emellertid anser styrelsen nu, att frågan om uppförande av bostadshus för verkstadspersonalen i Örebro ej längre bör uppskjutas.

Preliminära förslag hava därför uppgjorts för uppförande å dessa tomter av sammanlagt 122 lägenheter om 2 rum och kök samt fyra lägenheter om 3 rum och kök, och beräknas totala kostnaden härför komma att uppgå till sammanlagt 2,598,000 kronor. Med hänsyn till de rådande förhållandena anser styrelsen emellertid, att denna summa bör fördelas på flera år. För 1920 skulle sålunda erfordras 872,000 kronor.

b. vid *Bollnäs*, två bostadshus om vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök för verkstadsarbetare ..... 140,000: —

Även i *Bollnäs* råder för närvarande stor bostadsbrist, och har det visat sig, att vid oktoberflyttningen 1918 minst ett tiotal verkstadsarbetare med familjer äro i saknad av bostad. Rekryteringen av yrkeskunnige arbetare kan av samma skäl ej heller ske i erforderlig grad.

c. vid *Notviken*, fyra bostadshus med vardera fyra lägenheter om 2 rum och kök jämte uthus för verkstadsarbetare..... 280,000: —

I sin år 1913 ingivna underdåniga skrivelse angående behovet av nya byggnader och anläggningar upptog styrelsen, bland annat även uppförande vid *Notviken* av 7 stycken bostadshus vardera rymmande fyra lägenheter om 2 rum och kök för verkstadspersonalen. Det härför angivna beloppet upptogs dock ej av Kungl. Maj:t i årets äskanden, då, enligt vad föredragande departementschefen yttrat till statsrådsprotokollet, frågan borde uppskjutas ännu ett år, för att om möjligt en annan utväg för frågans lösning på ett för statsverket billigare, men dock för ändamålet tillfredsställande sätt, måtte utfinnas.

I sin år 1914 ingivna underdåniga skrivelse angående behovet av nya byggnader och anläggningar upptog styrelsen åter medel för uppförande av boställshus för verkstadspersonalen vid *Notviken* och hade då inskränkt sin begäran till tre stycken hus, vilka ansågos behövlige för sådan personal, som måste vara förlagd i omedelbar närhet av verkstaden.

Detta styrelsens äskande beviljades även av statsmakterna. Övriga behövlige bostäder ansåg styrelsen skulle kunna åstadkommas genom en egnahems-koloni i närheten av verkstaden.

Det har emellertid visat sig, att vid de nu rådande enormt uppdrivna byggnadspriserna det icke är möjligt för arbetarna uppföra några egna hem, och torde det därför icke återstå annat, än att staten uppför bostäder åt arbetarna. Stort behov av yrkeskunniga verkstadsarbetare föreligger och blir ännu mer trängande, då plåtslagarverkstaden och smedjan skola tagas i bruk. En tillfredsställande rekrytering av dylika arbetare kan emellertid icke äga rum när tillgång på bostäder saknas såväl i *Luleå* som omnejd.

2. **Manskaps- och överliggningshus** ..... 395,000 + 241,700 = 636,700: —\*)

På grund av bostadsbristen hava även stora svårigheter uppstått att genom förhyrning anskaffa överliggningsrum åt den åkande personalen. Å de platser

\*) Se anm. sid. 26.

styrelsen härnedan föreslår uppförandet av *överliggningshus* är behovet av överliggningsrum på grund av ovannämnda orsaker så trängande, att styrelsen anser att åtgärder för dess tillgodoseende snarast måste vidtagas. Bland dessa återkommer styrelsen med framställning om anslag till överliggningshus i Mjölby för vilket styrelsen föregående år hemställde om medel, men vilket med hänsyn till den ansträngda statsbudgeten ej medtogs i den Kungl. propositionen, och för vilket i anslutning härtill erforderliga medel icke av riksdagen anvisades. Beträffande *manskaphus* hade styrelsen tidigare tänkt sig kunna återkomma med framställning om anslag till ett personalhus i Nyköping, men nödgas styrelsen nu avstå härifrån. Därjämte förefinnas starka krav på anordnandet av dylika i Lund, Ljusdal och Ånge, men har styrelsen ansett sig nu icke kunna medtaga dessa.

Styrelsen får sålunda inskränka sig till att föreslå uppförande av överliggningshus vid följande platser såsom samtidigt bidragande till bostadsnödens lindrande nämligen:

Vid *Mjölby*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal 162,000: —

Vid *Långsele*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal ..... 65,000: —

Vid *Storvik*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal... 65,000: —

För att erhålla erforderligt antal överliggningsrum i Storvik har förslag förelagat om påbyggnad och inredning av ett boställshus å platsen, men av den utredning, som härvid vidtagits, har styrelsen ansett lämpligare att uppföra ett särskilt överliggningshus, enär svår bostadsbrist råder i samhället, varjämte skillnaden mellan kostnaderna för påbyggnad och nybyggnad beräknas uppgå till endast cirka 10,000 kronor.

Vid *Ljusdal*, ett överliggningshus för trafikavdelningens personal... 65,000: —

Vid *Boden*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal... 38,000: —

### 3. Stationshusbyggnader ..... 141,000 + 218,000 = 359,000 :—\*)

Vid Brattsbacka, där fullständig station är avsedd anordnas, erfordras för trafikens skötsel en med godsbod sammanbyggd stationsstuga jämte tvenne lägenheter om 2 rum och kök för vid platsen stationerad personal.

*Brattsbacka*, å linjen Norrfors—Nyåker ..... 62,000: —

Styrelsen hade tidigare tänkt framkomma med krav för en stationshusbyggnad vid Björnänge, där förhållandena kräva bättre anordningar, men har ansett sig nu nödgad att avstå därifrån.

För erhållande av erforderliga ökade utrymmen för expeditionslokaler m. m. föreslås till- och ombyggnad av stationshusen vid följande stationer nämligen:

\*) Se anm. sid 26.

<i>Stjärnhov</i> .....	24,000: —
<i>Bollnäs</i> .....	55,000: —

Särdeles trängande behov föreligga även vid Kimstad, Örebro, Lis, Billesholms gruva och Koskullskulle, men har styrelsen ansett sig nödgad frågå sin tidigare tanke, att för dessa nu göra framställning om anslag.

4. **Godsmagasinsbyggnader** ..... 112,000 + 94,500 = 206,500: — \*)

Vid nedannämnda stationer hava utrymmena i godsmagasinen eller tillhörande expeditiionslokaler visat sig otillräckliga, vilket vållat såväl svårigheter och tidsutdrägt vid expedieringen som andra olägenheter för såväl allmänheten som statens järnvägar. Genom nu föreslagna utvidgningar av lokalerna skulle dessa olägenheter bliva avhjälpda.

Dessa stationer äro:

<i>Nässjö</i> , tillbyggnad av ilgodsmagasinet .....	25,000: —
<i>Eslöv</i> , tillbyggnad av godsexpeditionen .....	52,000: —
<i>Hudiksvall</i> , uppförande av ilgodshus .....	35,000: —

5. **Beredande av tvårumslägenheter åt den lägst av lönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar** ..... 70,000: —

I enlighet med den av järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse den 10 november 1916 framlagda och av Kungl. Maj:t och riksdagen godkända planen, att med förnyelsefondsmedel förändra befintliga enrumslägenheter till tvårums, samt med anslagsmedel genom nybyggnad anskaffa erforderliga ersättningslägenheter, upptager styrelsen även bland innevarande års äskanden medel för sistnämnda ändamål. Hitintills tillgängliga anslagsmedel hava disponerats för uppförande av boställshus vid Kiruna och Bräcke.

Ehuru ett avsevärt större belopp nu skulle vara behöfligt, för att med hänsyn till ökade arbets- och materialpris kunna fullfölja nybyggandet enligt den ursprungliga planen, inskränker sig styrelsen, med tanke på de stora krav som i övrigt ställas på statskassan, till att för år 1920 begära samma belopp, som beviljats för de tvenne föregående åren eller 70,000 kronor.

6. **Anordnande av tvättstugor till boställshavare, vilka äro i avsaknad av denna förmån.**

I anslutning till den av styrelsen i föregående års underdåniga framställning förebragta utredningen angående behovet av tvättstugor för personalen och statsrådets och chefens för Kungl. Civildepartementet till statsrådsprotokollet

\*) Se anm. sid. 26.

häröver gjorda uttalande synes för styrelsen fullgoda skäl föreligga för hemställan om medel för fullföljandet av den tänkta planen att bereda statens järnvägars boställshavare tvättstugor och i första hand å de tvenne nordligaste distrikten, där behovet på grund av de klimatiska förhållandena är synnerligen trängande. Med hänsyn till nödvändiga inskränkningar anser sig emellertid styrelsen *icke nu kunna upptaga medel för detta ändamål*, då så många vida viktigare anordningar måst stå tillbaka.

7. Övriga husbyggnader ..... 200,000 + 102,500 = 302,500: —\*)

*Anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader* ..... 200,000: —

Å sådana platser, där järnvägsstationer finnas, har generalpoststyrelsen i allmänhet sökt anordna sina poststationer i samband med järnvägsstationen. För postverkets del innebär detta en stor fördel, i det att därigenom postverket erhåller en fastare uppgörelse än vad många gånger är möjligt, då posten har att vända sig till enskild person. För allmänheten är nämnda anordning naturligtvis även en synnerligen stor fördel, då allmänheten dels får sina postgöromål handlagda av med expeditionsgöromål förtrogna tjänstemän, dels ock är posten tillgänglig på ett i regel centralt ställe å orten. Även ur allmän statsekonomisk synpunkt måste givetvis en dylik anordning vara att föredraga.

Med hänsyn till dessa fördelar för postverket, allmänheten och statsverket i sin helhet har järnvägsstyrelsen sökt i största utsträckning tillmötesgå framställningar om förening av post- och järnvägsstöromålen vid statens järnvägars stationer. Allt eftersom trafikarbetet vid järnvägarna växt har det emellertid visat sig medföra vissa olägenheter, ej minst i säkerhetsavseende, att järnvägsstationsföreståndaren även handhar postarbetet. Därför har järnvägsstyrelsen ock ansett sig vara nödsakad att under de senaste åren i ett flertal fall uppsäga gemenskapen med postverket. När nu järnvägsstyrelsen på grund av det hastigt sig ökande trafikarbetet står inför utsikten att under de kommande åren nödgas uppsäga posten från ett flertal stationer, har det i anslutning till ovanstående, att söka vidtaga sådana anordningar, att posten åtminstone beredes lokal i järnvägens stationshus. I den utsträckning så varit möjligt har järnvägsstyrelsen också upplåtit för tillfälligt begagnande av postverket sådana väntsals- och andra utrymmen, som järnvägsstyrelsen ansett sig kunna för en tid avvara. Vid ett flertal stationer, där från generalpoststyrelsens sida påvisats såsom synnerligen önskvärt, att posten beredes plats i järnvägsstationerna, finnas emellertid icke utrymmen disponibla att anvisa posten. Järnvägsstyrelsen har då tänkt sig att för postverkets del vidtaga erforderliga tillbyggnads- och förändringsarbeten å respektive stationshus. Det hade varit järnvägsstyrelsens avsikt att nu kunna framlägga en definitiv kostnadssiffra på vad som i detta hänseende med förande prisnivå skulle erfordras av anslagsmedel. De i sammanhang med föregående fråga pågående utredningarna hava emellertid ännu ej avslutats, varför styrelsen nu ej kan lämna en dylik uppgift. Med ledning av de hittills gjorda

\*) Se anm. sid. 26.

utredningarna har dock styrelsen nu ansett sig böra hemställa om ett begynnelseanslag för berörda ändamål av 200,000 kronor.

För nya husbyggnader erfordras sålunda sammanlagt 6,861,100 kronor.

Emellertid anmäler styrelsen härmed att det av 1914 års riksdag beviljade anslaget å 25,000 kronor för uppförande av ett boställshus vid Norsholm icke hittills blivit disponerat eller lämpligen bör disponeras för detta ändamål på grund av ändrade dispositioner.

Behov av boställshuset föreligger emellertid icke längre, när omlastningen mellan statens järnvägar och Norra Östergötlands järnväg beträffande bandelen Norsholm—Kimstad är flyttad från Norsholm till Kimstad. Skulle behov av ett boställshus framdeles uppstå, är det nuvarande anslaget emellertid otillräckligt, varför styrelsen anser det vara lämpligt att då återkomma med begäran om ett helt nytt anslag.

Styrelsen föreslår därför att dessa medel beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av det nu erforderliga anslagsbeloppet.

Frånräknas sålunda detta belopp återstår såsom erforderligt anslag 6,836,100 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 2,336,100 kronor, varför 4,500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Av innevarande års riksdag hava för husbyggnader anvisats dels å tilläggsstat för detta år 2,000,000 kronor dels för år 1919 ett reservationsanslag å 1,861,700 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 1,435,100 kronor för ändamålet erforderligt.

I anslutning till vad styrelsen ovan anført får styrelsen i underdånighet hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för husbyggnader  
dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 1,435,100  
kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslagsmedel å  
sammanlagt 3,861,700 kronor, som beviljats av 1918 års riksdag,  
dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 3,000,000  
kronor, varav 2,000,000 kronor äro att betrakta såsom konjunktur-  
turstillägg på 1914 års prisnivå samt  
dels slutligen för år 1920 ett reservationsanslag å 3,836,100  
kronor, varav 2,500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunktur-  
turstillägg på 1914 års prisnivå.*

## VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar.

Såsom styrelsen i tidigare underdåniga framställningar i enahanda ärende anført, får styrelsen erinra därom, att styrelsen i 10-årsplanen upptagit ett visst årligt belopp för anordnande av skenfria vägkorsningar. Styrelsen har i planen medtagit ifrågavarande anslagspost med hänsyn till de krav, som uppställas på anordnande av dylika skenfria korsningar i samband med järnvägstrafikens utveckling och nödvändigheten av att göra denna oberoende av korsande lands-

vägstrafik vid mera trafikerade landsvägar och gator. 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten har även framhållit önskvärdheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av dylika skenfria korsningars anordnande. För ändamålet har Kungl. Maj:t och riksdagen beviljat ett sammanlagt belopp av 650,000 kronor, därav 250,000 kronor äro disponibla för vardera åren 1917 och 1918 och 150,000 kronor för år 1919. Av dessa medel hava hitintills disponerats sammanlagt 320,000 kronor.

Vid de årliga äskandena har styrelsen angivit vissa platser, där skenfria vägkorsningsanläggningar inom närmaste tiden vore ifrågasatta. Sålunda uppgavs till 1916 års riksdag att sådana borde komma till utförande vid

Väla å linjen Järna—Katrineholm,  
 Karlstads station,  
 Kristinehamns station,  
 Motala station,  
 Almekärr, å linjen Partille—Alingsås,  
 Katarp, å linjen Mjölby—Nässjö samt  
 Bollnäs station.

Till 1917 års riksdag vid

Västerljung, å linjen Järna—Nyköping,  
 Näkna, å linjen Simonstorp—Graversfors,  
 Sparreholms station,  
 Motala verkstads station samt  
 Eslövs station.

Till 1918 års riksdag vid

Rönninge station,  
 Flens » ,  
 Vingåkers » ,  
 Kilsmo » ,  
 Väsby » ,  
 Linköpings » ,  
 Blädinge » ,  
 Alingsås » ,  
 Västra Bodarne station,  
 Håvared, å linjan Norsesund—Floda,  
 Ljusdals station,  
 Ånge » samt  
 Långsele » .

Ovan angivna medel 320,000 kronor hava disponerats för anläggningar vid Väla, Karlstad, Motala, Almekärr, Västerljung, Västra Bodarne och Håvared.

Under året hava behov framträtt om anordnande av skenfria korsningar ytterligare vid

Jönåker,  
 Kimstads station,



Frövi station,  
 Tullinge » ,  
 Laxå » ,  
 Stångby » , och  
 Sösdala » .

Här föreligga sålunda avsevärda krav, vilka icke tillnärmelsevis kunna täckas av hitintills anslagna medel. Såsom styrelsen vid tidigare gjorda framställningar betonat kan emellertid utförandet av dylika anläggningar, på grund av att de erforderliga förhandlingarna med kommuner, väghållningsskyldige och andra visat stor benägenhet att draga ut på tiden, icke fortskrida så snabbt, som önskligt vore, varför hitintills tillgängliga anslag för ändamålet icke blivit i större utsträckning än som skett konsumerade. Emellertid komma sådana arbeten, som föreligga till utförande, exempelvis vid Eslöv, Linköping och Alingsås att draga så avsevärda kostnader, att endast ett sådant arbetes genomförande kräver belopp, överstigande de beviljade årsanslagen. Anslagsbeloppen få härigenom naturen av en fondering för ändamålet, vilket möjliggör det årliga äskandets begränsning, till det belopp, till vilket styrelsen hitintills inskränkt sig. Styrelsen hade tänkt sig att en minskning av detta belopp — förlidet års riksdag nedprutade på Kungl. Maj:ts förslag av styrelsen begärt anslag från 250,000 kronor till 150,000 kronor — nu icke borde ifrågasättas, enär härigenom för styrelsen skulle omöjliggöras ingångsättandet av något av ovannämnda stora arbeten.

Då emellertid en allmän sänkning av årets anslagsäskanden visat sig nödvändig har styrelsen — om ock med synnerligen stor tvekan — nu *ansett sig helt böra avstå från begäran om anslag i detta avseende.*

### VIII. Anordningar för beredande av ökad kolupplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i

**importhamnarna..... kronor 51,000:—**

Vid *Örnsköldsvik*. Anordnande av kolupplagsplats ..... 51,000:—

En rationellt ordnad upplagsplats för kol erfordras i anslutning till den under byggnad varande nya kolkajen i Örnsköldsvik, vartill anslag beviljades av 1916 års riksdag. Kostnaderna härför hava beräknats till 51,000 kronor, varav 30,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg till 1914 års priser.

Järnvägsstyrelsen får därför i underdånighet föreslå att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnarna för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 51,000 kronor, varav 30,000 kronor äro att hänföra till konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt  
kabelarbeten ..... kronor 660,000: —**

Såsom styrelsen i sin underdåniga framställning förlidet år under förevärande anslagspost framhållit har kravet på dylika anläggningar ökats i och med trafikens tillväxt. Vad styrelsen då anförde, tillåter sig styrelsen här nedan upprepa.

»Med ökning av trafiken följer intensivare tågrörelse genom ökat tågantal och tätare inbördes lägen mellan tågen. Då statens järnvägars bandelar till huvudsaklig del fortfarande äro enkelspåriga, uppstår härigenom ett ökat behov av telegraf- och telefonförbindelser, dels mellan den plats, dit tågledningen är förlagd och övriga stationer för att ernå en snabb expediering av erforderliga tågorder, vilkas antal genom tågtäthetens och tågantalets ökning samtidigt, men i väsentligt raskare tempo, ökas, dels mellan stationerna inbördes, för att kunna expediera i säkerhetsordningen föreskrivna tågfrågor, vilka ökas direkt med tågantalets tillväxt. I samband härmed vill styrelsen nämna, att för ett tågs expedierande å enkelspårig bandel fyra tågfrågor skola växlas å varje stationssträcka. Att vid ökat tågantal och ökad tågtäthet svårigheter sålunda lätt uppstå vid tågledningen och tågexpedieringen torde vara uppenbart. Det har även tydligt framträtt, att en stor del av uppstående tågförseningar haft sitt ursprung i otillräckligheten av förefintliga telegraf- och sektionstelefonledningar och tågrörelsen i allmänhet kunnat utvecklas mera jämnt, om flera möjligheter funnits för tågledningen och stationerna att komma i förbindelse med varandra.»

För att på ett fullt tillfredsställande sätt kunna å vissa bangårdar och andra platser anordna det alltjämt växande antalet telegraf- och telefonledningar måste därjämte jordkabler nedläggas.

Enligt den förut i denna skrivelse åberopade utredningen angående anslagsbehovet för 10-årsperioden 1918—1927 skulle för *nya telegraf- och sektionstelefonledningar* år 1920 erfordras ett belopp av 449,600 kronor, vilket med nuvarande högre materialpris, och oaktat järntråd i viss utsträckning skulle användas i stället för bronstråd, beräknats böra höjas till 807,000 kronor. Med hänsyn till rådande höga prislägen anser emellertid styrelsen att en avsevärd del av de i 10-årsplanen upptagna arbetena bör förskjutas till ett kommande år. Sektions-telefonledningen Göteborg—Halmstad, som enligt planen skulle utföras först efter år 1920, anses däremot behöva komma till utförande sistnämnda år. Genom dessa omflyttningar i arbetsplanen skulle den beräknade summan för dessa ledningar kunna nedbringas till 410,000 kronor.

För dessa medel äro följande anläggningar avsedda komma till utförande, nämligen:

- telegrafledningar* å linjerna
  - Stockholm—Krylbo och
  - Boden—Storsund,
- sektionstelefonledningar* å linjerna
  - Järna—Åby,
  - Göteborg—Halmstad och
  - Långsele—Umeå.

