

*Avgiven den 29 september 1919.*

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att äskas av 1920 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar

Järnvägsstyrelsen angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1921 vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar jämte för samma år behövliga anslag för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

ävenså för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms, nya inventarier samt förlag.

Denna framställning har uppställts på enahanda sätt som i Järnvägsstyrelsens såväl föregående år som år 1917 ingivna framställningar, vilka enligt 1918 års riksdags skrivelse nr 434 synes väl tillgodose de önskemål, som av 1917 års riksdag i sådant avseende uttalades.

I anslutning härtill har sålunda anslagsäskandena uppdelats i följande huvudgrupper:

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

Något nytt anslag till »Förlag» har dock ej visat sig erforderligt att äskas av 1920 års riksdag.

För att erhålla en hastig allmän överblick över de olika anslagsäskandena upptages nu här nedan först en sammanställning av dessa.

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		å tilläggsstat för år 1920.	reservations- anslag för år 1921.
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>			
<b>I. Bangårdar.</b>			
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>			
a. Anläggande av huvudrangerbangård vid Hallsberg (sid. 12) .....	1,400,000	—	1,400,000
b. Ombyggnad av Varbergs bangård (sid. 14).....	550,000	550,000	—
c. Ombyggnad av Uppåkra bangård (sid. 15).....	20,000	20,000	—
d. Ombyggnad av Katrineholms bangård (sid. 15).....	25,000	25,000	—

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		å tilläggsstat för år 1920.	reservations- anslag för år 1921.
e. Ombyggnad av Kristinehamns bangård (sid. 15) .....	45,000	45,000	—
f. Ombyggnad av Storviks bangård (sid. 16) .....	480,000	—	480,000
g. Ombyggnad av Gällivare bangård (sid. 17) .....	131,000	131,000	—
2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser (sid. 18) .....	517,900	98,900	419,000
<b>3. Spåranordningar i anslutning till förefutliga spårssystem.</b>			
a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår (sid. 19) ..... kronor 810,100			
b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställ- ning av vagnar (sid. 21)..... » 815,000	1,625,100	645,600	979,500
<b>4. Bangårdsanordningar i övrigt.</b>			
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 24).....	178,000	—	178,000
b. Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser (sid. 25) .....	—	—	—
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 26) .....	165,000	—	165,000
d. Speciella anläggningar (sid. 27) .....	119,000	5,000	114,000
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeom- läggningar.</b>			
1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Öre- bro över Hallsberg till Laxå (sid. 28) .....	1,000,000	—	1,000,000
2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö (sid. 29) .....	1,525,000	—	1,525,000
3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö (sid. 30) .....	2,000,000	—	2,000,000
4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm (sid. 31).....	940,000	—	940,000
5. Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome (sid. 32) .....	700,000	100,000	600,000

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		å tilläggsstat för år 1920.	reservations- anslag för år 1921.
<b>III. Större broanläggningar.</b>			
1. <i>Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå— Charlottenberg</i> (sid. 34) .....	190,000	190,000	—
<b>IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.</b>			
1. <i>Uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken</i> (sid. 35) .....	780,000	—	780,000
2. <i>Anordnande av innertak i verkstadslokaler vid huvud- verkstäderna i Örebro och Bollnäs</i> (sid. 37) .....	400,000	—	400,000
<b>V. Lokomotivstations- och driftverkstads- anläggningar.</b>			
1. <i>Nya lokomotivstationer.</i>			
a. Vid Örebro (sid. 37) .....	685,000	—	685,000
b. » Järna (sid. 38) .....	—	—	—
c. » Charlottenberg (sid. 38) .....	450,000	—	450,000
d. » Frövi (sid. 39) .....	—	—	—
2. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomo- tivstationer:</i>			
a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov (sid. 39) .....	120,000	120,000	—
b. Vid en del övriga stationer (sid. 40) .....	197,000	97,000	100,000
3. <i>Driftverkstäder</i> (sid. 41) .....	30,500	30,500	—
<b>VI. Husbyggnader.</b>			
1. <i>Boställshus</i> (sid. 41)..... kronor 3,005,700			
2. <i>Manskaps- och överläggningshus</i> (sid. 45)..... » 145,200			
3. <i>Stationshusbyggnader</i> (sid. 45) .....	» 274,500		
4. <i>Godsmagasinsbyggnader</i> (sid. 45) .....	» 95,600		
5. <i>Beredande av tvårumslägenheter</i> (sid. 45)..... » 175,000			
6. <i>Anordnande av tvättstugor</i> (sid. 46)... » —			
7. <i>Övriga husbyggnader</i> (sid. 46) .....	» 591,000		
	4,287,000	925,700	3,361,300

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		å tilläggsstat för år 1920.	reservations- anslag för år 1921.
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar (sid. 48)	250,000	—	250,000
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplags- plats för stenkol i importhamnar och å bränsle- stationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar (sid. 49) .....	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 49) .....	396,000	—	396,000
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 51) ...	350,000	—	350,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 51)	2,400,000	—	2,400,000
XII. Åtgärder för undvikande av störningar i svag- strömsledningar vid bandelen Kiruna—Riks- gränsen (sid. 55) .....	500,000	—	500,000
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön (sid. 56) .....	16,700,000	8,000,000	8,700,000
XIV. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet (sid. 58).....	250,000	—	250,000
XV. Kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg (sid. 58) .....	480,000	—	480,000
XVI. Brandväsendets ordnande (sid. 60) .....	270,000	200,000	70,000
XVII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 62) .....	2,500,000	500,000	2,000,000
XVIII. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag be- viljade före år 1918 (sid. 62) .....	2,031,000	2,031,000	—
Summa kronor	44,687,500	13,714,700	30,972,800
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>			
I. Sveg—Brunflo (sid. 71) .....	5,500,000	2,500,000	3,000,000
II. Sveg—Hede (sid. 72).....	—	—	—
III. Inlandsbanan (sid. 73) ..	8,900,000	1,900,000	7,000,000
IV. Forsmo—Hoting (sid. 75).....	2,600,000	—	2,600,000
V. Hällnäs—Stensele (sid. 77) .....	3,000,000	—	3,000,000
VI. Umeå—Holmsund (sid. 78) .....	1,500,000	—	1,500,000
VII. Haparanda—Finska gränsen (sid. 79).....	800,000	800,000	—
Summa kronor	22,300,000	5,200,000	17,100,000

	Anslags- belopp.	D ä r a v	
		å tilläggsstat för år 1920.	reservations- anslag för år 1921.
C. <b>Markförvärv</b> (sid. 80) .....	1,200,000	500,000	700,000
Summa kronor	1,200,000	500,000	700,000
D. <b>Rullande materiell</b> (sid. 81) .....	13,900,000	2,000,000	11,900,000
Summa kronor	13,900,000	2,000,000	11,900,000
E. <b>Införande av genomgående tryckluftbroms</b> (sid. 83) .....	2,600,000	300,000	2,300,000
Summa kronor	2,600,000	300,000	2,300,000
F. <b>Nya inventarier</b> (sid. 85) .....	2,000,000	—	2,000,000
Summa kronor	2,000,000	—	2,000,000
<b>Summa summarum kronor</b>	<b>86,687,500</b>	<b>21,714,700</b>	<b>64,972,800</b>

Motiveringen för de olika anslagskraven återfinnes, såsom även föregående år varit fallet, beträffande nya byggnader och anläggningar under respektive grupper samt vidkommande nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms samt nya inventarier vid respektive huvudgrupper. Även har styrelsen liksom föregående år ansett det lämpligt att, för att erhålla jämförelse med motsvarande kostnader med tillämpning av före kriget gällande priser, vid varje speciellt anslagskrav angiva kostnaden för arbetet i fråga med tillämpning av 1914 års priser med erforderligt konjunkturstillägg. Då emellertid priserna nu synas på väg att stabiliseras, är styrelsens avsikt att vid ett kommande års liknande framställningar upphöra med dessa uppdelningar.

På grund av alltjämt stegrade arbets- och i vissa fall även materialpriser hava tidigare beräknade och beviljade anslag blivit otillräckliga, varför järnvägsstyrelsen åter ser sig nödsakad att begära vissa tilläggsanslag. Sådana tilläggsanslag, evad de avse arbeten, beviljade av 1918 och 1919 års riksdagar, hava äskats för respektive grupper, varvid dock tilläggsanslag för arbeten, beviljade av 1918 års riksdag, åtskiljts från sådana för arbeten, beviljade av 1919 års riksdag.

Sålunda återfinnes exempelvis framställning om erforderligt anslag för av 1918 och 1919 års riksdagar beviljade anslag under grupp 3, »Spårplanordningar i anslutning till förefintliga spårssystem», under denna grupp.

De tilläggsanslag åter, som erfordras för arbeten, vartill anslag beviljats före genomförandet av den nu tillämpade uppställningen av den underdåniga framställningen, d. v. s. av 1917 och föregående års riksdag, äro liksom tvenne

föregående år upptagna i en särskild tabell under grupp XVIII, »Erforderliga konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918». I denna tabell återfinnas sålunda vissa arbeten, vilka funnits upptagna i motsvarande tabell i 1917 och 1918 års underdåniga framställningar, för vilka ytterligare tilläggsanslag erfordras, jämte dessutom ett fåtal arbeten, rörande vilka järnvägsstyrelsen föregående år ej hade tillräckligt utredningsmaterial till hands för att kunna överblicka, om några konjunkturstillägg vore erforderliga.

Järnvägsstyrelsen har även i år låtit sig angeläget vara, att i största möjliga utsträckning undvika framställning om anslag på tilläggsstat för år 1920. Erforderligt konjunkturstillägg å redan beviljade anslag har järnvägsstyrelsen dock, i överensstämmelse med sin i föregående års underdåniga framställning uttalade åsikt, ansett sig med några få undantag böra upptaga å tilläggsstat. Att uppdelat det sålunda erforderliga beloppet å flera år, i likhet med vad riksdagen beslutat beträffande de av styrelsen för samma ändamål å tilläggsstat för åren 1918 och 1919 begärda anslagen, synes styrelsen vara av mindre reellt värde, alldenstund med respektive arbetens slutförande icke gärna kan tänkas anstå tills medlen bliva disponibla, utan det hela resulterar i förskotterande av erforderligt belopp från tillgängliga driftmedel.

De under föregående åren av statsrådet och chefen för civildepartementet givna direktiven att största möjliga sparsamhet borde iakttagas vid uppgörande av anslagsäskanden har järnvägsstyrelsen även i år sökt följa. Att totala beloppet av anslagsäskandena det oaktat uppgår till i det närmaste samma belopp som föregående år, beror i huvudsak därpå, att järnvägsstyrelsen ansett det vara av stor vikt att få elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön genomförd snarast möjligt, vilket för såväl år 1920 som 1921 måste kräva stora anslagsbelopp.

Av den under grupp A, »Nya byggnader och anläggningar», intagna tablån framgår dock, med vilka högst betydande belopp inskränkningar i årets äskanden i själva verket blivit gjorda, jämfört med de år 1918 ingivna, och detta ehuru inskränkningarna måst komma att beröra för statsbanornas planmässiga utveckling synnerligen viktiga arbetsgrupper. Styrelsen har nämligen även i år liksom föregående år ansett sig med hänsyn till den fortbestående, abnormt höga prisnivån och den statsfinansiella situationen vara nödgad att tillfälligt frångå den för 10-årsperioden 1918—1927 utarbetade utvecklingsplanen för statsbanorna, ehuru detta beklagligt nog praktiskt taget innebär ett tillbakasettande för ytterligare ett år av den för landets näringsliv dock så betydelsefulla utvecklingen av statsbanorna.

Styrelsen går nu att belysa de framställningar, som styrelsen enligt ovanstående anser sig böra göra, varvid styrelsen först lämnar ett sammandrag av beloppen under de olika huvudgrupperna. Motsvarande belopp, som förekommit i 1918 års underdåniga framställning, av 1919 års riksdag beviljade, samt i distriktsförvaltningarnas år 1918 och 1919 ingivna framställningar, hava härvid för jämförelse även medtagits.

## Sammandrag.

	Dfs förslag till äskanden av 1919 års riksdag.	Enligt 10-årsutredningen erforderliga belopp att äskas av 1919 års riksdag.	Styrelsens äskanden av 1919 års riksdag.	Av 1919 års riksdag anvisade medel.	Enligt 10-årsutredningen erforderliga belopp att äskas av 1920 års riksdag.	Dfs preliminära förslag till äskanden av 1920 års riksdag.	Dfs definitiva förslag till äskande av 1920 års riksdag.	Styrelsens förslag till äskanden av 1920 års riksdag.
A. Nya byggnader och anläggningar	60,171,800	31,300,000	55,709,500	46,025,500	40,000,000	73,967,000	48,858,000	44,687,500
B. Nya statsbanebyggnader.....	28,950,000	28,950,000	12,060,000	11,230,000	22,300,000	22,300,000	22,300,000	22,300,000
C. Markförvärv .....	1,200,000	1,000,000	1,200,000	1,000,000	1,000,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
D. Rullande materiell .....	22,000,000	16,826,000	20,000,000	15,000,000	17,129,000	13,900,000	13,900,000	13,900,000
E. Genomgående tryckluftbroms...	—	—	1,300,000	1,000,000	1,000,000	2,600,000	2,600,000	2,600,000
F. Nya inventarier..	2,100,000	2,100,000	6,500,000	6,500,000	2,974,100	2,974,100	2,974,100	2,000,000
Summa	<b>114,421,800</b>	<b>80,176,000</b>	<b>96,769,500</b>	<b>80,755,500</b>	<b>84,403,100</b>	<b>116,941,100</b>	<b>91,832,100</b>	<b>86,687,500</b>

## A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda totalbeloppet för denna huvudgrupp uppgår enligt föregående tablå till 44,687,500 kronor, varav 8,029,700 kronor utgöra konjunkturstillägg å anslag, beviljade av innevarande och föregående års riksdagar. För nya och fullbordade av redan beslutade arbeten erfordras sålunda 36,657,800 kronor. Med användande av 1914 års priser skulle samma arbetskvantitet hava erhållits för en kostnad av blott 14,552,300 kronor. Som jämförelse må vidare nämnas, att för samma års arbeten enligt 1916 års 10-årsutredning anslagsäskandet skulle hava uppgått till omkring 30,000,000 kronor med användande av 1914 års priser. Av denna jämförelse framgår alltså uppenbart den avsevärda inskränkning i anslagsäskandena, som av järnvägsstyrelsen vidtagits, inskränkningar, vilka bliva desto större, om man beaktar, att bland årets äskanden ingår visst avsevärt belopp för elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön, vilket arbete ej ingick i 10-årsplanen.



Liksom föregående år anser sig järnvägsstyrelsen även nu böra påpeka, 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 dess tillgångar enligt tidigare tillämpade grunder för avsättningarna till densamma skulle hava tillåtit. Järnvägsstyrelsen utgår sålunda från att även för åren 1920 och 1921 prisnivåns stegring motsvarande högre avsättningar till förnyelsefonden måtte av Eders Kungl. Maj:t beviljas i likhet med vad som i viss utsträckning skett för innevarande år. Frågan om den höjning av avsättningarna till förnyelsefonden, som bör ske för att svara mot den nya prisnivån, kommer styrelsen att behandla i samband med avgivande av förslag till driftkostnadsstat för år 1920. Styrelsen har dock ansett sig redan nu böra göra en anmälan härom, enär större tillgång till medel från förnyelsefonden är förutsättningen för vissa äskanden.

Arbeten, för vilka kostnaderna understiga 15,000 kronor, hava, bl. a. för att ej allt för mycket tynga statsmakternas behandling av järnvägsstyrelsens anslags-äskanden, i tvenne föregående års underdåniga framställningar ej särskilt specificerats, utan hava kostnaderna härför bestritts av de medel, som härnedan under grupp XVII begärts såsom dispositionsanslag. Kostnadsgränsen för till denna kategori hörande arbeten har före kriget utgjort 10,000 kronor. Denna gräns har järnvägsstyrelsen emellertid med hänsyn till den prisnivå, som synes vilja stabilisera sig, ansett sig nu böra föreslå ytterligare förhöjd från den föregående år gällande till 25,000 kronor utan att därför mera än ungefär likställighet med före kristiden gällande principer i detta avseende skapas.

Vid äskande av anslag för utvidgning av föreningsstationer har järnvägsstyrelsen, liksom vid enahanda de trenne sista årens framställningar, även härnedan icke tagit hänsyn till de bidrag, vilka i vissa fall böra vara att förvänta från de enskilda anslutande järnvägarna, vilken princip ock av statsmakterna godkänts. Styrelsen har vid tidigare gjorda framställningar framhållit, att styrelsen låter sig angeläget vara att jämlikt gällande anslutningskontrakt utverka sådana bidrag samt låta anmälan ske i varje fall, då sådana bidrag från de anslutande järnvägarna erhållas. På grund av att arbeten av detta slag, till vilka 1917, 1918 och 1919 års riksdagar hava beviljat anslag, alltjämt pågå, har järnvägsstyrelsen ej nu att lämna sådan anmälan. I enlighet med gällande princip för debitering av dessa bidrag från de enskilda järnvägarna, inflyta sådana bidrag i de flesta fall under arbetets gång, varigenom eljest erforderliga tilläggsanslag på grund av prisstegring visat sig obehövligen, enär de kunnat täckas med de sålunda influtna medlen, vilket förhållande dock givetvis ej kommer att inverka på den på järnvägsstyrelsen ankommande redovisningen i varje fall.

Innan järnvägsstyrelsen nu övergår till de inom varje grupp förekommande anslagen, vill styrelsen liksom föregående år härnedan lämna en tablå över järnvägsstyrelsens äskanden för nya byggnader och anläggningar för år 1921 i jämförelse med styrelsens äskanden för år 1920, uppdelade i kostnader enligt 1914 års prisnivå och erforderliga konjunkturstillägg på dessa kostnader.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden år 1921 i jämförelse med styrelsens äskanden för år 1920, uppdelade i kostnader, hänfödda till 1914 års prisnivå och erforderliga konjunkturstillägg.

	1 9 2 0			1 9 2 1		
	Kostnad enl. 1914 års à-pris	Konjunkturs- tillägg	Summa kronor	Kostnad enl. 1914 års à-pris	Konjunkturs- tillägg <sup>1)</sup>	Summa kronor
I. Bangårdar .....	5,373,800	6,949,500	12,323,300	1,157,000	4,099,000	5,256,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	1,600,000	11,410,000	13,010,000	3,830,000	2,335,000	6,165,000
III. Större broanläggningar .....	180,000	1,293,000	1,473,000	—	190,000	190,000
IV. Anläggningar vid huvudverkstäderna .....	609,000	3,359,500	3,968,500	400,000	780,000	1,180,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .....	432,500	958,000	1,390,500	190,000	1,292,500	1,482,500
VI. Husbyggnader .....	2,336,100	5,935,100	8,271,200	1,275,300	3,011,700	4,287,000
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar .....	—	—	—	90,000	160,000	250,000
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .....	21,000	30,000	51,000	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten .....	160,000	725,000	885,000	130,000	266,000	396,000
X. Elektriska belysningsanläggningar .....	—	75,000	75,000	120,000	230,000	350,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	800,000	1,700,000	2,500,000	800,000	1,600,000	2,400,000
XII. Arbeten för undvikande av störningar i svagströmsledning vid bandelen Kiruna—Riksgränsen .....	—	—	—	200,000	300,000	500,000
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön .....	750,000	1,250,000	2,000,000	5,200,000	11,500,000	16,700,000
XIV. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet .....	360,000	710,000	1,070,000	—	250,000	250,000
XV. Kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg	—	—	—	180,000	300,000	480,000
XVI. Brandväsendets ordnande .....	15,000	20,000	35,000	80,000	190,000	270,000
XVII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....	750,000	1,250,000	2,000,000	900,000	1,600,000	2,500,000
XVIII. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 .....	—	6,657,000	6,657,000	—	2,031,000	2,031,000
Summa	13,387,400	42,322,100	55,709,500	14,552,300	30,135,200	44,687,500

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

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

I sina tvenne föregående år ingivna framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar har styrelsen bl. a. meddelat, att styrelsen vid de förekommande förslagen till bangårdsombyggnader visserligen sökt följa 1916 års 10-årsplan, men att vissa avvikelser därifrån dock måst göras. Under de senaste åren hava dessa avvikelser på grund av kristidsinflytelserna kommit att bliva allt större och äro nu så betydande, att en omarbetning av nämnda plan är nödvändig, om den i fortsättningen skall bliva av beräknad nytta. Denna omarbetning har emellertid av flera skäl ännu ej slutförts. Styrelsen anser, under sådana förhållanden, att det torde vara av mindre intresse att här påvisa vilka avvikelser, som gjorts från planen ifråga. Styrelsen vill blott hänvisa på de siffror i föregående tabeller, som visat, vilka högst betydande nedprutningar gjorts i jämförelse med planen.

Såsom framgår av efterföljande äskanden har såsom nya sådana arbeten endast upptagits ombyggnad av *Storviks* bangård samt utvidgning av *Gällivare* bangård. Övriga äskanden avse antingen konjunkturstillägg till redan beslutade arbeten eller ock fortsättningsanslag jämte eventuellt konjunkturstillägg för arbeten, till vilka föregående års riksdagar beviljat begynnelseanslag.

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning anmälde järnvägsstyrelsen, att för utvidgning av *Långsele* bangård ett konjunkturstillägg å 75,000 kronor skulle erfordras, om arbetet planenligt igångsatts, men ansåg styrelsen på grund av det allmänna ekonomiska läget, att arbetet borde så bedrivas, att med äskandet av anslag skulle kunna anstå till ett senare år. Genom ett något förenklat utförande beräknas nu detta arbete, åtminstone för så vitt nu kan bedömas, kunna färdigställas utan att något konjunkturstillägg kommer att erfordras.

Beträffande ombyggnad av *Sundsvalls* bangård anvisade innevarande års riksdag ett begynnelseanslag å 100,000 kronor för arbetets påbörjande. Enär det för närvarande ej med någon säkerhet kan bedömas, vid vilken tidpunkt bangårdsombyggnaden med hänsyn till Ostkustbanans indragande å stationen bör vara färdigställd, har styrelsen ej nu ansett sig behöva begära något fortsättningsanslag för ifrågavarande arbete.

Slutligen får styrelsen i detta sammanhang meddela, att styrelsen ej nu kan begära något anslag för påbörjande av ombyggnad av *Stockholms* och *Göteborgs* bangårdar, detta med hänsyn till det läge, vari vederbörliga utredningar och förhandlingar med städerna ännu befinna sig.

Beträffande ombyggnad av Malmö statsbangård har styrelsen nu ej äskat något anslag till 1920 års riksdag och får styrelsen i denna fråga anföra följande.

Med bifall till Eders 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 har styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 anfört, 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 bli 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 ansåg sig styrelsen vid avlämnande av sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 endast böra ifrågasätta att för år 1920 anvisas återstoden av det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet eller 1,466,000 kronor. Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet erhållits för ett belopp av 766,000 kronor, varför 700,000 kronor vore att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser. Styrelsen anmälde sig också hava för avsikt att år 1919 inkomma med närmare redogörelse för det anslag, som erfordrades för arbetets fullbordande, på det att äskandet om slutanslag måtte kunna föreläggas 1920 års riksdag.

Med stöd av det sålunda anförda hemställde styrelsen att Eders 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 vore att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå, vilket anslag också av riksdagen beviljades.

Av det anförda framgår sålunda, att av riksdagen numera för ifrågavarande bangårdsombyggnad beviljats det belopp, vartill kostnaderna för ombyggnaden år 1912 beräknades sammanlagt uppgå. Självfallet är att med hänsyn till skillnaden i prisnivå under de år byggnaden bedrivits och år 1912 ett avsevärt tilläggsanslag vore erforderligt för att fullborda detta arbete i den omfattning ursprungliga planen upptager.

Av skäl, som styrelsen skall bli i tillfälle att senare framlägga, har styrelsen emellertid nu tänkt sig att ombyggnaden skulle kunna ske enligt en i vissa avseenden förändrad plan, varom utredning nu pågår och varigenom bland annat en sådan förskjutning i arbetsplanen skulle äga rum, att något anslag för detta arbete icke skulle behöva äskas av 1920 års riksdag. Det är styrelsens avsikt att sedermera till Eders Kungl. Maj:t inkomma med fullständig redogörelse därom.

De arbeten under ifrågavarande grupp, för vilka styrelsen sålunda ansett sig böra äska anslag, äro följande, varvid först upptagas de redan beslutade arbeten, för vilka tilläggs- och fortsättningsanslag erfordras, och sist de tvenne ovannämnda nya arbetena.

a. Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg..... kronor 1,400,000: —

Med bifall till Eders 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. Sedermera har riksdagen för fortsättande av arbetena för år 1919 anvisat 2,150,000 kronor och för år 1920 800,000 kronor.

Enligt den ursprungliga planen för arbetenas bedrivande skulle anslaget för år 1919 utgå med 1,500,000 kronor och för år 1920 med 1,002,000 kronor, vilket sistnämnda år arbetet beräknades kunna fullbordas.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 framhöll emellertid styrelsen, att dessa kostnadsbelopp hänförde sig till de arbets- och materialpriser, som ägde tillämpning vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, d. v. s. 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.

Beträffande anslaget för år 1920 anförde styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918, att med hänsyn till den jämförelsevis ringa utsträckning, som bangårdsarbetena hittills nått, styrelsen ansåg sig, särskilt under rådande osäkra konjunktioner, icke kunna med tillräcklig säkerhet redan då beräkna den slutliga kostnaden för arbetena, men hade en då 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 således utsträckas under år 1921. Styrelsen ansåg därför, att för år 1920 borde anvisas ett anslag av 1,500,000 kronor.

Vidare meddelade styrelsen, att styrelsen ansåg sig i samband med anslagsäskandena till 1920 års riksdag kunna inkomma med närmare utredning om det belopp, som skulle erfordras för arbetets färdigställande.

Med hänsyn till nödvändigheten av att i möjligaste mån inskränka behovet av anslag till kapitalökning gjordes emellertid av Eders Kungl. Maj:t en nedprutning av anslagsbeloppet för år 1920 till 800,000 kronor.

På grund av dels den sålunda gjorda avknappningen i anslaget för år 1920, dels de under senaste året inträdda ytterligare stegringarna i arbetsprisen har det emellertid befunnits nödvändigt för åstadkommande av en jämnare fördelning av arbetet att förskjuta tiden för arbetets slutliga fullbordande till år 1922, varvid dock bangårdens spårssystem skulle i huvudsak färdigställas år 1921. Med anledning härav har styrelsen icke ansett sig lämpligen redan nu böra verkställa definitiv utredning över arbetets slutkostnader, utan avser styrelsen att avlämna dylik under nästkommande år. Nu utförd preliminär utredning har emellertid givit vid handen, att för arbetenas bedrivande enligt ovan gjorda förutsättning år 1921 skulle erfordras utöver beviljade anslag ytterligare 1,400,000 kronor, varvid till år 1922 skulle, trots vissa reduktioner i de ursprungliga planerna vidkommande förbättringar å den nuvarande bangården, återstå arbeten för i runt tal  $\frac{1}{2}$  miljon kronor.

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

*att till fortsättande av anläggningen av huvudrangerbangård vid Hallsberg för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 1,400,000 kronor.*

b. Ombyggnad av Varbergs bangård..... kronor 550,000: —

På förslag av Eders Kungl. Maj:t har 1913 års riksdag beslutat om- och tillbyggnad av Varbergs bangård samt omläggning av ingångslinjen söder ifrån 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.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918, då styrelsen hemställde om erforderligt tilläggsanslag för arbetena med ingångslinjen, vilket anslag även av riksdagen beviljades, anförde styrelsen vidkommande anslagsbeloppet av 176,000 kronor till själva bangårdsombyggnaden, att styrelsen icke då kunde yttra sig om i vad mån detta belopp bleve tillräckligt, enär bangårdsarbetet utfördes av den enskilda järnvägen och avsevärda delar av detsamma återstodo. Det förutsågs dock, att även här ett ökat anslag komme att erfordras, varöver styrelsen då sade sig framdeles hava för avsikt att inkomma med redogörelse.

Med hänsyn till de enorma stegringar i arbets- och materialpriser, som inträffat sedan det kostnadsförslag år 1912 upprättats, vilket låg till grund för anslagsäskandet till 1913 års riksdag, har numera nytt kostnadsförslag uppgjorts för bangårdsombyggnaden med tilläpande av nuvarande prisnivå. Den enligt gällande överenskommelse på statens järnvägar belöpande delen av kostnaderna för hela den anläggning, som skulle komma till utförande, har därvid beräknats till 1,040,000 kronor.

Emellertid har på grund av nuvarande höga arbets- och materialpriser mellan Varberg—Borås järnvägsaktiebolag och statens järnvägar överenskommit, att för närvarande utföra endast ett första byggnadsskede av bangårdsombyggnaden, från vilket övergångsskede man kan vid inträffande trafikökning vidare utbygga bangården i anslutning till nämnda större förslag, varom bindande överenskommelse är träffad mellan statens järnvägar, Varbergs stad och den enskilda järnvägen.

Kostnaderna för utbyggnad av detta övergångsskede beräknas med nuvarande priser för statens järnvägars vidkommande uppgå till en totalsumma av 859,000 kronor. Med avdrag för vad som tidigare av riksdagen anvisats eller 176,000 kronor, skulle alltså ytterligare erfordras ett anslag av 683,000 kronor. Den del av detta belopp, som avser anordnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar eller 133,000 kronor, har emellertid styrelsen tänkt sig skulle som vanligt tagas ur det särskilda anslaget för dylika anläggningar, vadan det belopp, som nu borde äskas av 1920 års riksdag, utgör 550,000 kronor, vilket belopp av styrelsen anses erforderligt redan 1920, på det att bangården må kunna nämnda år färdigställas, samtidigt som den nya ingångslinjen söderifrån blir fullbordad.

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

*att för fullbordande av arbetet med ombyggnad av Varbergs bangård på tilläggsstat för år 1920 anvisa 550,000 kronor*

c. Uppåkra, ombyggnad av bangården..... kronor 20,000:—

I för ombyggnad av Uppåkra bangård beviljade 1918 års riksdag ett anslag å 175,000 kronor att i sin helhet utgå å tilläggsstat år 1918. På grund av ökade arbets- och materialpris beräknades föregående höst att av anslagsmedel ytterligare 40,000 kronor skulle komma att erfordras, vilket ock av innevarande års riksdag på järnvägsstyrelsens hemställan beviljades såsom erforderligt konjunkturstillägg att utgå å tilläggsstat år 1919. På grund av sedan föregående höst alltjämt ökade arbetspriser beräknas emellertid arbetet komma att i sin helhet draga en kostnad av 235,000 kronor, varför nu ytterligare 20,000 kronor erfordras av anslagsmedel för arbetets färdigställande.

