

*Avgiven den 24 september 1920.*

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att äskas av 1921 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplätta järnvägar ävensom för nya statsbanebyggnader,

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1922 vid statens för allmän trafik upplätta järnvägar jämte för samma år behöfliga anslag för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

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

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

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

Beträffande anslag till »Förlag» kommer styrelsen att senare göra framställning, för den händelse pågående utredning skulle visa, att behov härav föreligger.

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

	Anslags- belopp.	Därav	
		å tilläggsstat för år 1921	reservations- anslag för år 1922
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>			
<b>I. Bangårdar.</b>			
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>			
a. Anläggande av huvudrangerbangård vid Hallsberg (sid. 10)	1,600,000	—	1,600,000
b. Ombyggnad av Malmö statsbangård (sid. 11) . . . . .	550,000	—	550,000
c. Ombyggnad av Långsele bangård (sid. 12) . . . . .	58,000	58,000	—
d. Ombyggnad av Ånge bangård (sid. 13) . . . . .	30,000	30,000	—
e. Ombyggnad av Storviks bangård (sid. 13) . . . . .	350,000	—	350,000
f. Ombyggnad av Sala bangård (sid. 13) . . . . .	290,000	—	290,000
g. Ombyggnad av Sävenäs bangård (sid. 14) . . . . .	650,000	150,000	500,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 15) . . . . .	—	—	—

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1921	reservations- anslag för år 1922
<b>3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem.</b>			
a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår (sid. 16) . . . . .	kronor 361,500		
b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar (sid. 17) . . . . .	56,300	417,800	133,500
			284,300
<b>4. Bangårdsanordningar i övrigt.</b>			
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 19) . . . .	565,000	265,000	300,000
b. Vatten- och avloppsledningar vid ett flertal platser (sid. 21)	—	—	—
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 21) . . . . .	172,000	—	172,000
d. Speciella anläggningar (sid. 22) . . . . .	104,000	15,000	89,000
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</b>			
1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå (sid. 23) . . . . .	2,500,000	—	2,500,000
2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö (sid. 24) . . . . .	2,760,000	1,360,000	1,400,000
3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö (sid. 25) . . . . .	1,500,000	—	1,500,000
4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm (sid. 26) . . . . .	—	—	—
5. Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome (sid. 27) . . . . .	500,000	—	500,000
6. Västkustbanans provisoriska inledande till Göteborgs statsbanestation (sid. 27) . . . . .	—	—	—
7. Anläggande av ett särskilt godstågsspår mellan Malmö rangerbangård och Arlöv (sid. 28) . . . . .	240,000	—	240,000
<b>III. Större broanläggningar.</b>			
1. Utförande av broförbindelse över Dalälven vid Mora (sid. 29) . . . . .	700,000	700,000	—
<b>IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.</b>			
Uppförande av malmvagnsverkstad vid Notviken (sid. 30)	600,000	—	600,000

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1921	reservations- anslag för år 1922
<b>V. Lokomotivstations- och driftverkstads- anläggningar.</b>			
1. <i>Nya lokomotivstationer.</i>			
a. Vid Örebro (sid. 31) . . . . .	—	—	—
b. » Järna (sid. 31) . . . . .	—	—	—
c. » Charlottenberg (sid. 31) . . . . .	270,000	—	270,000
d. » Frövi (sid. 32) . . . . .	—	—	—
2. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid loko- motivstationer (sid. 32) . . . . .</i>	266,000	166,000	100,000
3. <i>Driftverkstäder (sid. 33) . . . . .</i>	72,000	72,000	—
<b>VI. Husbyggnader.</b>			
1. <i>Boställshus (sid. 34) . . . . . kronor</i> 239,700			
2. <i>Manskaps- och överläggningshus (sid. 36) »</i> 55,100			
3. <i>Stationshusbyggnader (sid. 37) . . . . »</i> 119,000			
4. <i>Godsmagasinsbyggnader (sid. 38) . . . »</i> —			
5. <i>Beredande av tvårumslägenheter (sid. 38) »</i> 175,000			
6. <i>Anordnande av tvättstugor (sid. 39) . . »</i> —			
7. <i>Övriga husbyggnader (sid. 39) . . . . »</i> 900,000	1,548,800	338,800	1,210,000
VII. <i>Anordnande av skenfria vägkorsningar (sid. 41)</i>	500,000	—	500,000
VIII. <i>Anordningar för beredande av ökad kolupp- lagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtag- ning i importhamnar (sid. 42) . . . . .</i>	—	—	—
IX. <i>Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 43) . . . . .</i>	—	—	—
X. <i>Elektriska belysningsanläggningar (sid. 43) . .</i>	350,000	—	350,000
XI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 44)</i>	2,000,000	—	2,000,000
XII. <i>Åtgärder för undvikande av störningar i svag- strömsledningar vid bandelen Kiruna—Riks- gränsen (sid. 46) . . . . .</i>	—	—	—

	Anslags- belopp	Däraf	
		å tilläggsstat för år 1921	reservations- anslag för år 1922
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön (sid. 46)	—	—	—
XIV. Brandyäsentets ordnande (sid. 46) . . . . .	210,000	150,000	60,000
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 48) . . . . .	2,500,000	—	2,500,000
Summa kronor	21,303,600	3,438,300	17,865,300
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>			
I. Sveg—Brunflo (sid. 48) . . . . .	3,427,000	1,800,000	1,627,000
II. Sveg—Hede (sid. 49) . . . . .	1,500,000	—	1,500,000
III. Inlandsbanan (sid. 50) . . . . .	4,000,000	—	4,000,000
IV. Forsmo—Hoting (s'id. 52) . . . . .	3,000,000	—	3,000,000
V. Hällnäs—Stensele (sid. 53) . . . . .	3,000,000	—	3,000,000
VI. Umeå—Holmsund (sid. 54) . . . . .	—	—	—
VII. Haparanda—Finska gränsen (sid. 54) . . . . .	350,000	350,000	—
VIII. Jörn—Gubbljåure (sid. 55) . . . . .	500,000	—	500,000
IX. Ulriksfors—Volgsjön (sid. 57) . . . . .	—	—	—
Summa kronor	15,777,000	2,150,000	13,627,000
C. Markförvärv (sid. 57) . . . . .	1,000,000	—	1,000,000
Summa kronor	1,000,000	—	1,000,000
D. Rullande materiell (sid. 58) . . . . .	12,800,000	3,250,000	9,550,000
Summa kronor	12,800,000	3,250,000	9,550,000
E. Införande av genomgående tryckluftbroms (sid. 59) . . . . .	7,000,000	1,450,000	5,550,000
Summa kronor	7,000,000	1,450,000	5,550,000
F. Nya inventarier (sid. 60) . . . . .	2,000,000	—	2,000,000
Summa kronor	2,000,000	—	2,000,000
<b>Summa summarum kronor</b>	<b>59,880,600</b>	<b>10,288,300</b>	<b>49,592,300</b>

Motiven för de olika anslagskraven återfinnas här nedan beträffande nya byggnader och anläggningar för varje särskild grupp härav samt vidkommande nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms samt nya inventarier vid respektive huvudgrupper.

Sedan föregående års äskanden avgåvos, hava arbets- och materialpriserna ytterligare stegrats. Sålunda hava sedan förliden höst virkesprisen stegrats med omkring 20 %, kostnaderna för betongarbeten med 15 %, för järnarbeten med 12 % och banarbetarnas timlöner med 15 %. Styrelsen har därför funnit sig nödsakad att även i nu ingående framställning begära vissa tilläggsanslag, där tidigare beräknade och beviljade anslag visat sig otillräckliga.

Där så varit möjligt och lämpligt har dock styrelsen genom vidtagande av förändringar i de till grund för anslagsäskandena liggande förslagen sökt i görli-gaste mån begränsa kostnaderna, så att tilläggsanslag skulle kunna undvikas.

Tilläggsanslag för arbeten, som beslutats av 1918 och senare års riksdagar, hava, i den mån bristerna ej beräknats kunna täckas med redan erhållna eller förutsedda överskott å till styrelsens disposition stående anslag, liksom föregående år, äskats för respektive grupper. Någon uppdelning i förekommande fall av tilläggsanslagen alltefter som de hänföra sig till av 1918, 1919 respektive 1920 års riksdagar beslutade arbeten har därvid icke vidtagits.

Tilläggsanslag för arbeten, vartill medel beviljats före år 1918, hava i de senare årens framställningar upptagits i en särskild tabell. En del av dessa arbeten hava visserligen ännu ej kunnat fullbordas, men torde, åtminstone såvitt nu kan bedömas, något ytterligare tilläggsanslag för desamma färdigställande ej erfordras. Detta har sin förklaring däri, att den brist, som har uppstått eller beräknas uppstå å anslagen för några av dessa arbeten, kan täckas med redan erhållna eller väntade överskott å anslagen för andra arbeten samt i ett fall — utvidgning av spårsystemet i Olskroken — däri, att med hänsyn till den nedgång i trafiken, som uppkommit, inskränkning i arbetets omfång ansetts böra ske. Därest emellertid framdeles en stegring av trafiken skulle kräva arbetets planliga utförande, torde styrelsen då bliva nödsakad framkomma med begäran om tilläggsanslag. Ovannämnda tabell återfinnes sålunda icke i denna framställning.

Ifråga om anslag å tilläggsstat för år 1921 har järnvägsstyrelsen liksom under närmast föregående år låtit sig angeläget vara att i största möjliga utsträckning undvika framställning härom. Dock har styrelsen, liksom under senare åren tillämpats, ansett sig böra å tilläggsstat begära erforderliga konjunkturställag å redan beviljade anslag med undantag likväl beträffande vissa större bangårdsombyggnader, dubbelspårsbyggnader m. m.