Beträffande *kabelarbeten* har i 10-årsplanen upptagits ett belopp av 50,000 kronor för år 1920. På grund av det höga prisläget å kablar beräknas avsedda kabelarbeten, som äro av den vikt att de icke tåla uppskov, nu komma att betinga en kostnad av 250,000 kronor.

För telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten erfordras sålunda sammanlagt 660,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunnat utföras för 160,000 kronor, varför 500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Av innevarande års riksdag har för telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten dels å tilläggsstat för detta år anslagits 200,000 kronor, dels för år 1919 anvisats ett reservationsanslag å 440,000 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och beräknas för närvarande ett tilläggsanslag av 225,000 kronor för ändamålet erforderligt.

I anslutning till ovanstående får järnvägsstyrelsen sålunda i underdånighet hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 225,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslagsmedel, som beviljats av 1918 års riksdag och dels för år 1920 ett reservationsanslag av 660,000 kronor, varav 500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg.*

## X. Elektriska belysningsanläggningar ..... kronor 75,000: —

Såsom styrelsen i sin underdåniga framställning förlidet år omförmålt, hade fotogenbristen då tvingat järnvägsstyrelsen att med driftmedel bekosta anordnande av elektrisk belysning å ett antal bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt i boställslägenheter. Under innevarande år har styrelsen av samma skäl låtit anordna dylik belysning å ett stort antal stationer i allmänna och tjänstelokaler samt i bostäder. Då styrelsen finner det angeläget att fortfarande, i den mån elektrisk ström blir tillgänglig invid järnvägen, installera elektrisk belysning för nämnda behov, har styrelsen för avsikt att framdeles under rådande brist på lysoljor använda driftmedel för möjliggörande av anordnande av elektrisk belysning. Under sådana förhållanden anser styrelsen sig icke nu böra begära anslagsmedel för nya anläggningar av ifrågavarande slag.

Av innevarande års riksdag har för elektriska belysningsanläggningar för år 1919 anvisats ett reservationsanslag å 154,000 kronor. Alltjämt stegrade kostnader hava emellertid visat att de beviljade medlen bliva otillräckliga för utförande av de beslutade arbetena och beräknas för närvarande ett belopp av 75,000 kronor för ändamålet erforderligt.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört, får styrelsen i underdånighet hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för elektriska belysningsanläggningar i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp av 75,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslagsmedel, som beviljats av 1918 års riksdag.*

## XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar..... kronor 2,500,000:—

Under järnvägarnas tidigare år skedde vid alla stationer såväl omläggning av spårväxlar som omställning av de fasta signalerna för hand genom manövrering på platsen. Allt eftersom järnvägstrafiken ökades, visade det sig emellertid, att åtskilliga olägenheter voro förenade härmed. Så till exempel låg en fara i den omständigheten att de fasta signalinrättningarna och växlarna i tågvägen icke stodo i beroende av varandra, varigenom det var möjligt att visa körsignal från den fasta signalinrättningen, ehuru växlarna i tågvägen icke lagts i sitt rätta läge. Denna omständighet har förorsakat många olyckor och missöden, vilkas antal under åren 1907—1912 motsvarade 18.4 % av samtliga under sagda år inträffade olyckor i tåg tjänst. För att tillgodose berättigade krav på trafiksäkerhet har man anordnat växel- och signalsäkerhetsanläggningar, vilka under årens lopp i allt högre grad förbättrats och fullkomnats.

Ändamålet med dessa anläggningar kan närmare angivas vara att de skola så förbinda de fasta signalinrättningarna på en station sinsemellan och med de spårväxlar, vilka skola genomlöpas av tåg, samt med andra växlar, vilkas lägen kunna inverka på säkerheten för tågrörelsen, så ock med över sidospår anordnade spårspärrar, att körsignaler med de fasta signalinrättningarna icke kunna givas, såvida ej nyssnämnda växlar och spårspärrar äro rätt lagda och förreglade, och att körsignaler för tågs framgående samtidigt å olika tågvägar kunna givas, endast om tågvägarna äro oberoende av varandra.

De anordningar, som erfordras för vinnande av detta syfte äro givetvis mycket olika i avseende å sin omfattning. Vid en liten station med få spår och ett ringa antal växlar, äro mindre vidlyftiga anordningar av nöden än vid en större station med invecklat och vidsträckt spårssystem. Även vid mindre stationer krävas emellertid rätt omfattande anordningar, vilka äro nödvändiga för att betrygga apparaternas funktion även under ogynnsamma klimatiska förhållanden. Vid större stationer användas numera elektriska ställverk med elektrisk kraft för växlarnas och signalernas manövrering, varigenom visat sig kunna ernås åtskilliga fördelar, jämfört med de mekaniska ställverken, vid vilka tråledning användas för rörelsens överföring vid omläggning av växlar och signaler.

I regel ingå numera i växel- och signalsäkerhetsanläggningarna jämväl anordningar till förhindrande av för tidig omläggning av växlar (tågvägsförregling) så ock anordningar till förhindrande av att huvudsignal ställes till kör utan stationsföreståndarens medgivande (stationsblockering), ävensom andra anordningar med ändamål att för stationsföreståndaren underlätta kontrollen över tågrörelserna å stationen.

Å linjer med tätare tågföljd anordnas i förbindelse med växel- och signalsäkerhetsanläggningarna så kallad linjeblockering. Genom nämnda anordning förbindas signalinrättningarna å två närbelägna stationer med varandra på sådant sätt att körsignal för tågs utfart å sträckan mellan stationerna icke kan givas förrän ett föregående tåg lämnat samma sträcka och utfartssignalen frigivits från framförliggande station. Linjeblockering, som anordnas såväl å enkelspårig som dubbelspårig bana, har visat sig vara ett betydelsefullt medel för trafiksäkerhetens höjande å linjer med tät trafik, till exempel förortstrafik närmast de större städerna.

Utgifterna för växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid statens järnvägar hava varit avsevärda. Sälunda hava statsmakterna till bestridande av kostnader för dylika anläggningar alltsedan år 1891 årligen anvisat extra anslagsmedel uppgående för tiden till och med 1919 års slut till ett belopp av sammanlagt 9,120,000 kronor, vilka fördela sig på olika år sålunda:

för år 1892.....	50,000: —	för år 1903.....	150,000: —	för år 1914.....	600,000: —
» » 1893.....	50,000: —	» » 1904.....	150,000: —	» » 1915.....	800,000: —
» » 1894.....	42,000: —	» » 1905.....	150,000: —	» » 1916.....	800,000: —
» » 1895.....	50,000: —	» » 1906.....	150,000: —	» » 1917.....	800,000: —
» » 1896.....	20,000: —	» » 1907.....	100,000: —	» » 1918.....	1,000,000: —
» » 1897.....	86,000: —	» » 1908.....	150,000: —	» » 1919.....	1,500,000: —
» » 1898.....	80,000: —	» » 1909.....	150,000: —		
» » 1899.....	75,000: —	» » 1910.....	350,000: —		
» » 1900.....	317,000: —	» » 1911.....	250,000: —		
» » 1901.....	150,000: —	» » 1912.....	450,000: —		
» » 1902.....	150,000: —	» » 1913.....	500,000: —		
					Tillhopa kronor 9,120,000: —

Såsom synes av ovanstående uppgifter är det avsevärda belopp som under årens lopp nedlagts på anordningar, avsedda att på ifrågavarande sätt öka trafiksäkerheten å statens järnvägar.

I den inom styrelsen år 1916 uppgjorda planen för nya byggnader och anläggningar under 10-årsperioden 1918—1927 hade för växel- och signalsäkerhetsanläggningar beräknats erforderligt ett belopp av 8,000,000 kronor, vilket var avsett att utgå med 1,000,000 kronor under vart och ett av åren 1918—1922, medan återstående 3,000,000 kronor skulle fördelas å de sista fem åren av 10-årsperioden. Utom nämnda belopp beräknades uti ifrågavarande utredning ett belopp av 2,000,000 kronor bliva erforderligt under 10-årsperioden för vissa förbättringar i signalsystemet, vilka erfarenheten visat vara behövliga. Av sistnämnda belopp var avsett att utgå 200,000 kronor under vart och ett av åren 1920—1922 och tillhopa 1,400,000 kronor under 5-årsperioden 1923—1927.

Enligt nämnda utredning borde sålunda för åren 1918 och 1919 erfordras ett belopp av 1,000,000 kronor och för år 1920 1,200,000 kronor. Redan föregående år visade sig emellertid en avsevärd höjning av ifrågavarande belopp vara nödvändig på grund av penningvärdets fall för att undvika större inskränkningar i arbetenas omfattning, vilka inskränkningar enligt styrelsens mening kunde bli menliga för statens järnvägars utveckling i fråga om trafiksäkerheten och minska järnvägarnas förmåga att upptaga den ökning i trafiken som återinträdande av normala tider med största sannolikhet kunde antagas komma att medföra. Vidare framhöll styrelsen som ytterligare ett skäl mot en alltför betydande inskränkning i hithörande arbeten hänsynen till den industri, som på senare åren utvecklats sig inom landet för tillgodoseende av järnvägarnas behov av växel- och signalsäkerhetsanläggningar och tills vidare till stor del vore beroende av statens järnvägars beställningar.

På ovan anförda skäl begärde styrelsen i sin föregående år ingivna underdåniga framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar höjning av det i 10-årsutredningen beräknade anslaget för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för år 1919 från 1,000,000 kronor till 1,500,000 kronor, vilket sistnämnda belopp sedermera av riksdagen beviljades.

Sedan föregående år hava ytterligare prisstegringar inträtt såsom en följd av ökade material- och arbetspriser för industrien. Utsikterna för en återgång inom rimlig tid till normala prisförhållanden hava icke ökat utan snarare minskats. En mångfald arbeten äro erforderliga och kunna icke utan avsevärd olägenhet för statens järnvägar uppskjutas någon längre tid. Bland ifrågavarande arbeten vill styrelsen framhålla:

komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar med flera tågvägar i samband med arbeten för beredande av större spårutrymme å stationerna, utförande av förreglingsanläggningar vid större stationer, vid vilka spårsystemen genom utförda bangårdsbyggnader blivit definitivt ordnade,

utförande av förreglingsanläggningar vid mindre stationer, varigenom styrelsen avser att vinna, förutom ökad trafiksäkerhet, minskat behov av personal, vilket under nuvarande svårighet att anskaffa bostäder är av större betydelse än eljest,

komplettering av äldre anläggningar med så kallad stationsblockering och tågvägsförregling,

utförande av linjeblockeringsanordningar å dubbelspårssträckor, samt slutligen förbättringar i signalsystemet, som beräknas bliva erforderliga i anledning av förslag från den så kallade säkerhetskommittén.

För bedrivande av ifrågavarande arbeten i den omfattning styrelsen anser oundgängligen behövt erfordras, efter vad som nu kan förutses, ett belopp av 2,500,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 800,000 kronor, varför 1,700,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*för växel- och signalsäkerhetsanläggningar  
dels å tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 600,000  
kronor, varav 400,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,  
dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,900,000  
kronor, varav 1,300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## XII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön ..... kronor 2,000,000: —

Sedan 1917 års riksdag beslutat påbörjandet av arbetet med elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön och därtill anvisat ett begynnelseanslag av 3,500,000 kronor, ingick styrelsen föregående år med underdånig framställning om ett fortsättningsanslag å 2,000,000 kronor för år 1919.

På grund av den statsfinansiella situationen och med hänsyn till rådande brist på materialier, varigenom arbetet icke ansågs kunna bedrivas i avsedd utsträckning, nedsatte emellertid Kungl. Maj:t beloppet till 1,000,000 kronor, vilket även blev av riksdagen beviljat.

Med hänsyn till alltjämt rådande osäkerhet i affärsmarknaden ser sig styrelsen icke heller nu i stånd att uppgiva något totalbelopp för genomförandet

av arbetet i och för beräkandet av erforderligt tilläggsanslag, utan inskränker sig styrelsen nu att i likhet med föregående år begära samma belopp eller 2,000,000 kronor för år 1920.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 750,000 kronor, varför 1,250,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört får styrelsen i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetet med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 2,000,000 kronor, varav 1,250,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

### **XIII. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn för ökande av dess trafikkapacitet..... kronor 610,000 + 460,000 = 1,070,000: —\*)**

I sin föregående år ingivna framställning hemställde styrelsen bland annat även om medel för påbörjandet av vissa arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn för ökande av dess trafikkapacitet.

Av det belopp 1,310,000 kronor, som för ifrågavarande anläggningar avsågs bära utgå av anslagsmedel, begärde styrelsen sålunda för år 1919 700,000 kronor, varav 300,000 kronor i förskott för år 1918. Detta äskande blev av Kungl. Maj:t upptaget i den Kungl. propositionen samt av riksdagen beviljat.

På grund av sedan föregående år ökade arbets- och materialpris, beräknades emellertid kostnaderna nu komma att uppgå till sammanlagt 1,770,000 kronor. Frånräknas härifrån det redan beviljade anslagsbeloppet å 700,000 kronor, skulle således erfordras ytterligare 1,070,000 kronor, varav 460,000 kronor äro att hänföra till brist å anslaget i sin helhet.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört får styrelsen i underdånighet hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för färdigställande av arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet, vartill 1918 års riksdag beviljade ett begynnelseanslag å 700,000 kronor, för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,070,000 kronor, varav 460,000 kronor äro att hänföra till konjunkturstillägg å den år 1917 beräknade totalkostnaden å 1,310,000 kronor för arbetet i sin helhet.*

### **XIV. Brandväsendets ordnande..... kronor 35,000: —**

Sedan numera de utredningar, som järnvägsstyrelsen anmält igångsatta för ordnandet av brandväsendet i sin helhet vid statens järnvägar, slutförts, har be-

\*) Se anm. sid. 26.

funnits att för erhållande av enhetliga typer av brandmaterial över hela statsbanenätet, förbättrande och tillgodogörande av vattentillgången för brandväsendets tryggande på en del stationer samt övriga i samband härmed stående frågor rätt så avsevärda nyanskaffningar och arbeten måste vidtagas. Med de material- och arbetspriser, som gällde före kriget beräknas totala kostnaden för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar till i runt tal 400,000 kronor, ett belopp, som dock under nu rådande konjunkturen kommer att vida överstigas.

För påbörjande av brandväsendets ordnande genom införande av ett enhetligt slangkopplingssystem beviljade 1917 års riksdag ett belopp av 30,000 kronor. I sin underdåniga framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1919 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 70,000 kronor för brandväsendets ordnande, ett anslag, som dock Kungl. Maj:t med hänsyn till de stora krav, som i övrigt måste komma att ställas å statskassan, ansåg sig böra sänka till 30,000 kronor, vilket även blev riksdagens beslut. Det har dock synts järnvägsstyrelsen föreligga stort behov av, att den nu föreliggande planen för brandväsendets ordnande snarast möjligt genomföres, särskilt då de i samband härmed behövligen anskaffningarna av brandmaterial skulle kunna genomföras på billigare sätt om mera omfattande upphandlingar på en gång företoges. Järnvägsstyrelsen hade därför tänkt sig föreslå att för år 1920 ett anslag av 150,000 kronor måtte äskas, från vilket dock styrelsen nu på grund av nödvändiga inskränkningar i anslagskraven ansett sig böra avstå.

Genom nådig kungörelse den 6 juni 1918 har Kungl. Maj:t emellertid lämnat bestämmelser angående beskaftenheten av vissa för brandväsendets räkning i rikets städer med flera ställen använda kopplingsanordningar för tryckslangar med mera, vilka bestämmelser till alla delar överensstämmer med de föreskrifter, som järnvägsstyrelsen vid ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar ämnat utfärda. Jämlikt § 1 i nämnda nådiga kungörelse skola dessa bestämmelser endast äga tillämpning i rikets städer och övriga samhällen, varvid brandstadgan för rikets städer tillämpas. Denna stadga berör visserligen icke järnvägens områden, men icke förty torde dock de stationer, som ligga inom eller invid de platser, där de nya kopplingsanordningarna skola anordnas, böra, därest de ej redan äro införda, förses med sådana inom den av Kungl. Maj:t föreskrivna tidpunkten eller den 1 juli 1920.

Kostnaderna för de genom nämnda nådiga kungörelsen behövligen utbytta och ändringarna av kopplingsanordningarna å sagda stationer hava visserligen medtagits i den föreliggande utredningen rörande brandväsendets ordnande, men som arbetena i fråga delvis beröra anordningar, som icke direkt ingå i den utvecklingsplan för brandväsendets ordnande, vilken nu föreligger, erfordras särskilda medel härför utöver ovan erforderliga anslag och erfordras för införande av likartade kopplingsanordningar med mera å vissa stationer ett belopp för år 1920 av 35,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 15,000 kronor, varför 20,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg å 1914 års priser.

För sistberörda ändamål har järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna underlåta att hemställa om anslag, varför järnvägsstyrelsen får anhålla att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för bestridande av kostnaderna för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett reser-*



*tionsanslag av 35,000 kronor, varav 20,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten..... kronor 2,000,000: —**

I sin föregående år ingivna framställning föreslog styrelsen, att dispositionsanslaget måtte få anlitas för utförande av sådana mindre arbeten, för vilka kostnaderna beräknas understiga 15,000 kronor mot förut stadgade 10,000 kronor, vilket förslag även vann Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande.

I anslutning härtill och med anledning av det förhållandet, att de för detta ändamål av de senare årens riksdagar beviljade anslagsbeloppen visat sig otillräckliga, har styrelsen sett sig nödsakad föreslå en höjning av det av 1918 års riksdag för år 1919 beviljade anslaget å 1,250,000 kronor till 2,000,000 kronor för år 1920.

Som ytterligare motiv för denna ökning tillåter sig styrelsen hänvisa till Statsrådets och Chefens för Kungl. civildepartementet yttrande till statsrådsprotokollet vid behandling av motsvarande äskande föregående år, nämligen att »om detta anslag sättes till ett mera betydande belopp, beredes möjlighet att vid de större anläggningarna utföra en del kompletterings- eller förändringsarbeten, vilka medföra besparingar i driftkostnader, men för vilka medel icke finnas tillgängliga av det för respektive anläggning beviljade anslag, enär lämpligheten av förändringarna ej från början kunnat bedömas utan i regel framkommer först under anläggningsarbetenas utförande».

Såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten föreslås sålunda 2,000,000 kronor, varav 500,000 kronor erfordras under år 1919.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 750,000 kronor, varför 1,250,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört får styrelsen i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten*

*dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 500,000 kronor, varav 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,*

*dels ock för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 1,500,000 kronor, varav 950,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**XVI. Erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 ..... kronor 6,657,000: —**

Under denna grupp upptager styrelsen här nedan samtliga de arbeten, för vilka anslag beviljats av 1917 och föregående års riksdagar och för vilka tilläggs-

anslag begärts till 1918 års riksdag med undantag av det av 1918 års riksdag för ändamålet beviljade anslaget för åtgärder till förhindrande av störningar i svagströmsledning vid Riksgränsbanan, vilket enligt riksdagens beslut uppförts såsom särskilt tilläggsanslag å 1919 års stat.

För vissa av dessa erfordras, såsom framgår av efterföljande tablå, ytterligare tilläggsanslag, vilket beror på de alltjämt stegrade kostnaderna för arbete och material.

Styrelsen vill i detta sammanhang nämna, att liksom styrelsen lämnats befoget att med överskott från ett anslag betäcka brist å ett annat anslag, styrelsen i de fall, då överskott uppstått där tilläggsanslag beviljats, använt detta överskott att täcka ytterligare brist å andra tilläggsanslag.

Därjämte hava följande arbeten medtagits under respektive riksdagar nämligen:

Ombyggnad av Bodens bangård, vartill medel beviljats av 1916 och 1917 års riksdagar.

Omläggning av västra stambanan och anordnande av vägport för Änäs vägen, vartill medel beviljats av 1916 års riksdag.

I sin föregående år ingivna framställning uppgav styrelsen, att anslagsbeloppen för dessa arbeten med säkerhet skulle komma att överskridas, men att styrelsen då icke kunde uppgiva några belopp.

Sedan arbetena nu igångsatts, anser sig styrelsen med tillämpning av nu gällande priser böra uppgiva vederbörligen behövliga tilläggsanslag.

För ombyggnaden av Varbergs bangård och därmed sammanhängande linjeomläggning, vartill 1913 och 1914 års riksdagar anvisat medel, och vilket arbete även omnämnts i detta sammanhang föregående år, har styrelsen här ovan under grupp II hemställt om erforderligt tilläggsanslag, vad beträffar linjeomläggningen.

Dessutom hava ytterligare några arbeten medtagits, vilka vid tiden för avgivandet av föregående års framställning ansågos kunna genomföras med tillgängliga anslagsmedel, men vilka dock på grund av oberäknliga prisstegringar sedermera befunnits otillräckliga.