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

*att för ombyggnad av Uppåkra bangård å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 20,000 kronor utöver av 1919 års riksdag beviljade 40,000 kronor nu ytterligare erforderligt konjunkturstillägg å anslagsbeloppet 175,000 kronor, vilket beviljades av 1918 års riksdag för år 1918.*

d. Katrineholm, provisorisk utvidgning av bangården kronor 25,000:—

I och för provisorisk utvidgning av Katrineholms bangård anvisade innevarande års riksdag ett reservationsanslag å 220,000 kronor för år 1920. På grund av alltjämt stegrade arbetspriser bliva nu emellertid ytterligare 55,000 kronor erforderliga av anslagsmedel för detta arbete, om den föregående höst tänkta planen helt skulle genomföras. För att med hänsyn till den statsfinansiella situationen kunna nedbringa kostnaderna anser sig emellertid styrelsen kunna låta med uppförande av det i samband med bangårdsutvidgningen ifrågasatta provisoriska ilgodsmagasinet tills vidare anstå, varigenom erforderligt konjunkturstillägg kan nedbringas till 25,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för provisorisk utvidgning av Katrineholms bangård anvisa å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 25,000 kronor såsom konjunkturstillägg till det av 1919 års riksdag beviljade reservationsanslaget för år 1920 å 220,000 kronor.*

e. Kristinehamn, anläggande av ny lokal godsbangård kronor 45,000:—

I och för anläggande av ny lokal godsbangård i Kristinehamn, vartill av anslagsmedel 200,000 kronor beräknades bliva erforderliga, anvisade innevarande års riksdag dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 100,000 kronor, dels ock för år 1920 ett reservationsanslag av likaledes 100,000 kronor. På grund av sedan kostnadsberäkningarnas utförande föregående höst inträffade höjda bygg-

nadskostnader beräknas nu 245,000 kronor sammanlagt bliva erforderliga av anslagsmedel, och får därför järnvägsstyrelsen hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*att för färdigställande av arbetena för ny lokal godsbangård i Kristinehamn, vartill 1919 års riksdag av anslagsmedel sammanlagt beviljat 200,000 kronor, å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 45,000 kronor såsom konjunkturstillägg å anslaget i sin helhet*

f. **Storvik**, ombyggnad av bangården..... kronor 480,000: —

Den nuvarande bangården i Storvik är i stort sett densamma som anlades vid norra stambanans byggande, då Gävle—Dala järnvägs förutvarande station flyttades och sammanslogs med statens järnvägars station. Den egentliga tåg-bangården har icke undergått någon annan förändring än att tågspåren något förlängts. Plattformsanordningarna äro å såväl statens järnvägar som Gävle—Dala järnväg fortfarande desamma. Den egentliga godstågsbangården med uppställnings- och rangerspår är inklämd mellan Gävle—Dala järnvägs och statens järnvägars persontågsspår, så att allt utbyte av resande, ilgods, resgods och post måste ske över godstågsspåren, varigenom avsevärda störningar förorsakas rangeringsarbetet. Den resande allmänheten utsättes dessutom för fara till liv och lem genom att vid gång till och från Gävle—Dala järnvägs tåg nödgas passera över samtliga godstågsspår, å vilka i regel rangeringsrörelser förekomma.

De synnerligen otillfredsställande spåranordningarna å stationen äro till stort men för tågrörelserna, ej blott å statens järnvägar utan även å Gävle—Dala järnväg. En ombyggnad av bangården har därför länge varit önskvärd. I 10-årsplanen var stationen upptagen till ombyggnad redan 1919—1920, och som järnvägsstyrelsen i sin föregående år ingivna underdåniga framställning anmälde, hade det sålunda varit styrelsens avsikt att äska anslag för ombyggnaden av innevarande års riksdag, ehuru styrelsen dock på grund av den statsfinansiella situationen ansåg sig böra därifrån avstå för denna gång. Arbetet synes emellertid med hänsyn till framtida krav nu ej längre kunna uppskjutas.

Det förslag till utvidgning och ombyggnad av bangården, järnvägsstyrelsen nu ifrågasätter, innefattar i huvudsak följande.

Förläggande av Gävle—Dala järnvägs persontågsspår intill statens järnvägars persontågsspår,

förlängning av godstågsspåren, så att godstågen kunna intagas i hela sin längd utan att behöva sönderdelas,

förbättring av ranger- och uppställningsspåren genom att anordna dem som rundspår samt

anordnande av utdragsspår i stationens båda ändar, så att växlingsrörelser ej behöva ske å eller över huvudspåren.

Genom den föreslagna ombyggnaden och utvidgningen av bangården skulle avsevärda fördelar uppstå såväl för den resande allmänheten som för trafikskötsel på stationen. Godstågs- och rangerspåren skulle komma att ligga intill varandra och utanför Gävle—Dala järnvägs huvudlinje genom stationen, varigenom huvudparten av växlingsrörelserna kan företagas utan att beröra huvudtågvägar.



Genom att anordna alla uppställnings- och rangerspår som rundspår skulle även avsevärda lättnader erhållas för växlingsarbetet.

Kostnaderna för de sålunda ifrågasatta ombyggnadsarbetena, till vilka den anslutande enskilda järnvägen skall bidra enligt gällande överenskommelse, äro, inklusive detta bidrag, beräknade till 540,000 kronor, varav 60,000 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden och återstoden, 480,000 kronor, tills vidare i sin helhet utgå av anslagsmedel.

Med 1914 års priser skulle samma arbetskvantitet erhållas för en kostnad av 200,000 kronor, varför sålunda 280,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg till 1914 års priser.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av Storviks bangård för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 480,000 kronor, varav 280,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

g. Gällivare, utvidgning av bangården ..... kronor 131,000:—

Utvidgningen av bangården vid Gällivare har i flera år stått på dagordningen och har motiverats av den ökade malmtrafiken och Inlandsbanans inledande på stationen. I den av styrelsen oftanämnda 1916 års 10-årsplanen har även en större ombyggnad av bangården upptagits för åren 1920 och 1923—1927, för vilken kostnaderna med 1916 års prisnivå beräknades uppgå till sammanlagt 425,000 kronor. Då dessa kostnader nu givetvis skulle bli avsevärt högre, har styrelsen låtit utreda, om ej tills vidare trafiken borde kunna tillgodoses med en mindre omfattande utbyggnad, och därvid funnit, att så nödortfiligen kan ske medelst ett förenklat förslag, vars utförande enligt nuvarande prisnivå beräknas sluta på en kostnad av 131,000 kronor. I detta förslag skulle bangården bibehållas i huvudsak i sitt nuvarande skick och skulle blott företagas vissa ändringar av personplattformerna, förlängning av vissa tågspår, utläggning av flera uppställningsspår m. m. Styrelsen anser det vara av stor vikt, att denna utvidgning kommer till stånd redan under år 1920 med hänsyn till de pågående arbetena för elektrifiering av linjen Kiruna—Nattavara. Skulle nämligen en utvidgning av bangården verkställas först sedan denna elektrifiering genomförts, skulle detta medföra avsevärt högre kostnader på grund av i så fall nödvändiga ändringar av vederbörliga kontaktledningarna å bangården m. m.

Med 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet kunna erhållas för c:a 61,000 kronor, varför sålunda 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

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

*att för utvidgning av Gällivare bangård å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 131,000 kronor, varav 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser ..... kronor 419,000 + 98,900 + 0 = 517,900 <sup>1)</sup>

Beträffande behovet av nya stationer och mötesplatser å äldre statsbanelinjer får järnvägsstyrelsen i huvudsak upprepa vad styrelsen föregående år i enahanda fråga framhållit, nämligen att behov av mötesplatser vid enkelspåriga linjer med långa stationssträckor, d. v. s. långt avstånd mellan angränsande stationer, förefinnes. Saknaden av vissa sådana anläggningar försvårar i hög grad en rationell tågledning vid tågrubbningar och högtrafik. Tågförseningar inverka nämligen till följd av dylika sträckor starkt på övriga tåg, varför behövliga tågföljdsändringar endast med stora svårigheter kunna genomföras, så länge dessa långa stationssträckor bibehållas.

Som järnvägsstyrelsen i sina underdåniga framställningar föregående år anført, hava anslagsäskanden i detta avseende hänfört sig till den s. k. 1916 års 10-årsutredning.

Det har därvid även angivits, i vilken utsträckning nämnda 10-årsutredning måst av olika anledningar frångås. Som styrelsen emellertid redan tidigare i denna framställning meddelat, har en omarbetning av 10-årsplanen måst igångsättas, och härvid komma av kända skäl även för nu berörda grupp av arbeten en del anläggningar att framflyttas till en senare tidpunkt. Då denna utredning ej längre i sina detaljer kan vidhållas, torde det vara av mindre vikt att nu upprepa vilka anläggningar, som enligt 1916 års 10-årsutredning egentligen skulle kommit till utförande men som av finansiella skäl måst anstå. De anläggningar, som järnvägsstyrelsen nu vill föreslå att komma till utförande, äro nya mötesplatser vid *Ope*, Brunflo—Östersund, *Långviksmon*, Björna—Trehörningsjö, samt *London*, Härnsjö—Vännäs. Av dessa hava de tvenne sistnämnda anläggningarna vid föregående års underdåniga framställningar varit omnämnda, varemot åter den förstnämnda först nu av järnvägsstyrelsen framlägges. Behovet av denna anläggning motiveras av den större tågtätheten å linjen Brunflo—Östersund, vilken blivit och än ytterligare blir erforderlig vid Inlandsbanans färdigställande.

Anläggningen vid *Långviksmon* sammanhänger delvis med en i berörda trakter ifrågasatt ny väganläggning. Vid behandlingen av anslagsfrågan till denna mötesstation vid 1918 års riksdag beslöts efter förslag av enskild riksdagsman, att frågan skulle vila till dess vederbörande orsintressenter blivit satta i tillfälle yttra sig över förslaget. Beträffande vad som sedan dess förekommit får järnvägsstyrelsen hänvisa till bilagda P. M. av byråchefen å banbyrån (bil. 1), av vilken även till fullo torde framgå, vad som i saken tidigare förekommit och de omständigheter, som föranlett järnvägsstyrelsen alltjämt anse, att ifrågasatt mötesstation å linjen Björna—Trehörningsjö bör förläggas till *Långviksmon*.

Liksom tidigare hava de här nedan föreslagna arbetena för överskådlighe- tens skull uppstälts bandelsvis:

*Brücke—Storlien.*

Ope, å linjen Brunflo—Östersund ..... 185,000: —

<sup>1)</sup> Anm. Då anslagsbeloppet är uppdelat i trenne poster, avser den första nytt anslag samt den andra och den tredje konjunkturstillägg å av 1918 resp. 1919 års riksdagar beviljade anslag.

*Långsele—Vännäs.*

Långviksmon, å linjen Björna—Trehörningsjö .....	115,000:—
London, å linjen Hörnsjö—Vännäs .....	119,000:—

Sammanlagda kostnaden härför uppgår sålunda till 419,000 kronor. Med tillämpande av 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet hava erhållits för 170,000 kronor, varför 249,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg till 1914 års priser.

Av 1918 års riksdag har för anordnandet av nya stationer och mötesplatser anvisats å tilläggsstat för år 1918 ett belopp av 300,000 kronor samt för år 1919 ett reservationsanslag å 367,000 kronor. Såsom konjunkturstillägg härtill anvisade innevarande års riksdag ett belopp av 196,100 kronor, vari dock ej ingick konjunkturstillägg för de nya mötesstationerna vid Kalltjärn och Yxenhaga, var till medel jämväl anvisats av 1918 års riksdag.

Alltjämt stegrade arbetspris hava emellertid medfört, att det beviljade konjunkturstillägget blivit otillräckligt för färdigställande av de sålunda beslutade arbetena, och beräknas nu ytterligare ett konjunkturstillägg å 98,900 kronor bliva erforderligt, varvid även medtagits konjunkturstillägg för nyssnämnda anläggning vid Kalltjärn, vars utförande näppeligen någon längre tid anses kunna anstå, varemot anläggningen vid Yxenhaga torde kunna uppskjutas ytterligare något år.

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

*att för anordnande av nya stationer och mötesplatser  
anvisa*

*dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 98,900 kronor såsom konjunkturstillägg å anslagsmedel, beviljade av 1918 års riksdag,*

*dels ock för år 1921 ett reservationsanslag å 419,000 kronor, varav 249,000 kronor skola betraktas såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

**3. Spårordningar i anslutning till förefintliga spårssystem... kronor 1,279,500 + 312,300 + 33,300 = 1,625,100:—\*)**

a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår..... 668,500 + 120,000 + 21,600 = 810,100:—\*)

Angående motivet för genomförandet av dessa arbeten får järnvägsstyrelsen uppreda, vad styrelsen föregående höst anförde.

»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 har tågens längd ökat, medförande svårigheter vid tågmöten i det växlingsrörelser måste företagas mot väntat tåg och sönderdelning av tågsätten ske, förorsakande tidsförlust, tågför-

\*) Se anm. sid. 18.

seningar och risk för trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsordningens föreskrifter få 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 vidtagits, kunna erforderliga växlingsrörelser utföras. Då personaltillgången å mindre stationer oftast icke tillåter ett sådant förfarings sätt, 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 framträder å vissa järnvägslinjer, befintliga tvenne tågspår å stationer icke äro tillräckliga 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 sådana tillfällen använda last-, rangerings- 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 lossning, vilket i sin ordning försvårar en nödvändig, snabb vagnomsättning.»

Även beträffande anläggningar av detta slag har styrelsen tidigare i huvudsak sökt följa den uppgjorda 1916 års 10-årsutredning, men har redan föregående år i mycket måst frångå ifrågavarande plan. Så blir även nu fallet, och anser styrelsen ävenledes här på förut angivna skäl det vara av mindre intresse att angiva i vilken utsträckning planen frångåtts.

Beträffande de speciella arbeten, som nu böra medtagas till utförande, anser sig styrelsen emellertid böra anföra följande:

Vid *Ottebol* och *Björneborg* är det av stor vikt att få mötesspår förlängda för att kunna fullt utnyttja de fördelar, som ernås genom att tyngre lokomotiv med större dragkraft kunna framföras, då den nya bron över Norsälven beräknas bliva färdigställd och vissa andra äldre broar samt spåret å bandelen Kil—Charlottenberg blivit förstärkta, vilket allt beräknas vara utfört år 1922.

Vid *Osby* och *Moheda* hade styrelsen ursprungligen tänkt sig, att utvidgningsarbetena skulle kunna anstå till dess dubbelspårsanläggningen å linjen Hässleholm—Sävsjö kommer till stånd, vilket enligt 10-årsplanen beräknades ske före år 1927. Emellertid torde det under nuvarande förhållanden vara synnerligen ovisst, om denna plan för dubbelspårsbyggnaderna kan fullföljas, och då det därjämte visat sig, att kravet på en tredje tågväg å dessa stationer ej längre kan åsidosättas, har styrelsen ansett sig nu böra framföra sitt äskande av anslag för utvidgning av spårsystemen å dessa platser.

Vid *Vattjom* är utvidgning avsedd att ske i samband med vissa utvidgningar av spårsystemet, som erfordras på grund av ombyggnad av den anslutande enskilda järnvägen Matfors—Vattjom från smalspår till normalspår. De för denna utvidgning nu upptagna kostnaderna avse endast sådana arbeten, som, oberoende av den enskilda järnvägens ombyggnad, likväl för statens järnvägars eget behov skulle erfordrats, d. v. s. förlängning av tågspår. Övriga

kostnader för utvidgningen bestridas av den enskilda järnvägen i överensstämmelse med ett redan uppgjort anslutningskontrakt.

- b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar ..... 611,000 + 192,300 + 11,700 = 815,000: —

De av styrelsen tidigare anförda motiven för anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar gälla givetvis alltjämt. Även för arbeten av detta slag har, såsom föregående höst nämndes, 10-årsplanen måst frångås i en del fall, och så är även innevarande år fallet. Styrelsen anser även här en upprepning, i vilken utsträckning planen frångåtts, vara av mindre intresse.

Beträffande vissa här nedan upptagna, till denna grupp hörande arbeten må särskilt anföras följande:

Vid *Väsby*, där stor lokaltrafik besörjes, avser utvidgningen visst rationellt ordnande av spårsystemet med hänsyn till last- och godstågens läge m. m., varjämte i samband med utvidgningen bredare och längre plattformar skola utläggas.

Vid *Hagalund övre*, som utgör drift- och uppställningsbangård för persontrafiken vid Stockholm central, äro de befintliga uppställningsspåren otillräckliga, till hinder och men för de stora persontågens utrustning å platsen.

Vid *Göteborg* avses en utvidgning av spårsystemet vid fiskhamnen, för vilket ändamål betydande terrasseringsarbeten äro utförda av Göteborgs stad. Den sålunda ifrågasatta utvidgningen föregriper ej blivande bangårdsändringar i Göteborg.

Vid *Boden*, *Kilvo*, *Nourtikon* och *Harrträsk* hava utvidgningarna länge varit av behovet påkallade, och är nu av särskild vikt, att de komma till utförande, innan de elektriska kontaktledningarna för bangårdsspåren i samband med elektrifiering av linjen Kiruna—Nattavara bliva anordnade.

I likhet med föregående år har styrelsen här nedan i tabellform angivit vilka arbeten, som 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 uppställningsspår
	kronor	kronor
<b>I distriktet.</b>		
<i>Stockholm—Gnesta.</i>		
Värtan .....	—	58,000: —
Hagalund övre .....	—	50,000: —
Tullinge (t).....	174,000: —	—

P l a t s	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)	Utdrags- frilastnings- och uppställnings- spår
	kronor	kronor
<i>Stockholm—Uppsala.</i>		
Väsby .....	—	129,000: —
<b>II distriktet.</b>		
<i>Laxå—Falköping R.</i>		
Väring (m t) .....	33,000: —	—
<i>Göteborg—Alingsås.</i>		
Göteborg .....	—	92,000: —
<i>Laxå—Kil.</i>		
Björneborg (m) .....	50,000: —	—
<i>Kil—Charlottenberg.</i>		
Ottebol (m) .....	73,000: —	—
<b>III distriktet.</b>		
<i>Nässjö—Hässleholm.</i>		
Moheda (t) .....	27,000: —	—
Osby (t) .....	125,000: —	—
<i>Halmstad—Hälsingborg F.</i>		
Laholm (t) .....	104,000: —	—
<i>Malnö—Ängelholm.</i>		
Kävlinge .....	—	75,000: —
<i>Hälsingborg F.—Ängelholm.</i>		
Kattarp .....	—	27,000: —
<b>IV distriktet.</b>		
<i>Kilafors—Stugsund.</i>		
Mobodarne (m) .....	31,500: —	—
<i>Ånge—Sundsvall.</i>		
Vattjom (m) .....	51,000: —	—
<i>Bräcke—Östersund.</i>		
Östersund .....	—	33,000: —

P l a t s	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)	Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår
	kronor	kronor
<b>V distriktet.</b>		
<i>Luleå—Boden.</i>		
Boden .....	—	29,000: —
<i>Luleå—Gällivare.</i>		
Kilvo .....	—	45,500: —
Nuortikon .....	—	37,500: —
Harrträsk .....	—	35,000: —
Summa	668,500: —	611,000: —
	1,279,500: —	

För här ovan upptagna arbeten av detta slag erfordras sålunda sammanlagt 1,279,500 kronor. Av detta belopp ser sig styrelsen nödsakad begära 300,000 kronor på tilläggsstat för år 1920, för vilket belopp är avsett att utföras dels arbetena vid Boden, Kilvo, Nuortikon och Harrträsk, vilka arbeten på tidigare anförda skäl utföras i samband med elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön, dels arbetena vid Göteborg och Vattjom, vilka sammanhöra med åtagna förpliktelser.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 550,000 kronor, varför 729,500 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Av 1918 års riksdag har i och för spåranordningar vid förefintliga spår-system anvisats ett sammanlagt belopp av 2,820,100 kronor, vartill innevarande års riksdag beviljat ett konjunkturstillägg å 930,000 kronor. Alltjämt stegrade byggnadskostnader påfordra emellertid ett ytterligare konjunkturstillägg å 312,300 kronor.

Av innevarande års riksdag har för nya spårarbeten vid förefintliga spår-system beviljats dels å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 70,000 kronor, dels för år 1920 ett reservationsanslag å 262,100 kronor. På grund av alltjämt stegrade byggnadskostnader beräknas ett ytterligare konjunkturstillägg å sammanlagt 33,300 kronor erforderligt.

I anslutning till det sålunda anförda får järnvägsstyrelsen därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

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

dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 312,300 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1918 års riksdag för ändamålet beviljade anslagsmedel,

dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 33,300 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av innevarande års riksdag för ändamålet beviljade anslagsmedel,

dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 300,000 kronor, varav 180,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,

dels ock slutligen för år 1921 ett reservationsanslag av 979,500 kronor, varav 549,500 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års priser.

4. **Bangårdsanordningar i övrigt** ..... 457,000 + 0 + 5,000 = 462,000: —\*)

a. **anläggningar vid kol- och vattenstationer** ..... kronor 178,000: —

1) Vid Nässjö, mekaniska hjälpanläggningar å kolupplagsplatsen 78,000: —

Styrelsen strävar att genom användande av mekaniska anordningar för handtering av stenkolen vinna besparingar i kostnaderna för lokomotivbränslet. Vid Nässjö lokomotivstation uppgår den till lokomotiven utlämnade kolmängden nu till sådan storlek, att de besparingar, som vinnas genom en sådan mekanisk anläggning, skulle, utom förräntning av anläggningskapitalet, lämna ett överskott, som enligt utredningar, grundade på redan vid statens järnvägar utförd och prövad anläggning av här ifrågasatt system, bör uppgå till omkring 10,000 kronor per år.

2) *Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer*..... 100,000: —

Innevarande års riksdag har anvisat för år 1920 ett reservationsanslag å 250,000 kronor i och för diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer. Behov av ett dylikt anslag förefinnes även för år 1921, och får järnvägsstyrelsen rörande skäl för dessa anslagsäskanden i huvudsak upprepa, vad styrelsen i detta sammanhang föregående år anfört.

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

\*) Se anm. sid. 18.



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 178,000 kronor.

Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 68,000 kronor, varför 110,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.

Konjunkturstillägg å de anslag, som beviljats av 1918 och 1919 års riksdagar, torde, för såvitt kan bedömas, ej nu erfordras.

Beträffande nytt vattentorn med ledningar vid Torpshammar, vartill 1918 års riksdag anvisat ett anslag å 50,000 kronor, anser sig dock styrelsen i detta sammanhang böra meddela, att på grund av ändrade förutsättningar för vattenintag m. m., vilka anläggningar nu blivit beroende av ett under byggnad varande, enskilda tillhörigt vattenkraftverk, denna anläggning ej kan komma till utförande på förut avsedd tid. Styrelsen anser sig därför ej heller kunna nu avgöra, huruvida något ytterligare konjunkturstillägg för ändamålet kan bli erforderligt, och skall därför återkomma till saken i ett kommande års framställning.

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

*att för anläggningar vid kol- och vattenstationer anvisa för år 1921 ett reservationsanslag av 178,000 kronor, varav 110,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

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

I sin förliedet är ingivna underdåniga framställning anförde järnvägsstyrelsen i fråga om vatten- och avloppsledningar å ett flertal platser, att styrelsen, med hänsyn till den statsfinansiella situationen, ansett sig böra helt och hållet avstå från att äska något som helst anslag till arbeten av denna natur. Liksom föregående år föreligger även nu stort behov av vatten- och avloppsledningar, bl. a. vid Boden, Järva, Älvsjö och Koskullskulle, men draga dessa anläggningar på grund av den onormala prisnivån sammanlagt så avsevärt stora belopp, att styrelsen, om ock med stor tvekan, ej anser sig nu böra framkomma med begäran om anslag härtill. Vid Boden, Järva och Älvsjö har dock styrelsen funnit, att en del av anläggningarna torde kunna utföras utan att föregripa utförande av anläggningarna i övrigt, och torde kostnaden för sålunda inskränkt utförande kunna bestridas av till styrelsens disposition ställda medel. Härigenom beräknar styrelsen att åtminstone i någon mån kunna tillgodose behovet av förbättrad vattentillgång för berörda platser.

Slutligen anser sig styrelsen i detta sammanhang böra erinra om att för anordnande av avloppsledning för Järva lokomotivstation 1918 års riksdag anvisat ett belopp av 156,200 kronor, utgörande järnvägsstyrelsens andel i kostnaderna för avloppsledning från Järva lokomotivstation, vilken är avsedd att anläggas i samband med blivande avloppsledningar från kasernetablissemnet vid Järva och andra militära anläggningar på de s. k. Järvafälten. Härtill erfordras givetvis nu konjunkturstillägg, men har järnvägsstyrelsen i underdånig framställ-

ning den 15 sistlidne mars gemensamt med arméförvaltningen gjort särskild anmälan härom.

c. Gångbroar och gångtunnlar ..... kronor 165,000: —

I sin år 1917 ingivna underdåniga framställning begärde järnvägsstyrelsen under förestående rubrik anslag till gångtunnlar vid Huddinge och Järna samt en provisorisk gångbro vid Norrviken, vilken framställning emellertid ej vann Eders Kungl. Maj:ts bifall.

De skäl, som förut anförts för arbeten av ifrågavarande slag, kvarstå alltjämt, och vill styrelsen påpeka, att dylika anläggningar måste å starkt trafikerade huvudlinjer med stationer med livlig persontrafik anses såsom ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande.

I föregående års underdåniga framställning ansåg emellertid styrelsen med hänsyn till statsmakternas beslut föregående år i detta hänseende sig ej böra på nytt föreslå arbeten av ifrågavarande slag med undantag av det då begärda och av riksdagen även beviljade anslaget till gångbro vid Höganäs.

Emellertid har persontrafiken å vissa stationer även under nuvarande nedgång i den allmänna konjunkturen alltjämt ökats. Styrelsen har därför ansett sig på nytt böra upptaga frågan om anläggningar av detta slag och föreslå såsom tidigare ifrågasatts vid

*Huddinge*, anordnande av gångtunnel ..... kronor 165,000: —

De krav, som sedan flera år förelegat på att få en gångtunnel anordnad i Huddinge, kunna enligt styrelsens åsikt ej längre åsidosättas. Som exempel på storleken av persontrafiken må anföras, att antalet försålda personbiljetter utgjorde i juni månad 1917 4,075 stycken, 1918 4,727 stycken och 1919 6,470 stycken. Orsaken till denna starkt ökade persontrafik å stationen torde delvis vara att söka i att avsevärt stora utflyttningar från Stockholm till denna plats alltjämt pågå.

Större delen av samhället ligger på motsatta sidan om bangården som stationshuset. Tillträde till expeditionslokaler och plattformar sker sålunda nu genom en gångväg i banans plan. Ej sällan uppstår då den situationen, att samtidigt som ett lokaltåg är under expediering, ett stationen passerande snälltåg är i annalkande, vilket ständigt måste innebära fara för liv och lem för den i spårens plan till lokaltåget framgående resandeströmmen. Kostnaderna för persontunneln beräknas uppgå till 165,000 kronor. Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 65,000 kronor, vadan alltså 100,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Järnvägsstyrelsen får sålunda hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:ts föreslå riksdagen

*att för anordnande av en gångtunnel vid Huddinge för år 1921 bevilja ett reservationsanslag å 165,000 kronor, varav 100,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

d. **Speciella anläggningar** ..... kronor 114,000 + 0 + 5,000 = 119,000: —\*)

Vid *Möckeln*, nedläggning av vagnvåg ..... 25,000: —

Vid *Möckeln* förefinnes avsevärt stor vangslasttrafik, men saknas vagnvåg för vägning av vagnarna. Stort behov härav har emellertid sedan flera år förelagat, varför järnvägsstyrelsen anser sig böra hemställa om anslag härtill.

Vagnvågen är avsedd för 40 tons vägningsförmåga.

Vid *Kiruna*, anordnande av vedgård ..... 29,000: —

I föregående års underdåniga framställning äskade järnvägsstyrelsen ett anslag å 59,000 kronor för anordnande av vedgårdar i Boden och Kiruna, vilket emellertid ej av statsmakterna bifölls.

I och med av innevarande års riksdag beslutade nya avlöningsformer vid statens järnvägar, kommer kravet på dylika vedgårdar i ett något annat läge, i det att statens järnvägars åliggande att tillhandahålla hushållsved till boställshavare kommer att upphöra. Emellertid föreligger åtminstone å linjen Kiruna—Riksgränsen på grund av den karga naturen och ringa växtligheten svårigheter att anskaffa bränsle, varför det med säkerhet torde kunna beräknas, att personalen i stor utsträckning kommer att söka erhålla ved genom inköp från statens järnvägars förråd.

Järnvägsstyrelsen, som med hänsyn härtill anser, att en dylik anläggning även under de nya förhållandena är synnerligen behöflig, i det att det för statens järnvägar bättre härigenom möjliggöres att tillhandahålla ved till försäljning åt personalen, har därför nu ansett sig böra upprepa framställningen från föregående år beträffande anläggning av vedgård vid Kiruna. Rörande motivering för anläggning av detta slag får styrelsen anföra följande.

I regel har den bestämda veden till boställshavare vid statens järnvägar utsänts direkt från mottagningsplatserna till respektive stationer. Emellertid äro de befintliga vedbodarna ofta för små för den för vederbörande boställshavare erforderliga vedmängden. Särskilt har detta varit förhållandet å statens järnvägars nordligaste distrikt. Veden har därför oftast måst uppläggas utanför vedbodarna, där den sålunda under långa tider legat oskyddad.

Till undvikande av sådana olägenheter skulle nu föreslagna vedgård i Kiruna tjäna. Härifrån skulle veden i mån av behov och utrymme fördelas på de olika boställshavarna.

I vedgården skulle även uppsättas maskiner för vedens sågning och klyvning.

Slutligen skulle vedgården i första hand avse vedförsändningar för linjen Kiruna—Riksgränsen, men givetvis även, om så befinnes lämpligt, för de närmaste sträckorna söder om Kiruna.

**Anordnande av plattformstak** ..... 60,000: —

Vid vissa grenstationer vid statens järnvägar finnas plattformstak anordnade, men saknas ock sådana i en hel del fall, där dock på grund av vissa lokala förhållanden stort behov därav förefinnes. Sådana platser äro, bland andra, Nässjö, Linköping, Norrköping, Jönköping, Hallsberg, Hässleholm m. fl.

\*) Se anm. sid. 18.

Det är, med skyldig hänsyn till trafikanternas krav, styrelsens avsikt att så småningom äska anslag, för att å dessa med flera platser dylika tak må kunna anordnas. På grund av de höga byggnadskostnaderna anser sig dock styrelsen tills vidare böra avstå från tanken att nu framkomma med begäran om anslag för dylika anläggningar i någon större utsträckning.

Styrelsen anser sig sålunda nu böra inskränka sitt äskande endast till anslag för anordnande av plattformstak vid *Nässjö* och *Hallsberg* med dessa stationers mycket stora persontrafik. Här pågå för närvarande moderniseringar av personbangårdarna, innefattande breddning av mellanplattformen, anordnande av gångtunnlar m. m. Då vissa plattformar därvid komma att bliva belägna på relativt stort avstånd från väntsalar och vestibul, anses det vara av vikt att på dessa platser få plattformstak anordnade.

För utförande av anläggningar inom denna grupp skulle sålunda erfordras ett sammanlagt belopp av 114,000 kronor. Med 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 44,000 kronor, varför sålunda 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Såsom konjunkturstillägg å det för »speciella anläggningar» av innevarande års riksdag beviljade anslaget å 98,700 kronor erfordras å tilläggsstat för år 1919 ett belopp av 5,000 kronor.

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

*att för speciella anläggningar å bangårdar anvisa  
dels såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1919 års  
riksdag beviljade anslag å 98,700 kronor ett belopp av 5,000  
kronor att utgå å tilläggsstat för år 1920,  
dels ock för nytillkommande arbeten ett reservationsanslag  
för år 1921 av 114,000 kronor, varav 70,000 kronor äro att  
betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från  
Örebro över Hallsberg till Laxå ..... kronor 1,000,000 —

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 för år 1918 ett belopp av 500,000 kronor, för år 1919 ett belopp av 2,850,000 kronor och för år 1920 ett belopp av 1,200,000 kronor.