På grund av det allmänna ekonomiska läget och den avsevärt minskade trafiken å statsbanorna har styrelsen vid uppgörandet av anslagsäskanden iakttagit största möjliga sparsamhet och i stort sett endast upptagit sådana nya arbeten, med vilka följa driftsbesparingar, eller som äro avsedda att trygga trafik-säkerheten. Detta framgår även av den under grupp A, »Nya byggnader och anläggningar», intagna tablån, vilken visar, med vilka högst betydande belopp årets äskanden understiga de närmast föregående årens. I 1918 och 1919 års framställningar gjordes emellertid så avsevärda inskränkningar, att desamma, såsom styrelsen då framhöll, måst beröra för statsbanornas planmässiga utveckling synnerligen viktiga arbetsgrupper och innebure ett tillbakasettande för dessa år av den för landets näringsliv så betydelsefulla utvecklingen av statsbanorna.

Styrelsen har sett sig nödsakad att även vid ingivandet av nu föreliggande plan för riksdagsäskanden göra sådana inskränkningar i sina eljest erforderliga krav på anslag, att ett tillbakasättande under ytterligare ett år av utvecklingen härav blir en följd. Att olägenheter härav framdeles kunna uppstå, i den händelse trafiken å statsbanorna eventuellt skulle visa en hastig stegring, anser styrelsen icke uteslutet men har dock med hänsyn till de föreliggande förhållandena och kravet på ytterlig sparsamhet funnit sig böra framgå med största försiktighet vid sina anslagsäskanden.

Innan styrelsen nu går att belysa de särskilda framställningar, som styrelsen enligt ovanstående anser sig böra göra, får styrelsen här nedan lämna ett sammandrag av erforderliga belopp under de olika huvudgrupperna ävensom en jämförelse med vad under samma huvudgrupper upptagits i styrelsens närmast föregående framställningar och av 1919 och 1920 års riksdagar anvisade medel härför.

### Sammandrag.

	Distriktsförvaltningarnas förslag till äskanden av 1919 års riksdag.	Styrelsens äskanden av 1919 års riksdag.	Av 1919 års riksdag anvisade medel.	Distriktsförvaltningarnas förslag till äskanden av 1920 års riksdag.	Styrelsens äskanden av 1920 års riksdag.	Av 1920 års riksdag anvisade medel.	Distriktsförvaltningarnas preliminära förslag till äskanden av 1921 års riksdag.	Distriktsförvaltningarnas definitiva förslag till äskanden av 1921 års riksdag.	Styrelsens förslag till äskanden av 1921 års riksdag.
A. Nya byggnader och anläggningar . . .	60,171,800	55,709,500	46,025,500	48,858,000	44,687,500	38,836,000	29,336,000	22,056,000	21,303,600
B. Nya statsbanabyggnader . . . . .	28,950,000	12,060,000	11,230,000	22,300,000	22,300,000	19,500,000	15,777,000	15,777,000	15,777,000
C. Markförvärv . . .	1,200,000	1,200,000	1,000,000	1,200,000	1,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
D. Rullande materiell	22,000,000	20,000,000	15,000,000	13,900,000	13,900,000	9,000,000	12,800,000	12,800,000	12,800,000
E. Genomgående tryckluftbroms .	—	1,300,000	1,000,000	2,600,000	2,600,000	2,600,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000
F. Nya inventarier .	2,100,000	6,500,000	6,500,000	2,974,100	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000
Summa	114,421,800	96,769,500	80,755,500	91,832,100	86,687,500	72,936,000	67,913,000	60,633,000	59,880,600

### A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda beloppet för denna huvudgrupp uppgår enligt ovanstående tabell till 21,303,600 kronor, varav 8,298,800 kronor utgöra konjunkturstillägg å anslag, beviljade av innevarande och föregående års riksdagar. För nya och fullbordade av redan beslutade arbeten erfordras sålunda 13,004,800 kronor. För täckande av kostnaderna för sådana arbeten, där förutom anslagsmedel även är avsett att använda medel ur förnyelsefonden, har styrelsen förutsatt, att avsätt-

ningarna till denna fond göras i större omfattning än ursprungligen avsetts. Styrelsen har i sin framställning år 1919 närmare motiverat orsakerna härtill och i förslaget till driftkostnadsstat för år 1920 upptagit de högre avsättningar till nämnda fond, som ansågos bära svara mot då gällande prisnivå. Kungl. Maj:t har ock vid fastställandet av nämnda driftkostnadsstat godkänt de sålunda föreslagna avsättningarna. Styrelsen har därför för avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för år 1921 föreslå avsättningar till förnyelsefonden av minst samma storlek, som för innevarande år föreslagits och godkänts. I anslutning till av styrelsen föregående år framlagt och av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänt förslag har styrelsen icke medtagit sådana arbeten, som beräknas betinga kostnader understigande 25,000 kronor, såsom särskilda äskanden, utan äro dessa arbeten avsedda att bestridas av de medel, som här nedan under grupp XV begäras såsom dispositionsanslag.

I fråga om utvidgning av föreningsstationer har järnvägsstyrelsen i senare årens framställningar meddelat, att styrelsen icke tagit hänsyn till de bidrag, vilka i vissa fall böra vara att förvänta från de anslutande enskilda järnvägarna, vilken princip även av statsmakterna godkänts. Styrelsen har därjämte förklarat, att styrelsen skulle låta sig angeläget vara att jämlikt gällande anslutningskontrakt utverka bidrag från de anslutande enskilda järnvägarna samt att anmäla i varje fall, då sådana bidrag från de anslutande järnvägarna erhållits. I anslutning härtill får styrelsen nu meddela, att dylikt bidrag numera influtit för arbetet med tillbyggnad av godsmagasinet vid Eslöv, vartill 1917 och 1918 års riksdagar anvisat sammanlagt 51.900 kronor. Kostnaderna för detta arbete hava emellertid tillfölje prisstegringarna uppgått till 109,771.68 kronor. Härav hava de enskilda banorna jämlikt gällande anslutningskontrakt inbetalt 54,820.71 kronor. De på statens järnvägar kommande kostnaderna, 54,950.97 kronor, överstiga sålunda med 3,050.97 kronor det till styrelsens disposition stående anslaget. Ifrågakvarande brist har emellertid kunnat täckas med överskott å anslag för andra arbeten, varför något ytterligare tilläggsanslag ej behövt begäras.

I sina under närmast föregående år ingivna framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar har styrelsen bland annat meddelat, att styrelsen vid de förekommande förslagen till nya byggnader och anläggningar visserligen sökt följa 1916 års 10-årsplan men att vissa avvikelser från densamma dock måst göras. Avvikelserna på grund av dyrtidens inflytande hava emellertid blivit allt större och större, och kan nu sägas, att denna plan helt frångåtts, i det att styrelsen, såsom tidigare nämnts, i realiteten nu för nya arbeten inskränker sig till äskanden endast för sådana, där direkt driftsbesparing kan påvisas eller där trafiksäkerhetens krav fordrar vissa anläggningar. Den i föregående års framställning omnämnda omarbetningen av nämnda plan är tills vidare utan betydelse under rådande förhållanden, och har styrelsen funnit, att med en dylik omarbetad plan tills vidare bör anstå.

I anledning härav har styrelsen ansett sig i nu föreliggande framställning icke böra anmärka, i vilka avseenden nämnda 1916 års 10-årsplan frångåtts.

I likhet med föregående år får järnvägsstyrelsen, innan styrelsen övergår till de inom varje grupp föreslagna äskandena, lämna en tablå, utvisande styrelsens framställningar till 1921 års riksdag om anslag för nya byggnader och anläggningar i jämförelse med styrelsens anslagsäskanden till 1919 och 1920 års riksdagar.



## T a b l å

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1921 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1919 och 1920 års riksdagar.

	1919.	1920.	1921.		
			Nya anslag.	Konjunkturstillägg.	Summa.
I. Bangårdar . . . . .	12,323,300	5,256,000	2,374,800	2,412,000	4,786,800
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	13,010,000	6,165,000	2,840,000	4,660,000	7,500,000
III. Större broanläggningar . . . . .	1,473,000	190,000	—	700,000	700,000
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . .	3,968,500	1,180,000	600,000	—	600,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	1,390,500	1,482,500	158,000	450,000	608,000
VI. Husbyggnader . . . . .	8,271,200	4,287,000	1,472,000	76,800	1,548,800
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar . . . . .	—	250,000	500,000	—	500,000
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemttagning i importhamnar . . . . .	51,000	—	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten . . . . .	885,000	396,000	—	—	—
X. Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	75,000	350,000	350,000	—	350,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	2,500,000	2,400,000	2,000,000	—	2,000,000
XII. Arbeten för undvikande av störningar i svagströmsledningar vid bandelen Kiruna—Riksgränsen . . . . .	—	500,000	—	—	—
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön . . . . .	2,000,000	16,700,000	—	—	—
XIV. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet . . . . .	1,070,000	250,000	—	—	—
XV. Kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg . . . . .	—	480,000	—	—	—
XVI. Brandväsendets ordnande . . . . .	35,000	270,000	210,000	—	210,000
XVII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	2,000,000	2,500,000	2,500,000	—	2,500,000
XVIII. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918 . . . . .	6,657,000	2,031,000	—	—	—
Summa	55,709,500	44,687,500	13,004,800	8,298,800	21,303,600

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

Med hänsyn till det allmänna ekonomiska läget hava under denna grupp upptagits endast tvenne nya arbeten, nämligen ombyggnad av bangårdarna vid *Sala* och *Sävenäs*. Övriga äskanden avse antingen konjunkturstillägg till redan beslutade arbeten eller ock fortsättningsanslag jämte eventuellt konjunkturstillägg för arbeten, till vilka föregående års riksdagar beviljat begynnelseanslag.

a. Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg . . . kronor 1,600,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning anvisade 1917 års riksdag för påbörjande av anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten för år 1918 ett anslag av 1,000,000 kronor, vilket arbete med tillämpande av de arbets- och materialpriser, som voro rådande under senare delen av år 1916, beräknades i första utbyggnadsstadiet draga en kostnad av 3,502,000 kronor. Samtliga hittills beviljade anslag framgå av nedanstående sammanställning.