Slutligen vill styrelsen nämna, att av de arbeten, vilka styrelsen i sin föregående år ingivna framställning anser kunna anstå till dess eventuellt andra konjunkturen inträda, styrelsen nu upptagit tilläggsanslag för anordnande av vatten- och avloppsledning vid Malmberget, vilket arbete styrelsen med omtanke för personalen, anser icke längre bör anstå. Vidare anser styrelsen erforderligt tilläggsanslag för tillbyggnad av stationshuset i Almhult böra täckas med de medel vilka äskas under särskild grupp VI Husbyggnader 7, »Anordnandet av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader».

Däremot synes det styrelsen att med utförande av gångtunnel vid Lerum, gångtunnel vid Floda, vägport vid Kil samt gångbro vid Krylbo tills vidare kunna anstå.

Vid behandlingen av motsvarande anslagspost vid innevarande års riksdag har riksdagen framhållit, att innan krav om anslag föreläggas riksdagen, frågorna så vitt möjligt böra vara så beredda, att ej anläggningarnas påbörjande behöver uppskjutas på grund av nödvändigheten av att fullständiga utredningsarbetet.

Med anledning av detta påpekande, vilket givetvis icke kunnat avse andra arbeten än dem, för vilka medel funnits tillgängliga, det vill säga sådana, för vilka anslag beviljats av 1916 och föregående års riksdagar, får styrelsen i underdånighet anföra följande, huvudsakligen anslutande sig till en av byråchefen å

banbyrån till statsutskottet afgiven promemoria i ärendet den 16 sistlidne februari. Såsom däri framhålles, voro de flesta av de i styrelsens underdåniga framställning om medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag igångsatta och ett flertal redan under år 1917 fullbordade. Vid tidpunkten för den underdåniga framställningens avgivande ansåg emellertid styrelsen värdelöst att angiva bristen som verklig, då arbete — även av ringa omfång — återstod för arbetets fullbordande i sin helhet, med hänsyn till de ovissa prislägena å material- och arbetsmarknaden. I tablån hade därför bristerna konsekvent angivits såsom beräknade, där icke räkenskapen för arbetet vid denna tidpunkt var avslutad och den verkliga exakta bristen icke vore känd. I många fall var sålunda antingen arbetet fullbordat, ehuru vissa konsumtioner av materiell och dylikt ej verkstälts eller ock återstodo endast obetydliga kompletteringsarbeten för arbetets fullbordande i sin helhet. Samma principer hava tillämpats vid uppställningen av nu föreliggande tablå.

Förutom de speciella skäl för vissa arbetens fördröjande, vilka här nedan finnas angivna under respektive arbeten, kan såsom huvudskäl framhållas, att kristiden härvid haft det starkaste inflytandet. I och med de förhållanden, som inträdde efter krigsutbrottet, medförande särskilt alltjämt stegrade materialpriser, uppstod till en början en viss tvekan, huruvida ursprungligen tänkta materialier i vissa konstruktioner borde bibehållas eller ersättas med andra, som vid tidpunkten i fråga visade sig prisbilligare. Härav följande utrednings- och konstruktionsarbeten medförde givetvis en viss tidsutdrägt, liksom över huvud taget svårigheten att anskaffa materialier även haft sitt inflytande.

Beträffande de särskilda arbetena torde böra meddelas följande:

#### *År 1913 års riksdag beviljade anslag.*

*Munkedal*, uppförande av boställshus (färdigställt under år 1917).

I juli 1913 förelåg järnvägsstyrelsens beslut om uppförande av boställshuset.

Emellertid inträffade sagda år å bangårdens norra del, mitt för den plats, där boställshuset varit avsett att placeras, en sättning och sidoskjutning av marken, vilken gav anledning att förmoda vissa pågående markförskjutningar av bangårdsområdet och angränsande partier, varför järnvägsstyrelsen ansåg sig böra uppdraga åt statens järnvägars geotekniska kommission att undersöka platsen ifråga, innan arbetet utfördes. Sedan resultatet av denna undersökning, som var synnerligen omfattande, förelåg färdig i slutet av år 1916, påbörjades omedelbart husets uppförande och färdigställdes byggnaden under år 1917. Verkliga kostnaden var dock icke känd vid ingivandet av den underdåniga framställningen.

*Karlstad*, ombyggnad av bangården.

Vid ingivandet av den underdåniga framställningen hade icke med staden träffats avtal angående bland annat villkoren för upplåtande av mark, erforderlig för bangårdsombyggnaden. Beklagligtvis hava förhandlingar härom först kunnat slutföras innevarande sommar, varefter styrelsens beslut i fråga kunnat expedieras. Ifrågavarande arbete träffas sålunda av den gjorda anmärkningen, men torde kunna ifrågasättas, om någon ekonomisk vinst kunnat beräknas uppstå därigenom, att med den underdåniga framställningen anstått, till dess överenskommelsen avslutats. Kostnaden för det ifrågavarande arbetet torde då i stället med största sannolikhet härigenom bliva högre, enär redan tillgängliga medel möjliggöra ar-

betets igångsättande omkring ett år tidigare, än om med framställningen skulle anstått till 1919 års riksdag, varvid medlen tidigast kunde bliva tillgängliga samma år.

*Angelholm*, utvidgning av lokomotivstation och spårssystem.

De ritningar, vilka voro avsedda att ligga till grund för uppförandet av de i lokomotivstationen ingående lokomotivstallarna upptogo en konstruktion med järntakstolar. Då emellertid denna typ, vilken så småningom tillkommit efter de utvecklingslinjer, som under åren därförut varit rådande, ställde sig avsevärt dyr, ansåg sig styrelsen böra vidtaga utredning beträffande möjligheten och lämpligheten av att för nedbringandet av kostnaderna använda en enklare lokomotivstallstyp, med bland annat takkonstruktion av trä. Denna utredning kunde emellertid av brist på tillgänglig arbetskraft — banbyråns arkitektavdelning var vid tidpunkten i fråga överhopad med konstruktionsarbete för andra husbyggnadsarbeten — icke påbörjas förrän i början av år 1914 varjämte, då erfarenhet beträffande lämpliga anordningar saknades, utredningen därefter tog en avsevärd tidsutdrägt i anspråk. Emellertid igångsattes vissa spårarbeten och anordningar för kolupplag med mera redan åren 1914—1915. Beslut om stallarna och reparationsverkstad med mera expedierades i januari 1917 och beräknas arbetet bliva fullbordat i år.

Såsom härav framgår har viss tidsutdrägt i detta fall varit en följd av styrelsens strävan att med hänsyn till under kristiden inträffade och oförutsebara prislägen vidtaga önskvärd förändring i byggnads sätt med användandet av vid tidpunkten i fråga prisbilligare materiell, medförande förnyat utrednings- och konstruktionsarbete.

*Storvik*, uppförande av vägbro.

På grund av att till vägbron avsedda gamla brobalkar måste användas till provisorisk bro över Ljusnan vid Edånge i samband med uppförande av den nya bron å denna plats, kunde beslut om vägbron uppförande icke meddelas förrän i oktober 1915, varjämte hopsättningen fördröjdes på grund av försenad leverans av vinkeljärnmateriell med mera.

Arbetet beräknas färdigställt under innevarande år.

*Grötingen*, uppförande av hållplatsstuga.

Sedan riksdagen beviljat anslag till byggnaden i fråga anmälde vederbörande distriktsförvaltning att förändrade trafikförhållanden (i anslutning till nedgången av å platsen förefintlig industriell rörelse) inträtt å platsen och att det sålunda kunde ifrågasättas om stugan borde komma till utförande. Med anledning härav ansåg järnvägsstyrelsen försiktigheten bjuda att låta med byggnadens uppförande tills vidare anstå. Vid den utredning, som år 1916 vidtogs angående behovet av nya byggnader och anläggningar med mera vid statens järnvägar för 10-årsperioden 1918—1927 visade det sig emellertid att Grötingen erfordrades såsom permanent tågmötesplats. 1917 års riksdag beviljade även begärt anslag till spårsystemets på grund härav erforderliga utvidgning. En byggnad av hållplatsstugans storlek erfordrades därvid för expedition, bostad till personalen med mera. Järnvägsstyrelsen fann det ekonomiskt fördelaktigt att låta denna komma till utförande i samband med arbetena för spårsystemets utvidgning, varvid styrelsen ansåg sig oförhindrad till ombyggnadens uppförande använda de medel, som av 1913 års riksdag anvisats till en hållplatsstuga å platsen i fråga. Arbetet beräknas färdigställt under innevarande år.

*Edånge*, uppförande av ny bro över Ljusnan.

Arbetet med bron igångsattes i början av år 1914 och blev själva bron fär-

digställd under år 1916, varefter några mindre kompletteringsarbeten fullbordades under år 1917. Omfattningen av arbetet med den nya bron torde fullt försvara arbetets utsträckning över den tidsperiod, som skett.

*Av 1914 års riksdag beviljade anslag.*

*Örebro*, uppförande av spårväxelverkstad.

Då anslag begärdes till spårväxelverkstad, var avsikten att förlägga densamma såsom en fristående byggnad. Företagna ytterligare utredningar gävo emellertid vid handen, att det ur driftsynpunkt skulle bli fördelaktigare, att sammanbygga denna verkstad med nuvarande plåtslagarverkstaden.

Då arbetet med växeltillverkningen emellertid under inträdande situation medförande begränsning i möjligheten att för denna tillverkning erhålla erforderligt materiell, ansågs till nöds provisoriskt någon tid framåt kunna fortgå inom nu för ändamålet tillgängliga lokaler, ansåg järnvägsstyrelsen med hänsyn till de alltjämt stigande prisen å järnkonstruktioner, vilka i stor utsträckning förekommo i byggnaden, att tiden borde avvaktas tills eventuella prissänkningar kunde tänkas inträffa. Då utvecklingen emellertid ej gav stöd åt denna förmodan och det icke längre låter sig ordnas att hava tillverkningen förlagd såsom hittills skett, har arbetet igångsatts och beräknas bli färdigt innevarande år.

*Hässleholm*, ombyggnad av bangården.

I denna fråga föreligger samma fall, som beträffande Karlstad, nämligen att vederbörliga avtal med staden ej voro slutförda innan anslag begärdes, och var emot riksdagens anmärkning är riktad. Här kunde nämligen icke ombyggnadsarbetet påörjas förrän hösten 1916, på grund av pågående underhandlingar med de anslutande enskilda järnvägarna angående godkännande av planen för bangårdens ombyggnad och kostnadernas fördelning. Till sitt försvar får styrelsen anföra, att det av styrelsen sålunda i förtid gjorda anslagsäskandet medgav arbetets igångsättande minst ett år tidigare än det varit möjligt, om med begäran om anslag skulle anstått till dess underhandlingarna slutförts, och sålunda härigenom någon ekonomisk förlust icke förorsakats statsverket.

Samtidigt bör bemärkas, att här föreligger ett exempel på fördelen av att såsom numera sker vid äskandet av anslag till utvidgning av föreningsstationer icke taga hänsyn till de bidrag, vilka böra vara att erhålla från de anslutande järnvägarna. Här visar sig nämligen tydligt den benägenhet dylika underhandlingar hava att draga ut på tiden, och fördröja respektive arbetets igångsättande. Arbetet, som därjämte är av betydlig omfattning, pågår alltjämt, varvid under arbetets gång från stadens sida framställda krav på breddning av vägbro, gångtunnel under bangården med mera verkat fördröjande på vederbörande arbetets regelbundna gång. Strejk hos enskilda entreprenörer har även varit en bidragande orsak. Den beräknade stora kostnadsökningen hänför sig till oerhört stegrade kostnader för gångtunnel, persontunnel och stationshus.

*Morshyttan*, utvidgning av spårsystemet.

I detta fall kan erinran framställas mot att anslag begärdes innan förhandlingarna med den anslutande enskilda järnvägen, som berördes av vissa omlastningsanordningar, fullbordats, men även här kan antecknas, att det tillgängliga anslaget möjliggjorde arbetenas igångsättande tidigare än eljest kunnat ske.

Anläggningen fullbordades under år 1917.

*Östersund*, uppförande av expeditions- och verkstadsbyggnad.

I samband med av 1915 års riksdag beviljat anslag till vattentorn fann sig styrelsen för kostnadernas nedbringande böra utreda, huruvida icke en sammanbyggnad av förenämnda byggnader med vattentornet borde ifrågasättas. Då en dylik anordning befanns ekonomiskt fördelaktig, igångsattes arbetena i maj 1916, under vilket år förut bägge anslagsbelopp blevo tillgängliga. Svårigheten att anskaffa erforderlig materiell har sedermera varit en orsak till försening. Arbetet fullbordades i år.

#### *Av 1915 års riksdag beviljade anslag.*

*Frösunda*, kolvivningsanordning.

På grund av inträffade ofantliga prisstegringar å erforderligt materiell för denna anläggning befanns det vara nödvändigt omarbete befintliga ritningar för arbetets utförande enligt med dåvarande prisläge billigare konstruktionssätt. De härav föranledda förnyade utredningarna liksom den alltmer framträdande svårigheten att för rimlig kostnad anskaffa materiellen fördröjde arbetenas igångsättande.

Arbetet har i år fullbordats.

*Strängsjö*, utvidgning av spårsystemet.

För arbetet, som avsåg en förlängning av den hinderfria mötesspårslängden till 600 meter vilket nödvändiggjorde en tillbyggnad av befintlig vägbro för två spår, fastställde järnvägsstyrelsen ritningar under november månad 1915. Styrelsen fann emellertid sedermera vid de utredningar, som under år 1916 igångsatts rörande behovet av nya byggnader och anläggningar för 10-årsperioden 1918—1927 att ett tredje tågspår erfordrades vid denna station inom perioden i fråga.

Med anledning härav ansåg järnvägsstyrelsen det riktigast, att brotillbyggnaden nu utfördes för tre spår, varför nya ritningar uppgjordes för detta ändamål, vilket krävde sin tid och fördröjde arbetets färdigställande.

Spårutvidgningen fullbordades dock under år 1916 och vägbron under år 1917.

*Simonstorp*, utvidgning av spårsystemet.

Arbetet blev i huvudsak färdigt år 1916. Mindre kompletteringsarbeten hava utförts under år 1917. Här torde sålunda någon erinran mot tiden för arbetets färdigställande icke föreligga.

*Adolfsberg*, utvidgning av hållplatsen.

Arbetet har bedrivits under åren 1916—1917 och blev något försenat på grund av under arbetets gång och även därförinnan erforderliga underhandlingar med staden. Det fullbordades dock under år 1917.

*Norrköping*, uppförande av revisionsverkstad, personalhus, ångcentral och förråd.

Samtliga dessa byggnader hava uppförts på entreprenad och igångsatts i den ordning ur byggnadssynpunkt ansetts lämpligt och angelägenhet förelegat att taga dem i bruk, i vilken ordning nya ritningar blivit utarbetade. Det är nämligen att märka att de från början föreliggande ritningarna i avsevärda delar blivit omarbetade för begränsning så långt möjligt av kostnaderna, varvid det gällt att

söka vidtaga de inskränkningar och förenklingar i byggnadssättet, som ansetts möjliga, avseende särskilt att ersätta sådana materialier som nu under kristiden avsevärt och alltjämt fördyrats mot ur kostnadssynpunkt förmånligare sådana framför allt då järn mot trä.

Sålunda kontrakterades personalhusets uppförande i februari 1916 och färdigställdes i huvudsak under augusti månad samma år. Kontrakt om uppförande av ångcentral och förråd upprättades i juli 1916 och revisionsverkstad i mars 1917 och färdigställdes båda byggnaderna under år 1917, med undantag för viss inredning, till vilken leverans av materialier försenats. Samtliga byggnader beräknas bliva fullbordade innevarande år.

*Möckeln*, utvidgning av håll- och lastplatsen.

Arbetet igångsattes under år 1916 och fullbordades under år 1917, varför i detta fall skäl till någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde föreligga.

*Kävlinge*, tillbyggnad av stationshuset.

För att genom tillbyggnaden kunna på lämpligaste sätt tillfredsställa postverkets behov av lokaler i stationshuset visade sig efter ytterligare framställningar från generalpoststyrelsen vissa utredningar erforderliga. I huvudsak har dock arbetet färdigställts under år 1917 och är numera fullbordat.

*Blädinge*, anordnande av station.

Arbetet fördröjdes genom erforderliga underhandlingar med vederbörande ortsintressenter, vilka förbundit sig tillsläppa fri mark för anläggningen samt i övrigt deltaga i kostnaderna. Arbetet har fullbordats innevarande år.

*Gripenberg* och *Strålsnäs*, utvidgning av spårsystemen.

Arbetena utfördes till huvudsaklig del under år 1916. Endast kompletteringsarbeten återstodo, vilka avslutades under år 1917.

*Billesholms gruva*, vattentagningsanordningar.

Arbetet har fördröjts genom svårigheter för leverantören av reningsverket att skaffa erforderliga materialier, men är numera fullbordat.

*Höganäs*, fortsatt utvidgning av bangården.

Den beslutade utvidgningen av bangården sammanhängde med samhällets stadsplanefråga, vilken icke fått sin slutliga lösning förrän år 1917. Spårarbetena beräknas bliva fullbordade i år.

*Kilafors*, *Byvalla* och *Hästbo*, utvidgning av spårsystemen.

Arbetena påbörjades under år 1916 och avslutades under år 1917, varför någon erinran mot arbetenas bedrivande ej torde vara att framställa.

*Östersund*, uppförande av vattentorn.

Arbetet sammanhänger med verkstadsbyggnaden, som avhandlats härovan.

*Notviken*, uppförande av tre bostadshus.

Arbetet påbörjades under år 1916 och har färdigställts under år 1917, varför någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde vara att framställa.

*Kopparåsen*, uppförande av banmästarstuga.

Själva byggnaden uppfördes under år 1916. Endast planeringsarbeten återstodo, samt utfördes under år 1917, varför någon erinran mot arbetets bedrivande ej torde vara att framställa.

*Abisko*, anläggning av vatten- och avloppsledning.

Arbetet har i huvudsak utförts under år 1916 och fullbordades under år 1917, varför någon erinran mot arbetenas bedrivande ej torde vara att framställa.

*Öre älv*, utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning.

Arbetets omfattning är av den art, att det enligt ursprungliga arbetsplaner

ej beräknats fullbordat förrän den 1 oktober i år. Det väsentligaste blir även fullbordat innevarande år, och återstå till nästa år endast mindre kompletteringsarbeten. Bron kan sålunda börja trafikeras den 1 oktober 1919, eller vid den tidpunkt då övriga förstärkningsarbeten å linjen Långsele—Boden beräknas genomförda för möjliggörande av lokomotivs litt. B framförande till Boden.

De stora kostnaderna äro i huvudsak beroende av oerhört ökade material- och arbetspris.

Vidkommande *av 1916 års riksdag beslutade arbeten* för vilka tilläggsanslag begärts, kan nämnas att med nedan nämnda undantag samtliga äro eller bliva färdigställda under året.

*Alster*, uppförande av boställshus.

På grund af att anskaffandet av för boställshusets uppförande erforderlig mark medfört alldeles opåräknliga svårigheter, vilka ännu icke lett till åsyftat resultat, har arbetet icke kunnat igångsättas.

*Sävenås*, uppförande av vattentorn.

På grund af oförutsett motstånd från markägare, å vars ägor ledningarna till vattentornet skulle dragas, måste ett annat läge än det, som vid tiden för äskandet var avsett, väljas för detsamma.

Härvid nödvändiga markundersökningar, som utförts genom geotekniska kommissionen, hava sedermera fördröjt arbetets igångsättande.

*Bollnäs*, utvidgning af spårsystemet.

Arbetet blir i huvudsak färdigt i år, endast kompletteringsarbeten beräknas återstå till nästkommande år.

*Örnsköldsvik*, anordnande af kolkaj.

Med anledning af det ras, som den 5 mars 1916 inträffade i Göteborg vid pågående arbeten med Stigbergskajen och den uppmärksamhet, som denna händelse påkallade inom tekniska kretsar, ansåg sig järnvägsstyrelsen icke böra utföra här förevarande arbete, vartill 1916 års riksdag anvisat 187,000 kronor, efter de härför under år 1915 uppgjorda ritningarna, utan att dessa först undergått granskning af någon inom kajbyggnadsfacket särskilt sakkunnig person, med kännedom om de förhållanden, som föranlett nämnda ras. Järnvägsstyrelsen lyckades ock för detta uppdrag förvärva professorn vid kungl. tekniska högskolan W. Fellenius, som af Göteborgs hamnstyrelse bland andra tillkallats såsom sakkunnig för bedömande och eventuellt omarbetande af det fastställda förslaget till kajkonstruktion för under byggnad varande centralhamn i Göteborg, samt för uppgörande af förslag till återställande af Stigbergskajens förlängning.