Enligt styrelsens ursprungliga plan för arbetets bedrivande skulle erfordrats för år 1919 ett belopp av 2,700,000 kronor, för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor och för år 1921, då arbetet skulle avslutas, 950,000 kronor.

De anförda kostnadsbeloppen hänföde sig emellertid till de arbets- och materialpriser, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upp-

rättande, nämligen i mitten av år 1916. I sin underdåniga skrivelse av den 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 Eders Kungl. Maj:t en avprutning å det för år 1919 sålunda beräknade anslaget 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.

Beträffande anslaget för år 1920 hemställde styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 att för arbetenas fortsättande måtte äskas ett anslag av 2,000,000 kronor. Härvid framhöll styrelsen, att, 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, styrelsen dock då icke ville med hänsyn till det ekonomiska nödläget begära högre anslag för år 1920 än det i planen beräknade anslagsbeloppet eller 2,000,000 kronor.

Med hänsyn till lånemarknadens läge gjordes emellertid av Eders Kungl. Maj:t en avprutning även beträffande anslaget för år 1920 med 800,000 kronor.

Genom de gjorda avprutningarna i de av styrelsen ifrågasatta anslagsbeloppen och på grund av de stegrade konjunkturerna, varigenom det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet enligt vad nu överslagsvis kan uppskattas, kommer att uppgå till omkring det dubbla mot vad som från början beräknats, komma de för arbetets färdigställande erforderliga anslagen att bli så stora, att de måste fördelas på flera år. Arbetets fullbordande kommer härigenom att framflyttas minst 2 år mot vad som ursprungligen var beräknat. Med anledning härav anser sig styrelsen icke redan nu böra verkställa ny definitiv beräkning av anläggningskostnaderna, då ännu icke några stadgade förhållanden inträtt beträffande prisnivån för dylika arbeten. För fortsättande av arbetena under år 1921 anser sig styrelsen böra begränsa anslagsbeloppet till 1,000,000 kronor, varmed i varje fall den viktiga dubbelspårsdelen Örebro—Hallsberg skulle bli fullständigt färdigställd och därjämte vissa terrasseringsarbeten m. m. kunna förtätsas å sträckan Hallsberg—Laxå.

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

*att för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.*

**2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö** ..... kronor 1,525,000: —

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.....	kronor	500,000:—
1918.....	»	2,700,000:—
1919.....	»	902,700:—
		eller sammanlagt kronor 4,102,700:—

vadan alltså hela det belopp, som ursprungligen beräknats erforderligt för anläggningens fullbordande blivit anvisat.

I sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917 har emellertid styrelsen även beträffande detta byggnadsföretag framhållit, att kostnadsöverskridelser vore att emotse med hänsyn till de alltjämt stegrade byggnadskostnaderna och sedermera i sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918, efter verkställd utredning uppgivit storleken av de beräknade kostnadsöverskridelserna till 3,525,000 kronor, av vilken summa föreslogs att 1,500,000 kronor måtte hos riksdagen äskas för år 1919 och återstoden 2,025,000 kronor för år 1920.

Av 1919 års riksdag beviljades emellertid för vartdera av åren 1919 och 1920 endast 1,000,000 kronor vadan för färdigställandet av ifrågakommande dubbelspårsbyggnad skulle erfordras ytterligare 1,525,000 kronor, vilket belopp enligt styrelsens förmenande det vore angeläget få disponera under år 1921, på det att ytterligare uppskov, d. v. s. längre tid än till slutet av sistnämnda år, icke måtte behöva ifrågakomma med fullbordande av denna för trafikens regelbundna besörjande så viktiga dubbelspårsbyggnad. Enligt vad nu kan bedömas skulle nämnda belopp bliva tillfyllest för anläggningens färdigställande, varom dock styrelsen icke med visshet kan uttala sig med hänsyn till den alltjämt rådande ovissheten i fråga om prisnivån.

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

*att för fullbordande av arbetet med utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö såsom erforderliga konjunkturstillägg å de av föregående års riksdagar för ändamålet beviljade anslagsbeloppen anvisa för år 1921 ett reservationsanslag å 1,525,000 kronor.*

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

Med bifall till Eders 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 tillämpande 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.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 framhöll emellertid styrelsen att 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 sistnämnda 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 Eders 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.

Då redan av denna anledning en förskjutning av tiden för ifrågavarande dubbelspårsbyggnaders färdigställande vore oundviklig, ansåg styrelsen det sakna större betydelse om även det för år 1920 såsom erforderligt beräknade anslaget bleve mindre än vad som angivits, eller 2,400,000 kronor, vadan styrelsen föreslog att för fortsättande av arbetena å dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö måtte begäras endast 2,000,000 kronor för år 1920.

På grund av den rådande ekonomiska situationen ansåg emellertid Eders Kungl. Maj:t icke lämpligt att hos riksdagen äska något anslag för år 1920 för dessa dubbelspårsbyggnader, vadan styrelsen sett sig nödsakad att under innevarande år vidtaga sådan inskränkning i arbetenas omfattning å nämnda dubbelspårsbyggnader att det för år 1919 beviljade anslaget icke under sagda år skall förbrukas utan i viss utsträckning överflyttas till år 1920 för att arbetena icke skola behöva under nästkommande år helt nedläggas.

Skall likväl sådan arbetsnedläggelse undvikas efter 1920 års utgång, är det nödvändigt att för år 1921 beviljas ett reservationsanslag, vilket styrelsen, med hänsyn till önskvärheten av att dubbelspårsbyggnadernas färdigställande ej måtte i tiden alltför långt förskjutas, anser böra sättas till 2,000,000 kronor.

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

*att för fortsättande av arbetena å dubbelspårsbyggnaderna  
Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisa för år 1921 ett  
reservationsanslag av 2,000,000 kronor.*

#### 4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm ..... kronor 940,000:—

Med bifall till Eders 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 nedsatt anslaget för år 1919 till ovan angivna belopp av 400,000 kronor.

I anslutning till den inskränkning, som med hänsyn till konjunkturläget måste iakttagas beträffande anslagskrav till 1919 års riksdag, begärdes av denna riksdag intet anslag för år 1920 för ifrågasvarande dubbelspår.

Då arbetet hittills endast till mindre del blivit igångsatt och numera icke kan beräknas avslutat förrän tidigast år 1922, anser sig styrelsen med hänsyn till de alltjämt svävande konjunkturerna icke nu böra framlägga slutlig kostnadsredogörelse. Då emellertid kostnaden för anläggningen i sin helhet med användande av 1917 års priser, enligt vad ovan anförts, beräknats till 1,340,000 kronor, varav tidigare beviljats 400,000 kronor och då sålunda återstående kostnad enligt 1917 års beräkning uppgår till 940,000 kronor, ett belopp, som visserligen med hänsyn till efter 1917 inträffade prisstegringar icke kan anses tillräckligt för företagets fullbordande, anser sig styrelsen dock på grund av det ovan anförda för år 1921 endast böra ifrågasätta sistnämnda anslagsbelopp.

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

*att för fortsättande av arbetet med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Häsleholm för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 940,000 kronor, varav 390,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

##### 5. Omläggning av linjen Källered—Lindome ..... kronor 700,000:—

Genom beslut vid 1917, 1918 och 1919 års riksdagar hava anvisats sammanlagt 1,350,000 kronor för omläggning av linjen Lindome—Anneberg.

Samma huvudskäl som utgjorde grund för beslutet om ombyggnad av linjen Lindome—Anneberg — nämligen svaga och otillförlitliga grundförhållanden för den nuvarande sträckningen — föreligga beträffande sträckan Källered—Lindome.

Vid västkustbanans byggande åren 1885—1888 mötte banans färdigställande förbi gården Flabäck vid Sagsjön stora svårigheter genom att de i sagda sjö utfyllda bankarna undan för undan gled ut i sjön.

Banans öppnande för trafik måste för »Flabäcksbankens» skull undan för undan uppskjutas till 1 september 1888. För bankfyllningarna beräknas då hava använts omkring 80,000 kbm.

Bankarna ifråga hava sedermera tid efter annan kräft mindre påfyllningar till följd av långsamt fortgående sättningar och sidoförskjutningar ut mot sjön, men några större utglidningar, som äventyrat trafiksäkerheten, hava icke förekommit.

Platsen har emellertid alltjämt varit föremål för särskild uppmärksamhet genom banbevakningspersonalen, och tågen — särskilt de tyngre — hava icke tillåtits passera sträckan med den eljest å banan medgivna största hastigheten.

På senare tid utförda geotekniska detaljundersökningar hava ådagalagt att fyllningsmassorna i bankarna icke nedträngt till de fasta bottenlagren och att det jämviktsläge, som bankarna vid Sagsjön för närvarande och allt sedan banans öppnande intaga, endast är labilt.

Statens järnvägars geotekniska kommission har under åren 1915—1916 tagit del av de gjorda detaljundersökningarna och uttalat sig om förhållandena i anledning av då upprättat förslag till dubbelspårsanläggning mellan Göteborg (Almedal) och Kungsbacka.



Kommissionen fann visserligen då ingen överhängande fara för handen, och ansåg inga särskilda förstärkningsåtgärder för banan i dess nuvarande läge erforderliga, särskilt med hänsyn till att anläggandet av dubbelspåret i fråga troddes förestående, på grund varav det befintliga spåret icke emotsågs komma att kvarligga någon längre tid i sitt läge.

Sedan dess mellankomna förhållanden torde emellertid föranleda att ett förslag om dubbelspår mellan Göteborg och Kungsbacka icke vare sig för närvarande eller under närmaste framtid torde komma att framläggas.

Med hänsyn till trafiksäkerheten anses därför en omläggning av linjen Källered—Lindome vara att förorda som en fristående åtgärd, vilken av praktiska skäl bör utföras i direkt anslutning till den pågående omläggningen av linjen Lindome—Anneberg och således påbörjas år 1920.

Förslaget utgör sålunda en utbruten del av det ovanberörda förslaget till dubbelspår Göteborg (Almedal)—Kungsbacka som upprättades år 1915—16, med enhetspriser och kostnadssiffror reviderade till nutida förhållanden.

Vid undersökningen för ifrågavarande dubbelspår blevo ett flertal alternativa förslag till linjeomläggningar förbi Sagsjön uppgjorda. Av dessa alternativ anser styrelsen det som överkorsar Sagsjön bära komma till utförande, detta icke minst med hänsyn till att sagda alternativ bl. a. synes kunna fullföljas utan risk av störningar för trafiken å den nuvarande linjen, medan däremot en dylik risk föreligger beträffande övriga i kostnad jämförbara alternativ.

Ett annat skäl för förordande av detta alternativ har varit, att man därigenom vinner en sträckning, som för framtiden är riskfri, medan däremot vid de övriga alternativen i viss mån tvivelaktiga punkter icke skulle helt undgås.

Förslaget innefattar jämväl markförvärv till den omfattning, som erfordras för dubbelspårig linje mellan Källered och Lindome. Vidare har det för transporten av de stora massor, som tarvas för utfyllning av banken över Sagsjön, vilka fyllnadsmassor äro avsedda att tagas från en statens järnvägar tillhörig grusgröp vid Fjärås, ansetts lämpligt att verkställa terrassering för dubbelspår av delen mellan Lindome bangård och Sagsjön för att såmedelst å provisoriskt utlagt dubbelspår kunna framföra de tåg, som erfordras för fyllnadstransporten.

Beträffande själva banken över Sagsjön har givetvis densamma tänkts omedelbart utfyllt för uppbärande av dubbelspår, för att innan trafik å banken inledes kunna på ett betryggande sätt verkställa erforderliga överbelastningar och sprängningar, enär en framtida breddning av en eventuell enkelspårsbank sannolikt icke låter sig utföras utan rubbningar av trafiken å ett redan befintligt enkelspår. Likaså avses att i detta sammanhang verkställa en mindre spårutvidgning vid Lindome, därest inrättandet av en provisorisk station för arbetstågen vid Sagsjön skall undvikas. Sagda provisoriska utvidgning av bangården kommer ävenledes till nytta vid bangårdens framtida utbyggnad.

Kostnaden för hela linjeomläggningen inklusive ovan nämnda sammanhörande markförvärv och arbeten har enligt nu gällande prisnivå beräknats till 1,200,000 kronor, avsedda att enligt den uppgjorda arbetsplanen disponeras med 100,000 kronor för förberedande arbeten redan år 1920, med 600,000 kronor för år 1921 samt med återstoden eller 500,000 kronor för år 1922, då hela linjeomläggningen skulle vara fullbordad.

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

*att för påbörjande av arbetet med omläggningen av statsbanelinjen Källered—Lindome, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 1,200,000 kronor, anvisa dels på tilläggsstat för år 1920 100,000 kronor, dels för år 1921 ett reservationsanslag av 600,000 kronor, av vilka sistnämnda båda belopp 420,000 kronor äro att betrakta som konjunkturställäg på 1914 års prisnivå.*

### III. Större broanläggningar.

Beträffande karaktären av de anläggningar, för vilka anslag under denna rubrik äskas, får järnvägsstyrelsen i huvudsak upprepa, vad styrelsen i sin förledet år ingivna underdåniga framställning anförde.

Sedan en följd av år har styrelsen 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, 1917 års riksdag till ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån, 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 Eders Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande.

Liksom föregående år framkommer icke heller nu styrelsen med några nya krav, utan innebär de gjorda äskandena endast ett fullföljande av tidigare, av Eders Kungl. Maj:ts och riksdagen fattade beslut.

#### 1. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå —Charlottenberg ..... kronor 190,000:—

För ombyggnad av denna bro beviljade 1918 års riksdag ett begynnelseanslag av 500,000 kronor, varjämte innevarande års riksdag anvisat ett belopp av 400,000 kronor, varför sålunda ett sammanlagt anslag av 900,000 kronor nu står till järnvägsstyrelsens disposition för ändamålet. Till detta belopp beräknades hösten år 1917 kostnaderna för ombyggnaden av bron komma att uppgå. Styrelsen förklarade emellertid då liksom även vid 1918 års underdåniga framställning, att någon exakt siffra för ombyggnadskostnaderna ej kunde framläggas.

Emellertid anser sig styrelsen numera, sedan den visserligen alltjämt höga prisnivån inom järnbrobyggnadsfacket åtminstone stadgat sig något, kunna med

större tillförlitlighet beräkna kostnaderna för brobyggnaden, och uppgå de för så vitt nu kan bedömas till 1,090,000 kronor.

Ett konjunkturstillägg av 190,000 kronor erfordras sålunda till det tidigare beviljade anslagsbeloppet i sin helhet.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå — Charlottenberg å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 190,000 kronor, vilket är att betrakta såsom konjunkturstillägg å det av 1918 och 1919 års riksdagar beviljade anslagsbeloppet av sammanlagt 900,000 kronor för arbetet i fråga.*

#### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Såsom järnvägsstyrelsen i föregående års underdåniga framställning anmälde, ansluter sig äskandet av anslag för anläggningar vid huvudverkstäderna till en verkställd utredning rörande behovet av reparationsverkstäder för lokomotiv och vagnar vid statens järnvägar under 10-årsperioden 1918—1927, vilken utredning även nu har följts.

1. *Notviken.* Uppförande av ny malmvagnsverkstad ..... kronor 780,000: —

För närvarande finnas för revision och reparation av malmvagnsparken följande spårutrymmen disponibla, nämligen

i Kiruna .....	170 meter
i Boden.....	150 »
	<hr/>
	Summa 320 meter

Redan vid nu rådande ringa malmtrafik har det mött svårigheter med hinna reparation av vagnarna, och blir detta givetvis ännu mer förhållandet när malmtrafiken kommer att ökas, vilket tydligen förr eller senare kommer att ske.

Malmvagnsparken utgjorde vid 1918 års slut 2,680 vagnar. Enligt verkställd utredning rörande vagnparkens ökning under 10-årsperioden 1918—1927 beräknas, att malmvagnsparken år 1927 skulle utgöra 3,470 vagnar.

Det för malmvagnarna erforderliga spårutrymmet i verkstäderna bör därför ökas proportionellt härmed eller från 320 till 415 meter. Förutom de i Kiruna disponibla 170 spårmeterna erfordras sålunda för malmvagnarna år 1927 ett verkstadsutrymme av 245 meter.

Då någon utvidgning av verkstäderna i Boden ej lämpligen kan ske, bör den föreslagna malmvagnsverkstaden förläggas till annan plats nämligen Notviken, som ur alla synpunkter torde vara lämpligast.

Enär det icke är lämpligt att reparationer av malmvagnar utföras såväl i Boden som Notviken samt även av skäl, som nedan nämnas, böra malmvagns-

reparationer, som utföras i Boden förflyttas till Notviken, och den därstädes ifrågasatta verkstaden utföras med ett spårutrymme av 245 meter.

Det genom flyttning av malmvagnsreparationer ledigblivna utrymmet i Bodens verkstad är dels behövt för att i större utsträckning än nu sker kunna utföra revision av andra vagnar än malmvagnar, dels avsett att användas såsom driftverkstad för lokomotiv. Enligt 10-årsutredningen skulle år 1921 erfordras medel till en dylik verkstad, uppgående efter nuvarande priser till cirka 320,000 kronor.

Om föreliggande förslag kommer till utförande kan med uppförande av särskild driftverkstad för lokomotiv i Boden ännu någon tid anstå.

Kostnaden för ifrågavarande anläggning jämte behövliga spåranordningar m. m. beräknas uppgå till 1,558,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 600,000 kronor, varför sålunda 958,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års priser.

På grund av det stora beloppet anser emellertid styrelsen, att förenämnda kostnadssumma bör fördelas på tvenne år.

Då en ny verkstad av denna omfattning planeras, framställer sig självfallet frågan, på vilket sätt den sålunda på grund härav ökade arbetarestammen skall beredas bostäder.

Styrelsen har även haft denna fråga under övervägande.

Som redan vid föregående års underdåniga framställning anmälades, föreligger stor bostadsbrist såväl vid Notviken som i Luleå, och borde givetvis nu i detta sammanhang anslag till nya bostäder begäras.

Styrelsen anser sig emellertid böra avvakta resultatet av det planerade egnahemsbyggandet, varom styrelsen i annat sammanhang gjort underdånig framställning, innan styrelsen upptager frågan till behandling om ytterligare anslag till uppförande av nya boställshus för verkstadspersonalen i Notviken.

Styrelsen anser sig slutligen vid denna anslagsfråga böra erinra om att enligt gällande avtal mellan staten och malmbolagen äro statens järnvägar, därest något är fraktinkomsterna på järnvägen Riksgränsen—Kiruna—Gällivare—Svartön ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet av kostnaden för nämnda järnvägs drift och underhåll jämte 5 % ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för samma järnväg, berättigade åtnjuta så stor gottgörelse av malmbolagen, som motsvarar detta sammanlagda belopp, allt enligt de närmare föreskrifter härom, som återfinnas i § 14 av 1907 års kontrakt. Då den planerade nya verkstaden hör till den kategori av byggnader och anläggningar, som användas utslutande för malmtrafik, åligger det malmbolagen gottgöra statens järnvägar på malmbolagen fallande andel av nämnda procentbelopp å anläggningskostnaden för den nya malmvagnsverkstaden.

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

*att för påbörjande av malmvagnsverkstad vid Notviken för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 780,000 kronor, varav 500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

## 2. Anordnande av innertak i verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Örebro och Bollnäs ..... kronor 400,000:—

Efter besök vid huvudverkstaden i Örebro sistlidne år hade riksdagens revisorer anmärkt, att yttertaken till vissa verkstadslokaler bestodo av ett enkelt brädlager täckt med plåt eller papp, vilken betäckning icke är ägnad att i erforderlig grad utestänga kyla och således ej heller är fullt tillfredsställande ur hygienisk synpunkt.

Vid avgivande av underdånigt utlåtande med anledning av ifrågavarande anmärkning har styrelsen bl. a. anfört följande.

»Styrelsen har emellertid sin uppmärksamhet fäst på det anmärkta förhållandet och skall med hänsyn till kolprisens blivande läge taga i övervägande, huruvida anslag bör begäras för inläggande av innertak i verkstäderna».

Det är emellertid icke endast vissa verkstadslokaler i Örebro, som borde förses med innertak, utan är detta i ännu högre grad förhållandet med en del verkstadslokaler i Bollnäs.

Som någon större nedgång i kolprisen icke torde vara att vänta inom avsevärd tid, och då kostnaden för uppvärmning av ifrågavarande lokaler under år 1918 uppgick till c:a 500,000 kronor, synes det vara ekonomiskt fördelaktigt att inlägga innertak i dessa verkstadslokaler.

Kostnaden för arbetet i fråga beräknas uppgå till 400,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 140,000 kronor, varför 260,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.

I anslutning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anordnande av innertak i vissa verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Örebro och Bollnäs för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 400,000 kronor, varav 260,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

### 1. Nya lokomotivstationer.

a) vid Örebro ..... kronor 685,000:—

För anordnande av ny lokomotivstation vid Örebro beviljade 1917 och 1918 års riksdagar sammanlagt 525,000 kronor. I sin underdåniga framställning föregående höst meddelade styrelsen, att, med hänsyn till det ekonomiska läget, styrelsen ansåg sig böra låta frågan om tilläggsanslag för lokomotivstationens färdigställande anstå till ett följande år, vilket givetvis i sin tur förutsatte, att den ursprungligen uppgjorda arbetsplanen omlades.

Styrelsen anser det emellertid nu icke gärna möjligt att längre undanskjuta denna för den rationella lokomotivtjänsten så betydelsefulla omgestaltning av lo-

komotivstationsförhållandena i Örebro och nödgas därför styrelsen nu återkomma till frågan om tilläggsanslag för den beslutade lokomotivstationsbyggnadens snara färdigställande.

Då kostnaderna för anläggningen år 1916 första gången beräknades, anförde styrelsen, att av anslagsmedel 500,000 kronor skulle komma att bli erforderliga. På hösten 1917 beräknades, att av anslagsmedel 750,000 kronor skulle komma att erfordras. Nu beräknas på grund av sedan år 1916 och 1917 inträffade stora prisstegringar, att av anslagsmedel 1,210,000 kronor bli erforderliga. Härifrån avgår givetvis de ovannämnda av 1917 och 1918 års riksdagar anvisade anslagen å sammanlagt 525,000 kronor, varför nu återstår att begäras 685,000 kronor. Sammanlagt konjunkturstillägg å det år 1916 beräknade anslaget 500,000 kronor utgör sålunda 710,000 kronor.

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

*att för fortsatt uppförande av ny lokomotivstation vid Örebro för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 685,000 kronor, vilket är att betrakta såsom konjunkturstillägg å det av 1917 och 1918 års riksdagar för samma ändamål beviljade anslaget å 525,000 kronor.*

#### b) Vid Järna.

I och för uppförande av ny lokomotivstation vid Järna anvisade 1918 års riksdag för år 1919 ett anslag å 280,000 kronor, varav 50,000 kronor å tilläggsstat för år 1918 samt återstående 230,000 kronor såsom reservationsanslag för år 1919. I sin underdåniga framställning föregående höst anmälde styrelsen, att för arbetets genomförande visst konjunkturstillägg skulle erfordras, men att styrelsen på grund av den statsfinansiella situationen ansett sig böra omlägga arbetsplanen, varigenom tills vidare äskandet av konjunkturstillägg för ändamålet skulle kunna anstå. Styrelsen intager allt fortfarande samma ståndpunkt och anser sig därför icke heller nu böra begära något tilläggsanslag för denna anläggning.

#### c) Vid Charlottenberg ..... kronor 450,000:—

För påbörjande av ny lokomotivstation vid Charlottenberg beviljade 1918 års riksdag för år 1919 ett anslag å 200,000 kronor. Totala kostnaden för lokomotivstationsanläggningen beräknades år 1917 till 450,000 kronor, varav 90,000 kronor ansåges böra bestridas av medel ur förnyelsefonden. Planenligt skulle sålunda styrelsen av innevarande års riksdag begärt återstående beräknat, av anslagsmedel utgående belopp, 160,000 kronor. Styrelsen anförde emellertid i sin föregående höst ingivna underdåniga framställning, att på grund av enahanda orsaker, som tidigare anförts för lokomotivstationerna vid Örebro och Järna, styrelsen ansåg sig böra med äskandet av erforderligt anslag tillika med eventuellt konjunkturstillägg tills vidare låta bero. Styrelsen anmälde dock samtidigt, att ifrågavarande lokomotivstationsanläggning sammanhänger med styrelsens plan för genomförande av den tekniska enheten å linjen Laxå—Charlottenberg, varför styrelsen med största sannolikhet komme att se sig nödsakad att upptaga frågan

vid anslagäskandena till 1920 års riksdag. Om ock styrelsen ej nu anser sig böra hemställa om tilläggsanslag jämte konjunkturstillägg att utgå redan å tilläggsstat för år 1920, måste dock enligt styrelsens åsikt dessa anslag äskas att utgå senast år 1921.

Enligt ursprungliga planen skulle sålunda ett fortsättningsanslag erfordras å 160,000 kronor. Såsom konjunkturstillägg å de från början beräknade kostnaderna att utgå av anslagsmedel,  $200,000 + 160,000$  kronor = 360,000 kronor, beräknas nu 290,000 kronor vara erforderliga.

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

*att för färdigställande av ny lokomotivstationsanläggning vid Charlottenberg, till vilket arbete 1918 års riksdag anvisat ett anslag å 200,000 kronor för år 1919, för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 450,000 kronor, varav 290,000 kronor äro att hänföra till erforderligt konjunkturstillägg å den år 1917 beräknade totala anslagskostnaden å 360,000 kronor för arbetet i sin helhet.*

d) Vid Frövi.

I sin år 1917 ingivna underdåniga framställning föreslog styrelsen anordnande av ny lokomotivstation vid Frövi, vilken framställning emellertid icke vann statsmakternas bifall. På grund av den statsfinansiella situationen framförde styrelsen icke heller, såsom ursprungliga avsikten varit, frågan till innevarande års riksdag, och vill styrelsen, oaktat det trängande behovet, av samma skäl avstå från att i denna framställning äska anslag härtill.

2. Tillbyggnad av och diverse  
anläggningar vid lokomo-  
tivstationer .....

100,000 + 180,000 + 37,000 = 317,000: — \*)

a) vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov ..... kronor 120,000: —

I och för nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo beräknades år 1916 av anslagsmedel 415,000 kronor erforderliga. På järnvägsstyrelsens hemställan beviljade 1917 års riksdag för ändamålet ett begynnelseanslag av 290,000 kronor, 1918 års riksdag ett anslag å 285,000 kronor, vari ingick ett konjunkturstillägg å 160,000 kronor, samt innevarande års riksdag ett ytterligare konjunkturstillägg å 155,000 kronor, varför sålunda ett sammanlagt anslag å 730,000 kronor finnes för ändamålet beviljat. Nu beräknas emellertid på grund av byggnadskostnadernas stegring motsvarande kostnad till 850,000 kronor, varför sålunda till förut beviljade konjunkturstillägg ett ytterligare sådant å 120,000 kronor blir erforderligt.

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

\*) Se anm. sid. 18.

*att för nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo, vartill 1917, 1918 och 1919 års riksdagar beviljat ett sammanlagt belopp av 730,000 kronor, å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 120,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å den hittills i sin helhet beviljade anslagssumman.*

b) vid en del övriga stationer ..... 100,000 + 60,000 + 37,000 = 197,000: —\*)

*Anordningar för förbättrad driftsekonomi* ..... kronor 100,000: —

För driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer, avsett att disponeras i den ordning behoven av sådana förbättringar komma att krävas på grund av trafikens växlingar, beviljade 1918 års riksdag ett anslag av 100,000 kronor. För samma ändamål beviljade innevarande års riksdag ett anslag å 160,000 kronor. Styrelsen anser sig även nu böra göra framställning om beviljande av ett liknande anslag, men har detta i år ansetts kunna hållas något lägre eller vid 100,000 kronor.

Beträffande de skäl, som föreligga vid begärandet av detta anslag, får styrelsen erinra om vad styrelsen föregående år anfört.

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 m. m.

För det nu begärda anslaget, 100,000 kronor, skulle med tillämpande av 1914 års prisnivå samma arbetskvantitet kunna erhållas för ett belopp av 30,000 kronor, varför 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.

På grund av ökade arbets- och materialpriser beviljade innevarande års riksdag ett konjunkturstillägg å 182,000 kronor till det under förestående rubrik av 1918 års riksdag anvisade anslaget å 449,000 kronor. På grund av än mera ökade byggnadskostnader beräknas nu ett ytterligare konjunkturstillägg å 60,000 kronor bliva erforderligt.

Såsom konjunkturstillägg å det av innevarande års riksdag för nytillkommande arbeten beviljade anslaget å 694,500 kronor beräknas nu 37,000 kronor bliva erforderliga.

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

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

*dels såsom ytterligare erforderligt konjunkturstillägg å det av 1918 års riksdag för ändamålet anvisade anslaget å 449,000*

\*) Se anm. sid. 18.



*kronor ett belopp av 60,000 kronor att utgå å tilläggsstat för år 1920.*

*dels å det av innevarande års riksdag beviljade anslaget å sammanlagt 694,500 kronor erforderligt konjunkturstillägg å 37,000 kronor att utgå å tilläggsstat för år 1920.*

*dels slutligen för nytillkommande arbeten för år 1921 ett reservationsanslag å 100,000 kronor, varav 70,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

3) **Driftverkstäder** ..... kronor 0 + 24,500 + 6,000 = 30,500: —\*)

För driftverkstadsanläggningar anvisade 1918 års riksdag ett belopp av 75,000 kronor, vartill innevarande års riksdag beviljade ett konjunkturstillägg å 35,000 kronor. Härtill erfordras ytterligare ett konjunkturstillägg å 24,500 kronor.

Innevarande års riksdag beviljade för nya anläggningar i detta avseende ett sammanlagt belopp av 68,000 kronor, och erfordras härtill på grund av stegrade byggnadskostnader nu ett konjunkturstillägg å 6,000 kronor.

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

*att för driftverkstadsanläggningar anvisa*

*dels ett belopp å 24,500 kronor å tilläggsstat för år 1920 såsom ytterligare erforderligt konjunkturstillägg å det av 1918 års riksdag beviljade anslaget å 75,000 kronor.*

*dels ock å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 6,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å det av innevarande års riksdag beviljade anslaget å 68,000 kronor.*

VI. **Husbyggnader** kronor 3,675,300 + 510,500 + 101,200 = 4,287,000: —\*)

1) **Boställshus** ..... 2,696,300 + 268,200 + 41,200 = 3,005,700: —\*)

I och för uppförande av nya boställshus vid statens järnvägar ingick styrelsen föregående höst med framställning om högst avsevärda belopp, vilken framställning ock av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen beaktades i det att järnvägsstyrelsens äskande oavkortat bifölls.

Den stora bostadsbristen, som motiverade detta avsevärda anslagsbelopp, föreligger alltjämt, och äro följderna av densamma för statens järnvägar synnerligen besvärande, såsom ock i föregående års underdåniga framställning berördes. Under loppet av innevarande år hava framställningar till styrelsen inkommit såväl från styrelsen underlydande distriktsförvaltningar som från personalorganisationer och kommunalmyndigheter, att styrelsen måtte låta uppföra boställshus i långt större omfattning än det begärda och beviljade anslaget skulle kunna tillåta. Dylika framställningar hava bl. a. berört städer såsom Kristinehamn,

\*) Se anm. sid. 18.