Beviljat anslag för år 1918 . . . . .	1,000,000 kronor	
» » » » 1919 . . . . .	2,150,000	»
» » » » 1920 . . . . .	800,000	»
» » » » 1921 . . . . .	1,000,000	»

Summa 4,950,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 har styrelsen förutsatt, att arbetena med ifrågavarande huvudrangerbangård skulle fullbordas år 1922, vid vilket förhållande styrelsen icke ansåg sig lämpligen böra redan då verkställa definitiv utredning över arbetets slutkostnader, utan avsåg styrelsen att avlämna dylik innevarande år. Preliminärt ansåg sig emellertid styrelsen i åberopade skrivelse kunna angiva kostnaderna, utöver vad som till och med år 1920 beviljats, till approximativt räknat 1,900,000 kronor, på grund varav sålunda, då härav för år 1921 beviljats 1,000,000 kronor, för år 1922 skulle erfordrats cirka 900,000 kronor.

Vid nu verkställd utredning rörande slutkostnaderna har det emellertid på grund av de under innevarande år stegrade arbets- och framför allt rälsprisen visat sig, att för anläggningens fullbordande erfordras utöver redan beviljade anslag 1,600,000 kronor, motsvarande en total kostnad för arbetet i sin helhet av 6,550,000 kronor.

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

*att till fullbordande av anläggningen av huvudrangerbangård vid Hallsberg för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 1,600,000 kronor.*

b. Ombyggnad av Malmö statsbangård . . . . . kronor 550,000:—

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 anförde järnvägsstyrelsen, att styrelsen tänkt sig, att ombyggnaden av Malmö bangård skulle kunna ske efter en i vissa avseenden förändrad plan, varom utredning då pågick 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, samt att det vore styrelsens avsikt att sedermera till Kungl. Maj:t inkomma med fullständig redogörelse härför.

Sedan ovannämnda utredning nu slutförts, får styrelsen beträffande denna fråga anföra följande.

På framställning av Kungl. Maj:t beviljade riksdagen år 1913 6,166,000 kronor för ombyggnad av Malmö bangård i anslutning till ett av järnvägsstyrelsen upprättat förslag, benämnt »1912 års förslag till nya bangårdsanordningar i Malmö». Detta förslag var beräknat att med hänsyn till den under tioårsperioden 1902—1911 skedda stora trafikstegringen kunna tillgodose trafikbehovet för en tid av 15 å 20 år framåt.

Som styrelsen bland annat i sin skrivelse den 29 september 1917 framhållit, hänförde sig emellertid ovannämnda kostnadsbelopp till år 1912 verkställda kostnadsberäkningar, varför till följd av de härefter inträdda kostnadsstegringarna för arbetenas färdigställande enligt det ursprungliga 1912 års förslag skulle erfordras mot dessa stegringar svarande höjning av anslagssumman. Enligt verkställda kostnadsutredningar skulle sålunda, med år 1919 gällande arbets- och materialpriser, för de nu återstående arbetenas fullbordande erfordras i runt tal 8,000 000 kronor utöver de av riksdagen för ifrågavarande bangårdsombyggnad hittills anvisade anslagen, vilka tillsammans utgöra det belopp av 6,166,000 kronor, vartill kostnaderna för ombyggnaden år 1912 beräknades.

Med hänsyn till den under senare tiden inträdda trafikminskningen har styrelsen emellertid ansett, att med vissa av de i 1912 års förslag ingående anläggningarnas utförande kan tills vidare anstå. I nämnda förslag ingick sålunda bland annat anläggandet av en ny lokomotivstation, vilken anläggning nödvändiggjordes bland annat av att de nuvarande lokomotivstallarna invid gamla verkstadsområdet enligt förslaget måste bortflyttas för beredande av utrymme för ökning av bangårdens spårssystem. Kostnaderna för denna nya lokomotivstations anläggande voro i de år 1912 utförda kostnadsberäkningarna upptagna till 908,000 kronor men skulle med år 1919 gällande arbets- och materialpriser komma att uppgå till cirka 2,600,000 kronor. I anslutning till vad här ovan nämnts om vidtagande av vissa inskränkningar i 1912 års förslag har emellertid ett nytt förslag till bangårdsombyggnadens provisoriska fullbordande av styrelsen upprättats. Enligt detta — i fortsättningen benämnt 1920 års provisoriska förslag — har planen för spårsystemets utvidgning omarbetats och förminskats i den omfattning, att de gamla lokomotivstallarna vid verkstadsområdet tills vidare kunna kvarligga, varigenom med den nya lokomotivstallanläggningens anordnande kan anstå för någon tid framåt. Styrelsen vill dock påpeka, att detta uppskjutande av denna anläggning icke är möjligt för någon längre tid än ett fåtal år, på grund av att de nuvarande gamla lokomotivstallbyggnaderna äro synnerligen bristfälliga och ur driftekonomisk synpunkt sett icke ändamålsenliga.

1912 års förslag innefattade även en större om- och tillbyggnad av sta-

tionshuset, vilken, med år 1919 gällande arbets- och materialpriser, beräknats kosta 2,500,000 kronor. Även med denna anläggning anser styrelsen på grund av de avsevärt förändrade trafikförhållandena kunna tills vidare anstå, mot att i dess ställe vidtages en provisorisk ombyggnad och mindre utvidgning av de nuvarande stationsbyggnaderna, vilken omdring med nuvarande prisnivå skulle draga en kostnad av 670,000 kronor.

Utöver här omnämnda inskränkningar i lokomotivstalls- och stationshusanläggningarna skiljer sig i huvudsak det nu upprättade 1920 års provisoriska förslag från 1912 års förslag dels däri, att persontågsspåren från Arlov förlagts utefter bangårdens södra sida i stället för som i sistnämnda förslag utefter bangårdens norra sida, varigenom en viaduktanläggning med tillhörande bankfyllnader över rangerbangårdens godstågsspår kunnat undvikas, dels ock däri, att avsevärda förenklingar även i övrigt vidtagits, bland annat beträffande spårordningarna för person- och rangerbangårdarna. Som en följd av persontågsspårens läge enligt 1920 års provisoriska förslag måste redan från början anläggas en även i 1912 års förslag ingående men enligt detta förslag först framdeles erforderlig särskild godstågsförbindelse mellan rangerbangården och Lundavägens hållplats å Kontinentalbanan. Genom anläggande av denna godstågsförbindelse vinnes emellertid en avsevärd driftkostnadsbesparing beträffande framförandet av Kontinentalbanans godståg samt av vagnar och lokomotiv mellan huvudbangården och nya verkstadsområdet vid Östervärn.

Kostnaderna för bangårdsombyggnadens fullbordande enligt här ovan relaterade 1920 års provisoriska förslag hava, med nu gällande priser, beräknats uppgå till 1,450,000 kronor utöver för anläggningen anvisade medel — vilka utgöras av dels 6,166,000 kronor i riksdagsanslag, dels 300,000 kronor av förnyelsefondsmedel — emot förutnämnda 8,000,000 kronor för ombyggnadens fullbordande enligt 1912 års förslag och med år 1919 gällande priser.

Ovannämnda för här omhandlade provisoriska förslags genomförande erforderliga belopp — 1,450,000 kronor — synes, med hänsyn till att förslaget i stor omfattning avser förändringar av nu befintliga anläggningar, böra med 900,000 kronor bestridas med medel ur förnyelsefonden, vadan styrelsen, under förutsättning att de av styrelsen här ifrågasatta inskränkningarna i bangårdsombyggnaden av Kungl. Maj:t godtagas, får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena med ombyggnad av  
Malmö statsbangård anvisa för år 1922 ett reservationsanslag  
av 550,000 kronor.*

c. Långsele, ombyggnad av bangården m. m. . . . . kronor 58,000: —

För utvidgning av spårsystemet m. m. vid Långsele beviljade 1918 års riksdag ett anslag å 210,000 kronor, att utgå såsom reservationsanslag för år 1919.

I sin år 1918 ingivna framställning angående nya byggnader och anläggningar har styrelsen anmält, att ett konjunkturstillägg å 75,000 kronor bleve erforderligt för detta arbete, därest detsamma planenligt skulle igångsättas och utföras. Sedermera har styrelsen i sina föregående år gjorda anslagsäskanden meddelat, att ifrågavarande arbete genom ett något förenklat utförande, såvitt då kunde bedömas, beräknades kunna färdigställas utan något konjunkturstillägg.

På grund av sedan föregående höst stegrade arbets- och materialpriser beräknas nu emellertid av anslagsmedel ytterligare 58,000 kronor erforderliga.

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

*att för utvidgning av spårsystemet m. m. vid Långsele anvisa å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 58,000 kronor såsom konjunkturstillägg till det av 1918 års riksdag beviljade anslaget å 210,000 kronor.*

d. Ånge, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 30,000: —

I och för ombyggnad av bangården vid Ånge beviljade 1919 års riksdag ett anslag å 100,000 kronor att utgå såsom reservationsanslag för år 1920.

På grund av alltjämt ökade arbets- och materialpriser beräknas emellertid ytterligare 30,000 kronor erforderliga.

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

*att för ombyggnad av bangården vid Ånge anvisa å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 30,000 kronor såsom konjunkturstillägg å det av 1919 års riksdag beviljade anslaget å 100,000 kronor.*

e. Storvik, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 350,000: —

I och för ombyggnad av Storviks bangård begärde styrelsen förliden höst ett reservationsanslag för år 1921 å 480,000 kronor, varav 1920 års riksdag beviljade ett anslag av endast 200,000 kronor.

Arbetet, som föregående år beräknades draga en kostnad av 540,000 kronor, varav 60,000 kronor voro avsedda att bestridas av medel ur förnyelsefonden, beräknas med nu gällande stegrade arbets- och materialpriser betinga en kostnad av 624,000 kronor, varav 550,000 kronor tills vidare böra utgå av anslagsmedel.