Professor Fellenius förklarade emellertid efter på hans föranstaltande utförda ingående undersökningar att han icke kunde tillstyrka arbetets utförande enligt föreliggande ritningar, utan föreslog ett helt nytt byggnadssätt, gående ut på att medelst dels utfyllning af grusbank utmed och innanför den blivande kajlinjen, dels kraftiga skjutningar i och tillräcklig överbelastning å denna bank, undanröja befintliga lösa slamartade och gyttjeblandade lerlager, innan själva arbetet med kajen påbörjades, vilka lösare lager kunde befaras genom fyllningen bakom den nya kajen samt markens belastning af tunga kolkranar och kolupplag pressas ut i hamnen, medtagande själva kajen.

Enligt detta nya förslag fördyrades visserligen icke kajen, men däremot komme givetvis kostnaderna, förutom vad som betingas af inträffade stegringar i arbets- och materialpris, att ökas genom föreslagen grusfyllning och därav föranledd muddring.



Järnvägsstyrelsen, som framlagt den ursprungliga kajkonstruktionen med stöd av vid förslaget ingivande allmänt tillämpat system för dylika byggnader, förmenade sig emellertid icke kunna påtaga sig ansvaret för nämnda arbetes fullgoda utförande utan att följa de anvisningar, som lämnats av professor Fellenius, ehuru statsverket härigenom åsamkades en del kostnader, som icke beräknats i det förslag, som låg till grund för anslagsäskandet.

Professor Fellenius förslag upptog dessutom en utflyttning av kajlinjen omkring fem meter. Då denna utflyttning skulle medföra avsevärda fördelar i det att härigenom dels större möjlighet skulle erhållas för att grusbanken tillräckligt nedpressades under arbetets gång, dels den framtida ombyggnaden av den gamla kajen underlättades, dels slutligen bredden av kajplanet komme att ökas, erbjödande större upplagsplatser, ansåg sig styrelsen böra besluta en dylik utflyttning, särskilt då därmed icke skulle följa någon egentlig fördyring av själva kajkonstruktionen utan endast en ökning av fyllnadsmassorna med högst 8,000 kubikmeter, motsvarande en beräknad kostnad av omkring 13,600 kronor.

I överensstämmelse med det antagna byggnadssättet har hittills huvudsakligen endast pågått utfyllning av grusbank och därmed sammanhängande arbeten, och som var att förutse hava en del sättningar i denna bank inträffat, vilka efter beräkning undanfört de befintliga lösare bottenlagren. Förutom några mindre sättningar inträdde sålunda under år 1917 ett större ras om 8,000 kubikmeter och under maj månad i år ännu ett sådant, omfattande omkring 15,000 kubikmeter. Då detta senare var av större omfattning än som beräknats, och de preliminärt vidtagna undersökningarna omedelbart efter detsamma inträffande gävo vid handen, att den rasande bankfyllningen förflyttats längre ut i sjön, än som kunnat förutses, tillkallade styrelsen ånyo professor Fellenius samt igångsatte genom en tjänsteman i sjögeotekniska kommissionen en del undersökningar för utrönande av detta skreds förlopp, och de utrasade fyllnadsmassornas läge, allt i avsikt att få konstaterat, huruvida det antagna byggnadssättet borde fullföljas, eller om ett nytt sådant skulle tillgripas.

Av det av professor Fellenius avgivna betänkandet samt resultatet av de företagna undersökningarna fann styrelsen emellertid såvitt då kunde bedömas, att lämpligaste och minst kostsamma sättet för arbetets fullbordande vore att fortsätta på den en gång inslagna vägen. Att frångå dessa utfyllningar, vilka voro avsedda att åstadkomma stabil grusbank, i vilken den fastställda kajkonstruktionen skulle utföras, skulle nämligen hava till följd en avsevärd förstärkning av denna konstruktion, vilket arbete beräknades draga mer än 50 % större kostnad än om det ursprungliga byggnadssättet fullföljdes.

På grund av den oförutsett stora sättning, som redan inträffat och de sättningar, som framdeles väntas äga rum i enlighet med av professor Fellenius gjorda uttalanden samt stegrade arbets- och materialkostnader erfordras ett ytterligare tilläggsanslag å 263,000 kronor utöver det av styrelsen i sin senaste framställning beräknade, varigenom hela arbetet kommer att draga en kostnad av 570,000 kronor.

*Bollnäs.* Uppförande av sex lokomotivstallar m. m.

Arbetet, för vilket senast beviljat anslag icke blivit tillgängligt förrän innevarande år, är av den omfattning, att detsamma först kan beräknas kunna slutföras under år 1919.

*Boden.* Ombyggnad av bangården.

Arbetet, för vilket senast beviljat anslag icke blivit tillgängligt förrän innevarande år, är av den omfattning, att detsamma enligt arbetsplanen är avsett att pågå även under år 1919.

Sedan år 1915, då kostnadsberäkningen för ursprungligt anslagsäskande ägde rum, ökade arbets- och materielpris äro orsaken till de avsevärt ökade kostnaderna.

*Omläggning av västra stambanan och anordnande av gatuport för Anäsvägen.*

Förhandlingar med Göteborgs stad och Bergslagens järnvägar, vilka närmare berörts i samband med vad styrelsen vid äskandet av anslag till ombyggnad av bohusbanans viadukt över Säveån anfört, hava fördröjt arbetets igångsättande. Sedan dessa numera avslutats, har arbetet påbörjats.

När styrelsen hemställde om medel för ifrågavarande arbete, var avsikten att utföra gatuporten i tre spann. På grund av från Göteborgs stad framställt önskemål kommer emellertid gatuporten att utföras i ett spann, vilket medför ökade kostnader. Därjämte är kostnadsökningen beroende på ökade arbets- och materialpris.

Vidkommande slutligen *av 1917 års riksdag beviljade arbeten* så äro samtliga härför avsedda arbeten igångsatta — med undantag av anordnande av kol- och vattenstation vid Håsjö, utvidgningen av spårsystemet vid Olskroken samt vidtagandet av åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningar vid bandelen Kiruna—Riksgränsen — liksom även de, till vilka *innevarande års riksdag beviljat anslag å tilläggsstat för år 1918.*

Orsakerna till att ovannämnda arbeten ännu icke blivit igångsatta äro att söka i följande omständigheter.

Beträffande *kol- och vattenstationen vid Håsjö* hava utredningar — gående ut på inskränkning av anläggningens storlek för att nedbringa kostnaderna — fördröjt påbörjandet av arbetet.

Igångsättandet av arbetet med *utvidgningen av spårsystemet vid Olskroken* har fördröjts på grund av förhandlingar med Göteborgs stad och Bergslagens järnvägar angående västra stambanans förändrade ingångslinje till Göteborg, vilket styrelsen härovan i sammanhang med begäran om tillägsanslag för ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån berört.

Vidkommande slutligen *åtgärder för undvikande av störningar å Riksgränsbanan* har någonting ännu ej åtgjorts på grund av att den kommitté, som fått i uppdrag att inkomma med förslag härutinnan, ännu ej avgivit sådant.

Med ovanstående förmenar sig styrelsen hava ådagalagt att styrelsen, i den mån det låtit sig göra, sökt få respektive arbeten skyndsammast möjligt igångsatta och fullbordade i behörig tid. Där vissa omständigheter föranlett uppskov, har styrelsen andragit de skäl, som härför förelegat, skäl som styrelsen hoppas skola av statsmakterna godtagas, då desamma i varje särskilt fall torde visa styrelsens strävan att i möjligaste mån, såvitt styrelsen kunnat bedöma, tillgodose statens intressen.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört och med hänvisning till efterföljande tablå, får styrelsen i underdånighet hemställa att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 6,657,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918.*

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<b>1913 års riksdag.</b>							
<i>Munkedal</i> , uppförande av boställshus...	24,500	10,500	15,000	50,000	50,000	—	—
<i>Karlstad</i> , ombyggnad av bangården ...	137,000	20,000	51,000	208,000	320,500	—	112,500
<i>Ängelholm</i> , utvidgning av lokomotiv- station och spårssystem .....	<sup>1)</sup> 260,000	—	99,000	359,000	359,000	—	—
<i>Storvik</i> , uppförande av vägbro.....	28,400	17,600	35,000	81,000	81,000	—	—
<i>Gröttingen</i> , uppförande av hållplatsstuga	13,400	—	14,800	28,200	41,300	—	13,100
<i>Edänge</i> , " " ny bro över <i>Ljusnan</i> .....	280,000	16,000	10,000	306,000	306,000	—	—
Summa	743,300	64,100	224,800	1,032,200	1,157,800	—	125,600
<b>1914 års riksdag.</b>							
<i>Örebro</i> , uppförande av spårväxelverkstad	290,000	105,000	170,000	565,000	565,000	—	—
<i>Hässleholm</i> , ombyggnad av bangården	<sup>2)</sup> 429,000	197,000	261,000	887,000	1,406,000	—	519,000
<i>Morshyttan</i> , utvidgning av spårssystemet .....	31,400	3,000	3,600	38,000	38,000	—	—
<i>Östersund</i> , uppförande av expeditions- och verkstadsbyggnad .....	45,000	6,000	12,500	63,500	83,000	—	19,500
Summa	795,400	311,000	447,100	1,553,500	2,092,000	—	538,500
<b>1915 års riksdag.</b>							
<i>Frösunda</i> , kolgivningsanordning .....	95,000	65,000	40,000	200,000	250,000	—	50,000
<i>Strängsjö</i> , utvidgning av spårssystemet	26,000	4,500	5,100	35,600	35,600	—	—
<i>Simonstorp</i> , " " "	29,500	—	2,500	32,000	32,000	—	—
<i>Adolfsberg</i> , " " hållplatsen...	29,000	9,000	3,000	41,000	41,000	—	—
<i>Norrköping</i> , uppförande av revisions- verkstad .....	88,000	—	80,000	168,000	168,000	—	—

<sup>1)</sup> Beviljat delvis av 1914 års senare riksdag.

<sup>2)</sup> " " " 1915 " riksdag.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Norrköping</i> , uppförande av personalhus	36,000	—	17,000	53,000	53,000	—	—
” ” ” ångcentral och förråd.....	63,000	—	36,000	99,000	99,000	—	—
<i>Möckeln</i> , utvidgning av håll- och last- platsen .....	20,000	—	5,000	25,000	25,000	—	—
<i>Kävlinge</i> , tillbyggnad av stationshuset	16,000	—	9,000	25,000	34,000	—	9,000
<i>Blädinge</i> , anordnande av station .....	1) 79,000	—	12,000	91,000	108,000	—	17,000
<i>Gripenberg</i> , utvidgning av spårsystemet	20,000	—	2,000	22,000	22,000	—	—
<i>Strålsnäs</i> , ” ” ”	16,000	—	5,000	21,000	21,000	—	—
<i>Billesholms gruva</i> , vattentagningsan- ordningar .....	40,000	17,000	25,000	82,000	82,000	—	—
<i>Höganäs</i> , fortsatt utvidgning av station- nen .....	50,000	25,000	70,000	145,000	225,000	—	80,000
<i>Kilafors</i> , utvidgning av spårsystemet...	11,500	4,500	4,000	20,000	20,000	—	—
<i>Byvalla</i> , ” ” ” .....	10,200	—	1,500	11,700	11,700	—	—
<i>Hästbo</i> , ” ” ” .....	11,000	—	4,000	15,000	15,000	—	—
<i>Östersund</i> , uppförande av vattentorn...	32,000	5,000	12,500	49,500	64,600	—	15,100
<i>Notviken</i> , uppförande av 3 bostadshus	81,000	36,150	24,250	141,400	141,400	—	—
<i>Kopparåsen</i> , ” ” banmästar- stuga.....	12,500	3,200	900	16,600	16,600	—	—
<i>Abisko</i> , anläggning av vatten och av- loppsledningar.....	17,500	3,500	6,835	27,835	27,835	—	—
<i>Öre älv</i> , utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning .....	2) 850,000	325,000	475,000	1,650,000	2,100,000	—	450,000
Summa	1,633,200	497,850	840,585	2,971,635	3,592,735	—	621,100
<b>1916 års riksdag.</b>							
<i>Alster</i> , uppförande av boställshus .....	14,000	—	3,500	17,500	35,500	—	18,000
<i>Stenstorp</i> , utvidgning av spårsystemet	21,400	—	4,800	26,200	26,200	—	—

1) Beviljat delvis av 1916 års riksdag.

2) ” av 1915, 1916, och 1917 års riksdagar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Gårdsjö</i> , utvidgning av spårsystemet...	23,000	—	4,500	27,500	27,500	—	—
<i>Jönköping</i> , påbyggnad av godsmagasinet	10,000	—	8,000	18,000	18,000	—	—
<i>Kortebo</i> , anordnande av mötesplats .....	56,000	—	6,000	62,000	83,500	—	21,500
<i>Ulvåker</i> , " " " .....	17,000	—	1,200	18,200	18,200	—	—
<i>Valtorp</i> , utvidgning av håll- och mötes- platsen .....	33,000	—	23,000	56,000	65,000	—	9,000
<i>Äng</i> , anordnande av mötesplats .....	21,000	—	9,500	30,500	46,700	—	16,200
<i>Skrea</i> , uppförande av boställshus .....	11,000	—	8,500	19,500	19,500	—	—
<i>Gullbrandstorp</i> , uppförande av boställs- hus .....	19,000	—	9,000	28,000	28,000	—	—
<i>Gullbrandstorp</i> , utvidgning av spårsyste- met .....	12,000	—	11,000	23,000	27,500	—	4,500
<i>Hallsberg</i> , uppförande av vattentorn ...	10,500	—	20,000	30,500	37,000	—	6,500
<i>Hälsingborg</i> , " " " ...	25,000	—	53,000	78,000	78,000	—	—
<i>Sävenäs</i> , " " " ..	37,000	—	18,000	55,000	124,000	—	69,000
<i>Trälleborg ångf.</i> , tillb. av stationshuset	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—
<i>Diö</i> , uppförande av stationshus .....	27,000	—	15,000	42,000	46,000	—	4,000
<i>Möckeln</i> , anordnande av mötesplats ...	17,000	—	8,000	25,000	44,000	—	19,000
<i>Storvik</i> , utvidgning av spårsystemet ...	22,000	—	5,700	27,700	27,700	—	—
<i>Bollnäs</i> , " " " ...	60,200	—	25,000	85,200	90,700	—	5,500
" , tillbyggnad av stationshuset	10,500	—	6,000	16,500	16,500	—	—
<i>Karsjö</i> , utvidgning av spårsystemet ...	12,000	—	2,000	14,000	14,000	—	—
<i>Ljusdal</i> , utvidgning av spårsystemet ..	21,000	—	—	21,000	30,000	—	9,000
<i>Fors</i> , " " " ...	11,000	—	3,000	14,000	14,000	—	—
<i>Torsåker</i> , uppförande av boställshus ...	16,000	—	12,000	28,000	28,000	—	—
<i>Östersund</i> , " " manskapshus	25,000	—	17,000	42,000	58,000	—	16,000
<i>Byvalla</i> , anordnande av vattenledning	15,000	—	10,000	25,000	29,000	—	4,000
<i>Nybo</i> , uppförande av stationsstuga ...	16,000	—	14,500	30,500	37,000	—	6,500
<i>Örnsköldsvik</i> , anordnande av kaj för kolemtagnig .....	187,000	—	120,000	307,000	570,000	—	263,000
<i>Skorped</i> , anordnande av vattenledning	18,000	—	8,000	26,000	52,000	—	26,000
<i>Norrfors</i> , utvidgning av spårsystemet	11,500	—	2,000	13,500	21,200	—	7,700

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Svartön</i> , utläggning av tvenne ranger- spår.....	16,500	—	9,000	25,500	25,500	—	—
<i>Lakaträsk</i> , utvidgning av spårsystemet	12,000	—	4,000	16,000	16,000	—	—
<i>Myrheden</i> , kol- och vattengivningsan- ordning.....	29,000	—	17,000	46,000	67,000	—	21,000
<i>Gällivare</i> , uppförande av boställshus...	59,000	—	34,000	93,000	110,000	—	17,000
<i>Bollnäs</i> , uppförande av 6 lokomotiv- stallar, revisionsverkstad, förråd, vattentorn och vändskiva.....	<sup>1)</sup> 305,000	—	295,000	600,000	655,000	—	55,000
Uppförande av 6 banvaktstugor å V distriktet.....	60,000	—	44,400	104,400	104,400	—	—
Anordnande av badrum och tvättstugor för personalen vid vissa stationer å V distriktet.....	30,800	—	8,000	38,800	38,800	—	—
Telegraf- och sektionstelefonledningar	180,900	—	130,000	310,900	310,900	—	—
Elektriska belysningsanordningar.....	100,000	—	50,000	150,000	150,000	—	—
<i>Eslöv</i> , anordnande av lastkaj med spår	13,000	—	—	13,000	29,000	—	16,000
<i>Tvärbäck</i> , anläggande av håll- och militärmötesplats.....	33,000	—	—	33,000	45,000	—	12,000
<i>Boden</i> , ombyggnad av bangården : ....	<sup>1)</sup> 550,000	—	—	550,000	1,400,000	—	850,000
<i>Hallsberg</i> , kolgivningsbrygga och spår	37,600	—	—	37,600	50,000	—	12,400
Omläggning av västra stambanan och gatuport för Ånåsvägen.....	255,000	—	—	255,000	638,000	—	383,000
<i>Örebro</i> , C. W. komplettering av vagn- verkstaden.....	40,000	—	—	40,000	74,793:76	34,793:76	—
Summa	2,520,900	—	1,029,600	3,550,500	5,457,093:76	34,793:76	1,871,800
<b>1917 års riksdag.</b>							
<i>Ålvsjö</i> , uppförande av boställshus.....	32,000	—	12,800	44,800	68,000	—	23,200
<i>Skåre</i> , " " " ".....	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—

<sup>1)</sup> Beviljat av 1916 och 1917 års riksdagar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Kil</i> , uppförande av boställshus .....	54,000	—	21,600	75,600	75,600	—	—
<i>Trättelanda</i> , uppförande av boställshus	10,000	—	4,000	14,000	14,000	—	—
<i>Nässjö</i> , " " "	58,000	—	29,000	87,000	115,000	—	28,000
<i>Ugglehult</i> , " " "	10,000	—	5,000	15,000	18,500	—	3,500
<i>Sandåkra</i> , " " "	15,600	—	7,800	23,400	36,400	—	13,000
<i>Flädie</i> , " " "	27,000	—	13,500	40,500	65,500	—	25,000
<i>Storvik</i> , " " "	27,000	—	13,500	40,500	58,500	—	18,000
<i>Långele</i> , " " "	52,000	—	26,000	78,000	109,000	—	31,000
<i>Lottefors</i> , " " "	20,000	—	10,000	30,000	40,000	—	10,000
<i>Ånge</i> , " " "	54,000	—	27,000	81,000	116,000	—	35,000
<i>Nyåker</i> , " " "	22,000	—	8,800	30,800	33,300	—	2,500
Uppförande av 6 banvaktstugor vid V distriktet .....	75,000	—	30,000	105,000	150,000	—	45,000
<i>Näverkarret</i> , uppförande av stationsstuga	21,500	—	8,600	30,100	32,500	—	2,400
<i>Hedsjön</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	43,500	—	15,500
<i>Röstbo</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	38,000	—	10,000
<i>Loster</i> , " " "	20,000	—	8,000	28,000	32,000	—	4,000
<i>Yttersjön</i> , " " "	21,500	—	10,800	32,300	51,500	—	19,200
<i>Lappberg</i> , " " "	20,000	—	10,000	30,000	53,500	—	23,500
<i>Lottefors</i> , uppförande av stationshus...	17,500	—	10,500	28,000	42,000	—	14,000
<i>Uppsala</i> , tillbyggnad av stationshus ...	22,800	—	13,400	35,700	45,000	—	9,300
<i>Göteborg</i> , " " " ...	13,000	—	5,200	18,200	18,200	—	—
<i>Hälsingborg</i> , " " " ...	20,000	—	12,000	32,000	48,000	—	16,000
<i>Boden</i> , " " " ...	17,200	—	6,900	24,100	24,100	—	—
<i>Åstråsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Brännland</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Myrheden</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Långträsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Storsund</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Brännberg</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Ekträsk</i> , " " " ...	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Tvärdlund</i> , tillbyggnad av stationshus	10,000	—	5,000	15,000	20,000	—	5,000
<i>Höganäs</i> , " " "	67,000	—	40,000	107,000	197,000	—	90,000
<i>Nyköping</i> , uppförande av godsexpeditionsbyggnad .....	36,000	—	18,000	54,000	69,000	—	15,000
<i>Hallsberg</i> , påbyggnad av expeditionsoch överliggningshus .....	37,000	—	14,800	51,800	51,800	—	—
<i>Göteborg</i> , uppförande av magasin för ankommande ilgods .....	40,000	—	16,000	56,000	56,000	—	—
<i>Lund</i> , tillbyggnad av godsmagasin.....	25,000	—	10,000	35,000	35,000	—	—
<i>Storlien</i> , utvidgning av tulllokalerna ...	12,700	—	5,100	17,800	17,800	—	—
<i>Skellefteå</i> , tillbyggnad av godsmagasin	24,200	—	12,100	36,300	42,000	—	5,700
Anordnande av tvättstugor vid <i>IV och V distrikten</i> .....	29,300	—	14,700	44,000	44,000	—	—
<i>Valla</i> , utvidgning av spårsystemet.....	23,000	—	9,200	32,200	32,200	—	—
<i>Järlåsa</i> , anordnande av mötesplats.....	58,000	—	26,100	84,100	95,000	—	10,900
<i>Isåtra</i> , " " " .....	47,000	—	18,800	65,800	90,000	—	24,200
<i>Hökmora</i> , " " " .....	41,000	—	16,400	57,400	57,400	—	—
<i>Falköping-Ranten</i> —Nässjö, utvidgning av spårsystemet ..	29,700	—	11,900	41,600	48,600	—	7,000
<i>Porla</i> , utvidgning av spårsystemet...	31,000	—	12,400	43,400	50,400	—	7,000
<i>Svartå</i> , " " " ...	55,300	—	22,100	77,400	85,000	—	7,600
<i>Sommen</i> , " " " ...	25,500	—	10,200	35,700	55,500	—	19,800
<i>Boxholm</i> , " " " ...	16,000	—	6,400	22,400	29,400	—	7,000
<i>Stehag</i> , " " " ...	57,000	—	22,800	79,800	104,800	—	25,000
<i>Fosieby</i> , " " " ...	13,500	—	5,400	18,900	23,900	—	5,000
<i>Böketofta</i> , " " " ...	47,000	—	18,800	65,800	97,800	—	32,000
<i>Skälderviken</i> , " " " ...	55,000	—	22,000	77,000	92,000	—	15,000
<i>Kattarp</i> , " " " ...	15,300	—	6,100	21,400	48,400	—	27,000
<i>Nyväng</i> , " " " ...	24,000	—	9,600	33,600	39,000	—	5,400
<i>Jularbo</i> , " " " ...	53,100	—	15,900	69,000	92,000	—	23,000
<i>Horndal</i> , " " " ...	18,000	—	5,400	23,400	23,400	—	—