Nässjö, Eslöv m. fl. och större samhällen såsom Alvesta, Ånge och Storvik. Styrelsen har ju i brist på erforderliga medel måst meddela, att de framställda önskemålen, huru behjärtansvärda de än visat sig vara, ej kunna av styrelsen bliva tillgodosedda.

Om man sammanställer de olika behoven av nya boställshus på en mängd statens järnvägars stationer, torde man komma till det resultat, att kostnaderna för uppförande av dessa skulle uppgå till så avsevärda belopp, att lämpligheten torde kunna ifrågasättas att kapital av denna storlek, även om detsamma ur statsfinansiell synpunkt skall kunna anskaffas, skulle bindas enbart för detta ändamål i statens järnvägar.

På grund av alltjämt rådande synnerligen höga byggnadskostnader torde man ej kunna tänka sig, att denna bostadsbrist i någon avsevärd grad kan avhjälpas genom exempelvis *egnahemsbyggande*, om ock styrelsen i annat sammanhang denna höst gjort framställning till Eders Kungl. Maj:t om vissa förberedande åtgärder för anordnande av egna hem för verkstadspersonalen vid Notviken. I avseende på *den enskilda byggnadsverksamheten* har ännu knappast någon ökad livaktighet i detta avseende förmärkts.

Emellertid har, sedan styrelsen föregående höst gjorde sin underdåniga framställning, tillkommit ett nytt moment, som måhända kan bringa bostadsfrågan vid statens järnvägar i något annat läge, nämligen innevarande års riksdags beslut om nya avlöningsformer för statens järnvägars personal, vilka skola träda i kraft från och med den 1 juli nästa år och enligt vilka statens järnvägar tillhöriga lägenheter skola *uthyras* till vederbörande boställsinnehavare, i stället för såsom nu tilldelas dessa som en *naturaförmån*.

Under sådana förhållanden torde det anses välbetänt att, tills erfarenhet om begärligheten av statens järnvägar tillhöriga hus vunnits, inskränka uppförandet av bostäder endast till sådana platser, där förhållandena äro sådana, att bostäder, till den personal, som måste vara där placerad, på intet annat vis finnes att uppbringa.

I anslutning till dessa synpunkter liksom med hänsyn till den verkställda och alltjämt pågående personalminskningen har styrelsen ansett, att högst avsevärda inskränkningar i årets äskanden om nya boställshus böra företagas. Styrelsen är visserligen därvid beredd på, att bostadsfrågan på vissa platser möjligen kan komma i ett ännu brydsammare läge än den för närvarande är genom att den enskilda byggnadsverksamheten alltjämt skulle stå stilla, men anser styrelsen å andra sidan, med det ansvar, som styrelsen har vid äskande av nytt kapital att bindas för all framtid vid statens järnvägar, att anslag ej bör äskas för ändamål, beträffande vilka någon som helst tvekan kan uppstå om att detsamma är oundgängligen nödvändigt.

Med anledning av de sålunda här ovan framhållna synpunkterna har styrelsen ansett sig böra äska anslag till nya boställshus å nedanstående platser. Liksom föregående år har styrelsen även medtagit inköp av färdigbyggda hus, nämligen vid Krylbo och Falköping-Ranten, vilket alltjämt ställer sig förmånligare än att uppföra nya byggnader. Styrelsen övergår härefter till de olika anslagsposterna.

Vid *Krylbo*, inköp av befintlig byggnad, avsedd att efter förändring innehålla 3 lägenheter om 3 rum och kök samt 6 lägenheter om 2 rum och kök eller alternativt 3 lägenheter om 4 rum och kök

samt 3 lägenheter om 2 rum och kök, beroende på vilket som vid tidpunkten för ändringsarbetenas utförande kan bliva för statens järnvägar fördelaktigast. Härtill kommer vissa affärs- och lagerlokaler å nedre botten .....	150,000: —
Vid <i>Nyköping</i> , ett boställshus om 2 lägenheter om 2 rum och kök med möjlighet att vid framtida behov inreda en ytterligare dylik å vinden, för maskinavdelningens personal .....	56,300: —
Vid <i>Hallsberg</i> , två boställshus, vardera om 4 lägenheter om 2 rum och kök, för maskin- och trafikavdelningens personal .....	120,000: —
Vid <i>Falköping-Ranten</i> , inköp av en fastighet, innehållande 8 lägenheter om 2 rum och kök, 3 lägenheter om 1 rum och kök samt 1 enkelrum samt i uthusbyggnad 1 lägenhet om 2 rum och kök samt 1 enkelrum .....	75,000: —
Vid <i>Dingle</i> , ett boställshus om 6 lägenheter om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	102,000: —
Vid <i>Båstad</i> , en banmästarstuga .....	55,000: —
Vid <i>Sösådal</i> , ett boställshus om 4 lägenheter om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	77,000: —
Vid <i>Kågeröd</i> , ett boställshus om 4 lägenheter om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	77,000: —
Vid <i>Nässjö</i> , fyra boställshus, vardera om 4 lägenheter om 2 rum och kök, för trafik- och maskinavdelningens personal .....	248,000: —
Vid <i>Genevad</i> , en banvaktstuga .....	33,000: —
Å linjen <i>Trönninge—Halmstad</i> , en banvaktstuga .....	34,000: —
Vid <i>Önnerup</i> , påbyggnad av stationshuset för erhållande av 1 lägenhet för en stationskarl .....	25,000: —
Vid <i>Ånge</i> , en banmästarstuga .....	43,500: —
Vid <i>Storvik</i> , ett boställshus om 8 lägenheter om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	140,000: —
Vid <i>Alby</i> , ett boställshus om 3 lägenheter om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	56,000: —
Vid <i>Ulriksfors</i> , ett boställshus om 4 lägenheter om 2 rum och kök, för trafik- och maskinavdelningens personal .....	70,000: —
Vid <i>Dysjön</i> , ett boställshus om 1 lägenhet om 3 rum och kök och 1 lägenhet om 2 rum och kök, för trafikavdelningens personal .....	48,500: —
Vid <i>Sävest</i> , ett boställshus, innehållande 1 lägenhet om 3 rum och kök för stationsmästare och 1 lägenhet om 2 rum och kök för stationskarl .....	58,000: —
Vid <i>Koskivara</i> , ett boställshus om 1 lägenhet om 3 rum och kök för stationsmästare med möjlighet att vid framtida behov inreda 1 lägenhet om 2 rum och kök, för stationskarl .....	48,000: —

Vid Örebro och Bollnäs för huvudverkstäderna.

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning meddelade järnvägsstyrelsen, att det på grund av rådande bostadsbrist blivit allt mer och mer svårt att på ett tillfredsställande sätt rekrytera den yrkeskunniga personalen vid huvudverkstäderna, och ansåg styrelsen det icke återstå annan utväg än att statens järnvägar själva uppförde boställshus och utthyrde dessa till verkstadsarbetarna.

Styrelsen begärde ock i anslutning därtill anslag för uppförande av nya boställshus vid Örebro, Bollnäs och Notviken. Vid Örebro avsågs ett begynnelseanslag för påbörjande av uppförande av ett större antal lägenheter på lämpligt, statens järnvägar tillhörigt tomtområde i närheten av huvudverkstaden. Vid Notviken avsågs uppförande av fyra nya boställshus, vardera om 4 lägenheter om 2 rum och kök. Behov av ytterligare boställshus därstädes föreligger givetvis alltjämt, men har styrelsen i år ej ansett sig böra begära anslag härtill, enär styrelsen först vill avvakta resultatet av egnahemsbyggandet, för vilket ändamål styrelsen gjort viss framställning till Eders Kungl. Maj:t i annat sammanhang innevarande höst.

De huvudverkstäder, vid vilka Styrelsen i år hemställer om anslag till nya boställshus äro därför endast Örebro och Bollnäs.

a) Vid Örebro, fortsatt uppförande av boställshus för verkstadspersonalen..... 900,000: —

I enlighet med sitt föregående år ingivna förslag är det styrelsens avsikt att å berörda tvenne tomter uppföra sammanlagt 122 lägenheter om 2 rum och kök samt 4 lägenheter om 3 rum och kök, och beräknas totala kostnaden härför med den under hösten 1918 gällande prisnivån uppgå till sammanlagt 2,598,000 kronor. Såsom begynnelseanslag härtill beviljade innevarande års riksdag ett belopp av 872,000 kronor. Definitiva ritningar för dessa byggnader hava ännu ej av styrelsen kunnat fastställas, enär utredningar och förhandlingar med staden under året pågått för erhållande av en i byggnadshänseende billig hustyp samtidigt som kravet på lägenheternas bästa möjliga inredning i hygieniskt m. fl. hänseenden ej kommer att åsidosättas. Utgående från föregående års kostnadsberäkning borde, om återstående delen av tomterna på en gång skulle bebyggas, sålunda ett fortsättningsanslag å 1,726,000 kronor erfordras. Emellertid anser styrelsen det lämpligt, att denna återstående summa fördelas på tvenne år, varför styrelsen för år 1921 anser sig böra hemställa om ett anslag av 900,000 kronor.

b) Vid Bollnäs, uppförande av tvenne boställshus om vardera 8 lägenheter om 2 rum och kök för verkstadspersonalen..... 280,000: —

Såsom styrelsen i sin föregående år ingivna underdåniga framställning anført, råder stor bostadsbrist i Bollnäs, och har det alltjämt visat sig, att rekrytering av yrkeskunniga arbetare på grund därav ej kan ske i erforderlig grad. Det är icke allenast för verkstadspersonalen den svåra bostadsbristen förefinnes utan även för all övrig statens järnvägars personal på platsen. Tillkomsten av nya bostadslägenheter för verkstadsarbetarna hjälper sålunda givetvis bostadsfrågan i dess helhet för järnvägsmännen i Bollnäs.

**2. Manskaps- och överliggningshus** ..... 50,000 + 43,200 + 52,000 = 145,200: —\*)

På järnvägsstyrelsens förslag beviljade innevarande års riksdag anslag till uppförande av överliggningshus på ett antal platser, varemot järnvägsstyrelsen ej med hänsyn till den statsfinansiella situationen i detta sammanhang hade begärt anslag till uppförande av några manskapshus, om ock behovet av sådana på många platser var trängande. Av samma skäl anser sig järnvägsstyrelsen även i år böra inskränka anslagsäskandena för dylika hus till att endast omfatta det här nedannämnda vid Lund, varjämte nya överliggningshus i år endast föreslås vid en plats, Nässjö.

Järnvägsstyrelsen får sålunda föreslå uppförande av manskaps- och överliggningshus:

Vid *Nässjö*, anordnande av överliggningshus för maskinavdelningens personal ..... 25,000: —

Vid *Lund*, manskapshus för magasins- och bangårdspersonalen .. 25,000: —

**3. Stationshusbyggnader** ..... 128,000 + 146,500 + 0 = 274,500: —\*)

För erhållande av erforderliga ökade utrymmen för expeditionslokaler m. m. samtidigt med förbättrande av i stationshusen befintliga boställslägenheter föreslås om- och tillbyggnad av stationshusen:

Vid *Brännarp* ..... 25,000: —

» *Skellefteå* ..... 78,000: —

» *Koskullskulle* ..... 25,000: —

**4. Godsmagasinsbyggnader** ..... 35,000 + 52,600 + 8,000 = 95,600: —\*)

Vid *Svalöv*, flyttning och tillbyggnad av godsmagasin ..... 35,000: —

**5. Beredande av 2-rumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar** ..... 175,000: —

I enlighet med den i föregående underdåniga framställningar av detta slag återopade, av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen godkända planen för anordnande av 2-rumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar, avses bl. a., att med anslagsmedel genom nybyggnader anskaffa erforderliga ersättningslägenheter i de fall, då förändring av befintliga 1-rumslägenheter kommer att medföra minskning av antalet lägenheter. Med den år 1916 gällande prisnivån skulle ett anslagsbelopp av 70,000 kronor under vart-

\*) Se anm. sid. 18.

dera av åren 1918—1927 erfordras för detta ändamål, vilket belopp emellertid med nu gällande prisnivå borde uppgå till c:a 175,000 kronor, vilket belopp styrelsen ock anser sig nu böra begära.

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

På järnvägsstyrelsens framställning beviljade 1918 års riksdag ett anslag å 50,000 kronor till anordnande av tvättstugor till boställshavare vid statens järnvägar, vilka äro i avsaknad av denna förmån. Den utredning, som styrelsen därvid förebragte hade givit till resultat, att med den på hösten 1917 gällande prisnivån ett särskilt anslag om sammanlagt 1,850,000 kronor skulle erfordras för anordnande av tvättstugor i samtliga de fall, där sådana för respektive boställshavare saknades. Vid sin underdåniga framställning om anslag att äskas av 1919 års riksdag ansåg järnvägsstyrelsen fullgoda skäl föreligga för hemställan om medel för fullföljande av den tänkta planen att bereda alla statens järnvägars boställshavare tillgång till tvättstugor, men ansåg sig styrelsen med hänsyn till de nödvändiga inskränkningarna då i sina anslagsäskanden icke kunna upptaga medel för ändamålet, då så många vida viktigare anordningar måst stå tillbaka. Samma situation anser styrelsen vara för handen även nu, varför styrelsen ej medtager anslag för anordnande av nya tvättstugor.

**7. Övriga husbyggnader..... 591,000:—**

*Anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader .....* 210,000:—

På järnvägsstyrelsens förslag beviljade innevarande års riksdag ett anslag å 200,000 kronor för anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader, och får styrelsen beträffande motiveringen härtill hänvisa till vad styrelsen anfört i sin underdåniga framställning föregående höst. Den utredning, som styrelsen då anmälde ej vara fullbordad, har nu slutförts och givit vid handen, att postlokaler böra anordnas i ett större antal statens järnvägars byggnader. Kostnaderna härför hava beräknats uppgå till sammanlagt 410,000 kronor, från vilken summa dock bör dragas det redan beviljade beloppet å 200,000 kronor, vadan alltså nu återstår att äska 210,000 kronor för ändamålet. Styrelsen anser sig dock böra påpeka, att utredningen givetvis omfattar endast den närmaste tiden. Då arbetet å poststationer i regel alltjämt står under utveckling och ökas, är det att förutse, att inom en icke allt för avlägsen framtid särskilda postlokaler å ytterligare ett antal stationer kunna komma att erfordras.

Vid *Charlottenberg*, byggnad för matsservering åt resade ..... 100,000:—

Då järnvägshotellet i Charlottenberg för några år sedan nedbrann, inreddes en primitiv järnvägsrestaurant i en provisorisk tillbyggnad till stationshuset. De sålunda erhållna lokalerna äro emellertid alltför små och otidsenliga. En förbättring av restaurangförhållandena på denna viktiga gränsstation kan ej längre undanskjutas, om vederbörlig hänsyn till det resande publikum skall tagas. Det

är också nödvändigt på grund av stationens karaktär av tull- och gränsstation. Ett bibehållande av de nuvarande ytterst primitiva förhållandena måste menligt inverka på främlingarnas omdöme om Sverige såsom reseland.

*Anordnande eller utvidgning av utrustningsförråd*..... 281,000: —

I underdånig skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen hos Eders Kungl. Maj:t begärt anvisande av medel för anordnande eller utvidgning av utrustningsförråd för en kostnad av 185,200 kronor, vilket emellertid av Eders Kungl. Maj:t ej bifölls. Järnvägsstyrelsens hemställan upprepades i skrivelse den 9 oktober 1918, men föranledde ej heller denna framställning till någon Eders Kungl. Maj:ts åtgärd.

Emellertid har Eders Kungl. Maj:t efter framställning från järnvägsstyrelsen genom nådigt brev den 6 december 1918 anvisat ett belopp å 225,000 kronor för anskaffande av utrustning för 9 stycken sjukhuståg, vilka äro avsedda att utrustas vid verkstäderna sålunda:

- 3 vid Örebro,
- 1 vid Norrköping,
- 2 vid Göteborg,
- 2 vid Malmö samt
- 1 vid Bollnäs.

Förutom dessa skola vid statens järnvägars verkstäder i Örebro, Norrköping och Bollnäs utrustas 3 stycken sjukhuståg med materiell, som tillhandahålles av Svenska Röda Korset. Överstyrelsen för Svenska Röda Korset har därför gjort framställning till järnvägsstyrelsen, att den sålunda av Röda Korset tillhandahållna materiellen måtte förvaras i statens järnvägars förråd å dessa platser, vilket även från statens järnvägars synpunkt är det lämpligaste. Utrymme för effekter till förenämnda 12 sjukhuståg finnes för närvarande icke disponibelt i vederbörliga mobiliseringsförrådsbyggnader, vilka äro fullt upptagna av utrustningar för trupptransporter. Det är därför nödvändigt anskaffa för detta ändamål annat förrådsutrymme genom nybyggnad eller tillbyggnad av gamla mobiliseringsförråd. Verkställd utredning har därvid givit vid handen, att ny förrådsbyggnad erfordras vid Sävenäs (beträffande utrustningen från Göteborg) och Bollnäs, varjämte tillbyggnad till befintliga förråd erfordras vid Örebro, Norrköping och Malmö. Dessutom har järnvägsstyrelsen ansett det lämpligt att i detta sammanhang föreslå uppförande av nytt mobiliserings- och utrustningsförråd i Ånge, där under krigstiden ett provisoriskt sådant varit anordnat, vilket provisorium dock numera måste upphöra på grund av faran att få där förvarade effekter förstörda.

Sammanlagda kostnaderna för dessa arbeten beräknas uppgå till 281,000 kronor.

För nya husbyggnader erfordras sålunda ett sammanlagt anslag av 3,675,300 kronor. Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 1,275,300 kronor, varför 2,400,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års priser. I och för dessa nyanläggningar äro 314,000

kronor erforderliga redan år 1920, för vilka medel äro avsedda täcka kostnaderna dels för de avtalade inköpen av fastigheterna i Krylbo och Falköping-Ranten dels för uppförande av banvaktstuga å linjen Trönninge—Halmstad, där bevakande banvakt bebor eget hem och fr. o. m. detta års utgång som pensionär avgår, samt dels slutligen för banmästarstuga vid Båstad, där banmästaren fr. o. m. den 1 instundande april måste avflytta från förhyrd lägenhet och annan sådan ej står att uppbringa.

Av 1918 års riksdag har för husbyggnader anvisats ett sammanlagt belopp av 3,861,700 kronor, vartill innevarande års riksdag anvisat ett konjunkturställäg å sammanlagt 1,435,100 kronor. På grund av alltjämt stegrade byggnadskostnader beräknas nu ett ytterligare konjunkturställäg härå å 510,500 kronor bliva erforderligt.

Innevarande års riksdag har för nya husbyggnader beviljat ett sammanlagt anslag å 6,836,100 kronor.

På grund av stegrade byggnadskostnader beräknas härtill ett konjunkturställäg av 101,200 kronor bliva erforderligt.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört får järnvägsstyrelsen hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för husbyggnader anvisa*

*dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 510,500 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å anslagsmedel å sammanlagt 3,861,700 kronor, beviljade av 1918 års riksdag,*

*dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 101,200 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg å anslagsmedel å sammanlagt 6,836,100 kronor, beviljade av 1919 års riksdag,*

*dels likaledes å tilläggsstat för år 1920 för nytillkommande arbeten ett belopp av 314,000 kronor, varav 200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg å 1914 års prisnivå samt*

*dels slutligen likaledes för nytillkommande arbeten ett reservationsanslag för år 1921 å 3,361,300 kronor, varav 2,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturställäg å 1914 års prisnivå.*

## VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar ..... kronor 250,000:—

I sin underdåniga framställning föregående år redogjorde järnvägsstyrelsen mera utförligt för erhållna anslag för anordnande av skenfria vägkorsningar samt till vad dessa anslag dittills använts. Såsom därav framgår, hade såväl 1916 som 1917 års riksdag beviljat vardera ett anslag av 250,000 kronor, varjämte 1918 års riksdag anvisat 150,000 kronor för samma ändamål.

Styrelsen har alltjämt ansett, att ifrågavarande anslagsposter ur säkerhets-synpunkt varit synnerligen angelägna, enär det vid trafikens livligare utveckling varit nödvändigt att göra denna oberoende av korsande landsvägstrafik vid mera trafikerade landsvägar och gator. Även hade 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten framhållit nödvändigheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av



dylika skenfria korsningars anordnande. På grund av den allmänna sänkningen av föregående års anslagsüskanden hade styrelsen, om ock med synnerligen stor tvekan, ansett sig böra avstå från begäran om anslag av innevarande års riksdag i detta hänseende. Detta anser sig emellertid styrelsen ej längre kunna stå till svars med, utan anser sig styrelsen nu böra återkomma och begära anslag för anordnande av skenfria vägkorsningar. På grund av alltjämt ökade inskränkingar har dock styrelsen ansett sig ej böra begära högre anslag än det tidigare begärda och beviljade anslaget å 250,000 kronor, vilket ej är större än det år 1915 begärda.

Med tillämpande av 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet kunna erhållas för 90,000 kronor, varför 160,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.

Järnvägsstyrelsen får i anslutning till ovanstående hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för anordnande av skenfria vägkorsningar för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor, varav 160,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

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

För anordnande av spår m. m. för nya portal- och brokranar erfordras visst anslag bl. a. för Malmö importhamn, men anser styrelsen med üskandet av här för erforderligt belopp ännu något år kan anstå.

### IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten..... kronor 396,000: —

Anordnande av nya telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten utgör ett viktigt led i järnvägsstyrelsens strävan att utan andra tekniska åtgärder höja trafikkapaciteten å äldre statsbanelinjer. Rörande behovet av dylika anläggningar får styrelsen upppepa, vad styrelsen i föregående års underdåniga framställning anförde.

»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, uppstå 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 expe-

dierande 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».

Såsom styrelsen redan föregående år meddelade, hade 1916 års 10-årsutredning för perioden 1918—1927 även beträffande anordnande av nya telegraf- och sektionstelefonledningar i avsevärd utsträckning måst frångås på grund av den statsfinansiella situationen. Av samma skäl och även med hänsyn till rådande prisläge m. m. anser Styrelsen, att anläggande av telegraf- och sektionstelefonledningar nu ej bör föreslås i samma takt som tänkts i 10-årsplanen. Styrelsen har vid undersökning och reducering av den ursprungligen gällande arbetsplanen för år 1921 kommit till det resultat, att ett anslag av 346,000 kronor skulle bliva erforderligt under det att, om 10-årsplanen skulle fullföljts, ca 796,000 kronor skulle varit behövlige.

För nyssnämnda anslag, 346,000 kronor, äro följande anläggningar avsedda att komma till utförande, nämligen:

*nya telegrafledningar* å linjerna:

Krylbo—Sala och  
Östersund—Ulriksfors,

*sektionstelefonledningar* å linjerna:

Katrineholm—Åby,  
Laxå—Charlottenberg,  
Ånge—Sollefteå,  
Ånge—Sundsvall,  
Östersund—Bräcke och  
Umeå—Vännäs—Jörn.

För att på ett fullt tillfredsställande sätt kunna å vissa bangårdar och andra platser anordna det alltjämt växande antalet telegraf- och telefonledningar, måste nedläggandet av jordkablar alltjämt fortsättas, och anses att för detta ändamål ett anslag å 50,000 kronor erfordras.

I sin helhet erfordras sålunda under år 1921 för telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten ett sammanlagt belopp av 396,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma kvantitet kunna utföras för 130,000 kronor, varför 266,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

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

*att för telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten för år 1921 anvisa ett reservationslag av 396,000 kronor, varav 266,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## X. Elektriska belysningsanläggningar ..... kronor 350,000: —

Såsom järnvägsstyrelsen i sina tvenne föregående år ingivna underdåniga framställningar meddelat, har den på sin tid rådande fotogénbristen tvingat styrelsen att med driftmedel bekosta anordnande av elektrisk belysning å ett antal bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt i boställslägenheter.

Givetvis kvarstår ej längre denna anledning till anordnande av elektrisk belysning, varför ej heller det nödtvungna tillgripandet av driftmedel kan i någon större utsträckning komma i fråga att användas för utförande av dylika belysningsanläggningar. Emellertid torde det få anses uppenbart, att såväl ur national-ekonomisk synpunkt som ur personalbesparingssynpunkt, eldsäkerhetssynpunkt m. m. elektriska belysningsanläggningar torde vara att föredraga, där elektrisk energi står att erhålla för rimliga priser, framför fotogénbelysning eller annan belysning.

Verkställda utredningar hava givit vid handen, att för år 1921 ett anslag för ändamålet skulle erfordras av 350,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna utföras för 120,000 kronor, varför 230,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för elektriska belysningsanläggningar anvisa för år 1921 ett reservationsanslag av 350,000 kronor, varav 230,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

## XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 2,400,000: —

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 t. ex. 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. 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 kräves 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 trådledningar 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 s. k. 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 enkel- som dubbelspårig bana, har visat sig vara ett betydelsefullt medel för trafiksäkerhetens höjande å linjer med tät trafik, t. ex. förortstrafik närmast de större städerna.

Till bestridande av kostnader för växel- och signalsäkerhetsanläggningar hava statsmakterna alltsedan år 1891 årligen anvisat extra anslagsmedel, uppgående för tiden till och med 1920 års slut till ett belopp av sammanlagt 11,621,000: — 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 .....	1,500,000: —
» » 1897.....	86,000: —	» » 1908.....	150,000: —	» » 1919 .....	1,600,000: —
» » 1898.....	80,000: —	» » 1909.....	150,000: —	» » 1920 .....	1,900,000: —
» » 1899.....	75,000: —	» » 1910.....	350,000: —	Tillhopa kronor 11,621,000: —	
» » 1900 .....	317,000: —	» » 1911... ..	250,000: —		
» » 1901.....	150,000: —	» » 1912.....	450,000: —		
» » 1902.....	150,000: —	» » 1913.....	500,000: —		

Såsom synes av ovanstående uppgifter är det avsevärda belopp, som under årens lopp nedlagts på anordningar, avsedda att på ifrågakvarande 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 av-

sett 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 behövlige. Av sistnämnda belopp var avsett att utgå 200,000 kronor under vart och ett av åren 1920—1922 och tillhoppa 1,400,000 kronor under 5-årsperioden 1923—1927.

Enligt nämnda utredning borde sålunda för vartdera av åren 1918 och 1919 erfordras ett belopp av 1,000,000 kronor och för vartdera av åren 1920 och 1921 1,200,000 kronor. Redan år 1917, vid ingivandet av förslaget till nya byggnader och anläggningar för år 1919, påvisade styrelsen, att en avsevärd höjning av ifrågavarande belopp vore erforderligt på grund av penningvärdets fall för att undvika större inskränkningar i arbetenas omfattning, vilka inskränkningar enligt styrelsens mening kunde bliva menliga för statens järnvägars utveckling. Samtidigt framhöll styrelsen som ytterligare ett skäl mot allt för stora inskränkningar i lighthörande arbeten hänsynen till den industri, som på senare åren utvecklats sig inom landet för tillgodoseende av järnvägarnas behov av växel- och signalsäkerhetsanläggningar och tillsvidare vore beroende av statens järnvägars beställningar.

På ovan anförda skäl begärde styrelsen höjning av det i 10-årsutredningen beräknade anslaget för år 1919 från 1,000,000 kronor till 1,500,000 kronor, vilket sistnämnda belopp sedermera beviljades av 1918 års riksdag.

I det föregående år ingivna underdåninga förslaget till nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar anförde styrelsen angående anslagsbehovet för växel- och signalsäkerhetsanläggningar,

*att prisstegringar alltjämt inträtt såsom en följd av ökade material- och arbetspriser,*

*att utsikterna för en återgång inom rimlig tid till före kriget gällande prishållanden icke vore stora samt slutligen*

*att en mångfald arbeten vore erforderliga och kunde icke utan avsevärd olägenhet uppskjutas någon längre tid.*

Bland ifrågavarande arbeten framhöll styrelsen särskilt:

komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar m. fl. tågvägar i samband med arbeten för beredande av större spårutrymme å stationerna,

utförande av förreglingsanläggningar vid större stationer, vid vilka spår-system genom utförda bangårdsbyggnader blivit definitivt ordnade,

utförande av förreglinganläggningar vid mindre stationer, varigenom styrelsen avser att vinna, förutom ökad trafiksäkerhet, minskat behov av personal,

komplettering av äldre anläggningar med s. k. stationsblockering och tågvägsförregling,

utförande av linjeblockeringsanordningar å dubbelspårssträckor samt

slutligen förbättringar i signalsystemet, som beräknas bliva erforderliga i anledning av förslag från den s. k. säkerhetskommittén.

I anslutning härtill begärde styrelsen ett belopp av 2,500,000 kronor, vilket även anvisades av 1919 års riksdag att utgå med 600,000 kronor under år 1919 och 1,900,000 kronor under år 1920.

Då nu styrelsen går att framlägga anslagskraven för arbetsåret 1921, förbiser styrelsen icke de förändrade förhållanden, som sedan föregående år inträtt i vissa avseenden.

Vad först angår prisförhållandena, har sedan nästlidne år en viss förbättring inträtt. På grund av billigare priser å för tillverkningen erforderliga råmaterialier, såsom järn m. m., hava sålunda priserna å förreplingsmateriell succesivt nedgått från ett maximum vid slutet av föregående år av i genomsnitt 280 % tillägg å 1914 års priser, så att tillägget i fråga för närvarande torde utgöra omkring 240 å 250 %.

Under loppet av nästkommande år torde man med sannolikhet kunna räkna med ytterligare någon prissänkning. Med hänsyn till tendensen av ökade arbetskostnader torde emellertid nämnda minskning icke kunna antagas bliva större än att man ännu vid ingången av arbetsåret 1921 måste förutse en kostnadsökning över det normala av omkring 200 %, d. v. s. ungefärligen samma konjunkturstillägg, som av styrelsen föregående år antogs komma att gälla för år 1920.

Vidare beaktar styrelsen tillfullo de förändrade förutsättningar, som uppstått därigenom, att den efter kriget väntade trafikstegringen förbyttts i en typisk lågkonjunktur med stagnation i trafikrörelsen.

Oavsett frågan, huruvida nuvarande stagnation kommer att bliva av längre eller kortare varaktighet, är styrelsen av den uppfattningen, att här ifrågasvarande arbeten äro av den vitala betydelse för statens järnvägars utveckling och beröra en så ömtålig gren inom järnvägsdriften, nämligen trafiksäkerheten, att icke ens ett tillfälligt eftersättande av arbetena kan anses lämpligt. Därjämte har styrelsen funnit, att genom utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar på lämpligt sätt högst väsentlig personalbesparing i regel uppstår, varigenom anläggningskostnaden, på samma gång som trafiksäkerheten ökas, förräntas genom den av anläggningarna föranledda minskningen i driftkostnad. Enär hastighetsminskning icke erfordras vid passerandet av stationer med förreglade växlar, har det även visat sig, att icke oväsentlig besparing i lokomotivkraft kan ernås genom införande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar å mellanstationer, där vissa person- eller godståg icke behöva göra uppehåll.

Vid lösandet av det för närvarande aktuella spørsmålet angående nedbringandet av järnvägarnas driftkostnader torde sålunda växel- och signalsäkerhetsanläggningarna kunna antagas få en stor betydelse.

På grund härav anser styrelsen, att här ifrågasvarande arbeten böra fortgå i ungefärligen samma omfattning som hittills, och erfordras härför, efter vad som nu kan förutses, ett belopp av 2,400,000 kronor, som beräknas behöva utgå först under år 1921.