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

*att för ombyggnad av Storviks bangård för år 1922 bevilja ett reservationsanslag å 350,000 kronor utöver av 1920 års riksdag för år 1921 beviljat anslag härför, 200,000 kronor.*

f. Sala, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 290,000: —

Beträffande ombyggnad av denna bangård får styrelsen meddela, att utrymmet å densamma sedan lång tid tillbaka varit synnerligen otillräckligt. Särskilda godstågspår saknas helt och hållet, och befintliga spår äro icke tillräckliga för rangering och uppställning av vagnar. All växling, som skall utföras med österut gående godståg, måste ske å själva huvudlinjerna. Härigenom uppstår stor tidsspillan vid växlingar ävensom rätt så stor risk vid intagande å stationen av tåg från detta håll. Nuvarande personplattformar äro smala och medföra risk för den trafikerande allmänheten.

Kostnaderna för ifrågasatta ombyggnadsarbeten, till vilka de anslutande enskilda järnvägarna skola bidra enligt gällande överenskommelser, äro, inklusive dessa bidrag, beräknade till 342,000 kronor, varav 52,000 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden och återstoden, 290,000 kronor, tills vidare i sin helhet utgå av anslagsmedel.

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

*att för ombyggnad av Sala bangård för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 290,000 kronor.*

g. Sävenäs, modernisering av rangerbangården . . . kronor 650,000: —

Vid Sävenäs rangerbangård behandlas för närvarande i stort sett endast godstrafiken till och från Västra stambanan, vilken banas godståg sammansättas och upplösas å denna bangård.

Bangårdens spårssystem är anordnat på sådant sätt, att rangeringsarbetet måste ske medelst så kallad »skjutsning», det vill säga växellokomotivet skjutsar in vagnarna på de olika spåren, varigenom det måste företagas ett i regel rätt avsevärt antal tidsödande fram- och återgående rörelser med det under växling varande tågsättet. Genom att å bangården anlägga en så kallad rangerrygg, från vilken vagnarna, sedan de uppskjutits å denna, nedrulla av sin egen tyngd till sina respektive spår i rangerspårgruppen, skulle rangeringsarbetet kunna utföras på avsevärt mycket kortare tid än med nuvarande, ovan beskrivna anordning. Vid den nyanlagda rangerbangården i Nässjö, där rangerrygg finnes anordnad, har det sålunda visat sig, att uppväxlingen av ett godståg över en rangerrygg kan ske på ungefär  $\frac{1}{3}$  av den tid, som åtgår för samma tågs uppväxling genom »skjutsning», och att växlingskostnaden per vagnsenhet i avsevärd grad kan nedbringas. Med stöd av den vid Nässjö vunna erfarenheten hava utförda driftkostnadsberäkningar visat, att genom en rangerryggs anordnande vid Sävenäs skulle med nuvarande trafikintensitet för upprangering av den nu där behandlade trafiken till och från Västra stambanan vinnas en driftkostnadsbesparing av omkring 25,000 kronor per år.

Genom att till Sävenäs rangerbangård förlägga även upprangeringen av godstågen till och från Bohusbanan ävensom av de från Göteborgs hamnbana kommande godsvagnarna, vilken rangering för närvarande sker vid statens järnvägars huvudbangård i Göteborg, skulle, under förutsättning att växlingen kan företagas över en rangerrygg, en ytterligare driftkostnadsbesparing av omkring 45,000 kronor per år kunna vinnas.

Anläggandet av en rangerrygg vid Sävenäs rangerbangård jämte därav föranledda förändringar och utvidgningar av spårsystemet därstädes är med nuvarande priser beräknat draga en kostnad av 700,000 kronor, varav 50,000 kronor böra bestridas av medel ur förnyelsefonden. Av förstnämnda belopp hemställer styrelsen, att 150,000 kronor må utgå å tilläggsstat för år 1921, enär det är av synnerligen stor vikt att snarast möjligt kunna öka Göteborgsstationers förmåga att avveckla den starka vagnslasttrafiken över denna hamnplats, vilken trafik för närvarande och sedan över ett år tillbaka måst regleras genom en särskild transportbyrå därstädes.

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

*att för anordnande av en rangerrygg vid Sävenäs rangerbangård jämte därav föranledda förändringar och utvidgningar av bangårdens spårssystem anvisa dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 150,000 kronor, dels ock för år 1922 ett reservationsanslag å 500,000 kronor.*

## 2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

I sin föregående år ingivna framställning äskade styrelsen under denna grupp, förutom erforderligt konjunkturstillägg till redan beviljade anslag, ett belopp av 419,000 kronor för anordnande av nya mötesplatser vid Ope å linjen Brunflo—Östersund, vid Långviksmon å linjen Björna—Trehörningsjö samt vid London å linjen Hörnsjö—Vännäs.

Framställningen beträffande Ope blev av Kungl. Maj:t tillstyrkt och sedermera av riksdagen bifallen. Kungl. Maj:t ansåg däremot, att den ifrågasatta anläggningen vid Långviksmon borde anstå i avvaktan på lösandet av en med anläggningen sammanhängande vägfråga och anläggningen vid London med hänsyn till den statsfinansiella situationen ej böra komma till utförande förrän ett följande år. Frågan om mötesplats vid London framfördes emellertid motionsvis i första kammaren. Motionen blev dock avstyrkt av statsutskottet samt därefter av riksdagen avslagen.

Behovet av nya mötesplatser vid Långviksmon och London kvarstår alltjämt. Då emellertid de skäl, som föranlett departementschefen föreslå och riksdagen att besluta om uppskov med utförandet av dessa anläggningar alltjämt torde kvarstå, har styrelsen ej nu ansett sig böra återupprepa sin framställning om anslag för desamma.

Såsom konjunkturstillägg till av 1918 års riksdag beviljade anslag för anordnande av nya stationer och mötesplatser anvisade 1919 års riksdag 196,100 kronor samt innevarande års riksdag ytterligare 98,900 kronor. I nämnda belopp ingick dock intet konjunkturstillägg för anläggningen vid Yxenhaga, med vars utförande ansågs tills vidare kunna anstå. Styrelsen finner sig böra förorda ytterligare uppskov med utförandet av detta arbete, varför ej heller nu något konjunkturstillägg begäres. Styrelsen får vidare meddela, att av 1918 års riksdag beviljat anslag jämte av 1920 års riksdag beviljat konjunkturstillägg för det ännu ej igångsatta arbetet med anordnande av ny mötesplats vid Kalltjärn med nuvarande prisnivå bliva otillräckliga. Styrelsen finner sig emellertid såväl till följd av trafikens nedgång som med hänsyn till de orimligt höga byggnadskostnaderna ej nu böra begära ytterligare konjunkturstillägg för detta arbete utan har för avsikt låta med utförandet tills vidare bero. Såväl beträffande Yxenhaga som Kalltjärn torde styrelsen emellertid i ett kommande års framställning få återkomma.

### 3. Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . . kronor 353,800 + 64,000 = 417,800:—<sup>1)</sup>

- a) Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår . . . . . 322,300 + 39,200 = 361,500:—<sup>1)</sup>

Rörande de allmänna motiven för förlängning av mötesspår och utläggning av tredje tågspår har styrelsen utförligt redogjort därför i sina framställningar de två närmast föregående åren. Sålunda anförde styrelsen hösten 1918 rörande förlängning av mötesspår följande:

»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, tågförseningar och risk för trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsordningens spårömråde få nämligen dylika växlingsrörelser icke äga rum utanför stationens spårömråde 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 förfaringssätt, måste växlingen uppskjutas, till dess det väntade tåget ankommit och stoppats framför infartssignalen samt underrättats om förhållandet, omständigheter, som givetvis kräva tid och lätt förorsaka tågförseningar.»

Beträffande de särskilda arbeten, som nu föreslås till utförande, anser sig emellertid styrelsen böra anför följande.

Vid *Huddinge*, där stark genomgående och lokal trafik är rådande, anser styrelsen det vara av särskilt stor vikt att få mötesspår förlängda och i samband därmed utdragsspår anordnat i syfte att underlätta växlingsarbetet och öka trafiksäkerheten.

De alltför korta mötesspår vid *Väring* hava föranlett, att tyngre gods-tågslokomotivs dragkraft icke fullt utnyttjats eller ock att tidsödande isärkopplingar måst företagas å bangården. Mötesspårens nuvarande längd liksom även bristen på ett tredje tågspår förhindra dessutom ändamålsenlig tågledning. Styrelsen framhöll även i sin föregående år ingivna framställning om riksdagsanslag behovet av detta arbetes utförande, men medtog Kungl. Maj:t på grund av statsfinansiella skäl ej detta arbete i sin proposition till 1920 års riksdag.

Beträffande *Ottebol* gjorde styrelsen redan föregående år framställning om förlängning av mötesspår — nu endast 253 meter — m. m. därstädes och framhöll vikten av att få dessa spår förlängda för att kunna fullt utnyttja de fördelar, som ernås genom att tyngre lokomotiv med större dragkraft kunna fram-

<sup>1) Anm.</sup> Då anslagsbeloppet är uppdelat i tvenne poster, avser den första nytt anslag samt den senare konjunkturstillägg å anslag, beviljade efter år 1917.



föras, då den nya bron över Norsälven blir färdigställd samt vissa andra äldre broar å bandelen Kil—Charlottenberg beräknas bliva ombyggda år 1922. Kungl. Maj:t ansåg sig dock icke böra hos riksdagen begära anslag för detta arbetes utförande. Enär emellertid avstånden mellan stationerna å denna del av bandelen Kil—Charlottenberg äro ovanligt stora, uppstå avsevärda svårigheter samt ofta tågförseningar på grund av Ottebols stations bristande tågmötes- och tågförbi-gångsmöjligheter. Styrelsen anser med anledning härav utvidgningen av spår-systemet vid stationen ej lämpligen längre böra anstå.

Även beträffande *Mobodarna* gjorde styrelsen föregående år framställning om anslag för anordnande av tredje tågspår, men ansåg sig Kungl. Maj:t icke böra begära medel härför hos riksdagen. Vid stationen finnes emellertid för närvarande endast ett rundspår, 260 meter långt, och ett kort lastspår på 45 meter, vilket spårutrymme icke motsvarar kraven på tågtrafiken å denna plats. Enär tågmöten dagligen äga rum, anser sig styrelsen böra begära anslag för utläggande av ytterligare ett 450 meter långt mötesspår.

b) Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av

vagnar . . . . . 31,500 + 24,800 = 56,300:— <sup>1)</sup>

Som styrelsen i flera föregående framställningar anført, är behovet av utdragsspår vid åtskilliga statsbanestationer synnerligen starkt. Styrelsen har därvid framhållit den tidsförlust och den fara för trafiksäkerheten, som avsaknaden av utdragsspår medför på grund av att växlingsrörelser därvid nödvändigtvis måste utföras å själva huvudspåret, en fara, som 1912 års järnvägskommission för trafiksäkerheten starkt framhållit. Likaså erfordras vid en hel del stationer bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar.