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Baggd</i> , anordnande av mötesplats .....	50,000	—	20,000	70,000	92,000	—	22,000
<i>Granbo</i> , utvidgning av spårsystemet...	29,000	—	8,700	37,700	39,700	—	2,000
<i>Karsjö</i> , " " " ...	22,000	—	6,600	28,600	31,100	—	2,500
<i>Medskogsheden</i> , utvidgning av spår- systemet .....	20,000	—	8,000	28,000	34,000	—	6,000
<i>Lingbo</i> , utvidgning av spårsystemet ...	13,600	—	4,100	17,700	17,700	—	—
<i>Edänge</i> , anordnande av ny mötesplats	54,500	—	21,800	76,300	95,300	—	19,000
<i>Tallåsen</i> , utvidgning av spårsystemet	21,200	—	6,400	27,600	37,000	—	9,400
<i>Hennan</i> , " " " "	20,600	—	6,200	26,800	26,800	—	—
<i>Ramsjö</i> , " " " "	25,700	—	7,700	33,400	33,400	—	—
<i>Mellansjö</i> , " " " "	15,000	—	6,000	21,000	28,000	—	7,000
<i>Bispgården</i> , " " " "	71,000	—	21,300	92,300	95,000	—	2,700
<i>Kälarne</i> , " " " "	17,000	—	6,800	23,800	23,800	—	—
<i>Nyhem</i> , " " " "	15,000	—	6,000	21,000	23,000	—	2,000
<i>Dockmyr</i> , " " " "	18,600	—	5,600	24,200	30,000	—	5,800
<i>Fångsjöbacken</i> , anordnande av ny mötes- plats .....	35,000	—	14,000	49,000	53,000	—	4,000
<i>Grötningen</i> , anordnande av ny mötesplats	16,000	—	4,800	20,800	30,000	—	9,200
<i>Stavre</i> , utvidgning av spårsystemet...	16,800	—	5,000	21,800	21,800	—	—
<i>Storlien</i> , " " " " ...	60,300	—	24,100	84,400	110,000	—	25,600
<i>Anundsjö</i> , " " " " ...	24,500	—	9,800	34,300	44,000	—	9,700
<i>Björnsjö</i> , anordnande av ny mötesplats	71,000	—	28,400	99,400	224,000	—	124,600
<i>Brattsbäcka</i> , utvidgning av spårsystemet	16,700	—	6,700	23,400	27,600	—	4,200
<i>Koler</i> , " " " "	12,400	—	5,000	17,400	20,000	—	2,600
<i>Brännberg</i> , " " " "	11,700	—	4,700	16,400	21,100	—	4,700
<i>Vindeln</i> , " " " "	10,000	—	4,000	14,000	28,725	—	14,725
<i>Åsträsk</i> , " " " "	15,000	—	6,000	21,000	26,500	—	5,500
<i>Korsträsk</i> , anordnande av ny mötesplats	41,000	—	18,500	59,500	105,000	—	45,500
<i>Gammelstad</i> , utvidgning av spårsystemet	30,000	—	15,000	45,000	79,000	—	34,000
<i>Holmfors</i> , " " " "	18,200	—	7,300	25,500	37,500	—	12,000
<i>Sandträsk</i> , " " " "	18,000	—	7,200	25,200	35,000	—	9,800

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Harrträsk</i> , utvidgning av spårsystemet	14,000	—	5,600	19,600	23,000	—	3,400
<i>Ursviken</i> , " " "	15,000	—	6,000	21,000	24,500	—	3,500
<i>Umeå</i> , " " "	18,400	—	7,400	25,800	32,000	—	6,200
<i>Örebro C. W.</i> , utbyggnad av vagn- verkstaden .....	15,000	—	4,500	19,500	19,500	—	—
" " , anordning för lyftning av boggier m. m. ...	20,000	—	10,000	30,000	30,000	—	—
" " , spårplaneringar.....	32,000	—	12,800	44,800	44,800	—	—
<i>Järva lokomotivstation</i> , uppförande av badhus .....	22,000	—	11,000	33,000	52,000	—	19,000
<i>Sävenäs</i> , uppförande av desinfektions- anstalt .....	29,000	—	8,700	37,700	46,000	—	8,300
<i>Eslöv</i> , tillbyggnad av godsmagasinet...	34,600	—	17,300	51,900	51,900	—	—
<i>Stugsund</i> , förlängning av timmerloss- ningsbrygga .....	47,000	—	14,100	61,100	67,000	—	5,900
<i>Storvik</i> , uppförande av pumphus med vattentorn .....	67,000	—	33,500	100,500	125,000	—	25,500
<i>Ånge</i> , tillbyggnad av omlastnings- magasinet .....	127,000	—	—	127,000	207,000	—	80,000
<i>Håsjö</i> , anordnande av kol- och vatten- station .....	50,000	—	25,000	75,000	75,000	—	—
<i>Mellansel</i> , tillbyggnad av lokomotivstall	34,000	—	17,000	51,000	51,000	—	—
<i>Degerbäcken</i> , anordnande av håll- och lastplats .....	14,600	—	5,800	20,400	20,400	—	—
<i>Boden</i> , uppförande av vagnhall .....	44,400	—	13,300	57,700	80,000	—	22,300
<i>Örekilsälven</i> , anordnande av strand- skoning .....	23,000	—	6,900	29,900	38,000	—	8,100
<i>Krylbo</i> , utvidgning av spårsystemet	200,000	—	30,000	230,000	320,000	—	90,000
<i>Olskroken</i> , " " "	130,000	—	52,000	182,000	230,000	—	48,000
<i>Jönköping</i> , " " "	167,000	—	66,800	233,800	270,000	—	36,200
<i>Stångby</i> , " " "	97,000	—	29,100	126,100	176,000	—	49,900

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag		Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Svalöv</i> , utvidgning av spårsystemet	149,000	—	59,600	208,600	238,000	—	29,400
<i>Bräcke</i> , " " "	80,000	—	32,000	112,000	120,000	—	8,000
<i>Östersund</i> , uppförande av expeditionsoch manskapshus .....	108,000	—	54,000	162,000	198,000	—	36,000
<i>Östersund</i> , tillbyggnad av lokomotivstall .....	100,000	—	50,000	150,000	182,000	—	32,000
<i>Kiruna</i> , uppförande av ångcentral... ..	130,000	—	65,000	195,000	195,000	—	—
<i>Malmberget</i> , anordnande av vatten- och avloppsledning .....	29,200	—	—	29,200	53,000	—	23,800
Telegraf- och sektionstelefonledningar	638,000	—	—	638,000	863,000	—	225,000
Elektriska belysningsanläggningar .....	200,000	—	—	200,000	325,000	—	125,000
Summa	<b>5,075,200</b>	—	<b>1,663,700</b>	<b>6,738,900</b>	<b>8,722,625</b>	—	<b>1,983,725</b>
<b>Sammandrag.</b>							
1913 års riksdag .....	743,400	64,100	224,800	1,032,200	1,157,800	—	125,600
1914 års riksdag .....	795,400	311,000	447,100	1,553,500	2,092,000	—	538,500
1915 års riksdag .....	1,633,200	497,850	840,585	2,971,635	3,592,735	—	621,100
1916 års riksdag .....	2,520,900	—	1,029,600	3,550,500	5,457,093 <sup>76</sup>	34,793 <sup>76</sup>	1,871,800
1917 års riksdag .....	5,075,200	—	1,663,700	6,738,900	8,722,625	—	1,983,725
Summa	<b>10,768,000</b>	<b>872,950</b>	<b>4,205,785</b>	<b>15,846,735</b>	<b>21,022,253<sup>76</sup></b>	<b>34,793<sup>76</sup></b>	<b>5,140,725</b>
				5,175,518.76	5,175,518.76		

Beräknade kostnader ..... 21,022,253<sup>76</sup>

Tillgängliga anslag, grundanslag ..... 10,768,000

Av 1917 års riksdag för täckande av brist beviljade anslag för vissa här ovan upptagna arbeten ..... 872,950

Av 1918 " " för täckande av brist beviljade anslag å tilläggsstat för år 1918 ..... 1,400,000

Av 1918 års riksdag för täckande av brist beviljade anslag för år 1919... 1,325,000 14,365,950<sup>00</sup>

Ytterligare erforderligt konjunkturtillägg ..... 6,656,303<sup>76</sup>

<sup>1)</sup> Detta belopp beslöt riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t uppdelat på trenne år och beviljade 1,400,000 kronor för år 1918 och 1,325,000 kronor för år 1919.

## B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

### I. Statsbanan Sveg—Brunflo..... 7,000,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning och med godkännande av de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 15 mars 1912 omförmälda, av Jämtlands läns landsting och vederbörande socknar gjorda utfästelser i fråga om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, har 1912 års riksdag beslutat anläggning av en normalspårig statsbana mellan Sveg station å Orsa—Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för en beräknad kostnad av 11,250,000 kronor. Denna kostnad avsåg emellertid banans sträckning mellan Sveg och Åsarne efter den så kallade Enskälalinjén. Sedermera har genom Kungl. Maj:ts beslut den 6 oktober 1916 och den 29 juni 1917 bestämts, att banan skulle framdragas mellan nyssnämnda platser efter den så kallade Hogdalslinjen i dess alternativa sträckning i Tvärhoans dalgång. Denna sträckning skulle med användande av samma å-priser som i det ursprungliga kostnadsförslaget för banan, medföra en ökning i den beräknade kostnaden för banans anläggning med 123,000 kronor, vadan sagda kostnad skulle komma att uppgå till 11,373,000 kronor, vilket belopp riksdagarna under åren 1912—1918 sammanlagt anvisat.

Redan i sin underdåniga skrivelse den 1 november 1916 angående bland annat fortsättningsanslag för Sveg—Brunflo har emellertid styrelsen erinrat om, att de förekommande kostnadsbeloppen hänförde sig till de kostnadsberäkningar, som förelågo, då beslut fattades om banans byggande och således före inträdet av nu pågående kristid. På grund därav framhöll styrelsen vidkommande storleken av det för banans fullbordande erforderliga anslagsbeloppet, att sagda anslagsbelopp kunde antagas komma att undergå större eller mindre förändringar beroende på konjunkturerna. Även i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 anförde styrelsen, att, då stor del av banbyggnaden kommit att utföras under inverkan av kristiden, banbyggnaden säkerligen icke kunde komma att fullbordas för den ursprungligen beräknade kostnaden, men att styrelsen vid sistnämnda tidpunkt, då ännu rätt avsevärda arbeten återstode, och då styrelsen bland annat icke lyckats träffa avtal om leverans av en för kostnadernas bedömande så avgörande post som räler för bansträckan mellan Åsarne och Sveg, icke ansåg sig då kunna framlägga någon närmare redogörelse för de kostnadsöverskridelser, som vore att förvänta.

Ehuruväl ännu återstår en avsevärd del av arbetena å banan och förhållandena å material- och arbetsmarknaden fortfarande äro så ovissa, att några säkra kostnadsberäkningar icke ännu äro möjliga, har styrelsen dock på grund av nödvändigheten att av 1919 års riksdag ytterligare medel begäras för arbetenas bedrivande, nu ansett sig böra verkställa en utredning om de slutliga kostnaderna för banbyggnaden för att erhålla en i möjligaste mån riktig uppfattning om det belopp, som kräves för banans fullbordande utöver tidigare anvisade medel.

Utredningen har givit vid handen, att anläggningskostnaderna för banan nu måste beräknas till 20,683,000 kronor motsvarande en ökning av de ursprungligen beräknade kostnaderna med icke mindre än 9,310,000 kronor.

Vidkommande anledningen till uppkomsten av denna brist får styrelsen anföra följande. Förändringar i banans planläggning, medförande ökade massor eller vidlyftigare och därigenom dyrare anordningar än från början beräknats, hava icke förekommit i sådan grad, att de nämnvärt bidragit till den uppkomna bristen. De ursprungliga kostnadsberäkningarna verkställdes emellertid år 1912, efter vilken tid av kända anledningar högst avsevärda stegringar inträffat såväl i materialpriser som i arbetspriser. Vad beträffar materialprisens stegring skulle det bliva för vidlyftigt att här närmare redogöra för densamma. Styrelsen vill dock erinra om hurusom särskilt priserna på järn och trävaror ökats synnerligen kraftigt. Under det att sålunda brojärnet år 1912 beräknades till 440 à 460 kronor per ton, är priset på detsamma nu 1,400 à 1,500 kronor. I 1912 års kostnadsförslag räknades med, att man skulle kunna belägga banan med äldre från andra statsbanelinjer upptagna räler till ett pris av 85 kronor per ton. På grund av svårigheten att erhålla räler under senare år har sådant utbyte emellertid icke kunnat bedrivas i avsedd omfattning, vadan man nu måste räkna med att å ännu icke räslagda delar av Sveg—Brunflo använda nya räler till ett pris av 300 kronor per ton. Sliprarna, som 1912 kostade kronor 2,25 per styck, äro nu uppe i ett pris av kronor 5,50 och däröver, på sista tiden upp till 6 kronor. Kostnaden för meter spår utan ballastning har huvudsakligen härigenom sprungit upp från kronor 10,80 till kronor 30. Priset på virke är nu  $2\frac{1}{2}$  à 3 gånger så dyrt som år 1912 och övriga materialpriser hava stigit högst avsevärt. Särskilt hava alla tågtransporter å byggnadslinjen ökats genom kolprisens stegring till omkring det tiudubbla mot det år 1912 rådande priset.

Beträffande arbetsprisen må erinras om hurusom arbetslönerna under kristiden successivt måst ökas, så att de nu äro omkring  $2\frac{1}{2}$  gånger så höga som år 1912. Fördyringen i arbetskostnaderna äro dock ännu högre än som framgår av denna ökning i arbetslönerna. Arbetsledningen har nämligen funnit, att därjämte en icke oväsentlig minskning i arbetsintensiteten ägt rum. Vad anledningen härtill är kan ju icke med bestämdhet sägas. Från arbetarhåll framhålles som skäl härför den rådande bristen på livsmedel, varigenom arbetarna anse sig numera sakna den arbetskraft, som de förut ägde, då de hade tillgång på för dem lämpliga födoämnen i tillräcklig mängd. Det torde ej kunna förnekas, att detta kan vara en av orsakerna till den minskade arbetsintensiteten. Men dessutom har tydligt framgått, att arbetslusten är i avtagande.

Den av vissa ytterlighetsgrupper bland arbetarna öppet drivna satsen att »arbetaren bör giva arbetsgivaren minsta möjliga arbete för högsta möjliga betalning» bär tydligen frukt och den jämna mer eller mindre hänsynslösa agitationen bland arbetarna för tillämpandet av denna föresats torde, såsom också allt emellanåt höres uttalat från andra och om sitt arbete måna arbetare, medföra, att arbetsstrevnaden är försvunnen, vilket bidrager att utbreda en viss olust på arbetsplatserna. Förutom att detta nedsätter arbetsintensiteten och på så sätt fördyrar arbetena, har det visat sig medföra svårighet för arbetsbefälet att få sådana arbeten utförda, vilka antingen äro av besvärligare natur såsom dikningar, terrasseringar å vattensjuk mark och dylika eller som äro belägna på sådana delar av linjen, där denna framgår på större avstånd från bebyggda orter. Detta oaktat statsbanorna numera med stora kostnader uppföra bostäder för arbetarna av så god beskaffenhet såväl vad utrymme som byggnadssätt beträffar, att arbetarna själva icke haft något att anmärka mot desamma. Från statsbanornas sida hava ävenledes vidtagits omfattande och kostsamma anordningar för att underlätta

arbetarnas mathållning dels genom att å förråden tillhandahållas matvaror av olika slag för självkostnadspris, dels genom inrättande å större arbetsplatser av marketenterier, där arbetarna få intaga sina måltider. Oaktat dessa från statsbanornas sida vidtagna anordningar för arbetarnas trevnad har det å statsbanan Sveg—Brunflo på de sista åren visat sig omöjligt att kunna uppdriva arbetsstyrkan till den önskade och för arbetenas planmässiga bedrivande nödvändiga storleken.

Av den nu beräknade ökningen i anläggningskostnaderna 9,310,000 kronor motsvarande omkring 82 procent av de ursprungligen beräknade kostnaderna komma i runda tal 670,000 kronor på terrasseringsarbeten, 616,000 kronor på vattengenomlopp, 1,064,000 kronor på bangårdar inklusive husbyggnader å desamma, 2,977,000 kronor på spåröverbyggnad, 1,700,000 kronor på rullande materiel och 1,780,000 kronor på ökade allmänna omkostnader, dessa senare till stor del uppkomna genom de åtgärder, styrelsen ovan omnämnt för beredande av bättre bostäder åt arbetarna samt deras förseende med livsmedel. Resten av kostnadsöverskridelsen fördelar sig på andra poster såsom vägkorsningar, stängsel, bankvaktbostäder samt telegraf och signaler.

För bananläggningen ifråga har för år 1919 anvisats återstoden av det ursprungligen beräknade anslagsbeloppet med 1,073,000 kronor, och skulle enligt den tidigare byggnadsplanen banbyggnaden nämnda år vara fullbordad, så att den då kunde öppnas för allmän trafik. Såsom styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 omnämnde, emotsågs emellertid redan då, att tiden för banans fullbordande skulle komma att förskjutas dels på grund av den tidsutdrägt, som av kända skäl uppstod med fastställandet av bannans sträckning mellan Sveg och Åsarne, dels ock till följd av svårigheten att erhålla brojärn och räler. I detta avseende vill styrelsen nu nämna, att överbyggnaden till den stora bron över Ljungan, som skulle varit färdig på sommaren 1917, torde bliva fullbordad först vid slutet av innevarande år på grund av att broverkstaden icke tidigare kunnat erhålla erforderligt brojärn. Redan av sistnämnda orsak har uppstått en försening av omkring 1½ år. Härtill kommer, enligt vad styrelsen redan här ovan omnämnt, att det icke varit möjligt anskaffa för arbetenas raska bedrivande erforderlig arbetsstyrka. Under sådana omständigheter torde det icke kunna beräknas, att arbetena kunna utföras så, att hela banan kan vara rälslagd under år 1919 utan först 1920, vilket senare år banan torde kunna bliva öppnad för provisorisk trafik för att sedan bliva fullbordad under år 1921. För arbetenas bedrivande på sådant sätt erfordras under år 1919 utöver förut anvisade 1,073,000 kronor ett belopp av 4,000,000 kronor, för 1920 ett belopp av 3,000,000 kronor och resten 2,310,000 kronor under år 1921.