Under förutsättning, att styrelsens ovanstående antaganden angående prisnivåns ställning år 1921 är riktig, skulle samma arbetskvantitet, som här avses, med tillämpning av 1914 års priser kunna utföras för 800,000 kronor, varför 1,600,000 kronor äro att anse som konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.

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

*att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 2,400,000 kronor, varav 1,600,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.*

**XII. Åtgärder för undvikande av störningar  
i svagströmsledningarna vid bande-  
len Kiruna—Riksgränsen ..... kronor 500,000: —**

I sin hösten 1916 ingivna underdåniga framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar att äskas av 1917 års riksdag meddelade järnvägsstyrelsen, att styrelsen i samråd med telegrafstyrelsen tillsatt en kommitté för utredning av vilka åtgärder, som lämpligast borde vidtagas för undvikande av störningar i svagströmsledningarna vid bandelen Kiruna—Riksgränsen.

Nämnda kommitté, som vid ingivande av den underdåniga framställningen redan avgivit sitt utlåtande, ansåg lämpligaste sättet att oskadliggöra dessa störningar vara att utflytta svagströmsledningarna till ett avstånd från banan av 100 meter jämte förändring av telegraflinjerna till dubbeltrådiga samt insättande av lämpligt dimensionerade och placerade spårtransformatorer i banans kontakt- och skenledning. Skenledningen borde då också vara försedd med ledande skarvförbindningar.

Flyttningskostnaderna för svagströmsledningarna beräknade järnvägsstyrelsen då till 300,000 kronor varav 150,000 kronor ansågos böra utgå av anslagsmedel. På styrelsens hemställan beviljade ock 1917 års riksdag ett anslag å detta belopp för ändamålet, varjämte 1918 års riksdag beviljade ett konjunkturstillägg för samma ändamål å 75,000 kronor.

Beträffande åter anordnande av de av kommittén omnämnda spårtransformatorerna jämte ledande skarvförbindningar meddelade styrelsen i sin förenämnda underdåniga framställning, att styrelsen ansåg denna fråga böra tills vidare anstå, till dess erfarenhet vunnits beträffande verkningarna av svagströmsledningarnas utflyttande.

I sin föregående höst ingivna underdåniga framställning meddelade därjämte styrelsen i samband med äskande av konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918 att utredningarna beträffande nödvändigheten av nyssnämnda spårtransformatorer m. m. ej vore slutförda, varför järnvägsstyrelsen då ej heller kunde upptaga till behandling frågan om anslag härtill. Numera är emellertid fullt klarlagt, att även dessa åtgärder måste vidtagas för att fullt kunna trygga driftsäkerheten beträffande utefter elektrifierad bana framgående svagströmsledning, varför järnvägsstyrelsen kommer att äska anslag härtill.

Kostnaderna för anskaffande av spårtransformatorerna kunna också nu betydligt nedsättas, jämfört med kostnaderna föregående år, och beräknas för linjen Kiruna—Riksgränsen uppgå till 500,000 kronor.

Med tillämpning av 1914 års priser skulle samma arbetskvantitet kunna erhållas för 200,000 kronor, varför 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för undvikande av störningar i svagströmsledningarna å bandelen Kiruna—Riksgränsen anvisa såsom reservationsanslag för år 1921 ett belopp av 500,000 kronor, varav 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.*

### XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—

**Svartön** ..... kronor 16,700,000: —

För elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön beviljade 1917 års riksdag ett anslag å 3,500,000 kronor, 1918 års riksdag ett anslag å 1,000,000 kronor samt 1919 års riksdag ett anslag å likaledes 1,000,000 kronor, varför sålunda nu sammanlagt 5,500,000 kronor för ändamålet finnas anvisade.

Tidigare har styrelsen med hänsyn till den rådande osäkerheten i affärsmarknaden icke ansett sig i stånd att uppgiva något totalbelopp för genomförandet av elektrifieringen i sin helhet. De hittills slutförda arbetena hava ock i anslutning härtill bedrivits mycket försiktigt i avsikt att i största möjliga utsträckning hålla kostnaderna nere på en rimlig nivå. Styrelsen kan dock i detta sammanhang meddela, att för så vitt nu kan bedömas, kontaktledningarna mellan Kiruna och Gällivare bliva färdiga i slutet av innevarande år, då även vederbörliga transformatorstationer bliva så pass färdiga, att den elektriska driften å ifrågakvarande linje vid början av nästkommande år bör kunna upptagas.

Man torde kunna säga, att anläggningskostnader av detta slag numera någorlunda stabiliserat sig, om ock stora variationer i vissa å-priser alltjämt förekomma. Som exempel härpå vill styrelsen anföra, att vid avfattandet av denna framställning priset på obearbetade balkar utgöres av 60 öre per kilogram, under det att för endast ett par månader sedan dessa kunde erhållas för ett pris av 40 öre per kilogram. Likaledes har priset på koppar, som i här nedan gjorda kostnadsberäkningar upptagits till 3 kronor per kilogram, visat sig vara ytterst varierande.

På grund av de trots fredsslutet alltjämt stora svårigheterna på kolmarknaden, avseende såväl höga priser som svårigheter att över huvud taget erhålla kol i tillräcklig mängd, har järnvägsstyrelsen ansett det vara oavvisligen ekonomiskt nödvändigt att söka få elektrifieringen av hela linjen Kiruna—Svartön utförd i betydligt raskare tempo än som hittills varit avsett. Under förutsättning, att erforderligt anslag kan erhållas, har styrelsen sålunda tänkt sig att söka få elektrifieringen färdigställd vid utgången av år 1921 å hela linjen Kiruna—Svartön med undantag dock av spåren från Gällivare till Tingvallskulle, Malmberget och Koskullskulle samt vissa växlingsspår i Gällivare och Svartön.

Beträffande den ekonomiska innebörden av utförande av denna elektrifiering får järnvägsstyrelsen hänvisa till den utredning, järnvägsstyrelsen till Eders Kungl. Maj:t avlämnade i samband med äskande av begynnelseanslaget av 1917 års riksdag. Av denna framgick bl. a., att för linjen Gällivare—Svartön en kolbesparing genom elektrifieringen skulle uppstå, som vid transport av 2.3 och 4 millioner ton malm ned till Svartön beräknades till respektive 42,000, 58,000 och 74,000 ton per år. De då anförda siffrorna å driftbesparingar äro ej längre direkt användbara på grund av bl. a. stegrade personalkostnader, men kommer dock detta vid en jämförelse mellan ångdrift och elektrisk drift huvudsakligen den senare till godo. Det bör däremot bemärkas att totalkostnaderna för elektrifieringen inklusive kostnaderna för elektriska lokomotiv i december 1916 beräknades till 29,000,000 kronor medan nu åter motsvarande kostnader måste upptagas till 38,000,000 kronor.

Till belysande av de besparingar, som beräknas uppnås vid ett antaget kolpris av 100 kronor pr ton, hänvisas till nedanstående tabell.



## Sammanställning

av maskinavdelningens kostnader för bandelen Kiruna—Svartön vid ångdrift och elektrisk drift vid kolpris av 100 kr per ton och nuvarande prisläge i övrigt.

	Ångdrift				Elektrisk drift			Vinst genom införande av elektrisk drift kr. räntor 5 % inberäknade	Ökning i anläggningskostnad Kr.	Vinsten i % å ökning i anläggningskostnaden
	Kol-förbrukning ton	Anläggningskostnad Kr.	Årskostnad kr.		Anläggningskostnad Kr.	Årskostnad kr.				
			utom räntor	räntor 5 %		utom räntor	räntor 5 %			
I. 2,000,000 ton malm å linjen Gällivare —Luleå .....	46,230	11,205,600	7,520,140	560,280	38,000,000	3,667,288	1,900,000	2,513,132	26,794,000	9.4
II. 3,000,000 ton malm å linjen Gällivare Luleå .....	62,530	14,537,600	10,180,940	726,880	42,400,000	4,418,038	2,120,000	4,369,782	27,862,400	15.7
III. 4,000,000 ton malm å linjen Gällivare —Luleå .....	78,830	17,340,400	12,830,510	867,020	46,850,000	5,168,288	2,342,500	6,186,742	29,509,600	21.0

Normal person- och godstrafik samt växling medräknad med undantag för å Svartön; malntrafiken å linjen Kiruna—Gällivare beräknad till 45,000 ton per år.

Totala kostnaderna för elektrifiering av nu nämnda linje Kiruna—Svartön, exklusive kostnaderna för de elektriska lokomotiven, vilka kostnader upptagas under »Rullande materiell» beräknas med nuvarande priser, komma att uppgå till 22,200,000 kronor, i vilket belopp även ingå kostnader för åtgärder för förhindrande av störningar i svagströmsledningar till följd av elektrifieringen. Några kostnader för ändring eller förstärkning av spår- och broöverbyggnaderna på grund av elektrifieringen erfordras däremot ej. Frånträdes det ovannämnda redan beviljade beloppet av 5,500,000 kronor, återstå sålunda att äska för ändamålet 16,700,000 kronor. Härav borde 8,000,000 kronor vara disponibla redan år 1920 samt återstående år 1921.

Med tillämpande av 1914 års prisnivå beräknas samma arbetskvantitet kunna erhållas för 5,200,000 kronor, varför sålunda 11,500,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.

Styrelsen anser sig slutligen böra meddela, att styrelsen under loppet av innevarande höst har för avsikt ingiva särskild framställning rörande elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

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

*att för färdigställande av elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön anvisa*

*dels på tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 8,000,000 kronor, varav 5,300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,*

*dels ock för år 1921 ett reservationsanslag av 8,700,000 kronor, varav 6,200,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

#### **XIV. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn**

**för ökande av dess trafikkapacitet ..... kronor 250,000:—**

För utförande av vissa arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn för ökande av dess trafikkapacitet till den tiden, genomgående trafik från linjerna norr om Sveg tillkommer, beviljade 1918 års riksdag ett begynnelseanslag av 700,000 kronor samt 1919 års riksdag ett anslag av ytterligare 1,070,000 kronor, varav 460,000 kronor voro att betrakta såsom konjunkturstillägg å den år 1917 beräknade totalkostnaden, 1,310,000 kronor. För ifrågavarande arbeten hava sålunda hittills beviljats sammanlagt 1,770,000 kronor, vilket belopp föregående år beräknades erforderligt för arbetenas färdigställande.

Sedan fjolåret hava emellertid byggnadskostnaderna avsevärt stegrats, den sistnämnda stegringen i detta fall delvis beroende på svårigheten att i dessa trakter erhålla tillräckligt antal lämpliga arbetare, villiga att åtaga sig byggnadsarbetena till rimliga ackordspriser.

Det anslagsbelopp, som nu beräknas erforderligt för arbetena i dess helhet, uppgår till 2,020,000 kronor eller 250,000 kronor utöver redan anvisade medel.

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

*att för färdigställande av arbetena å bandelen Mora—Kristinehamn för ökande av dess trafikkapacitet, vartill 1918 och 1919 års riksdagar beviljat sammanlagt 1,770,000 kronor, för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 250,000 kronor, vilket belopp är att betrakta såsom ytterligare konjunkturstillägg å den år 1917 beräknade totalkostnaden, 1,310,000 kronor, för arbetena i dess helhet.*

#### **XV. Kompletteringsarbeten å bandelen**

**Orsa—Sveg..... kronor 480,000:—**

Genom beslut av 1918 års riksdag inköptes från Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag järnvägen Orsa—Sveg, vilken i anslutning härtill fr. o. m. innevarande år ingår som en bandel i statens järnvägsnät. Som motivering för detta

inköp anfördes bl. a., att banan lämpligen kunde ingå som en del av en sammanhängande statsbanelinje från Östersund (Brunflo) till Kristinehamn, av vilken linje delen från Brunflo till Sveg var under byggnad och beräknades bliva färdig år 1919 eller 1920 samt delarna Orsa—Mora och Mora—Kristinehamn genom tidigare inköp redan tillhörde statsbanenätet.

Förenämnda bandel Orsa—Sveg byggdes från början för att tillfredsställa huvudsakligen ett lokalt trafikbehov, beräknat bliva relativt obetydligt. Sålunda äro stationerna belägna på rätt stora avstånd från varandra, de förefintliga mötesspårerna av kort längd, c:a 350 meter, och i vissa fall samtidigt använda som lastspår o. s. v. Stationshusen äro mycket trånga och otidsenliga, utrymmen för förvaring av för kyla ömtåligt gods saknas mångenstädes, varför fall finnas, då sådant gods vintertid måst uppstaplas i väntrummen för att ej taga skada och den resande allmänheten sålunda måst avstängas från dessa rum. Personalens bostäder äro otidsenliga och otillräckliga, varför provisoriska och såväl för personalens välbefinnande som för tjänstens behöriga skötande i vissa fall olämpliga åtgärder måst vidtagas för personalens inkvartering. Kol- och vattengivningsanordningarna för lokomotiven hava visat sig ej vara fullgoda. Slutligen äro telegraf- och telefonanläggningar å linjen otillräckliga för en större trafik.

Dessa brister i banans tidsenliga tekniska utrustning hava givetvis lika fullt som nu framträtt under tiden banan var i enskild ägo, men torde svårigheten att anskaffa penningmedel för bristernas avhjälpande varit främsta orsaken till, att några åtgärder härutinnan av vederbörande bolagsledning ej vidtagits.

För järnvägsstyrelsen har vid behandling av frågan om bandelens bättre tekniska utrustning visserligen framstått som önskvärt på en gång kunna utbygga bandelen till en trafikkapacitet, motsvarande den under byggnad varande statsbanan Brunflo—Sveg, men då detta i nuvarande prislägen beräknas komma att draga betydande kostnader, har Järnvägsstyrelsen ansett, att man bör låta sig nöja med att nu utföra endast vissa nödortfoga kompletteringsarbeten å bana och byggnader, som beräknas kunna motsvara de oundgängligaste behoven till dess att någon större visshet vunnits om huru trafiken å den blivande sammanhängande linjen Östersund—Kristinehamn kan komma att utveckla sig.

Styrelsen anser sig dock böra påpeka, att till detta alternativ hörande arbeten på intet sätt föregripa en framtida utbyggnad av bandelen för att göra den i trafikeringshänseende likvärdig med linjen Brunflo—Sveg. De nyanläggningar, som nu föreslås, hava nämligen i förekommande fall så planlagts, att de kunna ingå som en del i framtida vidare utbyggnad.

Det anslag, som styrelsen nu önskar för kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg, uppgår sålunda till till 480,000 kronor. För dessa medel är avsett utföra utvidgning av spårsystemen å en del stationer såsom Tallhed, Emådalen, Gråtbäck, Älvho, Lillhamra, Tandsjö, Fågelsjö och Bodarsjön samt vissa husbyggnader för expeditions- och bostadsändamål vid Emådalen, Älvho, Tandsjö och Fågelsjö.

Med användande av 1914 års prisnivå skulle samma arbetskvantitet hava erhållits för en kostnad av 180,000 kronor, varför sålunda 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg till 1914 års priser.

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

*att för kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 480,000 kronor, varav*

300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års prisnivå.

## XVI. Brandväsendets ordnande ..... kronor 270,000: —

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning meddelade järnvägsstyrelsen, att de ingångsatta utredningarna för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar hade slutförts.

Dessa utredningar hava givit till resultat, att vissa arbeten och anskaffningar erfordras för

- 1) Enhetligt slangkopplingsystem.
- 2) Förbättrad vattentillgång för eldsläckningsändamål.
- 3) Modernisering av brandredskapen.

Med de material- och arbetspriser, som gällde före år 1914, beräknas totala kostnaderna för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar i enlighet med de sålunda verkställda utredningarna till i runt tal 400,000 kronor, ett belopp, som dock med vid utredningarnas färdigställande rådande prohibitiva priser vida skulle överskridas, varför ej heller kommissionen verkställt någon beräkning av kostnaderna vid denna tidpunkt. Då priserna nu i allmänhet något stabiliserat sig, om ock särskilt i avseende på anskaffningar för brandväsendets ordnande de alltjämt äro synnerligen höga, har styrelsen sökt taga ställning till frågan, hur kostnaderna för brandväsendets ordnande ur anslagssynpunkt skola bestridas. Styrelsen har därvid ansett det lämpligast och ur anslagssynpunkt riktigtast att i fortsättningen endast begära särskilda anslagsmedel för ovannämnda grupp 1) nämligen anordnande av enhetligt slangkopplingsystem. Beträffande grupp 2) förbättrad vattentillgång, får styrelsen påpeka, att kommissionen visserligen härför i sitt betänkande hade beräknat en viss summa, men att styrelsen för sin del ej anser det lämpligt att upptaga kostnader för arbeten av detta speciella slag i ett sammanhang. Det fordras nämligen härför för varje fall grundliga utredningar, som var för sig taga lång tid och i vissa fall även fordra specialbildade undersökningsförrättare. Att låta utföra alla dessa utredningar på en gång torde endast fördyra desamma, och är sådan anordning desto mera behöfvlig som, för så vitt styrelsen nu kan bedöma, dessa kostnader kunna, om förekommande arbeten bliva utförda efter hand, bestridas av till styrelsens disposition ställda medel.

Beträffande slutligen kostnader för gruppen 3), modernisering av brandredskap, falla dessa till större delen under kostnader för anskaffande eller utbyte av nya inventarier, varför styrelsen ej anser sig böra begära särskilt anslag härtill.

Av 1917 års riksdag beviljades för införande av enhetligt slangkopplingsystem ett anslag å 30,000 kronor. Såsom fortsättningsanslag härtill och för påbörjande av arbeten för förbättring och tillgodoseende av vattentillgången beviljade 1918 års riksdag likaledes ett belopp å 30,000 kronor. Slutligen anvisade innevarande års riksdag för införande av enhetligt slangkopplingsystem 35,000 kronor, och har sålunda sammanlagt tills dato av anslagsmedel anvisats 95,000 kronor för brandväsendets ordnande. Av dessa hava emellertid hittills c:a 40,000 kronor kommit till användning dels för införande av enhetligt slangkopplingsystem och dels för förbättrad vattentillgång.

I anslutning till vad styrelsen här ovan anfört anser emellertid styrelsen, att återstående medel böra komma till användning för införande av enhetligt slangkopplingssystem.

Såsom styrelsen redan i sin föregående år ingivna underdåniga framställning erinrade om, har Eders Kungl. Maj:t genom nådig kungörelse den 6 juni 1918 lämnat bestämmelser angående beskaffenheten av vissa för brandväsendets räkning i rikets städer m. fl. samhällen använda kopplingsanordningar för tryckslangar m. m., vilka bestämmelser till alla delar överensstamma med de föreskrifter, som järnvägsstyrelsen vid ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar ämnat utfärda. Jämlikt § 1 i nämnda kungörelse skola dessa bestämmelser endast äga tillämpning i rikets städer och övriga samhällen, varvid brandstadgan för rikets städer tillämpas. Visserligen berör denna stadga icke järnvägens områden, men anser styrelsen det självfallet, att *de stationer, som ligga inom eller invid de platser, där enhetliga slangkopplingsanordningar skola utföras*, böra, därest de ej redan äro införda, förses med sådana snarast möjligt.

För detta ändamål står sålunda i anslutning till ovanstående ett belopp fr. o. m. nästa år till styrelsens förfogande av 95,000—40,000 kronor eller c:a 55,000 kronor. Därutöver beräknas nu, att ytterligare 200,000 kronor under år 1920 bliva erforderliga för dessa kopplingsanordningars införande, vilket belopp, med hänsyn till vad ovan anförts, av järnvägsstyrelsen äskas å tilläggsstat för år 1920. Vid beräkning av denna kostnad hava nu gällande priser använts. Med tillämpande av 1914 års priser beräknas samma arbetskvantitet kunna erhållas för 50,000 kronor, varför 150,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

Beträffande åter *stationer, som äro så belägna, att brandstadgan för rikets städer ej tillämpas i närliggande samhällen*, anser styrelsen visserligen, att förenämnda enhetliga slangkopplingssystem ej nu behöver införas, men håller styrelsen före, att det vore önskvärt, att åtminstone under närmaste åren, styrelsen sattes i tillfälle att genomföra dylika anordningar även å dessa platser. Därvid har styrelsen tänkt sig kunna utsträcka genomförandet över en period av tre år. Kostnaderna härför uppgå till sammanlagt 220,000 kronor, varvid dock något lägre prisnivå än den nu gällande tillämpats, enär det från fackmannahåll med säkerhet framhållits, att prisen på kopplingar och slangar kunna beräknas avsevärt nedgå under den närmaste tiden. Med tillämpande av 1914 års priser beräknas samma arbetskvantitet kunna erhållas för 70,000 kronor, varför 150,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.

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

*att för bestridande av kostnaderna för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar, avseende införande av enhetligt slangkopplingssystem, anvisa*

*dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 200,000 kronor, varav 150,000 kronor äro att betrakta som konjunkturstillägg å 1914 års priser, samt*

*dels för år 1921 ett reservationsanslag å 70,000 kronor, varav 40,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg å 1914 års priser.*

**XVII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten** ..... kronor 2,500,000: —

I sin föregående år ingivna framställning hemställde styrelsen, att dispositionsanslaget för oförutsedda och mindre arbeten måtte för år 1920 utgå med ett belopp av 2,000,000 kronor, varav 500,000 kronor å tilläggsstat för år 1919.

Med hänsyn till de rådande statsfinansiella förhållandena ansåg sig emellertid föredragande departementschefen nödsakad föreslå en nedsättning med 500,000 kronor av det begärda anslaget, vilket ock blev Eders Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Styrelsen har i tidigare framställningar framhållit, att de beviljade anslagen för dessa arbeten ständigt visat sig otillräckliga och särskilt under senare år med det hastigt sjunkande penningvärdet. Det av innevarande års riksdag beviljade anslaget överstiger visserligen med 250,000 kronor det av 1918 års riksdag anslagna beloppet, men förhöjningen är likväl ej tillräcklig att motväga penningvärdets fall och möjliggöra för styrelsen att tillgodose de krav, som ställas på detta anslag.

Med hänsyn till den under senare åren inträffade avsevärda höjningen av prisnivån vill styrelsen i detta sammanhang föreslå, att dispositionsanslaget måtte få anlitas för utförande av sådana mindre arbeten, för vilka kostnaderna beräknas understiga 25,000 kronor mot förut stadgade 15,000 kronor, och hava dessa arbeten därför ej intagits bland ovanstående särskilt angivna arbeten. Den sålunda föreslagna gränsen motsvarar den under närmaste åren före kriget gällande gränsen å 10,000 kronor för till denna grupp hörande arbeten, då man tager hänsyn till då gällande prisnivå jämförd med den nuvarande.

I anslutning till det sålunda anförda anser styrelsen, att dispositionsanslaget för oförutsedda och mindre arbeten bör äskas av 1920 års riksdag med ett belopp av 2,500,000 kronor, varav 500,000 kronor erfordras under år 1920, detta med hänsyn till den nedprutning i anslaget för år 1920, som av innevarande års riksdag på Eders Kungl. Maj:ts förslag vidtogs.

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

*att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten*

*dels på tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 500,000 kronor, varav 300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå,*

*dels ock för år 1921 anvisa ett reservationsanslag å 2,000,000 kronor, varav 1,300,000 kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års prisnivå.*

**XVIII. Erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918** ..... kronor 2,031,000: —

För täckande av brist, som tillfölje under kristiden stegrade arbets- och materialpriser uppkommit å vissa, till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar anvisade anslag, beviljade 1917 års riksdag

dag ett reservationsanslag av 1,252,900 kronor. Sedermera har 1918 års riksdag för samma ändamål under denna grupp beviljat 2,725,000 kronor och 1919 års riksdag ytterligare 6,657,000 kronor, vilket senare belopp sistlidne höst beräknades erforderligt för slutförande av ifrågavarande arbeten. På grund av därefter ytterligare stegrade byggnadskostnader erfordras emellertid för vissa av dessa arbeten ytterligare tilläggsanslag.

I sin föregående år ingivna framställning medtog styrelsen under denna grupp *dels* samtliga de arbeten, för vilka anslag beviljats av 1917 och föregående års riksdagar och för vilka tilläggsanslag begärts till 1918 års riksdag, med undantag dock för det av 1917 års riksdag beviljade anslaget för åtgärder till förhindrande av störningar i svagströmsledningarna vid Riksgränsbanan, *dels* arbetena med ombyggnad av Bodens bangård samt omläggning av västra stambanan och anordnande av vägport för Änäsvägen, *dels* slutligen ytterligare några arbeten, vilka ej, såsom tidigare ansetts, kunnat utföras med tillgängliga anslagsmedel.

Av dessa arbeten har styrelsen i nu föreliggande framställning medtagit endast dem för vilkas fullbordande ytterligare tilläggsanslag erfordras eller vilka vid årsskiftet beräknas icke bliva fullbordade.

Övriga i föregående års framställning under denna grupp upptagna arbeten hava nämligen kunnat eller beräknas kunna i år slutföras med av riksdagen redan anvisade medel och hava därför ansetts böra uteslutas.

Härvidlag har styrelsen tillämpat det av styrelsen föregående år framförda och av statsmakterna godkända förfaringssättet, nämligen att i de fall, då överskott uppstått, där tilläggsanslag beviljats, styrelsen använt detta överskott till täckande av brist å andra tilläggsanslag.

Styrelsen har ock härvid att anmäla, att vid framställning om tilläggsanslag under denna grupp sistlidet år tilläggsanslag blivit av förbiseende begärt för de under år 1915 respektive 1917 års riksdagar upptagna arbetena med utvidgning av Höganäs station och tillbyggnad av Höganäs stationshus.

För det förstnämnda arbetet upptogs tilläggsanslag av 80,000 kronor och för det sistnämnda ett tilläggsanslag av 90,000 kronor eller sammanlagt 170,000 kronor, ehuru arbetena föregående höst beräknades kunna utföras med redan då tillgängliga medel, tillhoppa 252,000 kronor. Tillsammans med nyssnämnda tilläggsanslag kom anslagssumman för dessa båda arbeten sålunda att uppgå till 422,000 kronor. Då arbetena, som färdigställas innevarande år, komma att draga en kostnad av endast omkring 275,000 kronor, uppstår ett överskott av omkring 147,000 kronor, som styrelsen har för avsikt använda för täckande av brist å andra tilläggsanslag för arbeten, som avslutas innevarande år.

För ombyggnad av *Varbergs* bangård, vilket arbete omnämnts i detta sammanhang såväl föregående år som år 1917, har styrelsen här ovan under grupp I hemställt om erforderligt tilläggsanslag.

Däremot har styrelsen under denna grupp medtagit följande arbeten, för vilka tilläggsanslag ej förut begärts, nämligen

ombyggnad av *Liljeholmens* station, vartill medel beviljats av 1908 års riksdag,

utvidgning av spårsystemet vid *Katrineholm*, vartill medel beviljats av 1916 års riksdag, samt

utvidgning av spårsystemet vid *Mjölby*, vartill 1917 års riksdag anvisat medel.

I föregående års framställning meddelade styrelsen, att arbetena med utförande av gångtunnel vid Lerum, gångtunnel vid Floda, vägport vid Kil samt gångbro vid Krylbo syntes tills vidare kunna anstå.

Styrelsen anser, att dessa arbeten kunna ytterligare uppskjutas med undantag dock beträffande vägportsanläggningen vid Kil, vilket arbete styrelsen anser ej lämpligen längre böra anstå. I anslutning härtill har Styrelsen nu begärt tilläggsanslag för vägporten vid Kil, men ej för de övriga arbetena.

Beträffande de särskilda arbetena får styrelsen anföra följande.

#### *Av 1908 års riksdag beviljat anslag.*

*Liljeholmen, ombyggnad av stationen.*

Sedan riksdagen för ombyggnad av ifrågakvarande station beviljat ett anslag av 365,000 kronor, igångsattes arbetena år 1908 och pågingo under nyssnämnda och närmast därpå följande år. Arbetena blevo härunder i huvudsak fullbordade med undantag för i ombyggnaden ingående hamnskoning och hamnspår utmed Årstaviken. Att dessa anläggningar ej kommit till utförande i samband med övriga ombyggnadsarbeten har berott av följande omständigheter.

I en den 17 december 1909 mellan Stockholms stad och styrelsen träffad överenskommelse rörande anslutning till statens järnvägar av stadens järnvägsspår från Enskede slakthusanläggning till Nyboda hade statens järnvägar åtagit sig bl. a. att vid Liljeholmen anlägga hamnspår samt kreatursplattform med stationsspår för överförande av boskap och gods till slakthusanläggningen vid Enskede, och ingingo anläggandet av nämnda spår och plattform i stationens ombyggnad. Staden å sin sida hade förbundit sig, att utsträcka till en ytterligare längd av 70 meter den hamnskoning, som statens järnvägar själva skulle utföra i samband med ombyggnadsarbetena. Sedan emellertid Stockholms stadsfullmäktige beslutat sådana anordningar för transport till slakthuset av sjöledes till staden anlända kreatur, att dessa komme att lossas vid Söder Mälarstrand i stället för vid Liljeholmen, anhöll stadsfullmäktige, att med utförande av den staden åliggande delen av hamnskoningen måtte tills vidare få anstå. Styrelsen medgav ock det begärda uppskovet »intill dess trafiken å Liljeholmens station nått den omfattning, att hamnskoningens utläggande härav blir nödvändigt».

Till följd härav måste utförandet av de ännu återstående, av kajfrågans slutliga lösning beroende arbetena för stationens ombyggnad även tills vidare uppskjutas.

I början av år 1915 anhöll styrelsen under hänvisning till trafikens ökning, att staden måtte för sin del gå i författning om kajanläggningens utförande. Efter långvariga förhandlingar träffades nästlidet år ny överenskommelse rörande arbetena i fråga. Statens järnvägar blevo härvid befriade från det år 1909 gjorda åtagandet att anlägga kreatursplattform och stationsspår.

Sedan sålunda genom överenskommelsen frågan om kajanläggningen blivit definitivt ordnad, hava de ännu återstående arbetena för stationens ombyggnad kunnat igångsättas och beräknas desamma hinna avslutas under loppet av innevarande år.



*Av 1913 års riksdag beviljat anslag.*

*Karlstad*, ombyggnad av bangården.

Såsom styrelsen i sin föregående år ingivna framställning anført, hunno underhandlingarna med staden rörande bl. a. villkoren för upplåtelsen av för bangårdsombyggnaden erforderlig mark ej avslutas förrän sommaren 1918. Av denna anledning kunde arbetena igångsättas först nyssnämnda år.

Utöver det tilläggsanslag å 112,500 kronor, som beviljades av innevarande års riksdag, beräknas till följd av sedan föregående höst stegrade byggnadskostnader ett ytterligare tilläggsanslag av 64,500 kronor erforderligt.

*Av 1915 års riksdag beviljat anslag.*

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

Detta arbete är, med undantag för några mindre kompletteringar, nu färdigt. Den nya bron kommer att tagas i bruk i början av oktober månad detta år. De ännu återstående kompletteringsarbetena fullbordas under loppet av nyssnämnda månad.

Dels på grund därav, att arbetena för linjeomläggningen blivit mera omfattande än vad som beräknats, dels ock till följe ökade arbetskostnader samt högre transportkostnader, än varmed tidigare kalkylerats, erfordras nu ett ytterligare tilläggsanslag av 100,000 kronor.

*Av 1916 års riksdag beviljade anslag.*

*Örnsköldsvik*, anordnande av kolkaj.