Styrelsen har emellertid på grund av den för närvarande rådande låga trafiken ansett sig kunna inskränka sina äskanden under denna grupp till nedan nämnd anläggning.

Vid *Igelsta* äro nuvarande spårutrymmen synnerligen otillräckliga. Vagnar måste på grund härav uppställas på de närmast liggande stationerna, Rönninge och Saltskog. På grund av livlig trafik till vid stationen befintliga industriella anläggningar är särskilt nödvändigt att erhålla visst ökat spårutrymme å bangården, liksom den ökade lokalgodstrafiken kräver större godsmagasin. Sedan flera år tillbaka har även från den trafikerande allmänhetens sida framhållits behovet av stationens utvidgning.

I likhet med föregående år har styrelsen här nedan i tabellform angivit vilka arbeten, som äro att hänföra under senast angivna tvenne huvudrubriker.

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

P l a t s	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t).	Utdrags-, fri- lastnings- och uppställnings- spår.
<b>I distriktet.</b>		
<i>Stockholm—Gnesta.</i>		
Huddinge (m) . . . . .	66,300:—	—
Igelsta . . . . .	—	60,000:—
<b>II distriktet.</b>		
<i>Laxå—Falköping R.</i>		
Väring (m t) . . . . .	32,000:—	—
<i>Kil—Charlottenberg.</i>		
Ottebol (m) . . . . .	85,000:—	—
<i>Alingsås—Falköping R.</i>		
Floby (m) . . . . .	30,000:—	—
<i>Göteborg—Halmstad.</i>		
Frillesås (m) . . . . .	42,000:—	—
Brännarp (m) . . . . .	29,000:—	—
<b>IV distriktet.</b>		
<i>Kilafors—Stugsund.</i>		
Mobodarne (m) . . . . .	38,000:—	—
	322,300:—	60,000:—
	382,300:—	

För här ovan upptagna arbeten av detta slag erfordras således sammanlagt 382,300 kronor, och anser sig styrelsen härav bära begära 98,000 kronor på tilläggsstat för år 1921, för vilket belopp är avsett att utföras dels det synnerligen angelägna mötesspåret vid Mobodarne och dels den likaså viktiga utvidgningen av spårsystemet vid Igelsta.

I och för utvidgning av spårsystemet vid Degersellet har 1919 års riksdag anvisat ett belopp av 24,000 kronor samt innevarande års riksdag ett konjunkturstillägg härtill å 4,500 kronor eller sammanlagt således 28,500 kronor. På grund av den allmänna nedgången i trafiken har emellertid behovet av detta arbetes utförande tills vidare bortfallit. Styrelsen, som anser, att de anvisade medlen bära återbördas, föreslår därför, att desamma beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av det nu å tilläggsstat för år 1921 erforderliga totalbeloppet för nya arbeten under denna grupp.

Även den utvidgning av spårsystemet vid Jörn, vartill 1918 års riksdag beviljat ett grundanslag å 73,000 kronor och 1919 och 1920 års riksdagar tilläggsanslag å sammanlagt 43,000 kronor, anser styrelsen med hänsyn till inträffad minskning av trafiken böra tills vidare anstå. Dock kunna förhållandena härvidlag komma att inom de närmaste åren förändras, varför styrelsen anser lämpligt, att ifrågavarande anslagsmedel tills vidare hållas disponibla för ändamålet.

Av innevarande års riksdag har för nya spårarbeten vid förefintliga spår-system beviljats dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 300,000 kronor, dels för år 1921 ett reservationsanslag å 842,000 kronor. På grund av alltjämt ökade arbets- och materialpriser beräknas nu ett konjunkturstillägg av 64,000 kronor erforderligt.

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

*att i och för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem anvisa*  
*dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 64,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1920 års riksdag för ändamålet beviljade anslagsmedel,*  
*dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 69,500 kronor,*  
*dels ock för år 1922 ett reservationsanslag å 284,300 kronor.*

4. **Bangårdsanordningar i övrigt . . . . .** 801,000 + 40,000 = 841,000: — <sup>1)</sup>

a) **Anläggningar vid kol- och vattenstationer**  
 kronor . . . . . 540,000 + 25,000 = 565,000: — <sup>1)</sup>

1) Vid *Norrköping*, anordningar för kolupplagsplats vid lokomotivstationen . . . . . 240,000: —

Styrelsen strävar att genom användande av mekaniska anordningar för hantering av stenkolen vinna besparingar i kostnaderna för lokomotivbränslet. De över Norrköping importerade stenkolen måste i stor utsträckning uppläggas vid lokomotivstationen för att därifrån sedermera åter upplastas i vagnar. Denna kolmängd uppgår till sådan storlek, att det är ekonomiskt lönande, att nu föreslagna anordningar komma till utförande.

Kostnaden för anläggningen beräknas till 240,000 kronor, vartill kommer elektriska kranar och övriga inventarier för en kostnad av omkring 170,000 kronor, vartill medräknas i den summa, som i annat sammanhang begäres till nya inventarier, eller tillsammans 410,000 kronor.

Den årliga driftkostnadsminskning, som härigenom skulle uppstå, har beräknats uppgå till icke mindre än omkring 45,000 kronor. På grund härav föreslås, att arbetet måtte komma till utförande redan under nästkommande år.

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

2) Vid *Malmö*, nytt vattentorn med reningsverk . . . . . 200,000: —

Den genom användande av hårt matarvatten i lokomotivpannorna avsatta pannstenen åstadkommer dels ökade underhållskostnader, dels ökad kolåtgång, vilken senare kan uppgå till avsevärd storlek, exempelvis ända till 50 % vid en pannstensavlagring av  $\frac{1}{4}$  tum. De härigenom uppkommande ökade kostnaderna kunna uppgå till avsevärda belopp, ehuru de icke kunna för lokomotiv direkt uttryckas i siffror. Det vattenreningsverk, som nu finnes i Malmö, är numera alldeles otillräckligt, då detta har endast en avverkningsförmåga av 10 kubikmeter per timme, under det att vattenförbrukningen i Malmö uppgår till cirka 600 kubikmeter per dygn, för vilket erfordras ett reningsverk på 30 kubikmeter per timme. Den menliga inverkan härav har också till fullo konstaterats genom jämförelse mellan i Malmö stationerade lokomotiv och sådana tillhörande andra sektioner, i det att de i Malmö stationerade lokomotiven visat sig kräva avsevärt större underhållsarbete och skötsel. Det är därför nödvändigt, att nytt reningsverk anskaffas med tillräckligt stor avverkningsförmåga jämte tillhörande vattentorn av tillräcklig rymd för utjämning av det i Malmö för olika tider på dygnet i hög grad varierande vattenbehovet. Kostnaden härför beräknas till 200,000 kronor.

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

Under senare år hava anslag begärts och av riksdagen beviljats till utförande av diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer. Styrelsen anser sig fortfarande böra göra framställning om anslag för berörda ändamål, ehuru icke i större omfattning än under fjolåret. Som skäl för detta anslags åskande får styrelsen upppepa, vad styrelsen i detta sammanhang föregående år anförde.

Vid statens järnvägars kol- och vattenstationer göra sig oupphörligt behov av utvidgningar och förbättringar gällande, såväl vad beträffar kolupplagen och deras skötsel i och för tids- och personalbesparing som beträffande utlämningsanordningarna för såväl kol som vatten. Vad 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 då det vid nu allt fortfarande förekommande omkastningar vid trafiken ofta finnes lämpligare med hänsyn till denna trafiks krav att tillgodose ett senare uppkommet behov av hithörande anläggningar före ett tidigare, är det synnerligen önskvärt, att för sådana anläggningar finnes tillgänglig en viss anslagssumma att disponeras för ändamålet i den ordning, behoven göra sig gällande.

För anläggningar vid kol- och vattenstationer har innevarande års riksdag anvisat ett belopp av 178,000 kronor. Härtill erfordras nu ett konjunkturstillägg å 25,000 kronor.

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

*att för anläggningar vid kol- och vattenstationer anvisa dels å tillägsstat för år 1921 ett belopp av 25,000 kronor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1920 års riksdag beviljat anslag å 178,000 kronor,*

*dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 240,000  
kronor för nya anläggningar,  
dels slutligen ett reservationsanslag för år 1922 av  
300,000 kronor jämväl för nya anläggningar.*

b) Vatten- och avloppsledningar å ett flertal platser.

Styrelsen har i sina två närmast föregående framställningar framhållit behovet av anordnande av vatten- och avloppsledningar vid en hel del stationer. Styrelsen har dock med hänsyn till det allmänna ekonomiska läget även härvidlag ansett sig böra göra största möjliga inskränkningar i sina anslagskrav. För närvarande föreligger stort behov av anläggande av dylika ledningar till stationshus och boställshus vid Järva, till en del bostadsbyggnader vid Boden samt till samtliga boställsbyggnader m. m. vid Gällivare.

Beträffande de båda förstnämnda platserna har styrelsen dock tänkt att, såsom redan framhållits i skrivelse den 29 september 1919, utföra dessa arbeten successivt med till styrelsens disposition ställda medel.

För anläggningen vid Gällivare, för vilket arbete anslag åskats redan år 1916 men av budgetsskäl icke blev 1917 års riksdag förelagt och som med nuvarande priser betingar en kostnad av cirka 500,000 kronor, anser sig styrelsen icke nu kunna göra framställning om anslag. Behovet av denna anläggning har dock under senare tider gjort sig alltmer gällande, då upprepade tyfusepidemier inträffat i samhället. Behovet är således synnerligen starkt, vilket styrelsen anser sig redan nu böra påpeka, då styrelsen till ett kommande år torde vara nödsakad att begära anslag för anläggningen i fråga.