Med stöd av det ovan anförda får styrelsen därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte fåreslå riksdagen

*att av det för fullbordande av statsbanan Sveg—Brunflo nu beräknade ytterligare erforderliga anslagsbeloppet, 9,310,000 kronor, anvisa såsom del av erforderligt konjunkturställägg å av föregående års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbelopp å sammanlagt 11,370,000 kronor,*

*dels för år 1919 å tilläggsstat ett belopp av 4,000,000 kronor samt*

*dels för år 1920 ett reservationsanslag å 3,000,000 kronor.*

## II. Statsbanan Sveg—Hede.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1912 års riksdag under förbehåll av de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 15 mars 1912 förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark och tillhandahållande av sliprar med mera iakttoges, beslutat anläggning av en normalspårig bibana mellan Sveg station och Hede kyrkoby för en beräknad kostnad av 2,952,000 kronor att utgå av skattemedel. För arbetenas påbörjande anvisade 1916 års riksdag för år 1917 ett belopp av 500,000 kronor och sedermera hava för år 1918 och 1919 av riksdagen anvisats för arbetenas fortsättande resp. 750,000 och 1,200,000 kronor. Riksdagen har således anvisat sammanlagt 2,450,000 kronor, vadan det enligt den ursprungligen beräknade kostnaden skulle återstå endast ett belopp av 502,000 kronor att anvisa för arbetenas fullbordande under år 1920.

Emellertid komma givetvis även kostnaderna för denna bana att röna inflytande av de prisstegringar, som ägt rum under kristiden, i synnerhet som det ursprungliga kostnadsförslaget upprättades redan år 1912 och arbetena å banan komma att utföras till sin övervägande del under de år, då prisstegringarna kunna beräknas hava varit och väl sannolikt någon tid framåt bliva mycket avsevärda. I detta sammanhang vill styrelsen meddela, att arbetena, som beräknades påbörjade år 1917, icke kunnat igångsättas förrän år 1918 på grund av ovisshet om banans sträckning mellan Sveg och Vemdalen, där till Kungl. Maj:t avgivna underdåniga framställningar om ändring i banans ursprungliga sträckning föranlett uppskov med fastställandet av den definitiva planen för banan. På grund av samma svårigheter att anställa tillräckligt antal arbetare, som gjort sig gällande på Sveg—Brunflo banan hava också arbetena å Sveg—Hede banan icke kunnat hittills bedrivas i avsedd omfattning. Ehuru såsom styrelsen anmärkt beträffande statsbanan Sveg—Brunflo konjunkturerna fortfarande äro så ovissa, att kostnadsberäkningar, som avse arbeten flera år framåt, måste bliva mindre tillförlitliga, har styrelsen dock låtit verkställa en utredning om de kostnader, som måste beräknas för bananläggningen med nu gällande arbets- och materialpriser.

Den nu verkställda kostnadsutredningen giver vid handen, att banan nu måste beräknas komma att kosta 6,325,000 kronor istället för enligt 1912 års kostnadsförslag 2,952,000 kronor. En brist är således att emotse av icke mindre än 3,373,000 kronor. Vidkommande anledningarna till denna brist, vill styrelsen anföra, att endast en mycket obetydlig del av densamma förorsakats av ökade terrasseringsmassor, i det att nu ansetts böra förutsättas något djupare diken än enligt ursprungliga planen. För övrigt är kostnadsökningen helt och hållet att tillskriva den sedan år 1912 inträdda stegringen i material- och arbetspriser, som styrelsen närmare berört här ovan beträffande statsbanan Sveg—Brunflo. Av den angivna kostnadsökningen komma omkring 467,000 kronor på terrasseringsarbeten, 182,000 kronor på vattengenomlopp, 233,000 kronor på bangårdar, inklusive husbyggnader å desamma, 1,195,000 kronor på spåröverbyggnad, 143,000 kronor på banbevakningsbostäder, 118,000 kronor på transportvägar, 367,000 kronor på rullande materiell och 614,000 kronor på allmänna omkostnader, dessa senare till stor del förorsakade genom förbättrade bostäder åt arbetarne och anordningar för deras förseende med livsmedel. Den återstående kostnadsökningen belöper sig på vissa andra poster såsom vägkorsningar, telegraf och signaler med mera.

Då styrelsen anser, att fullbordandet av denna bana inom förut avsedd tidpunkt icke är av sådan betydelse, att arbetena för den skull böra under nuvarande ekonomiska förhållanden med kraft bedrivas, hade styrelsen tänkt sig, att tiden för banans fullbordande borde förskjutas så att under återstående byggnadstid det årliga anslaget i medeltal bleve ungefär lika som det för år 1919 anvisade eller omkring 1,200,000 kronor. Det efter 1919 återstående anslagsbehovet, 3,875,000 kronor borde därför hava fördelats på åren 1920—1922, förslagsvis med 1,500,000 kronor på vart och ett av åren 1920 och 1921 samt återstoden 875,000 kronor på år 1922, då banan kunnat bliva fullbordad.

På grund av den ytterligare långtgående avknappning av anslagskraven, som styrelsen enligt vad förut omtalats, ansett sig böra förutsätta, nödgas styrelsen emellertid här föreslå, att arbetena å Sveg—Hede banan under de närmaste båda åren icke bedrivas med större arbetsstyrka och anskaffningar än att det för år 1919 beviljade anslaget blir tillräckligt även för år 1920.

*På grund av vad nu anförts, får styrelsen i underdånighet föreslå, att något anslag för statsbanan Sveg—Hede icke öiskas för år 1920.*

### III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Med anledning av Kungl. Maj:ts nådiga proposition och i riksdagen väckt motion har 1916 års riksdag, *dels* under förbehåll av de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 31 mars 1916 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, beslutat fortsättande av Inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats med rätt för Kungl. Maj:t att beträffande bandelarna mellan Volgsjön och Sorsele samt Jokkmokk och Porjus närmare förordna om banans sträckning, *dels* för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispår till Malgomajsjön med mera för år 1917 anvisat ett belopp av 2,500,000 kronor och *dels* för komplettering av bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor. 1917 års riksdag har sedermera beslutat, att inlandsbanan skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Kasker i huvudsaklig överensstämmelse med därom av styrelsen uppgjort förslag. Med användande av de tidigare och före kristidens inträdande gällande arbets- och materialpriserna hade banan i sin helhet med nyss angiven sträckning över Kasker beräknats draga en kostnad av 30,150,000 kronor. Sedan riksdagen anvisat för 1918 ett belopp av 4,000,000 kronor, har sammanlagt för tiden till och med 1918 anslagits ett belopp av 7,500,000 kronor.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 framhöll styrelsen, att förenämnda anslagsbelopp grundade sig på de arbetslöner och materialpriser, som gällde före kristidens inträdande år 1914 samt att dessa anslagsbelopp med hänsyn till de högst betydande konjunktursteppningarna under kristiden säkerligen komme att i avsevärd grad överskridas. Styrelsen erinrade vidare om att de-



partementschefen i sitt uttalande till statsrådsprotokollet vid Kungl. Maj:ts nådiga proposition till 1916 års riksdag angående bedrivandet av statens järnvägsbyggnader, framhållit, att, även om av statsfinansiella skäl det kunde befinnas nödvändigt att i vissa fall förlänga den beräknade byggnadstiden för i den framlagda byggnadsplanen ingående banor, det dock vore av vikt, att i varje fall icke byggnadstiden för inlandsbanan komme att utsträckas utöver den i byggnadsplanen beräknade. I anslutning till detta departementschefens uttalande föreslog styrelsen, att för år 1919 måtte anvisas så mycket högre belopp än det i byggnadsplanen för detta år angivna, som svarade emot den ökning av kostnaderna, som kristiden förorsakat beträffande de arbeten, vilka enligt planen beräknats bliva utförda under tiden till och med år 1919. Utöver det belopp av 4,500,000 kronor, som enligt planen borde utgå för år 1919, föreslog därför styrelsen, att det skulle anvisas ett belopp av 7,250,000 kronor eller sammanlagt 11,750,000 kronor, varav 3,500,000 kronor borde utgå redan år 1918. Med dessa belopp beräknades, att räsläggningen under år 1919 skulle framkomma söderifrån till Ume älv och norrifrån till Lilla Lule älv vid Jokkmokk. Av statsfinansiella skäl ansåg sig emellertid departementschefen icke kunna föreslå riksdagen, att för år 1919 anvisa högre belopp än 5,900,000 kronor för arbetenas bedrivande å inlandsbanan. Riksdagen godkände Kungl. Maj:ts förslag och anvisade sistnämnda belopp, därav 2,000,000 kronor på tilläggsstat för 1918.

Det är givet, att redan på grund av denna betydande nedsättning i de anslagsbelopp, styrelsen ansett nödvändiga för arbetenas bedrivande enligt ursprungliga planen — vilken nedsättning belöpte sig till 5,850,000 kronor — denna plan måste rubbas och arbetena bliva avsevärt förskjutna. Styrelsen anser sig dock böra i detta sammanhang meddela, att även andra anledningar till försening av arbetena yppat sig. Dels hava i stort sett å inlandsbanan givit sig till känna enahanda företeelser med avseende på arbetsintensiteten och arbetarnas obenägenhet att åtaga sig vissa besvärligare arbeten, som styrelsen påpekat beträffande statsbanan Sveg—Brunflo och Sveg—Hede, dels har det även å inlandsbanan visat sig omöjligt att kunna uppdriva arbetsstyrkan till den storlek, som varit behövlig för arbetenas bedrivande i avsedd omfattning. Särskilt har detta varit fallet vid inlandsbanans norra distrikt, där en avsevärd del av arbetena tidvis måst ligga nere, när behöfligt antal arbetare icke kunnat erhållas, åtminstone icke utan att så höga arbetspris hade måst tillämpas, att styrelsen icke ansett sig stå till svars med att betala desamma. Särskilt å detta distrikt har den från vissa ytterlighetsgrupper bland arbetarna bedrivna agitationen för uppdrivande av arbetsprisen, verkat hindrande för anställandet av erforderligt antal arbetare, vartill jämväl bidragit den konkurrens om arbetskraften, som varit rådande med de privata industriföretagen vid Porjus, för vilka det gällt att skyndsammast möjligt fullborda de påbörjade anläggningarna även om därvid måste betalas arbetspriser, som varit synnerligen höga. Förutom nu anförda skäl för försening av arbetena å inlandsbanan har även tillkommit svårigheter att, åtminstone utan allt för orimliga kostnader, erhålla järn till förekommande brobyggnader, av vilka bron över Stora Lule älv några kilometer söder om Porjus är särskilt betydande.

På grund av nu angivna omständigheter hade styrelsen tänkt sig, att anslaget för år 1920 skulle avvägs så, att räsläggningen söderifrån kunnat framdragas till Ume älv år 1920, eller ett år senare än enligt ursprungliga planen, samt att den skulle framgått över Stora Lule älv samma år, eller omkring 1½,

är senare än enligt planen, och varit framme vid Lilla Lule älv vid Jokkmokk år 1921 i stället för år 1919, som förut tänkts. För arbetenas bedrivande på sådant sätt hade styrelsen haft för avsikt att äska för år 1919 ett belopp av 1,600,000 kronor utöver de 3,900,000 kronor, som redan blivit anvisade av 1918 års riksdag samt 6,500,000 kronor för år 1920.

Då det emellertid av skäl, som styrelsen förut framhållit, torde vara en bjudande nödvändighet att högst väsentligt inskränka anslagskraven för år 1920, anser sig styrelsen nödsakad ifrågasätta, att arbetena på inlandsbanan under närmaste båda år icke bedrivs med större fart än att av riksdagen redan anvisade medel bliva tillräckliga även för år 1920. Givetvis kommer inlandsbanans fullbordande tyvärr att härigenom ytterligare förskjutas avsevärt, men styrelsen har icke kunnat finna annan utväg för ett oundgängligen nödvändigt nedsättande av styrelsens totala anslagskrav med några effektiva belopp.

På grund av vad sålunda anförts, får styrelsen i underdånighet föreslå,

*att för inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare icke må äskas något anslag för år 1920.*

#### IV. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 1,500,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omfördä mända villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, beslutat anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hoting station å inlandsbanan, för vilken tvärbana i dess sträckning längs den så kallade Äkvisslanlinjen anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialprisen beräknats till 8,700,000 kronor varjämte riksdagen för arbetenas påbörjande anvisat för år 1918 1,000,000 kronor. Sedermera har 1918 års riksdag för fortsättande av arbetena å banan anvisat för år 1919 ett belopp av 2,450,000 kronor, av vilket belopp 1,300,000 kronor utgör det enligt planen för bedrivande av arbetena å banan för sistnämnda år ifrågasatta anslaget och återstoden eller 1,150,000 kronor utgör den ökning i anslagen för år 1918 och 1919, som med hänsyn till de under kristiden ökade arbets- och materialprisen ansetts erforderligt för planens fullföljande. Med dessa anslagsbelopp beräknade man att under år 1919 kunna framdraga rälsläggningen till Näsåker.

Då styrelsen i sin ofta omtalade underdåniga skrivelse den 29 september 1917 begärde nyssnämnda belopp av 1,150,000 kronor såsom ökning av de för åren 1918 och 1919 i ursprungliga byggnadsplanen upptagna och, såsom ovan nämnts, med ledning av material- och arbetspriserna före kristiden beräknade anslagsbeloppen, antog styrelsen, att en ökning med 50 % av dessa belopp skulle visa sig tillräcklig för att motsvara konjunkturstegegringarna. Vid nu verkställda kostnadsberäkningar för de olika banbyggnaderna har det emellertid visat sig, att kostnadsökningen, i förhållande till vad som beräknades med de före kristiden gällande priserna, i allmänhet uppgår till minst 100 %. Skulle arbetena kunna bedrivs i förut avsedd omfattning, bleve det nödvändigt dels att under år 1919 erhålla ytterligare ett belopp av 1,500,000 kronor utöver de 2,450,000 kronor,

som redan anvisats, dels att för år 1920 ett anslag av 3,000,000 kronor ställdes till styrelsens förfogande i stället för ursprungligen beräknade 1,500,000 kronor. På grund av de svårigheter av statsfinansiella skäl, som torde möta för anvisande av så stora anslag, som nu nämnts, för denna banbyggnad, har styrelsen emellertid tänkt sig, att det blir nödvändigt förutsätta en viss förskjutning i arbetenas bedrivande, huru önskligt det än varit att kunna bygga denna för kommunikationerna i berörda folkrika trakter så viktiga bana enligt den ursprungliga byggnadsplanen, att därigenom ock förhindra ett fortsatt förryckande av de gamla handelsvägarna. Styrelsen anser sig därför nu dels icke kunna förutsätta något ytterligare anslag för år 1919, dels böra för år 1920 begära endast det i den ursprungliga byggnadsplanen upptagna anslagsbeloppet eller 1,500,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 700,000 kronor, varför 800,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstilllägg å 1914 års priser.

Styrelsen får därför nu i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—Hoting för år 1920 anvisa ett belopp av 1,500,000 kronor, varav 800,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstilllägg på 1914 års prisnivå.*

#### V. Statsbanan Hällnäs—Stensele kronor 1,100,000:—

Under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttoges, har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele vid Inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor. 1918 års riksdag har sedermera för arbetenas påbörjande beviljat för år 1919 ett belopp av 375,000 kronor, varav 250,000 kronor utgör det för sistnämnda år enligt ursprungliga byggnadsplanen ifrågasatta anslaget och 125,000 kronor den ökning i nämnda anslag, som ansetts erforderlig med hänsyn till de under kristiden inträdda fördyringarna.

På samma sätt, som styrelsen här anfört beträffande statsbanan Forsmo—Hoting, är visserligen sistnämnda belopp otillräckligt för att motsvara de nu inträdda konjunkturstegringarna, men styrelsen förutsätter även beträffande denna bana, att viss förskjutning i byggnadsplanen bliver nödvändig och anser sig därför ej nu böra begära ytterligare anslag för år 1919 utöver vad som redan anvisats. Dock anser styrelsen med hänsyn till önskvärdheten att inom rimlig tid åstadkomma järnvägsförbindelse med den för Lappmarken så viktiga knutpunkten Lycksele — ett anslag för här ifrågavarande bana bör anvisas för år 1920, men håller styrelsen före, på grund av nödvändigheten att begränsa anslagskraven, att endast det i ursprungliga planen för detta år upptagna beloppet av 1,100,000 kronor bör äskas.

Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet erhållas för ett belopp av 500,000 kronor, varför 600,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstilllägg å 1914 års priser.

Styrelsen får därför i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att till fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele för år 1920 anvisa ett belopp av 1,100,000 kronor, varav 600,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställägg på 1914 års prisnivå.*

## VI. Statsbanan Umeå—Holmsund.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag, under förbehåll av de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omfördäda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, ävensom att före arbetets påbörjande föreläge ett ovillkorligt åtagande av Umeå stad att vid Holmsund till den tid järnvägsbyggnaden beräknas vara färdig, anordna en hamn, som av Kungl. Maj:t prövas vara tillfredsställande, beslutat anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialprisen beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor. Enligt byggnadsplanen skulle anslag utgå med 180,000, 900,000 och 120,000 kronor för respektive år 1919, 1920 och 1921. För arbetenas påbörjande har riksdagen i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens framställning för år 1919 anvisat 185,000 kronor, ävensom medgivit, att för ifrågavarande banbyggnad finge under nyssnämnda år användas 85,000 kronor utgörande överskott från statsbanebyggnaden Vännäs—Umeå. För år 1919 äro sålunda anvisade 270,000 kronor eller 50 % mera än som förutsattes i den ursprungliga planen för banans byggande.

Ehuru denna ökning icke motsvarar de inträdda stegringarna på material- och arbetspriser och således arbetena å banbyggnaden icke skulle kunnat bedrivas i den omfattning, som för varje år förutsatts i byggnadsplanen, hade dock styrelsen tänkt sig, att icke heller beträffande denna bana begära något ytterligare anslag för år 1919 ävensom att för 1920 göra framställning om det i byggnadsplanen förut upptagna beloppet av 900,000 kronor ökat med 50 % till 1,350,000 kronor.

På grund av det statsfinansiella läget nödgas styrelsen dock förutsätta, på samma sätt som beträffande bl. a. inlandsbanan, och även av det skälet att Umeå stad ej heller under nuvarande förhållanden torde kunna tänka på att företaga byggnad av sin hamn, som är en förutsättning för banans tillkomst, att anslag för 1920 icke äskas. Då arbetena ännu icke påbörjats, torde därmed böra anstå till dess det anses lämpligt begära anslag för byggnadsarbetets fortsättande.

Styrelsen får därför i underdånighet föreslå

*att för statsbanan Umeå—Holmsund anslag för 1920 icke äskas.*

## VII. Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda..... kronor 1,800,000:—

Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1915 års riksdag *dels* — under förutsättning att emellan Kungl. Maj:t och kejsar-

liga ryska regeringen överenskommelse träffades angående ävägbringandet av järnvägsförbindelse mellan statsbanan Karungi—Haparanda och finska järnvägsnätet i huvudsaklig överensstämmelse med ett av särskilda delegerade för svenska och ryska regeringarna den 12 april 1915 upprättat förslag till konvention — beslutat ej mindre anordnande av dylik järnvägsförbindelse medelst framdragande av järnvägsspår från Haparanda söder om staden belägna station i östlig riktning över Torne älv på bro, sträckande sig mellan lämplig punkt söder om Haparanda och Pirkkiö (Björkön) å finska sidan, än även till följd därav erforderlig utvidgning av Haparanda station, dels för påbörjande av berörda arbeten, såvitt på Sverige ankomme, för år 1916 anvisat ett anslag av 1,000,000 kronor.

Sedan därefter mellan Kungl. Maj:t och kejsrerliga ryska regeringen träffats sådan överenskommelse, som ovan nämnts, har 1917 års riksdag för järnvägsförbindelsen ifråga dels anvisat för år 1918 ett belopp av 1,230,000 kronor, dels medgivit att för enahanda ändamål finge användas de besparingar, dock högst 1,000,000 kronor, som beräknades uppkomma å de för statsbanorna mellan Lapträsk och Veittjärvi samt mellan Karungi och Haparanda beviljade anslagen.

Sammanlagt har således för denna järnvägsförbindelse anvisats för åren till och med 1918, då anläggningarna beräknades bli fullbordade, ett belopp av 3,230,000 kronor. Av detta belopp beräknades då 1,520,000 kronor för själva brobyggnaden, 1,259,600 kronor för utbyggnad av Haparanda bangård och 405,400 kronor för övriga delar av huvudlinjen mellan Haparanda och finska gränsen.

I sin underdåniga skrivelse den 1 november 1916, däri styrelsen gjorde framställning om anvisande av nyss angivna belopp för arbetenas fullbordande, framhöll dock styrelsen, att de då angivna kostnadsbeloppen icke kunde betraktas som slutgiltiga särskilt vidkommande bangården och till densamma hörande husbyggnader med mera, i det att fullständigt utarbetade planer, för vilka fordrades ytterligare samarbete med dels den finska järnvägsstyrelsen, dels de svenska post- och tullmyndigheterna, icke förelågo i avseende på de utrymmen med mera, som erfordrades för tillgodoseende av nämnda myndigheters intressen.