Kostnaderna för detta arbete beräknades föregående höst uppgå till 570,000 kronor. Emellertid erfordras nu för arbetets slutförande ett ytterligare tilläggsanslag av 153,000 kronor. Kostnadsökningen är huvudsakligen beroende dels på den avsevärda ökningen av arbetslönerna, vilken ökning sedan föregående höst här uppgått till över 20 %, dels ock därpå, att vid för grundens stabilisering företagna sprängningar större sättningar inträffat än som beräknats, vilka nödvändiggjort ökad utfyllning. Den behövliga gruskvantiteten beräknades sålunda vid nyssnämnda tidpunkt till 90,000 kubikmeter, men hava tillfölje större sättningar de erforderliga massorna måst ökas till 102,000 kubikmeter.

På grund av meromnämnda sättningars omfattning, hunno fyllningsarbetena ej, såsom beräknats, slutföras före frostens inträde i fjöl, vilket förhållande ock avsevärt fördyrat arbetet.

Slutligen vill styrelsen i detta sammanhang meddela följande, i februari detta år upprättad ekonomisk kalkyl, av vilken framgår, att trots de nu uppkommande höga kostnaderna för kajen, densamma anordnande för statens järnvägar är alltjämt ekonomiskt fördelaktigt.

Kollossning för hand, som år 1915 uppgick till 1,15 kronor per ton kostar med i februari 1919 gällande priser 2,51 kronor. När de nya anläggningarna

bliva färdiga, beräknas lossningskostnaden med nyssnämnda prisnivå till 0,98 kronor. Motsvarande kostnad år 1915 beräknades till 0,60 kronor. Importmängden stenkol per år beräknades år 1915 till 30,000 ton men uppgår numera till 35,000 ton. Årliga besparingen, som år 1915 uppgavs till 16,500 kronor, kommer sålunda med nuvarande priser och kolmängd att uppgå till omkring 53,500 kronor.

*Bollnäs*, uppförande av sex lokomotivstallar m. m.

Föregående år begärdes tillfölje felkalkylering av vederbörande platsbefäl för detta arbete ett tilläggsanslag av endast 55,000 kronor, ehuru redan då ett betydligt högre tilläggsanslag borde visat sig vara erforderligt för arbetets utförande.

Dels på grund härav, dels ock på grund av sedan föregående höst stegrade byggnadskostnader, erfordras nu ett tilläggsanslag av 171,700 kronor.

Arbetet torde ej, såsom tidigare beräknats, kunna färdigställas innevarande år.

*Boden*, ombyggnad av bangården.

Det nu begärda tilläggsanslaget för detta rätt omfattande arbete förklaras till fullo av sedan föregående höst inträffade stegringar av byggnadskostnaderna.

*Hallsberg*, kolgivningsbrygga och spår.

Tillverkningskostnaderna för överbyggnaden till bryggan hava uppgått till avsevärt högre belopp än det beräknade, och är detta huvudsakliga anledningen till de anvisade anslagens otillräcklighet. Arbetet beräknas färdigställt innevarande år.

*Katrineholm*, utvidgning av spårsystemet.

Vid begäran om tilläggsanslag föregående höst beräknades detta arbete kunna utföras med redan då anvisade medel, varför något tilläggsanslag ej då äskades. Tillfölje den allmänna stegringen av byggnadskostnaderna har emellertid å anslaget för detta arbete, som färdigstälts innevarande år, uppstått en brist av ca 23,000 kronor.

---

#### *År 1917 års riksdag beviljade anslag.*

*Järlåsa*, anordnande av mötesplats.

Detta arbete, som fullbordats innevarande år, har dragit en kostnad av 170,265, 85 kronor. Anledningen till den betydande kostnaden är att söka i stegrade byggnadskostnader, varjämte på grund av rälsbristen tyngre och dyrbarare räler måst användas än som ursprungligen beräknats vara nödvändigt.

*Håsjö*, anordnande av kol- och vattenstation.

Beträffande detta arbete, vartill ett anslag å 50,000 kronor beviljats av 1917 års riksdag och ett konjunkturstillägg å 25,000 kronor av 1918 års riksdag, får Järnvägsstyrelsen meddela följande.

Sedan numera spåröverbyggnaden förstärkts å den linje, vid vilken Håsjö är belägen, kunna statens järnvägars modernaste lokomotiv därå framföras. Därvid har det visat sig, att behovet av kol- och vattentagningsanordningar å platsen tack vare detta i hög grad minskats, och har styrelsen därför ansett det vara välbetänkt att tills vidare låta avsedda arbeten för kol- och vattentagningsanordningar vid Håsjö tills vidare anstå. Något ytterligare konjunkturstillägg för ändamålet begäres därför nu ej heller av styrelsen.

*Krylbo*, utvidgning av spårsystemet.

Kostnadsökningen för detta arbete beräknas till 200,000 kronor, varigenom kostnaderna för arbetet i sin helhet komma att uppgå till 520,000 kronor i stället för föregående höst uppgivna 320,000 kronor och hösten 1916, då ursprungliga kostnadsberäkningarna uppgjordes, beräknade 200,000 kronor. Härvid är dock att märka att av förbiseende av vederbörande distriktsbefäl den enskilda järnvägens bidrag frändragits totalkostnaderna föregående höst, varigenom beloppet kom att stanna vid nyssnämnda 320,000 kronor, i stället för rätteligen c:a 400,000 kronor. Kostnadsökningen är beroende på stegrade anläggningskostnader i allmänhet samt speciellt i detta fall dessutom på sedan föregående år högst väsentligt ökade pris på spårväxeffekter. Det är dock att märka, att såsom nyss nämnts i överensstämmelse med vad som under de senare åren i liknande fall tillämpats vid begäran om anslag för detta arbete, någon hänsyn ej tagits till de bidrag, som äro att emotse från de anslutande enskilda järnvägarna. Detta bidrag torde, så vitt nu kan bedömas, komma att uppgå till omkring 100,000 kronor, för vilket givetvis styrelsen sedermera kommer att avgiva redovisning. Enär bidraget ej beräknas kunna täcka hela bristen, som kommer att uppstå å de statens järnvägar ankommande kostnaderna för spårsystemets utvidgning, har järnvägsstyrelsen ansett det lämpligast att nu upptaga ett tilläggsanslag för kostnaderna i sin helhet och ej frånräkna från detta tilläggsanslag de enskilda järnvägarnas bidrag.

*Olskroken*, utvidgning av spårsystemet.

I sin föregående år ingivna framställning anmälde styrelsen, att igångsättandet av detta arbete fördröjts av underhandlingar med Göteborgs stad och Bergslagens järnvägar. Sedan dessa underhandlingar numera slutförts, har arbetet kunnat igångsättas.

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

*att å tilläggsstat för år 1920 anvisa ett belopp av 2,031,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918.*

### Erforderliga konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Arbetstitlar.	Anslag.	Tilläggsanslag			Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.	av 1919 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<b>1908 års riksdag.</b>								
<i>Liljeholmen, ombyggnad av stationen</i>	365,000	—	—	—	365,000	455,000	—	90,000

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag			Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.	av 1919 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<b>1913 års riksdag.</b>								
<i>Karlstad</i> , ombyggnad av bangården	137,000	20,000	51,000	112,500	320,500	385,000	—	64,500
<b>1914 års senare riksdag.</b>								
<i>Kil</i> , anordnande av vägport.....	21,200	15,600	—	—	36,800	110,000	—	73,200
<i>Hässleholm</i> , ombyggnad av bangården .....	<sup>1)</sup> 429,000	197,000	261,000	519,000	1,406,000	1,406,000	—	—
Summa	450,200	212,600	261,000	519,000	1,442,800	1,516,000	—	73,200
<b>1915 års riksdag.</b>								
<i>Öre älv</i> , uppförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning .....	<sup>2)</sup> 850,000	325,000	475,000	450,000	2,100,000	2,200,000	—	100,000
<b>1916 års riksdag.</b>								
<i>Kortebo</i> , anordnande av mötesplats...	56,000	—	6,000	21,500	83,500	103,200	—	19,700
<i>Gullbrandstorp</i> , utvidgning av spårsystemet .....	12,000	—	11,000	4,500	27,500	27,500	—	—
<i>Sävenäs</i> , uppförande av vattentorn .	37,000	—	18,000	69,000	124,000	135,000	—	-11,000
<i>Örnsköldsvik</i> , anordnande av kaj för kolemtagnag .....	187,000	—	120,000	263,000	570,000	723,000	—	153,000
<i>Myrheden</i> , kol- och vattengivningsanordning .....	29,000	—	17,300	21,000	67,000	110,000	—	43,000
<i>Bollnäs</i> , uppförande av 6 lokomotivstallar, revisionsverkstad, förråd, vattentorn och vändskiva .....	<sup>3)</sup> 305,000	—	295,000	55,000	655,000	826,700	—	171,700
<i>Boden</i> , ombyggnad av bangården ...	<sup>3)</sup> 550,000	—	—	850,000	1,400,000	1,670,000	—	270,000

<sup>1)</sup> Beviljat delvis av 1915 års riksdag.

<sup>2)</sup> " av 1915, 1916, och 1917 års riksdagar.

<sup>3)</sup> " " 1916 och 1917 års riksdagar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag			Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.	av 1919 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Hallsberg</i> , kolgivningsbrygga och spår .....	37,600	—	—	12,400	50,000	75,000	—	25,000
Omläggning av västra stambanan och gatuport för Anäsvägen .....	255,000	—	—	383,000	638,000	638,000	—	—
<i>Katrineholm</i> , utvidgning och ombyggnad av stationen .....	100,000	—	—	—	100,000	122,977.68	22,977.68	—
Summa	1,568,600	—	467,000	1,679,400	3,715,000	4,431,377.68	22,977.68	693,400
<b>1917 års riksdag.</b>								
<i>Älvsjö</i> , uppförande av boställshus ...	32,000	—	12,800	23,200	68,000	68,000	—	—
<i>Flädie</i> , " " " .....	27,000	—	13,500	25,000	65,500	83,032.82	17,532.82	—
<i>Långele</i> , " " " .....	52,000	—	26,000	31,000	109,000	121,837.26	12,837.26	—
<i>Yttersjön</i> , uppförande av stationsstuga .....	21,500	—	10,800	19,200	51,500	66,000	—	14,500
<i>Lappberg</i> , uppförande av stationsstuga .....	20,000	—	10,000	23,500	53,500	63,500	—	10,000
<i>Uppsala</i> , tillbyggnad av stationshus	22,300	—	13,400	9,300	45,000	65,000	—	20,000
<i>Valla</i> , utvidgning av spårsystemet...	23,000	—	9,200	—	32,200	38,900	—	6,700
<i>Järlåsa</i> , anordnande av mötesplats...	58,000	—	26,100	10,900	95,000	170,265.85	75,265.85	—
<i>Falköping-Ranten—Nässjö</i> , utvidgning av spårsystemet .....	29,700	—	11,900	7,000	48,600	61,200	—	12,600
<i>Svartå</i> , utvidgning av spårsystemet	55,300	—	22,100	7,600	85,000	85,000	—	—
<i>Sommen</i> , " " " .....	25,500	—	10,200	19,800	55,500	71,607.04	16,107.04	—
<i>Stehag</i> , " " " .....	57,000	—	22,800	25,000	104,800	130,000	—	25,200
<i>Skölderviken</i> , " " " .....	55,000	—	22,000	15,000	92,000	121,000	—	29,000
<i>Bispgården</i> , " " " .....	71,000	—	21,300	2,700	95,000	124,000	—	29,000
<i>Grötningen</i> , anordnande av mötesplats .....	16,000	—	4,800	9,200	30,000	45,130.64	15,130.64	—
<i>Storlien</i> , utvidgning av spårsystemet	60,300	—	24,100	25,600	110,000	121,200	—	11,200
<i>Anundsjö</i> , " " " .....	24,500	—	9,800	9,700	44,000	67,920.04	23,920.04	—
<i>Björnsjö</i> , anordnande av ny mötesplats .....	71,000	—	28,400	124,600	224,000	270,000	—	46,000

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Arbets titlar.	Anslag.	Tilläggsanslag			Summa anslag.	Kostnad.	Brist	
		av 1917 års riksdag.	av 1918 års riksdag.	av 1919 års riksdag.			verklig.	beräknad.
<i>Gammelstad</i> , utvidgning av spår- systemet .....	30,000	—	15,000	34,000	79,000	91,000	—	12,000
<i>Örebro, C. W.</i> , spåranordningar .....	32,000	—	12,800	—	44,800	44,800	—	—
<i>Sävenäs</i> , uppförande av desinfektions- anstalt .....	29,000	—	8,700	8,300	46,000	46,000	—	—
<i>Ånge</i> , tillbyggnad av omlastnings- magasinet .....	127,000	—	—	80,000	207,000	267,000	—	60,000
<i>Häsjö</i> , anordnande av kol- och vat- tenstation .....	50,000	—	25,000	—	75,000	75,000	—	—
<i>Boden</i> , uppförande av vagnhall .....	44,400	—	13,300	22,300	80,000	100,775.55	20,775.55	—
<i>Krylbo</i> , utvidgning av spårsystemet	200,000	—	30,000	90,000	320,000	520,000	—	200,000
<i>Olskroken</i> , " " "	130,000	—	52,000	48,000	230,000	245,000	—	15,000
<i>Jönköping</i> , " " "	167,000	—	66,800	36,200	270,000	350,000	—	80,000
<i>Svalöv</i> , " " "	149,000	—	59,600	29,400	238,000	325,000	—	87,000
<i>Bräcke</i> , " " "	80,000	—	32,000	8,000	120,000	156,000	—	36,000
<i>Östersund</i> , uppförande av expedi- tions- och manskapshus .....	108,000	—	54,000	36,000	198,000	248,000	—	50,000
<i>Östersund</i> , tillbyggnad av lokomotiv- stall .....	100,000	—	50,000	32,000	182,000	182,000	—	—
<i>Kiruna</i> , uppförande av ångcentral ...	130,000	—	65,000	—	195,000	195,000	—	—
<i>Malmberget</i> , anordnande av vatten- och avloppsledning .....	29,200	—	—	23,800	53,000	53,000	—	—
<i>Mjölby</i> , utvidgning av spårsystemet	106,000	—	—	—	106,000	167,000	—	61,000
Summa	2,232,700	—	783,400	836,300	3,852,400	4,839,169.20	181,569.20	805,200
<b>Sammandrag.</b>								
1908 års riksdag .....	365,000	—	—	—	365,000	455,000	—	90,000
1913 " " .....	137,000	20,000	51,000	112,500	320,500	385,000	—	64,500
1914 " senare riksdag .....	450,200	212,600	261,000	519,000	1,442,800	1,516,000	—	73,200
1915 " riksdag .....	850,000	325,000	475,000	450,000	2,100,000	2,200,000	—	100,000
1916 " " .....	1,568,600	—	467,000	1,679,400	3,715,000	4,431,377.68	22,977.68	693,400
1917 " " .....	2,232,700	—	783,400	836,300	3,852,400	4,839,169.20	181,569.20	805,200
Summa	5,603,500	557,600	2,037,400	3,597,200	11,795,700	13,826,546.88	204,546.88	1,826,300
<b>2,030,846.88</b>								

## B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

### I. Statsbanan Sveg—Brunflo ..... kronor 5.500,000: —

Med bifall till Eders 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 m. m., 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.

Det för bananläggningen erforderliga ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet, vilket sedermera genom Eders Kungl. Maj:ts beslut att banan skulle framdragas i Tvärhoans dalgång, ökades med 123,000 kronor till 11,373,000 kronor, har av riksdagarna under åren 1912—1918 anvisats.

Emellertid har Järnvägsstyrelsen redan i sina underdåniga skrivelser den 1 november 1916 och 29 september 1917 angående bl. a. fortsättningsanslag för Sveg—Brunflo framhållit, att kostnaden för banans fullbordande på grund av de under kristiden inträdda konjunkturstegringarna komme av överskrida den ursprungligen beräknade. I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 beräknade styrelsen — under framhållande att, ehuru väl en avsevärd del av arbetena å banan återstode och förhållandena å material- och arbetsmarknaden fortfarande vore så ovissa, att några säkra kostnadsberäkningar icke vore möjliga — efter då verkställd utredning att anläggningskostnaderna för banan skulle komma att uppgå till 20,683,000 kronor, motsvarande en ökning av de ursprungligen beräknade kostnaderna med icke mindre än 9,310,000 kronor. I sistnämnda skrivelse framlade styrelsen vidare en arbetsplan för arbetenas fortsatta bedrivande. Enligt sagda arbetsplan skulle banan fullbordas år 1921 och skulle härför erfordras att för år 1919 anvisades ett belopp av 4,000,000 kronor utöver för sagda år redan beviljat anslag å 1,073,000 kronor, för år 1920 ett belopp av 3,000,000 kronor och för år 1921 ett belopp av 2,310,000 kronor. I överensstämmelse härmed hemställde styrelsen att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att å tilläggsstat för år 1919 anvisa 4,000,000 kronor och för år 1920 3,000,000 kronor.

Med hänsyn till de högt uppdrivna kostnaderna för banbyggnadsarbetet och för vinnande av något mindre belastning av 1919 års stat föreslog emellertid Eders Kungl. Maj:t 1919 års riksdag beviljandet av ett anslag för vart och ett av åren av 3,000,000 kronor, varigenom skulle återstå för 1920 års riksdag att anvisa 3,310,000 kronor, och fattade riksdagen beslut i överensstämmelse härmed.

Enligt en nu verkställd utredning kommer emellertid särskilt på grund av de ytterligare stegrade arbetspriserna den senast beräknade slutkostnaden för banan, 20,683,000 kronor, att överskridas nämligen enligt vad som nu approximativt beräknats med minst 3,000,000 kronor. Styrelsen håller dock före, att ett ytterligare förskjutande på grund härav av tiden för banans färdigställande utöver den i styrelsens ovannämnda skrivelse den 9 oktober 1918 angivna tidpunkten 1921 skulle vara i högsta grad olämpligt. Det måste nämligen anses som synner-

ligen angeläget att, sedan numera järnvägsförbindelsen ända från Kristinehamn till Sveg kommit i statens ägo, sammanknytning kan ske med Sveg—Brunflobanan, varförutan det redan i denna bana nedlagda avsevärda kapitalet icke kan göras rätt fruktbärande. Styrelsen har därför tänkt sig, att det återstående anslagsbehovet skulle fördelas så, att banan kunde öppnas för trafik mot slutet av år 1921, även om vissa kompletteringsarbeten skulle återstå att utföra under år 1922. För den skull borde 2,500,000 kronor bliva tillgängliga redan år 1920 samt anslaget för år 1921 utgöra 3,000,000 kronor, vilket belopp dock enligt nämnda approximativa utredning icke skulle vara tillfyllest för anläggningens fullbordande, men dock tillräckligt för att möjliggöra banans öppnande för trafik år 1921. En slutlig utredning av hela det för banan erforderliga kostnadsbeloppet skulle verkställas nästkommande år, och det ytterligare behövliga anslaget skulle äskas av 1921 års riksdag att utgå år 1922.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Sveg—Brunflo anvisa dels för år 1920 å tilläggsstat ett belopp av 2,500,000 kronor samt dels för år 1921 ett reservationsanslag å 3,000,000 kronor.*

## II. Statsbanan Sveg—Hede.

Med bifall till Eders 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 m. m. 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 bedrivande har sedermera riksdagarna under åren 1916, 1917 och 1918 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.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 framhöll emellertid styrelsen, att kostnaderna även för denna bana givetvis komme att röna inflytande av de prisstegringar, som ägt rum under kristiden, isynnerhet som det ursprungliga kostnadsförslaget upprättades redan år 1912. En då verkställd kostnadsutredning gav även för handen, att banan då måste beräknas komma att kosta 6,325,000 kronor, vadan en ökning av 3,373,000 kronor i den ursprungliga kostnaden vore att emotse. Vidare framhöll styrelsen, att 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. Emellertid nödgades styrelsen — på grund av den ytterligare långtgående avknappning i anslagen, som styrelsen ansett sig böra förutsätta — föreslå, att arbetena å banan under åren 1919 och 1920 icke bedrevos med större arbetsstyrka och anskaffningar än att anslaget för år 1919 bleve tillräckligt även för år 1920. Med anledning härav gjorde Eders Kungl. Maj:t icke



någon framställning till 1919 års riksdag om anslag för år 1920 för statsbanan Sveg—Hede.

Arbetena å här föreliggande anläggning hava emellertid under de närmast gångna åren bedrivits i ganska ringa omfattning bl. a. beroende på svårigheten att uppdriva arbetsstyrkan till erforderlig storlek. Vid de i samma trakter pågående arbetena vid statsbanan Sveg—Brunflo, vilken bana styrelsen ansett vara angeläget att fortast möjligt fullborda, hava nämligen tillgängliga arbetskrafter i första rummet sysselsatts. Visserligen hade styrelsen tänkt sig, att arbetsförhållandena under innevarande år skulle ställa sig bättre, varigenom de för föregående år planerade arbeten, som på grund av arbetarebrist då icke kunnat bedrivas, skulle kunnat utföras under detta år, men så har icke blivit fallet.

Med anledning av dessa förhållanden har det för år 1919 tillgängliga anslaget icke under innevarande år tagits i bruk, utan har för arbetenas bedrivande innevarande år endast använts återstående del av det för år 1918 tillgängliga anslaget.

Som styrelsen redan anförde i sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918, finner styrelsen fullbordandet av denna bana inom den förut avsedda tiden vara av mera underordnad betydelse, och synes det därför styrelsen under nu rådande ekonomiska läge vara lämpligt att arbetena å banan icke bedrivas i större omfattning än att det icke förbrukade anslaget för år 1919 räcker till för arbetenas bedrivande under åren 1920 och 1921.

På grund av vad nu anförts och då det torde kunna förutsättas att vid möjligen inträdande gynnsammare ekonomiska konjunkturer frågan om anslag år 1921 torde kunna föreläggas sistnämnda års riksdag, får styrelsen föreslå,

*att något anslag för statsbanan Sveg—Hede icke äskas för år 1921.*

### III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare kronor 8,900,000: —

Med anledning av Eders 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 m. m. 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 Eders 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 m. m. 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. Med användande av de tidigare och före kristidens inträdande gällande arbets- och materialpriserna hade banan i sin helhet med sträckning över Kasker beräknats draga en kostnad av 30,150,000 kronor. Sedan riksdagen anvisat för år 1918 ett belopp av 4,000,000 kronor, har sammanlagt för tiden t. o. m. år 1918 anslagits ett belopp av 7,500,000 kronor.

Förenämnda kostnadsberäkning för banan har grundat sig på arbetslöner och materialpriser, som gällde före kristidens inträdande år 1914 och kommer således att på grund av därefter inträffade betydande konjunkturstegringar högst avsevärt överskridas, något som också styrelsen hade tillfälle framhålla i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1917. Då det vore av vikt, att — om än på grund av det statsfinansiella läget det beträffande vissa byggnadsföretag vore nödvändigt att förlänga den beräknade byggnadstiden — vidkommande Inlandsbanan arbetena kunde bedrivas enligt den i byggnadsplanen beräknade tiden, föreslog därför styrelsen att av 1918 års riksdag skulle begäras 11,750,000 kronor att utgå med 8,250,000 kronor under år 1919 och med 3,500,000 kronor redan år 1918 på tilläggsstat.

Med dessa belopp beräknades att rälsläggningen 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 Eders Kungl. Maj:ts förslag och anvisade sistnämnda belopp, därav 2,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1918.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 erinrade styrelsen därom, att det givetvis på grund av denna betydande nedsättning i de anslagsbelopp, som styrelsen ansett nödvändiga för arbetenas bedrivande enligt ursprungliga planen — vilken nedsättning belöpte sig till 5,850,000 kronor — måste uppstå stora rubbningar i nämnda plan och att arbetena måste avsevärt förskjutas.

Styrelsen anförde också att andra orsaker bl. a. den sjunkande arbetsintensiteten verksamt bidragit till arbetenas försenande och fördyrande. På grund av dessa m. fl. i skrivelsen närmare angivna omständigheter hade styrelsen tänkt sig att anslaget för år 1920 skulle avvägs så, att rälsläggningen 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 år 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, varit en bjudande nödvändighet att högst väsentligt inskränka anslagskraven för år 1920, ansåg sig styrelsen då nödsakad ifrågasätta, att arbetena på Inlandsbanan under närmaste båda år icke skulle bedrivas med större fart än att av riksdagen redan anvisade medel bleve tillräckliga även för år 1920. Givetvis måste Inlandsbanans fullbordande tyvärr härigenom ytterligare förskjutas avsevärt, men då styrelsen icke kunnat finna annan utväg för ett oundgängligen nödvändigt nedsättande av styrelsens totala anslagskrav med några effektiva belopp, föreslog styrelsen, att för Inlandsbanan icke måtte äskas något anslag för år 1920.

Även om det statsfinansiella läget under en följd av år framåt skulle bliva sådant att Inlandsbanebyggandet alltjämt måste bedrivas i saktare tempo än den ursprungliga planen angiver, så finner dock styrelsen det synnerligen angeläget, att de bandelar, varå arbetena hittills bedrivits, inom rimlig tid fullbordas, så att trafiken kan öppnas på desamma till nytta för de orter, som därav beröras.

Vidkommande Inlandsbanans södra del skulle sålunda genom banans framdragande till Storuman station strax norr om banans övergång över Ume älv såväl ur odlings- som skogsbrukssynpunkt viktiga bygder blivit satta i förbindelse med järnväg, varvid jämväl det redan nedlagda byggnadskapitalet för arbeten norr om Vilhelmina skulle bliva fruktbringande. Genom byggande dessutom redan nu av den för banbyggnadens fortsättande norr om Storuman erforderliga materialvägen upp till Blattnicksele skulle jämväl Sorselebygden få sin fördelaktigaste förbindelse med järnväg över Storuman, innebärande en vägförkortning i förhållande till nuvarande förbindelse med Norra stambanan på icke mindre än nio mil.

Vad angår den norra delen av Inlandsbanan så kräves framför allt att den slutgiltiga kompletteringen av bandelen Gällivare—Porjus färdigställes så att denna, till båtnad för kraftverks- och industrianläggningarna i och invid Porjus, kan införlivas med statsbanenätet i övrigt. Härjämte torde arbetena i första hand böra inriktas på att banan framdrages till Jokkmokk.

Styrelsen tänker sig sålunda att anslagen för Inlandsbanan skulle så tillmätas att spåret söderifrån kan framkomma till Ume älv år 1921 och att jämväl materialvägen upp till Blattnicksele skulle iordningställas under detta år. Bron över Ume älv skulle uppsättas vintern 1921—1922 och den återstående sträckan fram till Storumans bangård, jämte denna, i huvudsak färdigställas under år 1922, varigenom åtminstone provisorisk trafik nämnda år skulle kunna anordnas ända upp till Storuman. Bandelen Gällivare—Porjus skulle slutgiltigt färdigställas under år 1920 och överbyggnaden till bron över Luleälven uppsättas vintern 1920—1921, varjämte under sistnämnda år rälsen skulle framdragas till Harsprångets trafikplats. Med brons färdigställande skulle vinnas fördelen att, när man så kan senare önska, arbetena söderut emot Jokkmokk kunna igångsättas med större kraft.

För fullföljande av den sålunda skisserade planen skulle utöver redan beviljade medel, krävas ett belopp av 8,900,000 kronor, varav 1,900,000 kronor torde böra anslås på tilläggsstat för år 1920 samt för år 1921, äskas resterande 7,000,000 kronor — ett belopp, som med hänsyn till penningvärdets fall i alla händelser icke på långt när motsvarar det belopp av 4,800,000 kronor, som skulle erfordrats för år 1921 enligt den ursprungliga byggnadsplanen. Med det för år 1920 begärda tilläggsanslaget skulle vinnas att ungefärligen samma arbetsstyrka, som för närvarande sysselsättes vid banbyggnaden, skulle kunna kvarhållas även under nästkommande år.

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

*att till fortsättande av arbetena å Inlandsbanan mellan  
Volgsjön och Gällivare anvisa  
dels för år 1920 på tilläggsstat 1,900,000 kronor, och  
dels för år 1921 ett reservationsanslag å 7,000,000 kronor.*

#### IV. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 2,600,000:—

Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omfö-

mälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. 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 erforderlig för planens fullföljande. Med dessa anslagsbelopp beräknade man att under år 1919 kunna framdraga rälsläggningen till Näsåker.

Då styrelsen i sin 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 arbetsprisen före kristiden beräknade anslagsbelopp, ansåg styrelsen, att en ökning av 50 % av dessa belopp skulle vara tillräcklig för att motsvara konjunkturstegringen. Det visade sig dock vid år 1918 verkställda kostnadsberäkningar för de olika banbyggnaderna, att kostnadsökningen i förhållande till vad som beräknades med de före kristiden gällande priserna i allmänhet uppgick till minst 100 %, varför, under förutsättning att arbetena skulle bedrivas i förut avsedd omfattning, det skulle erfordrats för år 1919 ett ytterligare belopp av 1,500,000 kronor utöver de beviljade 2.450.000 kronor, dels att för år 1920 ett anslag av 3,000,000 kronor borde ställas till styrelsens förfogande i stället för ursprungligen beräknade 1,500.000 kronor.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 har emellertid styrelsen framhållit, att på grund av det rådande statsfinansiella läget styrelsen ansåg sig för år 1919 icke böra begära något tilläggsanslag, varemot för år 1920 föreslogs, att ett anslagsbelopp av 1.500.000 kronor måtte begäras, vilken summa ock av riksdagen beviljades för sagda år.

Då det givetvis är av vikt, att arbetena på denna för de rätta handelsvägarna i nedre Norrland så synnerligen betydelsefulla bana bedrivs så, att dels banbyggnaden i dess helhet ej för mycket försenas, dels åtminstone någon del av banan inom rimlig tid kan öppnas för trafik till båtnad för ortens befolkning och för att efter hand göra någon del av det nedlagda kapitalet fruktbärande, har styrelsen tänkt sig arbetenas planläggande på det sätt, att rälsläggningen år 1923 skulle framkomma till Backe, samt att delen Forsmo—Ådalsliden redan hösten 1921 skulle kunna öppnas för åtminstone provisorisk trafik. Vid approximativ beräkning, som för genomförande av denna plan verkstälts, har det visat sig, att för åren 1921—1923 sålunda erfordras sammanlagt cirka 8,000,000 kronor att utgå med ungefär 2.600.000 kronor för vartdera av de nämnda åren, ett till synes relativt högt årsanslag, som dock med hänsyn till penningvärdets fall efter 1914 motsvarar blott ungefär 1,000,000 kronor, eller avsevärt mindre än som förutsattes i den ursprungliga byggnadsplanen.

Styrelsen får därför nu hemställa, att Eders Kungl. Maj:t tacktes föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—  
Hoting för år 1921 anvisa ett belopp av 2,600,000 kronor.*

#### V. Statsbanan Hällnäs—Stensele kronor 3,000,000:—

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.

I sin underdåniga skrivelse den 9 oktober 1918 framhöll styrelsen, att dessa fördyringar emellertid blivit avsevärt större, än vad som kunnat förutses, men att styrelsen beträffande denna bana, likasom ifråga om statsbanan Forsmo—Hoting blivit anfört, ansett nödvändigt förutsätta en viss förskjutning i byggnadsplanen, varvid något ytterligare anslag för år 1919 utöver vad som redan anvisats icke borde begäras. Däremot ansåg styrelsen, att ett anslag av 1,100,000 kronor borde äskas för arbetenas bedrivande under 1920 på det att järnvägsförbindelse till Lycksele skulle bliva verklighet inom rimlig tid. Riksdagen fann emellertid skäl bevilja ett fortsättningsanslag av endast 700,000 kronor för år 1920.