Beträffande anordnande av avloppsledning för Järva lokomotivstation, vilket arbete utföres i samband med avloppsledningar från kasernetablissemant vid Järva och andra militära anläggningar a de så kallade Järva-fälten, har 1918 års riksdag beviljat ett anslag av 156,200 kronor. Då emellertid den gemensamma avloppsledningen endast till en mindre del är påbörjad och underhandlingar pågå om bidrag till anläggningen från angränsande samhälle, har styrelsen icke möjlighet att för närvarande meddela, huru stort tilläggsanslag härför kommer att bli erforderligt.

c. Gångbroar och gångtunnlar . . . . . 172,000:—

Styrelsen framhöll i sin föregående år ingivna framställning, att de skäl, som redan tidigare anförts för arbeten av ifrågavarande slag, alltjämt kvarstode och ville styrelsen påpeka, att dylika anläggningar måste å starkt trafikerade huvudlinjer med stationer med livlig persontrafik anses såsom ett av de viktiga medlen för trafiksäkerhetens betryggande. I likhet med föregående år får järnvägsstyrelsen med anledning härav begära anslag för

vid *Huddinge*, anordnande av gångtunnel . . . . . kronor 172,000:—

Vid ärendets föredragning i och för proposition till årets riksdag anförde departementschefen, att vissa olägenheter voro förbundna med de dåvarande anord-

ningarna vid Huddinge station för beredande av tillträde till stationens expeditionlokaler och plattformar. Med hänsyn till de betydande kostnader, som voro förenade med anläggningen av den ifrågasatta gångtunneln och då ett ytterligare uppskov med anläggningen ansågs kunna ske utan alltför stort åsidosättande av trafiksäkerheten, fann sig emellertid departementschefen nödsakad föreslå, att med åskande av anslag för ändamålet finge anstå till ett följande år.

Då trafikanordningarna vid Huddinge fortfarande äro oförändrade och persontrafiken alltjämt betydande, anser styrelsen sig på nytt böra upptaga frågan. De krav, som sedan flera år förelegat på att få en gångtunnel anordnad vid Huddinge, kunna enligt styrelsens åsikt nämligen 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, 1919 6,470 stycken och 1920 6,434 stycken. Orsaken till denna under senare åren starkt ökade persontrafik å stationen torde delvis vara att söka i att avsevärt stora utflyttningar från Stockholm till denna plats ägt rum.

Större delen av samhället ligger på motsatta sidan om bangården i förhållande till stationshuset. Tillträde till expeditionlokaler 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, inberäknat i samband därmed erforderlig breddning av plattform, biljettviseringsanordningar, stängsel m. m., äro med nu gällande enhetspriser beräknade till 172,000 kronor.

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

*att för anordnande av en gångtunnel vid Huddinge för  
år 1922 bevilja ett reservationsanslag å 172,000 kronor.*

d) Speciella anläggningar . . . . . kronor 89,000 + 15,000 = 104,000: — <sup>1)</sup>

Vid Sävenäs, nedläggning av vagnvåg . . . . . 29,000: —

Behovet av vagnvåg vid Sävenäs rangerbangård har länge varit aktuellt. Från samtliga stationer i Göteborg liksom även från en hel del stationer i Göteborgs närhet ankomma vagnar, som nu måste föras till Göteborgs hamnbanas rangerbangård för avgående trafik i och för vägning, vilket vållar tidsspillan i vagnsomsättningen och förorsakar kostsamma växlingar. Jämväl i och med genomförande av den ifrågasatta utvidgningen av Göteborgs personbangård måste vägningen av vid Göteborg, Olskroken och Göteborgs hamnbana lastade vagnar överflyttas till Sävenäs rangerbangård, där vagnvåg följaktligen är synnerligen nödvändig.

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

Styrelsen framhöll i föregående års framställning, att styrelsen hade för avsikt att så småningom äska anslag för anordnande av plattformstak vid vissa

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

stationer, där på grund av lokala förhållanden stort behov av sådana skyddstak förefinnes. Årets riksdag har i enlighet med styrelsens framställning beviljat ett anslag av 60,000 kronor, avsett för dylika tak vid Nässjö och Hallsberg.

Ehuru ett raskare fortsättande av dessa arbeten vore synnerligen önskvärt, har styrelsen icke ansett sig detta år böra begära större anslag för nya arbeten under denna grupp än vad förra året begärdes.

För speciella anläggningar å bangårdar har innevarande års riksdag anvisat ett reservationsanslag för år 1921 av 114,000 kronor. På grund av alljämt ökade arbets- och materialpriser beräknas nu ett konjunkturstillägg av 15,000 kronor erforderligt.

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

*att för speciella anläggningar å bangårdar anvisa  
dels å tillägsstat för år 1921 ett belopp av 15,000 kro-  
nor såsom erforderligt konjunkturstillägg å av 1920 års riksdag  
beviljat anslag å 114,000 kronor,  
dels och för nytillkommande arbeten ett reservationsan-  
slag för år 1922 av 89,000 kronor.*

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

### 1. Dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå . . . . . kronor 2,500,000: —

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

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

för år 1918 . . . . .	kronor	500,000: —
» » 1919 . . . . .	»	2,850,000: —
» » 1920 . . . . .	»	1,200,000: —
» » 1921 . . . . .	»	1,000,000: —
	<hr/>	
	Summa kronor	5,550,000: —

Enligt styrelsens ursprungliga plan för bedrivande av ifrågavarande arbete skulle detsamma fullbordas år 1921, en tidpunkt, som dock måste avsevärt framflyttas på grund av såväl gjorda avprutningar i de av styrelsen ifrågasatta anslagsbeloppen som även den fortgående stegringen i arbets- och materialpriser. Som styrelsen också i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 anförde, kommer arbetets fullbordande att härigenom framflyttas minst 2 år, det vill säga till år 1923. I nämnda skrivelse anförde också styrelsen, att slutliga kostnaderna komma att uppgå till omkring det dubbla mot vad ursprungligen beräknats. Då de förnyade beräkningar, som nu verkstälts, peka på samma resultat

eller att kostnaderna skulle belöpa sig till omkring 12½ miljoner kronor, skulle det sålunda utöver redan beviljade anslag återstå att anvisa cirka 7 miljoner kronor.

Med hänsyn bland annat till det statsfinansiella läget anser styrelsen icke lämpligt att för detta dubbelspår ifrågasätta, att hela detta belopp fördelas på endast två år, utan håller styrelsen före, att anläggningens fullbordande bör uppskjutas ytterligare ett år, eller till år 1924, varigenom erforderliga anslag komma att uppdelas på 3 år. Under sådana förhållanden har styrelsen icke heller nu, med hänsyn till osäkerheten beträffande prisnivån, ansett sig böra framlägga definitiva kostnadsberäkningar, utan torde därmed böra ytterligare anstå.

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

*att för fortsättning med arbetena å dubbelspåret Örebro—  
Hallsberg—Laxå för år 1922 anvisa ett reservationsanslag  
av 2,500,000 kronor.*

## 2. Dubbelspåret Aneby—Sandsjö . . . . . kronor 2,760,000:—

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition har 1916 års riksdag beslutat anläggandet av ifrågavarande dubbelspår, för vilket arbete kostnaderna med tillämpning av i senare delen av år 1915 gällande priser beräknats till 4,102,700 kronor, vilket belopp också anvisades för åren 1917—1919. Sedermera hava med anledning av de ständiga stegringarna i arbets- och materialpriser anvisats ytterligare 2,000,000 kronor, allt enligt den fördelning, som framgår av nedanstående tablå:

beviljat anslag för år 1917 . . . . .	kronor	500,000:—
» » » » 1918 . . . . .	»	2,700,000:—
» » » » 1919 . . . . .	»	902,700:—
» tilläggsanslag för år 1919 . . . . .	»	1,000,000:—
» anslag för år 1920 . . . . .	»	1,000,000:—

Summa anslag kronor 6,102,700:—

Redan i skrivelse den 9 oktober 1918 anmälde järnvägsstyrelsen emellertid, att anläggningen, så vitt då kunde förutses, skulle draga en kostnad av sammanlagt 7,627,700 kronor, med stöd varav också styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1919 års riksdag att för fullbordandet av denna anläggning bevilja resterande belopp eller 3,525,000 kronor utöver vad som anvisats för åren 1917, 1918 och 1919, nämligen sammanlagt 4,102,700 kronor. Av 1919 års riksdag beviljades emellertid blott 2,000,000 kronor, vadan sålunda för arbetets slutförande skulle erfordrats ytterligare 1,525,000 kronor.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 hemställde styrelsen i anslutning härtill, att ett anslag å sistnämnda belopp måtte begäras av 1920 års riksdag, vilken framställning emellertid icke vann Kungl. Maj:ts bifall.

I stället har Kungl. Maj:t i brev den 31 december 1919, i anslutning till i riksdagens skrivelse den 13 juni 1919 gjort uttalande beträffande tillfällig överflyttning av för år 1919 anvisade anslag för dubbelspårsbyggnaderna Tranås—



Aneby och Sandsjö—Sävsjö samt Ballingslöv—Hässleholm från dessa byggnader till dubbelspårsbyggnaden Aneby—Sandsjö, medgivit dylik överflyttning mot framtida återbetalning.

Emellertid kommer, enligt vad nu kan synas, arbetena vid sistnämnda dubbelspårsbyggnad, huvudsakligen beroende på rälsbrist, näppeligen att bedrivas i sådant omfång, att ifrågasatta överflyttning av medel behöver tillgripas under innevarande år, utan beräknas i stället för dubbelspårsbyggnaden Aneby—Sandsjö kunna erhållas för år 1921 från dubbelspårsbyggnaden Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö 500,000 kronor och från dubbelspårsbyggnaden Ballingslöv—Hässleholm 300,000 kronor. Dessa sammanlagda belopp bliva dock icke tillräckliga för fullbordandet av dubbelspårsbyggnaden Aneby—Sandsjö ens efter den år 1918 verkställda kostnadsberäkningen.