I detta sammanhang vill styrelsen meddela, att arbetena icke kunnat bedrivas så, att anläggningen kan öppnas för allmän trafik under innevarande år utan först under loppet av år 1919. Dels hava svårigheterna att anskaffa järn till den stora bron över Torne älv förorsakat försening av brobyggnaden, så att denna icke torde bli fullt färdig förrän i början av nästkommande år, dels har arbetskonflikt vid stationshusbyggnaden hindrat detta arbete, dels slutligen hava beträffande arbetsintensiteten och möjligheten att anskaffa tillräckliga arbeitskrafter samma företeelser gjort sig gällande vid denna banbyggnad, som styrelsen här ovan omtalat ifråga om statsbanan Sveg—Brunflo. Särskilt bör framhållas, att vissa arbeten å Haparanda bangård, bland annat större bergarbeten, icke kunnat igångsättas oaktat för desamma av arbetsbefälet bjudits priser ungefär tre gånger så höga, som brukat betalas före kristidens inträdande. Visserligen hava avtal träffats om dessa arbeten med dugande förmän till de pris, som arbetsbefälet sålunda bjudit, men dessa förmän hava sedermera före arbetenas igångsättande förklarat sig tvingade att avstå från de avtalade arbetena, enär de av vissa ytterlighetsgrupper bland arbetarna förbjudits bedriva arbetena, om de icke kunde betinga sig de pris, som nämnda arbetargrupper fordrat eller omkring fyra gånger så mycket som betalats för dylika arbeten före kristiden.

Då styrelsen icke ansett sig kunna stå till svars med att betala sådana priser, hava arbetena ifråga hittills måst ligga nere. Särskilt å nu ifrågavarande arbetsplats hava arbetarnas krav på höga förtjänster gjort sig gällande, antagligen såsom en följd av att under den tid, den stora genomfartstrafiken till och från Finland pågick, de många speditörerna i konkurrens med varandra drevo upp arbetsprisen till orimlig höjd. Å andra sidan kan det ej förnekas, att prisen på livsförnödenheter samtidigt stigit synnerligen kraftigt och mera än på de flesta andra platser i landet. Av sistnämnda skäl har det blivit nödvändigt att vid denna arbetsplats i särskilt hög grad vidtaga anordningar för arbetsstyrkans inkvartering och förplägnad, vilket icke kunnat ske utan högst betydande kostnader för statsverket.

På sätt styrelsen förutsatt i sin underdåniga skrivelse den 1 november 1916 har det vid utarbetande av ritningarna till de på Haparanda bangård erforderliga husbyggnaderna visat sig, att vissa lokaler måst tillkomma eller måst göras större än som då förutsågs. Så har för att tillgodose utrymmesbehovet för tullmyndigheterna tillkommit en särskild tullkammарbyggnad samt större lokaler för de resandes visitering, läkarundersökning med mera. Dessa ökade anordningar hava nu beräknats i runt tal draga en kostnad av 230,000 kronor. Då dessutom av kända skäl arbets- och materialprisen undergått en mycket avsevärd stegring sedan senaste kostnadsberäkningar verkställdes år 1916 och ökade kostnader jämväl förorsakats på grund av de anordningar styrelsen ovan angivit hava varit behövlige för arbetarnas inkvartering och förplägnad, har den för bananläggningen år 1916 beräknade kostnaden visat sig komma att överskridas.

Styrelsen har nu låtit verkställa ny kostnadsutredning, varav framgår, att överskridelsen kommer att belöpa sig till icke mindre än 2,000,000 kronor. Förutom den del härav eller 230,000 kronor, som enligt vad ovan sagts är att hänföra till ökade anordningar, är den övriga delen av kostnadsöverskridelsen förorsakad av konjunkturstegringarna, beträffande vilka, förutom vad här ovan anförts, gäller vad styrelsen därom meddelat ifråga om enahanda sak i sin redogörelse för överskridelserna å statsbanan Sveg—Brunflo. Av den del av kostnadsöverskridelsen å Haparanda—Finska gränsen, som är att hänföra till konjunkturstegringarna eller 1,770,000 kronor, komma i runt tal 563,000 kronor på bron över Torne älv, 747,000 kronor på bangårdsutbyggnaden med tillhörande husbyggnader, 214,000 kronor på spåröverbyggnad, 260,000 kronor på provisoriska kraftstationer, belysningsanläggningar och dylikt, 200,000 kronor på allmänna omkostnader för arbetets ledning, arbetarnas inkvartering och förplägnad med mera samt återstoden av överskridelsen på övriga poster såsom terrasseringsvägkorningar, telegraf och signaler m. m.

För att arbetena i sin helhet och i förut planerad omfattning skulle kunna fullbordas under år 1919, vore det nödvändigt, att ovan angivna belopp av 2,000,000 kronor ställdes till styrelsens disposition för år 1919. Emellertid har styrelsen med hänsyn till angelägenheten att i möjligaste mån begränsa anslagskraven nu tänkt sig, att det tillsvidare bör kunna anstå med utläggandet av en del spår och växlar å bangården, intill dess det visar sig, att dessa spår och växlar med nödvändighet krävas för trafikens skötande. Det i de beräknade kostnaderna ingående beloppet för nu nämnda spår och växlar utgör i runt tal 200,000 kronor, vadan det ovan angivna belopp av 2,000,000 kronor för arbetenas fullbordande skulle kunna för närvarande minskas till 1,800,000 kronor.

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

*att till fullbordande av järnvägsförbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda anvisa på tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 1,800,000 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å de för ändamålet av föregående års riksdagar beviljade anslagsbeloppen å sammanlagt 3,230,000 kronor.*

### VIII. Statsbanan Karungi—Haparanda..... kronor 430,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning — under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges — har 1913 års riksdag beslutat anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad av 1,495,000 kronor och för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisa ett anslag av 600,000 kronor. Sedermera har 1914 års senare riksdag, sedan ytterligare utredningar för banans sträckning blivit verkställda och kostnaden ökats utöver den förut beräknade med 147,000 kronor för anläggning av en militärstation vid Tossa, beviljat för år 1915 för arbetenas avslutande ett ytterligare anslag av 1,042,400 kronor. 1917 års riksdag har emellertid medgivit, att för den beslutade järnvägsförbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda måtte användas de besparingar, dock högst 1,000,000 kronor, som då beräknades uppkomma å de för statsbanorna mellan Lappträsk och Veittijärvi samt mellan Karungi och Haparanda av riksdagen beviljade anslag. På grund härav hava från statsbanan Karungi—Haparanda överförts 770,000 kronor till statsbanan Haparanda—Finska gränsen.

Vid den tidpunkt, då styrelsen hos Kungl. Maj:t föreslog överförande av medel till Haparanda—Finska gränsen från Karungi—Haparanda, beräknade styrelsen att på sistnämnda statsbana skulle finnas kvar fullt tillräckliga medel för fullbordande av å densamma återstående arbeten. Vidkommande dessa arbeten må anföras, att, ehuru rälsläggningen redan på sommaren år 1915 var framdragen till Haparanda, så att banan då kunde öppnas för provisorisk trafik, å själva banlinjen dock återstodo avsevärda kompletteringsarbeten, vilka bland annat på grund av svårigheter att anskaffa tillräcklig arbetsstyrka samt i följd av den pågående livliga tågtrafiken först så småningom under årens lopp kunde utföras. Men därjämte återstodo och återstå till stor del ännu jämväl de på nu ifrågavarande statsbana fallande arbetena på Haparanda bangård. Så snart rälsläggningen framkommit till Haparanda, blev det nödvändigt att med största skyndsamhet provisoriskt ordna förhållandena därstädes för mottagande av den synnerligen livliga genomgångstrafik, som varit rådande därstädes under krigsåren. Dels har det under denna tid icke varit möjligt att utan hinder för trafiken verkställa nämnvärda arbeten för den permanenta bangården, dels hava planerna för denna bangård av skäl, som styrelsen omnämnt i sin underdåniga framställning här ovan beträffande spårförbindelsen Haparanda—Finska gränsen icke kunnat fastställas eller genomföras förrän på senaste tid. Ovan angivna omständigheter hava gjort, att såväl omtalade kompletteringsarbeten å linjen, som bangårdsarbetena blivit eller komma att bliva utförda under en tidsperiod, då de i dessa trakter särskilt stora konjunkturstegringarna gjort sig fullt gällande.

På grund härav har det vid nu verkställda förnyade kostnadsutredningar och med nu rådande priser visat sig, att det verkliga överskottet å banan icke uppgår till tidigare beräknade och nu för annat ändamål i enlighet med statsmakternas beslut disponerade 770,000 kronor utan endast till 340,000 kronor, vadan sålunda arbetena icke kunna fullbordas, utan att för ändamålet ytterligare anslås ett belopp av 430,000 kronor, vilka böra få disponeras under år 1919, då arbetena beräknas bliva fullbordade.

På grund av vad ovan anförts får styrelsen i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena å statsbanan Karungi—  
Haparanda å tilläggsstat för år 1919 bevilja ett belopp av  
430,000 kronor.*

#### **IX. Statsbanan Veittijärvi—Karungi—Matarengi... kronor 190,000: —**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1911 års riksdag — under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges — beslutat anläggning av en statsbana från Veittijärvi till Karungi och från Karungi till Matarengi samt för år 1912 beviljat ett anslag av 900,000 kronor. Kostnaden för anläggningen ifråga var beräknad till 2,837,000 kronor och hava sedermera 1912 och 1913 års riksdagar för banans fullbordande dels beviljat sammanlagt 1,737,000 kronor, dels medgivit att härutöver måtte användas de besparingar intill ett belopp av 200,000 kronor, som uppkommit å det till anläggning av en statsbana från Morjärv till Lappträsk samt en landsväg från Boden till Lappträsk anvisade anslaget.

Det har emellertid visat sig, att de sålunda till bananläggningens disposition förefintliga medlen icke varit tillräckliga, utan att en brist å 190,000 kronor uppkommit. Anledningen till denna brist är att söka i olika omständigheter. Sålunda har ökat bostadsutrymme beretts viss personal genom att densamma tilldelats, som numera är brukligt, två rum och kök, i stället för som avsett var ett rum och kök, vidare har åt vissa trafikplatser givits något ökad omfattning, postlokal anordnats i stationshuset i Matarengi med mera. Slutligen hava en del kompletteringsarbeten utförts under nu rådande kristid, varigenom desamma avsevärt fördyrats.

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

*att för fullbordande av arbetena för anläggning av en  
statsbana från Veittijärvi till Karungi och från Karungi till  
Matarengi å tilläggsstat för år 1919 anvisa 190,000 kronor,  
varav 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg  
å 1914 års prisnivå.*

#### **X. Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk kronor 40,000: —**

Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1913 års riksdag beslutat anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk för en



beräknad kostnad av 172,600 kronor. Sedermera har 1914 års senare riksdag för ändamålet anvisat detta belopp.

Kostnaderna för vägarnas anläggning, vilket arbete till större delen utförts sedan kristiden inträtt, beräknas emellertid nu på grund av konjunkturstegringarna komma att överskrida de ursprungligen beräknade med 40,000 kronor.

Med anledning härav får styrelsen i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*att för fullbordande av utfartsvägarna till landsvägen Boden—Lappträsk å tilläggsstat för år 1919 anvisa 40,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å det av 1914 års riksdag härför beviljade anslagsbeloppet å 172,600 kronor.*

### C. MARKFÖRVÄRV ..... kronor 1,200,000:—

I sin föregående år ingivna framställning hemställde styrelsen om ett anslag å 1,000,000 kronor för inköp av mark vid järnvägsstationer och för blivande dubbelbananordningar. Av budgetskäl upptog Kungl. Maj:t i kungl. propositionen emellertid endast 800,000 kronor för ifrågavarande ändamål, vilket även blev riksdagens beslut.

Som styrelsen vid tidigare framställningar om dylika anslag framhållit, har erfarenheten visat, att då beslut om anläggningar förelegat den eventuellt erforderliga marken ej kunnat erhållas till skäligt pris. Stundom har marken under tidernas lopp hunnit bebyggas varigenom dryga kostnader för inlösen av byggnader uppstått, stundom och oftast har, då bebyggelse icke skett, det allmänna spekulationsintresset särskilt vid större bangårdar, bidragit till att uppdriva priserna.

För att i möjligaste mån undvika, att staten skall bli nödsakad betala dylika uppdrivna markpris, är av stor vikt, att till styrelsens disposition varje år finnas tillräckliga anslag, varigenom styrelsen kan i tid, och innan spekulatio- nen kommit i gång, förvärva för vissa ändamål erforderlig mark.

På grund av den värdestegring å jordegendomar, som under senare tid ägt rum, hava emellertid markprisen sprungit avsevärt i höjden. Styrelsen ser sig sålunda icke i stånd att med de hittills anvisade anslagsbeloppen kunna fullfölja sina ovan uttalade önskemål. En ökning av anslagsbeloppet anser styrelsen sålunda nödvändig, men inskränker sig styrelsen med hänsyn till de stora krav, som i övrigt ställas på statskassan, att för ifrågavarande ändamål nu begära 1,200,000 kronor.

I anslutning till vad styrelsen ovan anført, får styrelsen i underdånighet anhålla att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för markförvärv,  
dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 500,000  
kronor och  
dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 700,000  
kronor.*

### D. RULLANDE MATERIEL... kronor 20,000,000:—

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 hänvisade styrelsen i motiveringen till förslaget om anslag till ny rullande materiel till en inom sty-

relsen verkställd utredning angående behovet av rullande materiel under 10-årsperioden 1918—1927 och uttalade styrelsen, att anskaffning av rullande materiel för år 1919 borde ske i ungefärlig överensstämmelse med nämnda utredning. I anslutning härtill hemställde styrelsen om avlåtande till 1918 års riksdag av proposition om ett extra statsanslag av 17,000,000 kronor till ny rullande materiel. Anslaget nedsattes emellertid av Kungl. Maj:t till 15,000,000 kronor, vilket också av riksdagen beviljades. På grund av såväl den företagna reduceringen som ock den högst avsevärda höjning av priserna för rullande materiel, som inträtt i jämförelse med de priser, som av styrelsen beräknades vid tidpunkten för den underdåniga framställningens ingivande, har det givetvis icke varit möjligt för styrelsen att anskaffa rullande materiel i avsedd utsträckning, utan har anskaffningen måst inskränkas till omkring 60 procent av den i styrelsens förslag upptagna rullande materielen.

Styrelsen vill fortfarande uttala, att anskaffningen av rullande materiel i möjligaste mån bör ansluta sig till det behov, som föreligger enligt den förutnämnda 10-årsutredningen, men inser å andra sidan omöjligheten av att vid nu rådande prisförhållanden disponera de för anskaffandet i denna omfattning erforderliga penningmedlen. Härtill kommer, att med beställning av vissa slag av personvagnar tillvidare måste anstå, på grund därav att vissa för sådana vagnar erforderliga materialier för närvarande icke stå att uppdriva.

I anslutning härtill anser styrelsen, att anskaffandet av rullande materiel för år 1920 bör äga rum i följande omfattning, varvid även medtagits rullande materiel, som är avsedd att ersätta försliten sådan.

- 20 ånglokomotiv, nämligen godstågslokomotiv av typerna litt. E och G samt växlingslokomotiv litt. N,
- 6 elektriska lokomotiv för växling,
- 96 personvagnar, 3 klass,
- 8 postvagnar,
- 9 resgodsvagnar, varav 4 ångfinkor,
- 610 godsvagnar för vanlig trafik,
- 85 malmvagnar.

Vidare erfordras rullande materiel i anledning av den av innevarande års riksdag medgivna malmbrytningen inom Luossavaara malmfält, vilken brytning skall omfatta högst 350,000 ton. Såsom styrelsen redan anfört i sin underdåniga skrivelse i maj 1918 med yttrande över den ifrågasatta malmbrytningen, erfordras för dessa transporter, vilka styrelsen förutsätter komma att ske från Kiruna till Svartön,

- 5 ånglokomotiv litt. E och
- 185 malmvagnar litt. M2.

Beträffande behovet av rullande materiel för den kvantitet av ytterligare intill 100,000 ton malm från Luossavaara, som enligt nyss nämndaavtal eventuellt kommer att tillhandahållas staten, så har järnvägsstyrelsen sig icke bekant, huruvida och i så fall när dessa transporter komma till stånd. Något anslag till den för detta ändamål erforderliga rullande materielen är därför icke upptaget i föreliggande framställning. Skulle emellertid transporterna taga sin början redan

under år 1920, så torde järnvägsstyrelsen böra beredas tillfälle att göra särskild framställning om anslag till i så fall ytterligare erforderlig rullande materiel.

Den rullande materiel, som av styrelsen föreslås till anskaffning, tillhör redan befintliga typer, vilka befunnits ändamålsenliga för de olika slagerna av trafik. Vad särskilt beträffar de till anskaffning föreslagna lokomotiven litt. G, så äro dessa avsedda att utföras enligt i huvudsak samma typer som de 20 lokomotiv, som under innevarande år från Tyskland levererats till statens järnvägar.

De elektriska lokomotiven äro avsedda för växling i Gällivare och de i närheten liggande gruvfälten. Lokomotiven för detta ändamål äro erforderliga, sedan den nu pågående elektrifieringen av bandelen Kiruna—Gällivare blivit färdig.

De 85 malmvagnar, vilka upptagits som behövliga, äro avsedda för den beräknade ökningen av staten åliggande malmtransporter samt för att möjliggöra utträngning av en del äldre malmvagnar.

Styrelsen får vidare i detta sammanhang anmäla behovet av ytterligare anslagsmedel för elektriska lokomotiv, till vilka 1916 och 1918 års riksdagar beviljat anslag. För nämnda anslag voro avsedda att anskaffas sammanlagt

- 1 malmtågslokomotiv,
- 2 snälltågslokomotiv och
- 6 växellokomotiv.

På grund av de inträdda betydande prisstegringarna äro emellertid de här för beviljade medlen icke tillräckliga, varför tilläggsanslag erfordras.

Kostnaden för den till anskaffning föreslagna rullande materielen jämte erforderligt tillägg till anslaget för elektriska lokomotiv, har beräknats till sammanlagt 31,400,000 kronor, varvid räknats med nu gällande priser å rullande materiel. Av detta belopp beräknar styrelsen att kunna förfoga över omkring 11,400,000 kronor. Härvid har styrelsen förutsatt en tillfällig höjning av förnyelsefonden för år 1919 på grund av den inträdda allmänna prisstegringen, och är det styrelsens avsikt att i samband med ingivande av förslag till kostnadsstat för år 1919 inkomma med närmare förslag i detta hänseende. Vidare har styrelsen utgått därifrån, att till förnyelsefonden för rullande materiel må för år 1919 utöver den ordinarie avsättningen disponeras 2,000,000 kronor för att möjliggöra ökad utträngning av lokomotiven i likhet med vad som av Kungl. Maj:t medgivits för åren 1917 och 1918. Visserligen är detta belopp numera för lågt för det därmed avsedda ändamålet, men detta förhållande torde lämpligast böra utjämnas däri-genom, att ifrågavarande extra avsättning får fortsätta motsvarande längre tid än vad som ursprungligen avsågs. Övriga medel, som styrelsen beräknat att hava till sitt förfogande år 1919, erhållas dels av förnyelsefonden för år 1920, beräknad enligt hittills vanlig avsättning, dels av bidrag till rullande materiel från anslagen till nya statsbanebyggnader. För anskaffning av rullande materiel i avsedd utsträckning återstår således ett belopp av 20,000,000 kronor, vartill anslagsmedel erfordras.

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

*att till rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 20,000,000 kronor, varav 14,000,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFTBROMS**

● **SYSTEM KUNZE-KNORR** ..... kronor 1,300,000:—

Med hänvisning till av järnvägsstyrelsen denna dag i särskild skrivelse avgiven motivering för införande av genomgående tryckluftsbroms å godståg enligt system Kunze-Knorr får styrelsen härmed i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för införande av genomgående tryckluftsbroms å godståg  
dels i tilläggsstat för år 1919 anvisa ett belopp å 500,000 kro-  
nor och  
dels för år 1920 anvisa ett reservationsanslag å 800,000  
kronor.*

**F. NYA INVENTARIER**..... kronor 6,500,000:—

För nya inventarier vid statens järnvägar hava av riksdagen beviljats anslag för år 1918 å 1,200,000 kronor och för år 1919 2,100,000 kronor.

Såsom styrelsen redan tidigare anfört i samband med framställningar om anslag till nya inventarier, har styrelsen på grund av den sedan flera år fortgående prisstegringen sökt att i möjligaste mån begränsa denna anskaffning för att hålla densamma inom ramen av de för ändamålet tillgängliga medlen. Den härigenom uppkommande bristen på för driften behövliga inventarier kan emellertid i längden icke få fortgå utan men för statens järnvägars ostörda verksamhet, utan möjlighet måste beredas styrelsen att tillgodose de redan befintliga och alltjämt uppkommande kraven i den mån omständigheterna sådant påfordra.