Då styrelsen emellertid håller före, att det är synnerligen angeläget att åtminstone järnvägsförbindelse med den för Lappmarken så viktiga knutpunkten Lycksele åstadkommes snarast möjligt, anser styrelsen, att arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele böra bedrivas i sådant tempo att bandelen Hällnäs—Lycksele kan, räknat från och med år 1920 fullbordas inom den tidrymd av 5 år, som från början ifrågasatts. Under sådan förutsättning beräknar styrelsen, att rälsläggningen bör under år 1922 framkomma till Vindelälven samt på hösten 1923 nå fram till bron över Umeälven omedelbart invid Lycksele, varefter hela bandelen Hällnäs—Lycksele skulle kunna i slutet av år 1924 öppnas för allmän trafik.

För att möjliggöra arbetenas bedrivande i denna omfattning anser styrelsen efter med hänsyn till numera rådande arbets- och materialpriser verkställd approximativ kostnadsutredning att för år 1921 erfordras ett anslag av 3,000,000 kronor eller om hänsyn tages till penningevärdets fall ungefärligen motsvarande anslagsbelopp, som förutsattes i den ursprungliga byggnadsplanen.

Styrelsen får därför hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

*att till fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—  
Stensele för år 1921 anvisa ett belopp av 3,000,000 kronor.*

## VI. Statsbanan Umeå—Holmsund kronor 1,500,000:—

Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag, under förbehåll av de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. 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 Eders Kungl. Maj:ts prövas vara tillfredsställande, beslutat anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespar 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 resp. 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 statsbanan Vännäs—Umeå.

Ehuru dessa anslag icke motsvara de inträffade stegringarna å material- och arbetspriser och sålunda arbetena å banbyggnaden icke skulle kunnat bedrivas i den omfattning, som för varje år förutsattes i byggnadsplanen, ansåg sig styrelsen på grund av det statsfinansiella läget och vid det förhållande, att Umeå stad ej heller under rådande kristid torde kunna tänka på att företaga byggnad av sin hamn, vilket är en förutsättning för banans tillkomst, icke böra begära några ytterligare anslag för åren 1919 och 1920.

Emellertid beviljade 1919 års riksdag på därom väckt särskild motion ett anslag för år 1920 av 400,000 kronor för fortsättande av arbetena å statsbanan Umeå—Holmsund, vadan således för nämnda bana anvisats sammanlagt 670,000 kronor.

Vid sådant förhållande och då numera uppfyllandet av villkoret från Umeå stads sida om utförande av hamnanläggningen vid Holmsund kan betraktas såsom säkerställt, anser styrelsen, att arbetena å ifrågavarande statsbana, som på påbörjats innevarande år, böra bedrivas utan avbrott.

Med hänsyn till efter år 1914 inträffade stegringar i arbets- och materialpriser är givetvis det med tillämpande av före kristidens inträdande gällande priser beräknade kostnadsbeloppet för banan 1,200,000 kronor — i enlighet med vilket skulle återstå att anvisa endast 530,000 kronor — alldeles otillräckligt för företagets utförande under nuvarande prisförhållanden. Vid nu verkställd approximativ uppskattning visar sig också, att kostnaden för hela företaget kan beräknas till i runt tal 3,000,000 kronor, vadan för banans färdigställande skulle erfordras anslag av ytterligare omkring 2,330,000 kronor.

Styrelsen har i anslutning härtill tänkt sig att för drivande av arbetena på sådant sätt, att bandelen år 1921 må kunna räsläggas, skulle för nämnda år erfordras ett anslag av 1,500,000 kronor, varefter styrelsen skulle i samband med framställning till Eders Kungl. Maj:ts rörande anslagsfrågor att hänskjutas till 1921 års riksdag inkomma med på fullständiga kostnadsberäkningar grundad begäran om anslag för år 1922 för banans fullbordande sistnämnda år.

Styrelsen får därför hemställa, att Eders Kungl. Maj:t tacktes föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Umeå—Holmsund för år 1921 bevilja ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.*

## VII. Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda ..... kronor 800,000:—

Med anledning av Eders Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1915 års riksdag *dels* — under förutsättning att emellan Eders Kungl. Maj:t och kejsarliga ryska regeringen överenskommelse träffades angående åvägbringandet 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, så vitt på Sverige ankomme, för år 1916 anvisat ett anslag av 1,000,000 kronor.

Sedermera har riksdagen för här ifrågavarande anläggning för år 1918 anvisat 2,230,000 kronor och för år 1919 1,970,000 kronor.

Vid den kostnadsutredning, som styrelsen lät verkställa vid äskandet av anslaget för år 1919, ansåg styrelsen att någon ytterligare stegring i de särskilt i Haparanda redan då mycket högt uppdrivna arbetslönerna icke vore att förvänta. Emellertid har det visat sig vid arbetenas bedrivande innevarande år, att arbetarnas fordringar beträffande timförtjänst avsevärt stegrats samtidigt som tyvärr arbetsintensiteten avtagit. Sålunda har man nödgats betala ackordspriser, genom vilka timlönsförtjänsten ökats till närmare kronor 2:50 från omkring kronor 1:50 föregående år. Oaktat dessa höga timlönsförtjänster och oaktat att numera icke någon svårighet föreligger för arbetarna att erhålla tillräcklig och närande föda, vilken svårighet under krigsåren från arbetarhåll framhållits som en av orsakerna till den under dessa år förut konstaterade nedsatta arbetsintensiteten, har likväl icke någon ökning i arbetarnas prestationsförmåga förmärkts, utan tvärtom en ytterligare sänkning härutinnan visat sig ägt rum, detta icke minst härrörande från en kraftig agitation i detta syfte från oansvarigt syndikalistiskt håll. Oaktat arbetstiden numera nedsatts till att utgöra endast 48 timmar i veckan, har det till och med visat sig förenat med stora svårigheter att få arbetarna att hålla den fastställda arbetstiden, vilket i sin mån jämväl bidragit till det minskade arbetsresultatet.

Under de sålunda inträdda ytterligare svårigheterna för arbetenas fortsatta bedrivande har det framstått för styrelsen som en tvingande nödvändighet att söka komma till ett visst avslutande av desamma, och har styrelsen ansett det angeläget att söka bedriva arbetena så, att anläggningarna i visst omfång snarast skulle kunna tagas i bruk för sitt ändamål. Detta beräknas nu också kunna ske i början av oktober månad innevarande år.

De ovan anförda omständigheterna hava dock medfört, fastän vissa ytterligare inskränkningar av spårsystemet å Haparanda bangård och därmed sammanhängande anläggningar vidtagits och endast alldeles ofrånkomliga arbeten utförts, att de förut beviljade anslagen icke komma att bliva tillfyllest. Enligt en nu verkställd approximativ utredning skulle härför ytterligare erfordras ett belopp av omkring 1,150,000 kronor. Emellertid anser sig styrelsen icke kunna med hänsyn till de relaterade vid denna arbetsplats rådande synnerligen oberäkneliga arbetsförhållandena lämna någon slutgiltig redogörelse för kostnaderna förrän efter arbetenas slutliga färdigställande, vilket är avsett att i sakt tempo ske under nästkommande år. Styrelsen anser sig därför nu endast böra begära vad som nu beräknats med nödvändighet erforderligt för avveckling av de arbeten, som erfordrats för bandelens försättande i det skick, att den överhuvudtaget kunnat tagas i bruk för allmän trafik eller 800,000 kronor.

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

*att till fortsättande av arbetena å järnvägsförbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda anvisa på tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 800,000 kronor.*

### C. MARKFÖRVÄRV ..... kronor 1,200,000:—

Innevarande års riksdag har på Kungl. Maj:ts förslag anvisat ett sammanlagt belopp av 1,000,000 kronor för markförvärv vid statens järnvägar, varav 500,000 kronor å tilläggsstat för år 1919 och 500,000 kronor såsom reservationsanslag för år 1920.

Styrelsen hade i sin underdåniga framställning föregående år visserligen hemställt om ett sammanlagt belopp av 1,200,000 kronor, men nedsatte Eders Kungl. Maj:t detta belopp med hänsyn till den ekonomiska situationen till förenämnda 1,000,000 kronor. Såsom styrelsen flerfaldiga gånger framhållit, har det visat sig hava stor betydelse, att styrelsen disponerar ett anslag av denna natur för att i god tid, innan jordprisen genom spekulationer eller på annat sätt stigit i höjden, kunna förvärva för bangårdsutvidgningar och dylika ombyggnader erforderlig mark. Styrelsen anser sig ock i detta sammanhang böra nämna, att styrelsen ej numera såsom tidigare varit fallet i kostnaderna för åtminstone medelstora bangårdsombyggnader medtager några kostnader för markförvärv, utan bruka dessa kostnader bestridas av förenämnda anslag till markförvärv, oaktat markförvärv göres i *samband* med arbetet i fråga.

På grund av de under kristiden inträffade prisstegringarna å jordegendomar hava markprisen avsevärt sprungit i höjden. Det är ock bl. a. med anledning härav, som det av styrelsen begärda markförvärvsanslaget måste utgå med betydligt större belopp än tidigare varit fallet. Det har även visat sig under sista åren vara förenat med stora svårigheter att hålla utgifterna för markförvärv inom ramen för de av statsmakterna beviljade anslagen.

Styrelsen ser sig därför nödsakad att i år begära samma anslagsbelopp, som styrelsen äskade föregående år, eller 1,200,000 kronor. Med hänsyn till dels den nedprutning, som i förlidet års äskande gjordes av årets riksdag på Eders



Kungl. Maj:ts förslag, dels de stora krav, som innevarande år ställt och nästa år beräknats ställa på dessa anslagsmedel, finner sig styrelsen nödsakad att begära 500,000 kronor på tilläggsstat för år 1920.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för markförvärv anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 500,000 kronor,  
dels för år 1921 ett reservationsanslag av 700,000 kronor.*

#### D. RULLANDE MATERIELL ..... kronor 13,900,000: —

I underdänig skrivelse den 9 oktober 1918 hemställde järnvägsstyrelsen bl. a. om ett anslag av 20,000,000 kronor till ny rullande materiell. Detta anslag nedsattes av Eders Kungl. Maj:t till 15,000,000 kronor, vilket också blev av riksdagen beviljat. Då även de medel av andra slag än anslagsmedel, som styrelsen beräknat hava till sitt förfogande under år 1920 för anskaffning av rullande materiell måste reduceras, var det icke styrelsen möjligt att anskaffa all den rullande materiell, som av styrelsen i ovan återopade skrivelse anmälts såsom behöflig. Sedan styrelsen gjort anmälan om detta förhållande till statsrådet och chefen för civildepartementet, erhöll styrelsen genom nådigt brev den 2 maj 1919 åläggande att utan dröjsmål upphandla rullande materiell inom ramen av tillgängliga medel, och företog styrelsen i anledning härav beställning av sådan materiell till priser, som voro något lägre än de priser, med vilka styrelsen räknat vid äskandet av anslagsmedel den 9 oktober 1918. På grund av reduceringen av till styrelsens förfogande ställda medel uppgår emellertid det belopp, som ytterligare erfordras för anskaffning av rullande materiell i den utsträckning, som avsågs hösten 1918, till 7,300,000 kronor. Om dessa medel ställas till styrelsens förfogande, skulle härför anskaffas följande rullande materiell:

- 5 ånglokomotiv litt. E,
- 2 elektriska lokomotiv för växling,
- 35 personvagnar 3 klass,
- 2 postvagnar,
- 150 godsvagnar för vanlig trafik samt
- 60 malmvagnar.

Vidkommande behovet av ytterligare rullande materiell har styrelsen väl ansett sig böra taga hänsyn till de alltjämt synnerligen höga anskaffningskostnaderna, men vill styrelsen å andra sidan med stöd av erfarenheten från gångna tider framhålla vikten av att statens järnvägar stå rustade med rullande materiell att möta en inträdande högrafik. Styrelsen vill vidare uttala, att det måste anses vara ett statsintresse att kontinuiteten i driften så långt möjligt upprätthålles för den industri, som för sin verksamhet är beroende av beställningar av rullande materiell, och att anskaffningen av rullande materiell även på grund härav bör fortgå utan alltför häftiga rubbningar.

I anslutning härtill synes det styrelsen att anskaffningen av rullande materiell år 1921 i sin helhet bör omfatta:

20 ånglokomotiv, nämligen godstågslokomotiv av typerna litt. E och G samt blandade tågslokomotiv litt. J.

16 elektriska lokomotiv, därav 5 för persontåg, 9 för malmtåg samt 2 för växling,  
 106 person- och postvagnar,  
 370 godsvagnar för vanlig trafik samt  
 105 malmvagnar.

Antalet ånglokomotiv har kunnat begränsas till 20 med hänsyn därtill, att genom anskaffning av elektriska lokomotiv ånglokomotiv i motsvarande grad frigöras för användning å icke elektrifierade linjer. Vidkommande önskemålet att tillgodose berörda verkstäder med arbete, torde antalet ånglokomotiv icke lämpligen böra understiga 20, som ändock är en knapp siffra.

Vid fullt genomförd elektrifiering av linjen Kiruna—Luleå erfordras ökning av antalet befintliga elektriska lokomotiv med 21, nämligen 5 persontågs- och 16 malmtågslokomotiv. Då elektrifieringen enligt styrelsens åsikt bör vara fullbordad under år 1921 med undantag för bilinjerna från Gällivare samt bangårdarna i Gällivare och på Svartön, böra medel till 14 av de erforderliga 21 lokomotiven ställas till styrelsens förfogande under åren 1920 och 1921 samt till de återstående 7 under år 1922. Hårtill kommer behovet av de 2 växellokomotiven, till vilka enligt ovanstående medel begärdes redan hösten 1918. Då sålunda anskaffningen av de nytillkommande elektriska lokomotiven är direkt betingad av den forcerade elektrifieringen av linjen Gällivare—Luleå, varom styrelsen gjort särskild framställning, är det nödvändigt att en del av det erforderliga anslaget till dessa lokomotiv ställas till styrelsens förfogande redan å tilläggsstat för år 1920.

Vidkommande behovet av personvagnar vill styrelsen erinra, att anskaffningen av vagnar under de senare åren av kända skäl gällt i första rummet godsvagnar. Med hänsyn härtill och till den fortgående stegringen av persontrafiken måste det nu vara nödvändigt att gå i författning om visst tillskott till personvagnsparken. Styrelsen vill särskilt framhålla att beställningen av I och II klass personvagnar måst under de sista åren helt upphöra på grund av omöjligheten att anskaffa vissa för dessa vagnar erforderliga materialier. Då förhållandena i detta hänseende numera ändrat sig, bör av skyldig hänsyn till den resande allmänheten anskaffningen av dylika vagnar icke längre undanskjutas.

I det uppgivna antalet behövliga personvagnar ingå 7 sovvagnar för I, II och III klass resande. Såsom styrelsen anförde redan i sin underdåniga skrivelse den 31 oktober 1916 angående behov av ny rullande materiell för år 1918 ernås med dessa vagnar viss driftbesparing, enär antalet genomgående vagnar till olika linjer härigenom kan minskas.

Vidare föreligger behov av tio tvåaxliga kombinerade II och III klass vagnar av ny typ för trafik på kortare sträckor, varest boggievagnar icke kunna anses erforderliga.

I övrigt kommer den rullande materiell, som är avsedd att anskaffas, att utföras enligt redan befintliga och beprövade typer, nämligen II och III klass boggievagnar för dagtåg, III klass sovvagnar och III klass tvåaxliga vagnar för resor på kortare sträckor. Av godsvagnar erfordras täckta stycke-godsvagnar samt öppna vagnar dels för träkol och dels för vanlig godstrafik.

Vad malmvagnarna beträffar så erfordras dessa för fullgörande av de transporter, som enligt kontrakt skola äga rum år 1921. Styrelsen har däremot icke upptagit något anslag till rullande materiell för transport av den kvantitet

av intill 100,000 ton malm från Luossavaara, som enligt 1918 års avtal eventuellt kommer att tillhandahållas staten.

För tillgodoseende av de militära kraven skulle enligt inom styrelsen verkställd utredning erfordras viss ökning av statens järnvägars förråd av truppineredningar och övriga utrustningseffekter för täckta godsvagnar att användas, när vagnarna skola apteras för trupptransport. Styrelsen har ansett sig böra hänskjuta till Eders Kungl. Maj:ts prövning frågan, huruvida dessa effekter nu böra anskaffas, och böra i sådant fall erforderliga medel till ett beräknat belopp av 500,000 kronor ställas till styrelsens förfogande.

Kostnaden för den till anskaffning föreslagna rullande materiellen har beräknats till sammanlagt 26,000,000 kronor vartill alltså bör läggas ett belopp av 500,000 kronor för den händelse utrustningseffekter för trupptransporter skola anskaffas. Härvid har räknats med nu gällande priser å rullande materiell. Av det behövliga beloppet beräknar styrelsen att kunna förfoga över omkring 12,600,000 kronor, varvid styrelsen förutsatt viss höjning av förnyelsefonden för åren 1920 och 1921 på grund av den allmänna prisstegringen, och är det styrelsens avsikt att i samband med ingivande av förslag till driftkostnadsstat för respektive år inkomma med närmare förslag i detta hänseende. Vidare har styrelsen utgått därifrån, att till förnyelsefonden för rullande materiell för år 1920 utöver den ordinarie avsättningen disponeras 2,000,000 kronor för att möjliggöra ökad utrangering av lokomotiv i likhet med vad som av Eders Kungl. Maj:ts medgivits för åren 1917—1919. För anskaffning av rullande materiell i avsedd utsträckning återstår således ett belopp av 13,400,000 kronor, vartill anslagsmedel erfordras.

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

*att till ny rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 2,000,000 kronor,  
dels för år 1921 ett reservationsanslag å 11,900,000 kronor, för den händelse behovet av militära utrustningseffekter nu bör tillgodoses.*

## E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCK-

**LUFTBROMS** ..... kronor 2,600,000:—

I underdånig skrivelse den 9 oktober 1918 hemställde styrelsen om anslag av tillsammans 1,300,000 kronor för påbörjande av befintlig rullande materiells utrustning med genomgående tryckluftbroms, system Kunze-Knorr, och till anskaffande av vissa i samband härmed erforderliga maskinella utrustningar och provningsanordningar.

Detta anslag nedsattes av Eders Kungl. Maj:ts till 1,000,000 kronor, vilket också beviljades av 1919 års riksdag.

Enligt den utredning, som var vidlagd styrelsens ovannämnda underdåniga skrivelse, skulle för ifrågavarande arbete erfordras för år 1921 ett anslag av

916,000 kronor, varvid räknats med 1915 års prisleförhållanden. Med hänsyn till den inträdda prisstegringen erfordras emellertid i stället 2,300,000 kronor för nämnda år, vartill kommer ett belopp av 300,000 kronor, som resterar å det för år 1920 beräknade anslaget. Styrelsen förutsätter härvid, att kostnaden för broms-utrustningar till den materiell, som nyanskaffas, ingår som ökad kostnad för materielen i fråga, och att särskilt anslag sålunda erfordras endast för utrustning av befintlig materiell.

I den utredning, som styrelsen framlade hösten 1918 och som, såsom nämnts, var baserad på 1915 års prisleförhållanden lämnades en uppgift på den förändring, som det driftekonomiska resultatet skulle undergå, under förutsättning av viss höjning såväl av materialpriser som av personalkostnader. I anslutning härtill har styrelsen verkställt en ny räntabilitetsberäkning, med ledning av nu gällande material- och personalkostnader. Denna beräkning återfinnes i närslutna »P. M. angående kostnaden för införandet av Kunze-Knorr-bromsen å Statens järnvägars rullande materiell, avseende 1919 års priser». Såsom framgår av denna P. M. ställer sig det driftekonomiska resultatet på följande sätt.

Totalkostnaden för Kunze-Knorr-bromsens införande ökas från 11,627,000 kronor till 29,430,000 kronor d. v. s. med omkring 150 %. Sammanlagda årliga driftskostnaderna för bromsens skötsel och underhåll stegras med ungefär 340 %.

Genomsnittskostnaden för en bromsare är ökad från 1,540 till 4,110 kronor per år eller med 167 %.

Den kapitaliserade kostnaden vid bromsens fullständiga införande ökas från 6,684,000 till 18,183,000 kronor eller med 173 %.

Nettobesparingen vid fullt införd broms ökas från 2,118,000 kronor till 5,662,000 kronor per år. Därest denna besparing i båda fallen minskas med 5 % ränta på den resterande kapitaliserade kostnaden, erhålles den verkliga minskning av driftskostnaderna, som blir en följd av Kunze-Knorr-bromsens införande. Sistnämnda besparing kommer att ökas från 1,784,000 kronor till 4,713,000 kronor eller med närmare 3 miljoner kronor per år.

Härav framgår, att den sedan år 1915 inträdda prisstegringen medför en avsevärd ökning av driftskostnadsbesparingen vid fullt införd godstågsbroms. Visserligen är omöjligt att förutsäga, huru nu rådande prisnivå kan komma att ändra sig under ombyggnadstiden, men det torde knappast vara att förvänta, att personalkostnaderna, d. v. s. bromsareavlöningarna, komma att sjunka i hastigare tempo än materialkostnaderna. Skulle åter sistnämnda kostnader nedgå relativt mera än personalkostnaderna, så blir besparingen i förhållande till kapitalutlägget större, än vad ovan anförda siffror angiva. Det måste under dessa förhållanden anses i hög grad önskvärt, att arbetet med godstågsbromsens införande i möjligaste mån forceras, för att snarast vinna de avsevärda driftsbesparingarna. Då emellertid bromsapparaternas montering på den befintliga materielen är avsedd att utföras vid Statens järnvägars egna verkstäder, och arbetet härmed är högst betydande och då någon erfarenhet ännu icke föreligger beträffande verkstädernas kapacitet i berörda avseende, är det icke styrelsen möjligt att för närvarande bedöma, huruvida en förkortning av den för ombyggnaden anslagna tiden kan åvägabringas. Så snart nödig erfarenhet föreligger har Styrelsen emellertid för avsikt att upptaga till prövning frågan om forcering av arbetet med bromsens införande. Styrelsen anser sig därför för närvarande böra vidhålla den ursprungliga planen för godstågsbromsens införande under framhållande av önskvärdheten

därav, att någon minskning av det nu äskade anslaget icke företages, då däri-  
genom tiden för ombyggnadsarbetet skulle komma att på ett icke önskvärt sätt  
förlängas.

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

*att för fortsatt införande av genomgående tryckluftbroms  
å godståg anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp å 300,000 kronor  
och dels för år 1921 ett reservationsanslag å 2,300,000  
kronor.*

**F. NYA INVENTARIER** ..... kronor 2,000,000: —

För nya inventarier vid Statens järnvägar hava av riksdagen beviljats anslag  
för år 1919 av dels 2,100,000 kronor, dels ock å tilläggsstat 3,000,000 kronor och  
för år 1920 anslag av 3,500,000 kronor. Såsom styrelsen vid avgivandet av underdånig  
framställning om sistnämnda anslag framhållit, hade styrelsen vid bestämmandet  
av dessa anslags storlek sökt iakttaga all den sparsamhet, som styrelsen ansett  
vara möjlig med hänsyn till den under år 1918 eftersatta anskaffningen av inven-  
tarier. Jämväl vid beräkandet av det statsanslag, som är erforderligt för nya  
inventarier för år 1921, har styrelsen sökt att i möjligaste mån begränsa anslagets  
storlek.

Den av 1918 års riksdag beslutade utbyggnaden av ny maskinverkstad vid  
huvudverkstaden i Örebro, beräknas bliva färdig under år 1921. Det blir därför  
nödvändigt att under detta år utrusta densamma med behövliga verktygsmaskiner.  
Härför erfordras, förutom bidrag från förnyelsefonden, ett statsanslag för år 1921  
av 200,000 kronor.

Vad beträffar den löpande anskaffningen av inventarier, får styrelsen fram-  
hålla, att även om trafiken icke skulle till år 1921 avsevärt ökas utöver den när-  
varande, viss nyanskaffning av inventarier är erforderlig för driftens behöriga  
upprätthållande. Ändrade trafikförhållanden, nybyggnader, anordningar, avsedda  
att vinna besparingar i arbetskrafter eller tid, nödvändiggöra dylika inköp. Häri-  
genom ernås i flera fall minskning i utgifterna för drift eller underhåll. Det an-  
slag, som erfordras för den såsom nödvändig ansedda löpande anskaffningen av  
inventarier under år 1921 utgör 1,800,000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att det  
tacktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

*att för anskaffning av nya inventarier anvisa för år 1921  
ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, varav c:a 1,400,000  
kronor äro att betrakta såsom konjunkturstillägg på 1914 års  
prisnivå.*

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Strömberg och järnvägsfullmäktige Adelsvärd, överingenjörerna Fogelmarck och Sundberg, byråcheferna von Friesen och Öfverholm samt tff byråchefen Markman, och har beredning av ärendena

under grupp A. I. 1 c—g, 2, 3, 4 b—d, III, 1, VI, VII, XI, XIV—XVIII samt C verkstälts av byråchefen Åberg,

under grupp A I 1 a och b, II samt B av överingenjören Fogelmarck.

under grupp A I 4 a, V samt D, E och F av byråchefen von Friesen,

under grupp A IV av överingenjören Sundberg.

under grupp A IX, X, XII och XIII av byråchefen Öfverholm samt slutligen

under grupp VIII av tff byråchefen Markman.

Stockholm den 29 september 1919.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

HJALM. G. ÅBERG.

---

## P. M.

## angående last- och mötesplatsanläggning vid Långviksmon.

Konungens befallningshavande i Västernorrlands län med anhållan om yttrande varest »järnvägsstation till äventyrs kan antagas komma att bli inrättad .....» mellan Björna och Trehörningsjö. 26/3 1915.

Konungens befallningshavandes skrivelse remitteras till distriktsförvaltningen vid V distriktet för utlåtande. 30/3 1915.

Distriktsförvaltningen vid V distriktet meddelar, att distriktsförvaltningen har för avsikt att i sin nybyggnadsstat föreslå anordnandet av en lastplats vid Långviksmon och i samband därmed flyttning dit av den nuvarande militärmötesplatsen vid Långvattnet. Ortsbefolkningen erbjuder sig att bidra till anläggningen vid Långviksmon med fri mark, dagsverken och byggnadsvirke till ett sammanlagt belopp av 4.000 kronor. 24/7 1915.

Distriktsförvaltningen vid V distriktet föreslår, med översändande av ritningar och kostnadsberäkningar, att en lastplats måtte inrättas vid Långviksmon och att militärmötesplatsen vid Långvattnet flyttas till den förra platsen. 22/9 1915.

Järnvägsstyrelsen svarar å Konungens befallningshavandes ovannämnda skrivelse, att styrelsen samma dag gjort underdånig hemställan om anslag till en last- och mötesplats vid Långviksmon. 27/10 1915.

Styrelsen anhåller i detta sammanhang att sådana åtgärder vidtagas, att skenfri korsning åstadkommes mellan den blivande landsvägen och statens järnvägar.

A. Lundgren, Trehörningsjö, gör på Trehörningsjö sockens vägnar underdånig framställning om att frågan om anläggningen vid Långviksmon måtte få anstå tills vägfrågan (väg mellan Flerke och Hemlings byar) blir fullt utredd. Han polemiserar mot distriktsförvaltningens vid V distriktet förslag att förlägga last- och mötesplatsen till Långviksmon och förmenar, att en dylik anläggning i stället bör komma till stånd vid Långvattnets *militärmötesplats*. Enligt hans åsikt bör last- och mötesplatsens förläggande till *Långviksmon eller Långvattnet bli beroende av landsvägsfrågans lämpligaste lösning* (vilken enligt hans mening är den föreslagna vägens dragande över Långvattnet). 9/12 1915.

Distriktsförvaltningen vid V distriktet anmodas av styrelsen att avgiva yttrande över Lundgrens nyssnämnda framställning, vilken styrelsen erhållit i nädlig remiss. 17/12 1915.

Distriktsförvaltningen vid V distriktet inkommer till styrelsen med begärt yttrande och avstyrker bifall till Lundgrens framställning. Distriktsförvaltningen anser att denna företräder ett rent sockenintresse (Trehörningsjö), som ej på minsta vis får påverka bestämmandet av läget för den mellan Björna och Trehörningsjö erforderliga last- och mötesplatsen, vilken berör endast tvenne byar i 22/12 1915.

*Trehörningsjö socken, men åter fyra stycken byar i Björna socken. Distriktsförvaltningen anser att läget för denna trafikplats bör bestämmas uteslutande med hänsyn till vad som är lämpligast för statens järnvägars trafikanter, d. v. s. i anslutning till distriktsförvaltningens motivering för anläggningens utförande vid Långviksmon.*

- <sup>29</sup>/<sub>12</sub> 1915. Byråchefen, banbyrån, överlämnar under hand den nådiga remissen till civildepartementet och refererar till av civilministern lämnad bestämmelse härom.
- <sup>25</sup>/<sub>5</sub> 1916. Riksdagsman G. F. Lundgren till Järnvägsstyrelsen med anhållan om att den av Trehörningsjö kommun genom A. Lundgren den <sup>9</sup>/<sub>12</sub> 1915 gjorda underdåniga framställningen ej måtte av styrelsen beaktas. I strid mot Trehörningsjö kommun anser riksdagsman Lundgren, att *frågan om anläggande av lastplatsen icke måtte göras beroende av hur landsvägsfrågan löses.*
- <sup>18</sup>/<sub>6</sub> 1916. Styrelsen till Konungens befallningshavande med anhållan att undersökning måtte företagas för den ifrågasatta vägens alternativa sträckning över Långviksmon, samt dessutom eventuellt för ny förbindelseväg mellan detta alternativ och Trehörningsjö kyrkby.
- <sup>9</sup>/<sub>9</sub> 1916. Konungens befallningshavande till Järnvägsstyrelsen med meddelande, att för omarbetning av alternativet över Långviksmon förordnande begärts av Konungens befallningshavande hos Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
- <sup>11</sup>/<sub>9</sub> 1917. Järnvägsstyrelsen till Konungens befallningshavande, med anhållan om meddelande huru långt behandlingen av vägfrågan fortskridit.
- <sup>14</sup>/<sub>9</sub> 1917. Konungens befallningshavande till Järnvägsstyrelsen, med meddelande att vid jämförelse emellan de båda föreliggande alternativa vägförslagen, vilka synas Konungens befallningshavande i det närmaste *jämställda*, företräde *obetingat* bör givas åt den linje, som kommer att beröra någon last- och mötesplats vid statens järnvägar. Därför anser Konungens befallningshavande, att *läget för den nu ifrågasatta mötesplatsen bör vara bestämt, innan frågan om vägens sträckning upptages till slutligt avgörande.*
- <sup>20</sup>/<sub>9</sub> 1917. Styrelsen förnyar sin underdåniga framställning om anslag till en last- och mötesplats vid Långviksmon.
- <sup>7</sup>/<sub>1</sub> 1919. Till Konungens befallningshavande överlämnar distriktsingenjör major F. A. Lundström den 15 juni 1918 dagtecknade omarbetade förslag till väg Hemling—Flerke med skenfri korsning med statens järnvägar vid Långvattnet, respektive Långviksmon samt därjämte förslag till väg, förbindande Trehörningsjö kyrkby med nämnda väganläggning över Långvattnet.
- <sup>11</sup>/<sub>2</sub> 1919. Konungens befallningshavande delgiver styrelsen nyssnämnda förslag för yttrande.
- <sup>15</sup>/<sub>2</sub> 1919. Inlämna herrar A. Lundgren och P. L. Sjödin i Trehörningsjö en inlaga till byråchefen Åberg, vari framhålles Långvattnets företräde framför Långviksmon såsom plats för station.
- <sup>8</sup>/<sub>5</sub> 1919. Konungens befallningshavande översänder till styrelsen framställningar från byamännen i Långviksmon m. fl. byar, från Björna kommun samt från torpare i Långvattnet om att vägen bör korsa statens järnvägar vid Långviksmon.
- <sup>5</sup>/<sub>5</sub> 1919. Herrar A. Lundgren och P. L. Sjödin i Trehörningsjö ingiva till distriktsförvaltningen en inlaga, som avser att framhålla fördelarna för stationens förläggande till Långvattnet. Dessutom påyrkas att vid Mattarbodum anlägges håll- och lastplats samt att hållplatsen Långviksmon indrages.