Enligt nu verkställda kostnadsberäkningar skulle hela anläggningen draga en kostnad av icke mindre än 8,862,700 kronor, vadan utöver redan beviljade anslag skulle erfordras 2,760,000 kronor, alltså en ökning relativt 1918 års beräkning av 1,235,000 kronor, beroende på prisnivåns fortgående stegring, i detta fall särskilt på grund av stegrade timlöner och avsevärt ökade rälspris.

För att anläggningens fullbordande icke skall ytterligare fördröjas längre än till år 1921, skulle sålunda, utöver de överflyttade medlen, 800,000 kronor, erfordras ett anslag på tilläggsstat år 1921 så stort som 1,960,000 kronor.

För arbetena å dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö finnes emellertid beviljat ett anslag för år 1921 av 1,500,000 kronor, från vilket belopp man — för att nedbringa tilläggsanslaget för år 1921 för dubbelspåret Aneby—Sandsjö — skulle kunna tillfälligt överflytta 600,000 kronor.

Härigenom skulle visserligen arbetena å sträckorna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö komma att inskränkas år 1921 utöver vad tidigare beräknats, men skulle i varje fall å dessa sträckor kunna bibehållas ungefär samma arbetsstyrka som innevarande år. På detta sätt kunde anslaget å tilläggsstat för år 1921 inskränkas till 1,360,000 kronor.

Ovan omnämnda belopp, avsedda att tillfälligt överföras från andra beviljade anslag, böra emellertid år 1922 återbäras till respektive anläggningar, vadan för denna återbetalning för år 1922 erfordras ett anslag för dubbelspåret Aneby—Sandsjö av 1,400,000 kronor.

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

*att för fullbordande av dubbelspåret Aneby—Sandsjö dels medgiva, att av riksdagen för år 1921 för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisade medel mot framtida ersättning till vederbörande anslag må tagas i anspråk för dubbelspåret Aneby—Sandsjö, i den mån sådant befinnes lämpligt,*

*dels ock anvisa å tilläggsstat för år 1921 1,360,000 kronor samt för år 1922 ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.*

### 3. Dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö kronor 1,500,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1918 års riksdag beslutat anläggandet av ett dubbelspår Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö för en med

tillämpande av år 1915 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av 5,558,300 kronor.

För ifrågavarande anläggning hava i enlighet härmed anvisats följande anslag:

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

På grund bland annat av rådande brist på särskilt räler samt även — såsom under rubriken dubbelspåret Aneby—Sandsjö anföres — på grund av riksdagens beslut att till sistnämnda dubbelspår tillfälligt överflytta viss del av anslaget för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö hava arbetena å denna anläggning under åren 1919 och 1920 bedrivits i endast ringa omfattning. Då emellertid dubbelspåret Aneby—Sandsjö beräknas i huvudsak fullbordat år 1921, är det av vikt, att arbetena å de till detsamma anslutande dubbelspårssträckorna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö därefter bedrivs med större kraft, och anser styrelsen, att härför utöver de belopp, som avses att återbetalas under år 1922 — 1,100,000 kronor — erfordras ytterligare 1,500,000 kronor.

Givet är, att de år 1915 beräknade kostnaderna ingalunda äro tillräckliga för företagets fullbordande, men anser styrelsen med hänsyn till ovissheten beträffande blivande prisnivå under de närmaste åren det icke möjligt att redan nu ange den slutsumma, till vilken kostnaderna i sin helhet kunna beräknas uppgå för detta företag, som torde komma att pågå ytterligare 3 å 4 år.

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

*att för fortsättande av arbetena å dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.*

#### 4. Dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1918 års riksdag beslutat anläggande av ifrågavarande dubbelspår med en under senare delen av år 1917 rådande prisnivå beräknad kostnad av 1,340,000 kronor. För påbörjande av anläggningen beviljade 1918 års riksdag i anslutning härtill 400,000 kronor.

Såsom styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 anförde, har detta arbete endast blivit till en mindre del igångsatt, och har såsom ock under rubriken dubbelspåret Aneby—Sandsjö anföres, i enlighet med 1919 års riksdags beslut större delen av anslaget avsetts att provisoriskt överflyttas till sistnämnda dubbelspår. Det överflyttade beloppet skulle återbetalas år 1922, då alltså arbetet med dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm skulle i egentlig mening igångsättas.

Med stöd av det anförda får styrelsen föreslå,

*att något anslag för dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm icke äskas för år 1922.*

## 5. Omläggning av linjen Källered—Lindome . . . . kronor 500,000:—

I skrivelse den 29 september 1919 har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att med hänsyn till de svaga och opålitliga grundförhållandena å Västkustbanan mellan Källered och Lindome besluta en omläggning av ifrågavarande statsbanelinje samt att för påbörjande av nämnda arbete, för vilket kostnaderna med tilläpande av i september 1919 rådande prisnivå i sin helhet beräknats uppgå till 1,200,000 kronor, anvisa dels å tilläggsstat för år 1920 100,000 kronor, dels ock för år 1921 ett reservationsanslag av 600,000 kronor, eller sammanlagt 700,000 kronor.

Dessa belopp blevo även av 1920 års riksdag beviljade, vadan alltså för linjeomläggningens fullbordande skulle efter förutnämnda beräkning erfordras ytterligare 500,000 kronor.

Redan nu kan visserligen med hänsyn till sedan år 1919 inträffade stegringar i arbets- och materialpriser förutses, att sistnämnda belopp icke blir tillräckligt för arbetets slutförande. Styrelsen anser sig emellertid, i betraktande av att ännu endast vissa förarbeten för linjeomläggningen hava utförts, icke nu kunna avlämna definitiv uppgift å de kostnader, anläggningen för sitt fullbordande beräknas draga.

Approximativt kan totalkostnaden emellertid uppskattas till cirka 1,500,000 kronor, vadan således utöver beviljade anslag skulle krävas för omläggningens färdigställande ytterligare cirka 800,000 kronor.

Med hänsyn till ovissheten beträffande slutkostnaden anser styrelsen dock, att av 1921 års riksdag för detta företag icke bör äskas högre belopp än 500,000 kronor, det vill säga samma anslag, som från början beräknats, varjämte styrelsen avser att i sinom tid föreslå Kungl. Maj:t att av 1922 års riksdag å tilläggsstat för år 1922 äska erforderligt slutanslag.

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

*att för fortsättande av arbetet med omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 500,000 kronor.*

## 6. Västkustbanans provisoriska inledande till Göteborgs statsbanestation.

Sedan en längre tid tillbaka hava underhandlingar pågått mellan representanter för järnvägsstyrelsen, Göteborgs stad och de till Göteborg anslutande enskilda järnvägarna angående lösningen av Göteborgs bangårdsfråga. Dessa underhandlingar hava hittills resulterat i, att enighet vunnits beträffande de tekniska anordningarna enligt ett förslag, som förutsätter, att en centralstation av så kallad genomgångstyp anlägges på en helt annan plats än den nuvarande statsbanestationen, nämligen på områdena söder om Fattighusån, mellan Bohus-torget och Mölndalsån, och är det styrelsens avsikt att genom fortsatta förhandlingar med nämnda representanter för staden och de enskilda järnvägarna söka ernå en överenskommelse om bangårdsanordningarnas framtida genomförande enligt detta förslag.

Med hänsyn till det nuvarande ekonomiska läget måste styrelsen emellertid ställa sig ytterst försiktig beträffande investerandet i statsbaneaffären av kapital för andra ändamål än sådana, genom vilka direkta driftkostnadsbesparingar stå att vinna. Då de i här omnämnda förslag ingående anläggningarna, låt vara blott i ett minsta första utbyggnadsskede, komme att kräva mycket avsevärda kapitalutlägg, torde det därför icke vara tänkbart att under de närmaste åren genomföra desamma. Styrelsen ser sig på grund härav böra för den närmaste tiden ifrågasätta vidtagande av en del sådana provisoriska åtgärder för förbättring av statens järnvägars nu befintliga stationsanordningar i Göteborg, som antingen äro absolut nödvändiga för därvarande statsbanetraffiks avveckling på ett något så när tillfredsställande sätt eller visa sig medföra mera avsevärda driftkostnadsbesparingar.

I anslutning till vad ovan sagts och då det av gjorda driftkostnadsutredningar framgått, att synnerligen stora driftkostnadsbesparingar skulle stå att vinna, om Väst kustbanan bleve ansluten till statens järnvägars huvudstation i Göteborg i stället för, som för närvarande, till Bergslagsbanans station, har styrelsen ansett sig böra undersöka möjligheterna för nämnda banas provisoriska inledande till nuvarande statsbanestation. Av denna undersökning har framgått, att en sådan provisorisk inledning jämte därför hehövliga utvidgningar av de befintliga stationsanordningarna låter sig genomföra för kostnader, som med hänsyn till de driftkostnadsbesparingar, som härigenom skulle vinnas, tillfullo motivera det härför erforderliga kapitalutlägget.

Då ett genomförande av här omhandlade anläggningar emellertid i vissa avseenden komme att beröra stadens intressen, har det visat sig nödvändigt, att, innan styrelsen fattar slutgiltig ställning till denna fråga, underhandlingar upptoges med Göteborgs stad angående dess medverkan till förslaget genomförande. Sådana underhandlingar hava påbörjats, och hoppas styrelsen, att desamma kunna hinna slutföras inom årets utgång, i vilket fall styrelsen har för avsikt att till Kungl. Maj:t inkomma med av närmare redogörelse åtföljt förslag till här omhandlade provisoriska inledning av Väst kustbanan till statens järnvägars egna stationsanläggningar i Göteborg.

Styrelsen har emellertid velat redan nu för Kungl. Maj:t anmäla, att — enligt de utredningar, som hittills verkställt — det kan beräknas, att det för Väst kustbanans provisoriska inledande och därmed sammanhängande arbeten till Göteborgs statsbanestation skulle utöver de medel, som anses böra utgå ur förnyelsefonden, erfordras ett anslag å tilläggsstat för år 1921 av 2,300,000 kronor samt ett lika stort anslag för år 1922.