Även av en annan anledning har anskaffningen av inventarier måst begränsas i jämförelse med vad av styrelsen avsetts vid tidpunkten för resp. anslags begärande. Nya krav, vilkas omfattning icke kunnat långt i förväg bedömas, hava nämligen uppkommit och varit av den art, att de icke kunnat undanskjutas. Styrelsen syftar härvid i främsta rummet på tillkomsten till förmån för statens järnvägars personal av centralkök, vilka inrättats i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande i nådigt brev den 8 juni 1917. Kostnaden för inventarier till dessa kök uppgår till utgången av innevarande år till omkring 400,000 kronor, och beräknas under år 1919 på grund av planerat inrättande av nya kök erfordra ytterligare 200,000 kronor.

Av här berörda anledningar har anskaffningen av inventarier under år 1918 icke kunnat ske i behövlig omfattning. Då det emellertid är oundgängligen nödvändigt att tillgodoseendet av behovet av nya inventarier icke för ifrågavarande ändamål längre undanskjutes, erfordras ett anslag å tilläggsstat för år 1919 av 2,600,000 kronor, vilket anslag bör ökas med 400,000 kronor för särskilt ändamål för huvudverkstädernas räkning av skäl, som här nedan anföres.

Beträffande behovet av anslag till nya inventarier för år 1920 får styrelsen anföra följande.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 anmälde styrelsen an-

gående behovet av anslagsmedel för inköp av nya inventarier under år 1919, att för fortsatt anskaffning av verktygsmaskiner för de nya verkstäderna i Malmö och växelyerkstaden i Örebro erfordrades ytterligare 350,000 kronor för år 1919 utöver av 1916 års riksdag beviljade 150,000 kronor. Emellertid kan på grund av enorma prisstegringar å arbetsmaskiner, vilka nu betinga pris uppgående till det fyrdubbla av de ursprungligen beräknade, ej avsett antal maskiner anskaffas för hittills beviljade medel, varför för år 1920 erfordras ytterligare 350,000 kronor dels för att kunna utrusta ovannämnda verkstäder med från början avsett antal verktygsmaskiner, dels för ytterligare fortsatt anskaffning.

Även för huvudverkstäderna i Notviken erfordras medel för inköp av verktygsmaskiner till av 1917 års riksdag beslutade smedja och plåtslagareverkstad, vilka bli färdiga till nämnda tidpunkt, och erfordras för år 1920 ett belopp av 270,000 kronor för nämnda nya verkstäders utrustande med verktygsmaskiner.

För nu nämnda verkstadsanläggningar i Malmö och Notviken, ävensom för den för år 1920 begärda utvidgningen av lokverkstaden vid huvudverkstaden i Örebro, erfordras sammanlagt 12 st. takkranar, vilka böra vara anskaffade under år 1920 för att arbetet i de respektive verkstäderna skall kunna bedrivas, och erfordras för likvidering av dessa kranar för år 1920 ett belopp av 850,000 kronor. Då kranarna till största delen måste beställas under år 1919, och då enligt gällande praxis viss del av kostnaden måste utbetalas i samband härmed, erfordras av sistnämnda summa å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 400,000 kronor.

För den löpande anskaffningen av nya inventarier för huvudverkstäderna, vilka såsom ovan nämnts fått stå tillbaka under de senaste åren, erfordras slutligen för år 1920 ett belopp av 430,000 kronor dels för att täcka befintlig brist å maskiner, dels för fortsatt nyanskaffning av sådana.

För inventarier till huvudverkstäderna erfordras sålunda 1,900,000 kronor, varav å tilläggsstat för år 1919 400,000 kronor.

För den löpande anskaffningen av nya inventarier för de övriga avdelningarna vid statens järnvägar erfordras för år 1920 ett anslag av 2,000,000 kronor. Styrelsen har vid bestämmandet av detta anslags storlek sökt iakttaga all sparsamhet, som styrelsen anser vara möjlig med hänsyn till den eftersatta anskaffningen av inventarier, och har styrelsen räknat med att inventarierna må kunna anskaffas till ungefär de priser, som för närvarande äro gällande. I det begärda beloppet ingå medel till inventarier för centralköken med ett belopp av 200,000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa,

*att det täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen för anskaffning av nya inventarier anvisa*

*dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 3,000,000 kronor, varav 2,100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg på 1914 års prisnivå,*

*dels för år 1920 ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor, varav 2,500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg på 1914 års prisnivå.*



	Sid.
Bollnäs, till- och ombyggnad av stationshuset.....	77
» uppförande av 6 lokomotivstallar, m. m. (K).....	102
» uppförande av tvenne boställshus.....	72
» utvidgning av spårsystemet (K).....	101
Boställshus.....	69
Boxholm, utvidgning av spårsystemet (K).....	104
Brandväsendets ordnande.....	87
Brattsbacka, uppförande av stationsstuga.....	76
» utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Broanläggningar, större.....	56
Bräcke, uppförande av boställshus.....	72
» utvidgning av spårsystemet (K).....	107
Brännberg, tillbyggnad av stationshus (K).....	103
» utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Brännland, tillbyggnad av stationshus (K).....	103
Byvalla, anordnande av vattenledning (K).....	101
» uppförande av boställshus.....	72
» utvidgning av spårsystemet (K).....	100
Böketofta, utvidgning av spårsystemet (K).....	104
Charlottenberg, inköp av tvenne fastigheter.....	71
» ny lokomotivstation (K).....	64
Dalälven vid Mora, broförbindelse över (K).....	58
Degerbäcken, anordnande av håll- och lastplats (K).....	106
Degerselet, utvidgning av spårsystemet.....	39
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	89
Diö, uppförande av stationshus (K).....	101
Dockmyr, utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Driftsekonomi, anordningar för förbättrad.....	67
Driftverkstads- och lokomotivstationsanläggningar.....	64
Driftverkstäder.....	68
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.....	46
Edänge, anordnande av ny mötesplats (K).....	105
Edänge, ny bro över Ljusnan (K).....	99
Ekträsk, tillbyggnad av stationshus (K).....	103
Elektriska belysningsanläggningar.....	83
Elektriska belysningsanläggningar (K).....	107
Elektriska belysningsanordningar (K).....	102
Eslöv, anordnande av lastkaj med spår (K).....	102
Eslöv, tillbyggnad av godsexpeditionen.....	77
Eslöv, tillbyggnad av godsmagasinet (K).....	106
Falkenberg, inköp av fastighet.....	71
Falkenberg, provisorisk utbyggnad av bangården (K).....	25
Falköping Ranten, uppförande av två boställshus.....	71
Falköping Ranten—Nässjö, utvidgning av spårsystemet (K).....	104

	Sid.
Fjällåsen, uppförande av banmästarstuga .....	73
Fjärås, uppförande av boställshus .....	71
Flåsjön, uppförande av banvaktstuga .....	72
Flädie, uppförande av boställshus (K) .....	103
Fors, utvidgning av spårsystemet (K).....	101
Forsmo—Hoting, ny statsbana .....	114
Fosieby, utvidgning av spårsystemet (K).....	104
Frösunda, kolgivningsanordning (K) .....	99
Frövi, ny lokomotivstation .....	65
Fångsjöbacken, anordnande av ny mötesplats (K).....	105
Gammelstad, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Gastsjön, utvidgning av spårsystemet .....	39
Godsmagasinsbyggnader .....	77
Granbo, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Gransjö, utvidgning av spårsystemet.....	39
Gripenberg, utvidgning av spårsystemet (K) .....	100
Grötningen, anordnande av ny mötesplats (K) .....	105
Grötningen, uppförande av hållplatsstuga (K).....	99
Gullbrandstorp, uppförande av boställshus (K) .....	101
Gullbrandstorp, utvidgning av spårsystemet (K).....	101
Gullträsk, utvidgning av spårsystemet .....	39
Gångbroar och gångtunnlar.....	43
Gårdsjö, utvidgning av spårsystemet (K) .....	101
Gällivare, inköp av boställshus .....	73
» nya lokomotivstallar (K) .....	65
» uppförande av boställshus (K).....	102
Göteborg, bangårdsombyggnad .....	22
» tillbyggnad av stationshuset (K) .....	103
» uppförande av magasin för ank. ilgods (K) .....	104
» —Halmstad, sektionstelefonledning .....	82
Hallsberg, anläggning av huvudrangerbangård.....	21
» kolgivningsbrygga och spår (K) .....	102
» påbyggnad av expeditions- och överliggningshus (K).....	104
» tillbyggnad av lokomotivstallet .....	66
» uppförande av fyra boställshus .....	70
» uppförande av vattentorn (K).....	101
Harrträsk, uppförande av boställshus .....	73
» utvidgning av spårsystemet (K).....	106
Hedsjön, uppförande av stationsstuga (K) .....	103
Hennan, utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Holmfors, utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Horndal, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Hovsta, uppförande av boställshus .....	70
Hudiksvall, uppförande av ilgodshus... ..	77
Husbyggnader .....	69
Husbyggnader, övriga .....	78



	Sid.
Huvudverkstäderna, anläggningar vid .....	59
Håsjö, anordnande av kol- och vattenstation (K) .....	106
Hällnäs—Stensele, ny statsbana .....	115
Hälsingborg, tillbyggnad av driftverkstaden .....	68
» tillbyggnad av stationshus (K) .....	103
» uppförande av vattentorn (K) .....	101
Hässleholm, ombyggnad av bangården (K) .....	99
» uppförande av tvenne boställshus .....	71
Hästbo, utvidgning av spårsystemet (K) .....	100
Höganäs, anordnande av gångbro .....	43
» fortsatt utvidgning av stationen (K) .....	100
» tillbyggnad av stationshus (K) .....	104
Hökmora, anordnande av mötesplats (K) .....	104
Hörsjö, uppförande av boställshus .....	73
Höör, inköp av fastighet .....	71
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare .....	112
Inventarier, nya .....	124
Isätra, anordnande av mötesplats (K) .....	104
Jularbo, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Järlåsa, anordnande av mötesplats (K) .....	104
Järna, ny lokomotivstation .....	64
» —Åby, sektionstelefonledning .....	82
Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda (K) .....	116
Järva lokomotivstation, uppförande av badhus (K) .....	106
Jönköping, påbyggnad av godsmagasinet (K) .....	101
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	106
Kalixfors, uppförande av banmästarstuga .....	73
Kallholmen, uppförande av boställshus .....	73
Karlstad, ombyggnad av bangården (K) .....	99
Karsjö, utvidgning av spårsystemet (K) .....	101
» » » » » .....	105
Karungi, uppförande av boställshus .....	73
» —Haparanda, ny statsbana .....	119
Katrineholm, provisorisk utvidgning av bangården .....	29
Kattarp, uppförande av boställshus .....	71
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Kil, uppförande av boställshus .....	71
» » » » (K) .....	103
Kilafors, utvidgning av spårsystemet (K) .....	100
Killeberg, inköp av fastighet .....	71
Kilvo, uppförande av boställshus .....	73
Kimstad, uppförande av boställshus .....	70
Kiruna, anordnande av vedgård .....	45
» nya lokomotivstallar (K) .....	65
» uppförande av ångcentral (K) .....	107

	Sid.
Kiruna, utvidgning av bangården.....	33
» vatten- och avloppsledning (K) .....	42
» —Svartön, elektrifiering av linjen.....	86
Koler, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Kol- och vattenstationer, anläggningar vid .....	40
» » » diverse förbättringar vid .....	40
Kolupplagsplats, för stenkol i importhamnar och å bränslestationer m. m. anordningar för ökad.....	81
Konjunkturstillägg, erforderliga å anslag beviljade före år 1918.....	89
Kopparåsen, uppförande av banmästarstuga (K).....	100
Korsträsk, anordnande av ny mötesplats (K) .....	105
Kortebo, anordnande av mötesplats (K) .....	101
Kristinehamn, anläggande av ny lokal godsbangård.....	31
Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov (K) .....	65
» uppförande av boställshus .....	70
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	106
Kållered, uppförande av boställshus .....	71
Kälarne, utvidgning av spårsystemet (K).....	105
Kävlinge, tillbyggnad av stationshuset (K).....	100
Lakaträsk, utvidgning av spårsystemet (K).....	102
Lappberg, uppförande av stationsstuga (K).....	103
Lindome—Anneberg, omläggning av linjen (K) .....	52
Lingbo, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Ljusdal, ombyggnad av bangården .....	26
» uppförande av boställshus .....	72
» uppförande av överliggningshus för trafikavdelningens personal.....	76
» utvidgning av spårsystemet (K).....	101
Lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader, anordnande av .....	78
Lokomotivstationer, nya.....	64
» tillbyggnad av och diverse anläggningar vid.....	66
Loster, uppförande av stationsstuga (K) .....	103
Lottefors, uppförande av boställshus (K).....	103
» uppförande av stationshus (K) .....	103
Luleå, uppförande av boställshus .....	73
Lund, tillbyggnad av godsmagasin (K).....	104
Långele, anordnande av plattformstak jämte spärranordningar och i samband därmed gångbro över bangården.....	44
Långele, uppförande av boställshus .....	72
» uppförande av boställshus (K) .....	103
» uppförande av överliggningshus för maskinavdelningens personal .....	76
» —Umeå, sektionstelefonledning.....	82
Långträsk, tillbyggnad av stationshus (K) .....	103
Malmberget, anordnande av vatten- och avloppsledning (K) .....	107
Malmö, ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder (K) .....	59
Malmö statsbangård, ombyggnad av .....	20

	Sid.
Manskaps- och överliggningshus .....	75
Markförvärv .....	121
Medskogsheden, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Mellansel, tillbyggnad av lokomotivstall (K) .....	106
Mellansjö, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Mjölby, uppförande av överliggningshus för maskinavdelningen .....	76
Mora, broförbindelse över Dalälven vid (K) .....	58
» uppförande av boställshus .....	71
» —Kristinehamn, arbeten för ökande av trafikkapaciteten .....	87
Morshyttan, utvidgning av spårsystemet (K) .....	99
Munkedal, uppförande av boställshus (K) .....	99
Myrheden, kol- och vattengivningsanordning (K) .....	102
» tillbyggnad av stationhus (K) .....	103
» uppförande av boställshus .....	73
Möckeln, anordnande av mötesplats (K) .....	101
» utvidgning av håll- och lastplatsen (K) .....	100
Mötesplatser och stationer, anordnande av nya .....	33
Mötesspår å stationer, förlängning av samt utläggning av ett tredje tågspår .....	35
Niemisel, uppförande av boställshus .....	73
Norrfors, utvidgning av spårsystemet (K) .....	101
Norrköping, ombyggnad och utvidgning av spårsystemet å bangården (K) .....	24
» uppförande av personalhus (K) .....	100
» uppförande av revisionsverkstad (K) .....	99
» uppförande av ångcentral och förråd (K) .....	100
» —Mjölby, utläggande av ytterligare ett järnvägsspår (K) .....	46
Norsälven, ombyggnad av bron över .....	57
Notviken, huvudverkstaden, uppförande av fyra bostadshus .....	75
» uppförande av plåtslagareverkstad och smedja .....	61
» uppförande av tre bostadshus (K) .....	100
Nya byggnader och anläggningar .....	15
Nya inventarier .....	124
Nybo, uppförande av stationsstuga (K) .....	101
Nyhem, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Nyköping, uppförande av godsexpeditionsbyggnad (K) .....	104
» utvidgning av spårsystemet .....	39
Nyväng, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Nyåker, uppförande av boställshus (K) .....	103
Näsberg, uppförande av boställshus .....	73
Nässjö, nytt vattenuppfodringsverk .....	40
» tillbyggnad av godsmagasinet .....	77
» uppförande av boställshus .....	71
» uppförande av boställshus (K) .....	103
» utvidgning av rangerbangården (K) .....	24
Näverkarret, uppförande av stationsstuga (K) .....	103
Ockelbo, uppförande av boställshus .....	72
» utvidgning av bangården (K) .....	26

	Sid.
Olskroken, utvidgning av spårsystemet (K) .....	106
Polcirkeln, uppförande av boställshus .....	73
Porla, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Postverket, anordnande av lokaler för .....	78
Ramsjö, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Rullande materiell .....	121
Röstbo, uppförande av stationsstuga (K) .....	103
Sandsjö—Sävsjö, ytterligare ett järnvägsspår .....	50
Sandträsk, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Sandåkra, uppförande av boställshus (K) .....	103
Sanitära anordningar vid huvudverkstäderna .....	63
Simonstorp, utvidgning av spårsystemet (K) .....	99
Sjålevad, uppförande av boställshus .....	72
Skellefteå, tillbyggnad av godsmagasin (K) .....	104
Skenfria väggkorsningar, anordnande av .....	79
Skorped, anordnande av vattenledning (K) .....	101
Skrea, uppförande av boställshus (K) .....	101
Skåre, » » » (K) .....	102
Skälderviken, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Skövde, utvidgning av spårsystemet .....	39
Sollefteå, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår .....	44
Sommen, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Spannarp, uppförande av banvaktstuga .....	72
Speciella anläggningar .....	44
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem .....	35
Stationer och mötesplatser, anordnande av nya .....	33
Stationshusbyggnader .....	76
Statsbanebyggnader, nya .....	108
Stavre, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Stehag, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Stenstorp, utvidgning av spårsystemet (K) .....	100
Stjärnhov, till- och ombyggnad av stationshuset .....	77
Stockholms bangårdars ombyggnad .....	18
» —Krylbo, telegrafledning .....	82
Storlien, uppförande av två boställshus .....	72
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
» » » tullokalerna (K) .....	104
Storsund, tillbyggnad av stationshus (K) .....	103
Storvik, anordnande av vändskiva med tillfartsspår .....	67
» uppförande av boställshus (K) .....	103
» » av pumphus med vattentorn (K) .....	106
» » av vägbro (K) .....	99
» » av överliggningshus för maskinavdelningens personal .....	76
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	101



	Sid.
Utdragsspår m. m., anordnande av.....	38
Utfartsvägar till landsvägen Boden—Lapträsk (K) .....	121
Valla, utvidgning av spårsystemet (K) .....	104
Valtorp, utvidgning av håll- och mötesplatsen (K) .....	101
Vansbro, uppförande av boställshus .....	71
Varberg, omläggning av ingångslinjen söderifrån till bangården (K) .....	53
Vatten- och avloppsledningar .....	41
Veittjärvi—Karungi—Matarengi (K) .....	120
Vindeln, utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Vitvattnet, uppförande av boställshus .....	73
Vännäs, påbyggnad av stationshuset .....	72
» tillbyggnad av driftverkstaden .....	68
Värtan, utvidgning av spårsystemet (K) .....	21
Västra stambanan, omläggning av samt gatuport vid Ånäsvägen (K) .....	102
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	84
Yttersjön, uppförande av stationsstuga (K) .....	103
Ånge, ombyggnad av bangården .....	32
» tillbyggnad av lokomotivstallet .....	66
» » » omlastningsmagasin (K) .....	106
» uppförande av boställshus .....	72
» » av boställshus (K) .....	103
Ånäsvägen, gatuport för, samt omläggning av västra stambanan (K) .....	102
Åsa, uppförande av boställshus .....	71
Åsträsk, tillbyggnad av stationshus (K) .....	103
» utvidgning av spårsystemet (K) .....	105
Äldre linjers förbättrade planläge .....	54
Älmhult, inköp av fastighet .....	71
Älvsjö, uppförande av boställshus (K) .....	102
Ändebol, uppförande av boställshus .....	70
Äng, anordnande av mötesplats (K) .....	101
Ängelholm, utvidgning av lokomotivstation och spårsystem (K) .....	99
Örebro, huvudstaden, uppförande av bostadshus .....	74
» ny lokomotivstation .....	64
» uppförande av nybyggnad för tvättanstalten .....	63
» utvidgning av lokomotivverkstaden .....	61
» utvidgning av ångcentralen .....	62
» Cv., anordning för lyftning av boggier m. m., (K) .....	106
» Cv., komplettering av vagnverkstaden (K) .....	102
» Cv., spårplanordningar (K) .....	106
» Cv., uppförande av spårväxelverkstad (K) .....	99
» Cv., utbyggnad av vagnverkstaden (K) .....	106
» —Hallsberg—Laxå, ytterligare ett järnvägsspår .....	48

	Sid.
Örekilsälven, anordnande av strandskoning (K) .....	106
Öre älv, utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning (K) .....	100
Örnsköldsvik, anordnande av kaj för koleramottagning (K) .....	101
» uppförande av boställshus .....	72
Örtofta, uppförande av boställshus .....	71
Östersund, anordnande av vagnvåg med tillhörande spår .....	44
» anordnande av ångcentral .....	63
» tillbyggnad av lokomotivstall (K) .....	107
» uppförande av expeditjons- och manskapshus (K) .....	107
» uppförande av expeditjons- och verkstadsbyggnad (K) .....	99
» uppförande av manskapshus (K) .....	101
» uppförande av vattentorn (K) .....	100
Överliggnings- och manskapshus .....	75