Bland de skäl, varpå järnvägsstyrelsen grundar sin åsikt att stationen bör förläggas till Långviksmon i stället för till Långvattnet, må anföras följande.

Långviksmon är belägen fördelaktigare för stationsanläggning än Långvattnet.

Särskilt bör härvid framhållas, att grundförhållandena vid Långvattnet äro ganska dåliga, emedan avståndet från räls underkant till fasta grunden är 3.5 meter å ena och 6.1 meter å andra sidan om spåret. Vid Långviksmon däremot går fasta grunden upp i dagen.

Vad lutningsförhållandena och svårigheterna för tågens igångsättande beträffar, må nämnas, att Långviksmon ligger högt och med lutningar å bägge håll, varemot Långvattnet är beläget i en sänka med skarpa stigningar åt ömse sidor.

Långvattnets militärmötesplats är anlagd å en obebyggd plats, varemot vid Långviksmon en rätt så stor by är belägen.

Ur militärsynpunkt föreligger ej något hinder att flytta militärmötesplatsen från Långvattnet till Långviksmon.

De byar av nämnvärd omfattning, som bliva närmast berörda av tillkomsten av en håll-, last- och mötesplats vid Långviksmon eller Långvattnet, synas vara Flygsjö och Långvattnet inom Trehörningsjö socken samt Mattarbodum, Långviken, Movattnet och Hemling inom Björna socken.

En station vid Långviksmon skulle bereda samtliga dessa byar bekvämare förbindelser med järnvägen, om den tilltänkta vägen framdrages dit. En station vid Långvattnet åter skulle medföra förbättring av förbindelserna med järnvägen endast för byarna Flygsjö, Långvattnet, Mattarbodum och Hemling.

Om Långvattnet skulle ordnas till station måste den nuvarande hållplatsen vid Långviksmon indragas, varigenom en högst avsevärd försämring för framförallt byarna Mattarbodum och Långviken skulle inträda.

Statens järnvägar å sin sida skulle mista en stor del av nuvarande trafiken å denna hållplats, som så gott som uteslutande utgjorts av resande och gods från byarna Mattarbodum och Långviken. Denna trafik har icke varit ringa. Sålunda har redan under år 1914 från Långviksmon försålts 3,529 stycken biljetter till och från Björna samt 468 stycken fraktgodsexpeditioner verkställt.

Förutom den trafik, som nu går till Långviksmon, framföras även från sistnämnda byar till Björna station för vidare befordran till Örnköldsvik, på vilken plats befolkningen i dessa orter har sina handelsförbindelser, rätt avsevärda kvantiteter smör, kött och andra lantmannaprodukter. Dessa transporter komma givetvis sedermera att gå till Långviksmon, därest station anlägges där, varemot statens järnvägar gå miste om dessa transporter å linjen Björna—Trehörningsjö, i fall stationen förlägges till Långvattnet, i vilket fall transportererna beräknas gå direkt till Björna.

Likaså finnas i berörda byar ej obetydliga timmerskogar, varför en del timmer- och träkolstransporter äro att påräkna såväl som ock virkestransport från en vid Långviksmon befintlig såg med hyvleri.

Förbindelseväg mellan väganläggningen Hemling—Flerke och Trehörningsjö kyrkby kan även enligt alternativförslaget över Långviksmon utan svårighet ordnas. För de i Björna socken belägna byarna Näset, Långviken, Movattnet och Hemling torde en sådan förbindelseväg dock vara obehörlig. Om den nya vägen framdrages över Långviksmon, torde järnvägen kunna tillgodose förbindelserna med Trehörningsjö för såväl dessa byar som för de nedanför Långvattnet belägna. En vägförbindelse mellan Långviksmon eller Långvattnet och Trehörning-

sjö kyrkby kan sålunda enligt styrelsens mening icke sägas vara av allmänt intresse utan endast gagna Trehörningsjö socken.

Intill Långviksmons hållplats finnes en statens järnvägars grusgrop anordnad, och spår till densamma utlagt, vilken spåraneläggning komme att ansluta till själva stationens spårssystem, varigenom avsevärda bevakningskostnader inbesparades.

Beträffande denna fördel har invänts, att ett grustag även skulle kunna erhållas vid den tilltänkta stationen vid Långvattnet. Verkställda undersökningar hava emellertid givit vid handen att ifrågavarande höjdsträckning endast innehåller s. k. »mjäla» och fin sand, som på 2 à 3 meters djup genomskäres av ett c:a 2 meters lerlager, och är denna sandås sålunda oanvändbar till ballast.

Anordnande av stationen vid Långvattnet har syntts styrelsen vara uteslutande ett rent sockenintresse för Trehörningsjö. Enligt till Konungens befallningshavande den 25 sistlidne juni insända framställningar från bymän i Långviksmon, Mattarbodum, Långviken, Movattnet och Hemling jämte utdrag ur protokoll, fört vid extra stämma med Björna kommun samt framställning från en del torpare i Långvattnet framgår, att önskemålen från dessa äro, att stationen förläggas vid Långviksmon.

Det kan befaras, att därest Långvattnet bleve station och sålunda Långviksmons hållplats indrages, den nya stationen bleve belägen så illa till för en avsevärd del av ortens trafik, att denna måste dragas till Trehörningsjö, varigenom statens järnvägar gå miste om trafiken å linjen Trehörningsjö—Björna och ortens befolkning får längre vägar till järnvägsstation med ty åtföljande sämre utvecklingsmöjligheter för orten.

Slutligen må beträffande de olika kommunala myndigheternas ställning i frågan anföras

*att* Trehörningsjö kommun önskar stationen förlagd till *Långvattnet*, vilket bestyrkes av kommunalstämmebeslut och upprepade inlagor till järnvägsmyndigheter m. m. från kommunalombud m. fl.,

*att* Björna kommun önskar stationen förlagd till *Långviksmon*, vilket även bestyrkes av kommunalstämmebeslut och inlagor,

*att* Själevads tingslags distrikt vill hava den nya vägen framdragen över Långviksmon och således stationen förlagd dit samt den 5 september 1916 uttalat, att det vore fullkomligt meningslöst att framdraga vägen över Långvattnet.

Dessutom må nämnas att distriktschefen i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet den 24 mars 1909 anförde, att väglinjen över Långvattnet har vissa tekniska företräden framför linjen över Långviksmon, men att denna senare passerar mera odlad bygd och anses bereda gagn åt talrikare befolkning, samt att, då sträckningens över Långvattnet betydelse för den allmänna samfärdseln påtagligen står i utsikt att jämväl i framtiden bliva tämligen oansenlig, de tekniska företrädena för denna linje icke i och för sig äro av natur att verka avgörande på val av linjeriktning, varemot detta val bör vara beroende av lämpligheten ur trafiksynpunkt av respektive linjers korsning med statsbanan.

För byråchefen:

*Sven Nerell.*

## P. M.

**angående kostnaden för införandet av Kunze-Knorr-bromsen  
å statens järnvägars rullande materiell avseende  
1919 års priser.**

Kostnadsberäkningen och den därpå grundade räntabilitetsberäkningen är utförd enligt samma grunder som den beräkning av kostnaden för Kunze-Knorr-bromsens införande å statens järnvägars materiell, vilken finnes införd i bilagan till järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 9 oktober 1918.

I anslutning härtill antages att följande förutsättningar:

A. Allmänna beräkningsgrunder.

B. Antal fordon, som skola erhålla bromsutrustning, samt

C. Utrustningsplan,

äro desamma, som återfinnas i förenämnda bilaga.

**Enhetspriser och totalkostnad för fordonens förseende med  
bromsutrustning.**

Dessa kostnader voro i 1918 års utredning beräknade enligt 1915 års prisnivå, under det de i den här verkställda beräkningen äro införda med de belopp, som nu (år 1919) äro gällande. Sålunda har inköpspriset för bromsapparaterna beräknats efter de priser, som gällde för den nyligen gjorda första beställningen av dylika apparater. Kostnaden för monteringen och övriga detaljer äro bestämda med ledning av inkomna anbud å vagnar samt av kostnadsberäkningar vid statens järnvägars egna verkstäder.

Med stöd av dessa siffror har totalkostnaden för Kunze-Knorr-bromsens införande å statens järnvägars lokomotiv och vagnar beräknats till i runt tal 29,430,000 kronor.

Med 1915 års priser beräknades kostnaden till 11,627,000 kronor, och uppgår sålunda ökningen av kostnaden år 1919 till i genomsnitt

$$\frac{17,803,000}{11,627,000} \times 100 \cong 153 \%$$

**Ökning av driftkostnaderna.**

A. *Kolförbrukningen för tryckluftens alstrande.*

Med ett kolpris av 125 kronor per ton erhålles en kostnad för tryckluftens alstrande av  $\frac{300 \times 125}{7 \times 1000} = 5,35$  kr. per 100 tågkm.

Då motsvarande kostnad år 1915 uppgick till 1:50 kronor, uppkommer alltså en ökning år 1919 av  $\frac{3,85 \times 100}{1,50} \cong 250 \%$ .

*B. Förbrukning av bromsslängor och tättningsringar.*

En luftslang kostar för närvarande ungefär 22 kronor. Med en livslängd av 2 å 3 år beräknas kostnaden för denna förbrukning till 24 kronor per fordon och år.

År 1915 beräknades kostnaden per slang till kronor 5:35, och blir ökningen år 1919 alltså  $\frac{18,65}{5,35} \times 600 \cong 350 \%$ .

*C. Underhåll av övriga bromsdetaljer.*

Dessa beräknas till för varje bromsvagn 45 kronor, för lokomotiv 2 % av kostnaden för bromsutrustningen, motsvarande en ökning i förhållande till 1915 års kostnader av ungefär 150 %.

**Besparing i personalkostnaderna till följd av tryckluftbromsens införande.**

Under år 1919 utgår en genomsnittsavlöning inklusive pensionsbidrag, sjukavlöning, reseersättning m. m. till bromsare med c:a 4,110 kronor per man och år, under det att för år 1915 beräknades motsvarande kostnad till c:a 1,540 kronor. Ökningen år 1919 uppgår alltså till  $\frac{2,570}{1,540} \times 100 = 167 \%$ .

Med ledning av det antal bromsare, som enligt förenämnda bilaga kan inbesparas för varje år, och ovanstående medelkostnad för bromsarpersonal per man och år erhållas de i nedanstående tabell, kolumn G, angivna besparingarna för åren 1920—1929.

**Möjligheten att med personalkostnadsbesparingarna förränta och amortera de med tryckluftbromsens införande förenade kostnaderna.**

Med stöd av ovan anförda, år 1919 gällande priser å materiell och avlöningar har en räntabilitets- och amorteringsberäkning genomförts på samma sätt som i tabell 13 i förenämnda bilaga till 1918 års utredning, och återfinnas de härvid erhållna värdena i nedanstående tabell, varjämte för överskådlighetens skull de för varje år erforderliga kapitalutlägggen och erhållna besparingarna äro grafiskt framställda å närlagda kurvblad.

Av beräkningen framgår, att den kapitaliserade kostnaden vid bromsens fullständiga införande uppgår till 18,183,000 kronor.

Med 1915 års priser uppgick motsvarande kostnad till 6,684,000 kronor och uppgår ökningen med 1919 års priser således till ungefär 172 %.

Från och med år 1930, d. v. s. efter det tryckluftbromsen blivit fullständigt införd, erhålles en årlig besparing i personalkostnader av ungefär 8,064,000 kronor.

Årliga merutgifterna från och med samma tid på grund av bromsens införande utgöres av:

1) ökade driftkostnader .....	2,372,000 kronor
2) kostnad för ersättning av för varje år slopad materiell	70,000 »
	<u>Summa 2,442,000 kronor.</u>

Nettobesparingen med 1919 års priser uppgår därför till ungefär 5.662,000 kronor per år.

Med 1915 års priser beräknades nettobesparingen till 2,118,000 kronor.

En besparing av 5.662,000 kronor motsvarar en förräntning av den kvarstående kapitaliserade kostnaden, 18,183,000 kronor, med  $\frac{5,662,000}{18,183,000} \times 100 \cong 31\%$ .

Med 1915 års priser erhöles en förräntning av c:a 32 %.

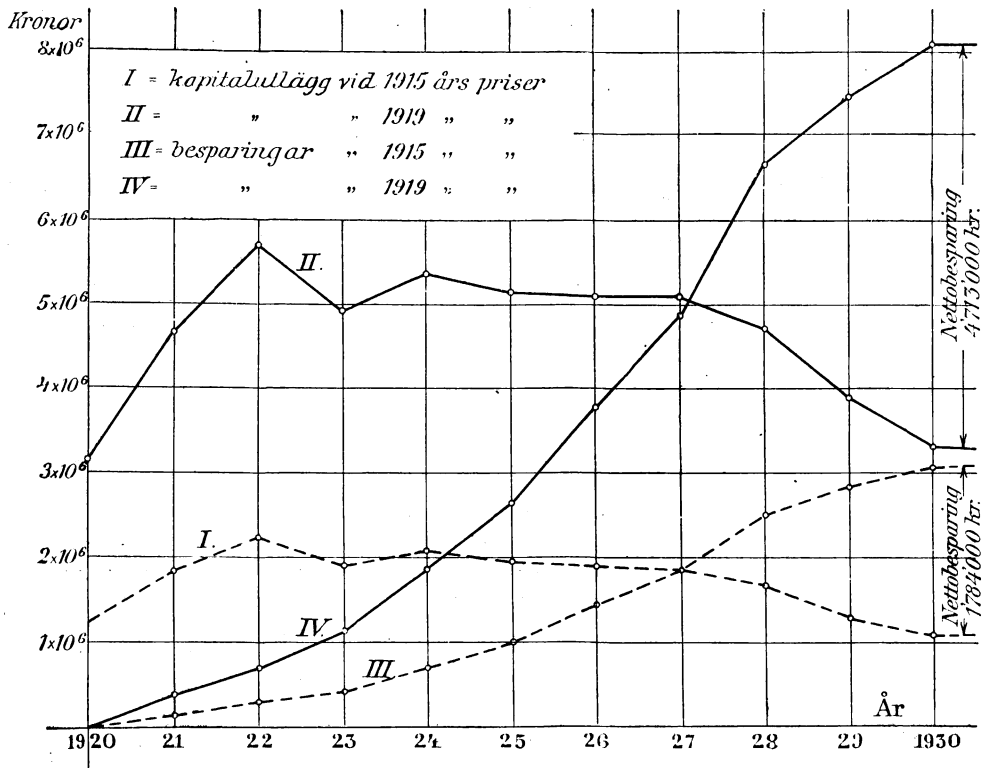
Om man minskar förenämnda nettobesparing med 5 % ränta å den kapitaliserade kostnaden, 18,183,000 kronor, erhålles en rest på 4,713,000 kronor, utgörande den minskning av driftkostnaderna, som blir en följd av Kunze-Knorr-bromsens införande.

Med 1915 års priser blir motsvarande minskning 1,784,000 kronor.

*Erik von Frisen.*

**Förändring och amortering av utrustningskapital och driftkostnader  
med utgång från 1919 års material- och personalkostnader.**

A.	B.	C.	D.	E <sub>1</sub> .	E <sub>2</sub> .	F.	G.	H.
Å r.	Kapitaliserad kostnad vid årets början.	Ränta å föregående kapital (5 %).	Driftkostnader (merkostnader) för tryckluftbromsen.	Under året förbrukat utrustningskapital		Kapitaliserad kostnad vid årets slut.	Besparingar i personalkostnader.	Resterade kapitaliserad kostnad vid årets slut.
				för nya fordon.	för befintliga fordon.			
1920 .....	—	—	—	1,938,000	1,204,000	3,142,000	—	3,142,000
21 .....	3,142,000	157,000	248,000	1,935,000	2,318,000	7,800,000	362,000	7,438,000
22 .....	7,438,000	372,000	410,000	1,799,000	3,089,000	13,108,000	674,000	12,434,000
23 .....	12,434,000	622,000	634,000	48,000	3,600,000	17,338,000	1,134,000	16,204,000
24 .....	16,204,000	810,000	852,000	48,000	3,618,000	21,532,000	1,841,000	19,691,000
25 .....	19,691,000	985,000	1,099,000	40,000	3,006,000	24,821,000	2,614,000	22,207,000
26 .....	22,207,000	1,110,000	1,393,000	48,000	2,538,000	27,296,000	3,773,000	23,523,000
27 .....	23,523,000	1,176,000	1,681,000	48,000	2,168,000	28,596,000	4,850,000	23,746,000
28 .....	23,746,000	1,187,000	2,040,000	51,000	1,416,000	28,440,000	6,634,000	21,806,000
1929 .....	21,806,000	1,090,000	2,245,000	53,000	465,000	25,659,000	7,476,000	18,183,000
			10,602,000	6,008,000	23,422,000			



## REGISTER.

(K betecknar att för arbetet *endast* begärts konjunkturstillägg.)

	Sid.
Alby, uppförande av ett boställshus .....	43
Aneby—Sandsjö, anläggande av ytterligare ett järnvägsspår (K).....	29
Anläggande av ny lokal godsbangård i Kristinehamn (K) .....	15
» » ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö (K) .....	29
» » » » » » Ballingslöv och Hässleholm .....	31
» » » » » » Örebro och Laxå .....	28
Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg (K) .....	12
Anläggningar vid huvudverkstäder .....	35
» » kol- och vattenstationer.....	24
Anordnande av inntak i verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Örebro och Bollnäs .....	37
» » lokaler för postverkets behov .....	46
» » nya stationer och mötesplatser .....	18
» » plattformstak .....	27
» » skenfria vägkorsningar .....	48
» » tvättstugor .....	46
» » utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar .....	21
» » vatten- och avloppsledningar.....	25
» » eller utvidgning av utrustningsförråd.....	47
Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .....	49
» » förbättrad driftsekonomi .....	40
Anundsjö, utvidgning av spårsystemet (K).....	69
Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn för ökande av dess trafikkapacitet (K) .....	58
Ballingslöv—Hässleholm, anläggande av ytterligare ett järnvägsspår.....	31
Bangårdar .....	11
Bangårdsanordningar i övrigt.....	24
Bangårdsombyggnader.....	11
Banmästarstugor, uppförande av .....	43
Banvaktstugor, » » .....	43
Beredande av 2-rumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar .....	45



	Sid.
Bispgården, utvidgning av spårsystemet (K) .....	69
Björneborg, » » » .....	22
Björnsjö, anordnande av ny mötesplats (K) .....	69
Boden, » » vatten- och avloppsledningar .....	25
» , ombyggnad av bangården (K) .....	68
» , uppförande av vagnhall (K) .....	70
» , utvidgning av spårsystemet .....	23
Bollnäs; anordnande av innertak i verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Örebro och .....	37
» , uppförande av tvenne boställshus för verkstadspersonalen .....	44
» , uppförande av sex lokomotivstallar m. m. (K) .....	68
Boställshus .....	41
Brandväsendets ordnande .....	60
Bräcke, utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Brännarp, om- och tillbyggnad av stationshuset .....	45
Båstad, uppförande av en banmästarstuga .....	43
Charlottenberg, uppförande av byggnad för matservering åt resande .....	46
» , » » ny lokomotivstation .....	38
Dingle, uppförande av boställshus .....	43
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....	62
Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer .....	24
Driftverkstäder (K) .....	41
Dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö .....	30
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	28
Dysjön, uppförande av boställshus .....	43
Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön .....	56
Elektriska belysningsanläggningar .....	51
Erforderliga konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 .....	62
Falköping-Ranten, inköp av fastighet .....	43
Falköping-Ranten—Nässjö, utvidgning av spårsystemet (K) .....	69
Flädie, uppförande av boställshus (K) .....	69
Forsmo—Hoting, ny statsbana .....	75
Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår .....	19
Gammelstad, utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Genevad, uppförande av en banvaktstuga .....	43
Godsmagasinsbyggnader .....	45
Gröttingen, anordnande av mötesplats (K) .....	69
Gullbrandstorp, utvidgning av spårsystemet (K) .....	68
Gångbroar och gångtunnlar .....	26
Gångtunnel vid Huddinge, anordnande av .....	26
Gällivare, utvidgning av bangården .....	17
Göteborg, » » spårsystemet .....	22
Hagalund, övre, utvidgning av spårsystemet .....	21

	Sid.
Hallsberg, anläggning av huvudrangerbangård (K) .....	12
» , anordnande av plattformstak .....	28
» , kolgivningsbrygga och spår (K) .....	69
» , uppförande av två boställshus .....	43
Halmstad—Trönninge, uppförande av en banvaktstuga .....	43
Haparanda—finska gränsen, ny statsbana .....	79
Harrträsk, utvidgning av spårsystemet .....	23
Huddinge, anordnande av gångtunnel .....	26
Husbyggnader (K) .....	41
» övriga .....	46
Håsjö, anordnande av kol och vattenstation .....	70
Hällnäs—Stensele, ny statsbana .....	77
Hässleholm, ombyggnad av bangården (K) .....	68
Införande av genomgående tryckluftbroms .....	83
Inköp av byggnad vid Krylbo .....	42
» » boställshus .....	43
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare .....	73
Inventarier, nya .....	85
Järlåsa, anordnande av mötesplats (K) .....	69
Järna, ny lokomotivstation .....	38
Järva, anordnande av vatten- och avloppsledningar .....	25
Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda ..	79
Jönköping, utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Karlstad, ombyggnad av bangården (K) .....	68
Katrineholm—Åby, anordnande av sektionstelefonledning å linjen .....	50
Katrineholm, provisorisk utvidgning av bangården (K) .....	15
» , utvidgning och ombyggnad av stationen (K) .....	69
Kattarp, utvidgning av spårsystemet .....	22
Kil, anordnande av vägport (K) .....	68
Kilvo, utvidgning av spårsystemet .....	23
Kiruna, anordnande av vedgård .....	27
» , uppförande av ångcentral .....	70
» —Riksgränsen, åtgärder för undvikande av störningar i svagströmslednin- garna å bandelen .....	55
» —Svartön, elektrifiering av linjen .....	56
Kolupplagsplats i importhamnar och å bränslestationer m. m., anordningar för ökad .....	49
Kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg .....	58
Konjunkturstillägg å anslag beviljade före år 1918 .....	62
Kortebo, anordnande av mötesplats (K) .....	68
Koskivara, uppförande av ett boställshus .....	43
Koskullskulle, anordnande av vatten- och avloppsledningar .....	25
» , om- och tillbyggnad av stationshuset .....	45
Kristinehamn, anläggande av ny lokal godsbangård (K) .....	15
Krylbo, inköp av befintlig byggnad .....	42

	Sid.
Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov (K) .....	39
» , utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
» —Sala, anordnande av ny telegrafledning å linjen.....	50
Kunze-Knorr-bromsens införande å statens järnvägars rullande materiell .....	83, 91
Kågeröd, uppförande av ett boställshus .....	43
Kålleröd—Lindome, omläggning av linjen .....	32
Kävlinge, utvidgning av spårsystemet .....	22
Laholm, utvidgning av spårsystemet .....	22
Last- och mötesplatsanläggning vid Långviksmon, p. m. angående .....	87
Lappberg, uppförande av stationsstuga (K) .....	69
Laxå—Charlottenberg, anordnande av sektionstelefonledning å linjen .....	50
Liljeholmen, ombyggnad av stationen (K) .....	67
Lokomotivstationer, nya .....	37
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .....	37
London, anordnande av mötesplats .....	19
Lund, uppförande av manskapshus .....	45
Långsele, uppförande av boställshus (K) .....	69
Långviksmon, anordnande av mötesplats .....	19, 87
Malmberget, anordnande av vatten- och avloppsledning (K) .....	70
Manskaps- och överliggningshus .....	45
Markförvärv .....	80
Mjölby, utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Mobodarne, utvidgning av spårsystemet .....	22
Moheda, utvidgning av spårsystemet .....	22
Mora—Kristinehamn, arbeten å bandelen för ökande av dess trafikkapacitet (K) .....	58
Myrheden, kol- och vattengivningsanordning (K) .....	68
Möckeln, nedläggning av vagnvåg .....	27
Mötesplatser och stationer, anordnande av nya .....	18
Norsälven, ombyggnad av bron över (K) .....	34
Notviken, uppförande av boställshus för verkstadspersonalen .....	44
» » » ny malmvagnsverkstad .....	35
Nuortikon, utvidgning av spårsystemet .....	23
Nya byggnader och anläggningar .....	8
» inventarier .....	85
» lokomotivstationer .....	37
» sektionstelefonledningar .....	49
» stationer och mötesplatser .....	18
» statsbanebyggnader .....	71
» telegrafledningar .....	49
Nyköping, uppförande av ett boställshus .....	43
Nässjö, anordnande av plattformstak .....	28
» , » » överliggningshus för maskinavdelningens personal .....	45
» , mekaniska hjälpanläggningar å kolupplagsplatsen .....	24
» , uppförande av fyra boställshus .....	43

	Sid.
Olskroken, utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg (K) .....	34
» av Storviks bangård .....	16
» » Uppåkra » (K) .....	15
» » Varbergs » (K) .....	14
Omläggning av linjen Källered—Lindome .....	32
» » västra stambanan och gatuport för Änåsvägen (K) .....	69
Ope, anordnande av mötesplats .....	18
Ordnande av brandväsendet .....	60
Orsa—Sveg, kompletteringsarbeten å bandelen .....	58
Osby, utvidgning av spårsystemet .....	22
Ottebol, » » » .....	22
P. M. angående kostnaden för införandet av Kunze-Knorrbronsen å statens järnvägars rullande materiell .....	91
P. M. angående last- och mötesplatsanläggning vid Långviksmon .....	87
Postverket, anordnande av lokaler för .....	46
Provisorisk utvidgning av Katrineholms bangård (K) .....	15
Rullande materiell .....	81
Sandsjö—Sävsjö och Tranås—Aneby, dubbelspårsbyggnaderna å linjerna .....	30
Sammanställning av de olika anslagsäskandena .....	2
Sektionstelefonledningar .....	49
Skellefteå, om- och tillbyggnad av stationshuset .....	45
Skenfria vägkorsningar, anordnande av .....	48
Skälderviken, utvidgning av spårsystemet (K) .....	69
Sommen, » » » (K) .....	69
Speciella anläggningar .....	27
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem .....	19
Stationer och mötesplatser, anordnande av nya .....	18
Stationshusbyggnader .....	45
Statsbanebyggnader, nya .....	71
Stehag, utvidgning av spårsystemet (K) .....	69
Storlien, » » » (K) .....	69
Storvik, ombyggnad av bangården .....	16
» , uppförande av ett boställshus .....	43
Större broanläggningar .....	34
Svalöv, flyttning och tillbyggnad av godsmagasinet .....	45
» , utvidgning av spårsystemet (K) .....	70
Svartå, » » » (K) .....	69
Sveg—Brunflo, ny statsbana .....	71
» —Hede, » » .....	72
Sävast, uppförande av boställshus .....	43
Sävenäs, uppförande av desinfektionsanstalt (K) .....	70
» , » » vattentorn (K) .....	68
Sösdala, » » ett boställshus .....	43

	Sid.
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten .....	49
Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer .....	39
Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspårsbyggnaderna å linjerna ..	30
Tryckluftbroms, införande av genomgående .....	83
Trönninge—Halmstad, uppförande av en banvaktstuga .....	43
Tullinge, utvidgning av spårsystemet .....	21
Tvättstugor, anordnande av.....	46
Ulriksfors, uppförande av ett boställshus .....	43
Umeå—Holmsund, ny statsbana .....	78
Umeå—Vännäs—Jörn, anordnande av sektionstelefonledning å linjen .....	50
Uppförande av banmästarstugor .....	43
» » banvaktstugor.....	43
» » boställshus .....	43
» » lokomotivstation vid Charlottenberg.....	38
» » » » Frövi.....	39
» » » » Järna.....	38
» » » » Örebro.....	37
Uppsala, tillbyggnad av stationshuset (K) .....	69
Uppåkra, ombyggnad av bangården (K) .....	15
Utrustningsförråd, anordnande eller utvidgning av .....	47
Utvidgning av bangården vid Gällivare .....	17
» » spårsystemet vid Björneborg .....	22
» » » » Boden .....	23
» » » » Göteborg .....	22
» » » » Hagalund övre .....	21
» » » » Harrträsk.....	23
» » » » Kattarp.....	22
» » » » Kilvo .....	23
» » » » Kävlinge .....	22
» » » » Laholm .....	22
» » » » Mobodarne .....	22
» » » » Moheda .....	22
» » » » Nuortikon.....	23
» » » » Osby .....	22
» » » » Ottebol .....	22
» » » » Tullinge .....	21
» » » » Vattjom.....	22
» » » » Våring .....	22
» » » » Värtan .....	21
» » » » Väsby.....	22
» » » » Östersund.....	22
Vagnvåg, nedläggning av vid Möckeln .....	27
Valla, utvidgning av spårsystemet (K) .....	69
Varberg, ombyggnad av bangården (K) .....	14
Vatten- och avloppsledningar å ett flertal platser, anordnande av .....	25
Vattjom, utvidgning av spårsystemet .....	22

	Sid.
Vedgård, anordnande av vid Kiruna .....	27
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana .....	73
Väring, utvidgning av spårsystemet .....	22
Värtan, utvidgning av spårsystemet .....	21
Väsby,           »           »           » .....	22
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	51
 Yttersjön, uppförande av stationsstuga (K) .....	 69
Ånge, tillbyggnad av omlastningsmagasinet (K) .....	70
» , uppförande av en banmästarstuga.....	43
» —Sollefteå, anordnande av sektionstelefonledning å linjen .....	50
» —Sundsvall,           »           »           »           » .....	50
Åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna vid bandelen Kiruna—Riksgränsen .....	 55
Älvsjö, anordnande av vatten- och avloppsledningar .....	25
» , uppförande av boställshus (K) .....	69
Önnerup, påbyggnad av stationshuset .....	43
Örebro, anordnande av innertak i verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Boll- näs och .....	 37
» , fortsatt uppförande av boställshus för verkstadspersonalen .....	44
» , uppförande av ny lokomotivstation (K) .....	37
» Cv, spåranordningar (K) .....	70
» —Hallsberg—Laxå, ytterligare ett järnvägsspår.....	28
Öre älv, uppförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning (K).....	68
Örnsköldsvik, anordnande av kaj för koleramottagning (K).....	68
Östersund, tillbyggnad av lokomotivstall (K) .....	70
» , uppförande av expeditions- och manskapshus (K) .....	70
» , utvidgning av spårsystemet .....	22
» ,	
» —Bräcke, anordnande av sektionstelefonledning å linjen.....	50
» —Ulriksfors, anordnande av ny telegrafledning å linjen .....	50
Övriga husbyggnader .....	46