**7. Anläggande av ett särskilt godstågsspår mellan  
Malmö rangerbangård och Arlöv . . . . . kronor 240,000:—**

För närvarande är godstågsförbindelsen mellan den dubbelspåriga huvudlinjen från Arlöv och Malmö rangerbangård förlagd till Sjulunda ställverksanläggning, belägen cirka 1,900 meter väster om Arlövs stationshus' mitt. Vid denna ställverksanläggning måste sålunda samtliga Väst kustbanans och södra stambanans godståg från Arlöv korsa det starkt trafikerade uppgående huvudspåret för nämnda banors snäll- och persontåg mot Arlöv, vilket ur trafiksäker-

hetssynpunkt är synnerligen otillfredsställande. En väsentlig förbättring härutinnan skulle vinnas, därest ovannämnda spåranslutning förlades till Arlövs bangård genom anläggandet av ett särskilt godstågsspår mellan Sjölunda blockpost och bangården i Arlöv. Härigenom skulle nämligen förutnämnda olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt väsentligt minskas, i det korsningen mellan de norrifrån kommande godstågen och snäll- och persontågen å det uppgående huvudspåret då förflyttades till nämnda bangård och dessutom endast komme att omfatta de å *stambanelinjen* kommande godstågen. Godstågen från *Västkustbanan* behövde nämligen ej vidare beröra persontågsspåren mellan Malmö och Arlöv utan kunde över det nya godstågsspåret föras direkt till rangerbangården.

Genom anläggandet av här ifrågasatt godstågsförbindelse bleve ställverksanläggningen vid Sjölunda obehövlig och kunde ersättas med en obemannad blockpost, varigenom personalen därstädes, som utgör 3 man, kunde indragas, vilket skulle medföra en driftkostnadsbesparing av cirka 19,000 kronor om året.

Utläggningen av godstågsspåret beräknas draga en kostnad av 240,000 kronor.

Samtliga här ifrågasatta anläggningar komma till godo vid ett framtida utbyggande av Malmö bangård i anslutning till det förslag, som ligger till grund för nu pågående ombyggnad av denna bangård.

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

*att för anläggande av ett särskilt godstågsspår mellan Malmö rangerbangård och Arlöv för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 240,000 kronor.*

### III. Större broanläggningar.

**Broförbindelsen över Dalälven vid Mora . . . . . kronor 700,000:—**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat utförande av en ny broförbindelse över Dalälven vid Mora för en beräknad kostnad av 750,000 kronor, vilket belopp 1917 och 1918 års riksdagar sammanlagt beviljat för åren 1918 och 1919. Sedermera har 1919 års riksdag å tilläggsstat för nämnda år anvisat ytterligare 450,000 kronor, utgörande erforderligt konjunkturstillägg enligt av styrelsen hösten 1918 verkställd utredning. Riksdagen har således för broförbindelsens utförande beviljat sammanlagt 1,200,000 kronor.

Arbetena hade emellertid vid sistnämnda tidpunkt just påbörjats, och höll styrelsen före vid den då verkställda kostnadsutredningen, att någon ytterligare stegring av då gällande höga pris icke skulle äga rum. Emellertid hava arbetsprisen sedan dess stegrats med omkring 50 %, och dessutom har det visat sig vid nu verkställd expropriation av för anläggningen erforderlig mark, att kostnaden för jordlösen och ersättningar kommer att uppgå till omkring 165,000 kronor i stället för omkring 80,000 kronor, som förut beräknats för denna post. Huvudsakligen på grund av dessa förhållanden kommer det av 1919 års riksdag be-

viljade tilläggsanslaget icke att räcka till för arbetenas fullbordande. Enligt nu verkställd utredning torde kostnaderna med avdrag av det från Falu—Rättvik—Mora järnväg överenskomna bidraget å 107,000 kronor, komma att uppgå till 1,900,000 kronor, vadan ett ytterligare tilläggsanslag å 700,000 kronor är erforderligt.

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

*att för fullbordande av arbetena å broförbindelsen över Dalälven vid Mora å tilläggsstat för år 1921 anvisa ett belopp av 700,000 kronor.*

#### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

**Notviken**, uppförande av ny malmvagnsverkstad . . . kronor 600,000:—

I sin föregående år till Kungl. Maj:t ingivna framställning angående nya byggnader och anläggningar hemställde styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för påbörjande av malmvagnsverkstad vid Notviken för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 780,000 kronor.

Kungl. Maj:t, som ansåg att icke hinder torde föreligga att något förskjuta arbetena, nedsatte det äskade beloppet till 380,000 kronor, vilket belopp även av riksdagen beviljades. För ett planmässigt fortsättande av arbetena å malmvagnsverkstaden, vilken, enligt beräkningar utförda år 1919, skulle fullt färdig draga en kostnad av 1,558,000 kronor, erfordras under år 1922 ett anslag av 600,000 kronor.

Det år 1919 beräknade beloppet för uppförande av malmvagnsverkstaden torde emellertid numera icke vara tillräckligt, men på grund av den oro, som nu är rådande inom byggnadsfacket, och den stegring i arbets- och materialkostnader, som ännu fortgår, anser styrelsen, att förnyad fullständig kostnadsberäkning bör få anstå till nästa år, då styrelsen har för avsikt att inkomma med hemställan om medel till fullbordande av verkstaden i fråga.

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

*att för fortsättande av arbetena å malmvagnsverkstaden vid Notviken för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.*

## V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

### 1. Nya lokomotivstationer.

#### a) vid Örebro.

I och för anordnande av ny lokomotivstation vid Örebro hava beviljats

av 1917 års riksdag . . . . .	kronor	175,000:—
» 1918 » » . . . . .	»	350,000:—
» 1920 » » . . . . .	»	685,000:—
		eller sammanlagt kronor 1,210,000:—,

vilket belopp föregående höst beräknades av anslagsmedel erforderligt för detta arbete. På grund av alltjämt ökade arbets- och materialpriser torde dock nämnda belopp numera bliva otillräckligt för arbetets färdigställande. Då styrelsen emellertid är betänkt vidtaga vissa förenklingar av de planerade anläggningarna i avsikt att i möjligaste mån nedbringa kostnaderna härför, anser styrelsen lämpligast att till ett kommande år låta anstå med begäran om eventuellt erforderligt konjunkturstillägg för detta arbete.

#### b) vid Järna.

I och för uppförande av ny lokomotivstation vid Järna anvisade 1918 års riksdag 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. Vid ett planenligt utförande av denna anläggning blir det beviljade anslagsbeloppet otillräckligt. Styrelsen har redan i sin år 1918 ingivna framställning gjort anmälan härom samt meddelat, att styrelsen ansett sig böra omlägga den ursprungliga arbetsplanen och låta med begäran om konjunkturstillägg tills vidare anstå. Även vid sina anslagsäskanden föregående höst intog styrelsen samma ståndpunkt. Med hänsyn till de alltjämt bestående ekonomiska förhållandena, anser sig styrelsen ej heller nu böra göra någon framställning om konjunkturstillägg för denna anläggning.

#### c) vid Charlottenberg . . . . . kronor 270,000:—

För uppförande av ny lokomotivstation vid Charlottenberg, ursprungligen beräknad kosta 450,000 kronor, varav 90,000 kronor ansågos böra bestridas av medel ur förnyelsefonden, anvisade 1918 års riksdag för år 1919 ett begynnelseanslag å 200,000 kronor. Föregående höst beräknades av anslagsmedel för detta arbete i sin helhet erfordras 650,000 kronor. I anslutning härtill begärde styrelsen i skrivelse den 29 september 1919 återstående 450,000 kronor såsom reservationsanslag för år 1921. Kungl. Maj:t ansåg emellertid det äskade beloppet

kunna fördelas på två år samt att anslaget för år 1921 borde bestämmas till allenast 250,000 kronor, vilket belopp av innevarande års riksdag även anvisades. För ifrågavarande anläggning skulle således återstå att äska 200,000 kronor. På grund av alljämt ökade arbets- och materialpriser beräknas emellertid nu för detta arbetes färdigställande av anslagsmedel erfordras sammanlagt 720,000 kronor. Med frändrag av redan anvisade 450,000 kronor återstå således nu att begära 270,000 kronor.

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

*att för färdigställande av ny lokomotivstationsanläggning vid Charlottenberg, till vilket arbete 1918 och 1920 års riksdagar anvisat sammanlagt 450,000 kronor, för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 270,000 kronor såsom erforderligt konjunkturställäg härå.*

d) vid Frövi.

I sin år 1917 ingivna framställning anhöll styrelsen om anslag för anordnande av ny lokomotivstation vid Frövi, vilken framställning emellertid icke vann statsmakternas bifall. Av statsfinansiella skäl har styrelsen ej sedermera ånyo framfört frågan. Styrelsen anser sig av samma anledning även nu böra avstå från att äska anslag till denna anläggning.

**2. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer . . . kronor 158,000 + 108,000 = 266,000: — <sup>1)</sup>**

Vid Vansbro, tillbyggnad av lokomotivstallet . . . . . 58,000: —

Vid nu rådande trafik saknas plats i statens järnvägars lokomotivstallar vid Vansbro för tvenne övernattande lokomotiv. En stallplats har hittills fått förhyras i Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars lokomotivstallar, men ett lokomotiv måste i regel stå ute nattetid, vilket givetvis är oekonomiskt och till men för lokomotivens skötsel och bestånd. En ökning av antalet stallplatser är därför nödvändig, och, då anordnande av endast en ny stallplats är synnerligen oekonomiskt, föreslår styrelsen tillbyggnad av lokomotivstallet med ett dubbelstall, och böra dessa nya stallplatser utföras med sådan storlek, att lokomotiv av de nyare typer, som efter broarnas förstärkning å denna bandel komma att trafikera denna linje, där kunna intagas.

Arbetet anses böra komma till utförande redan under år 1921.

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

Föregående år hava begärts för driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer anslag, avsedda att disponeras i den ordning, behov av sådana förbättringar komma att uppstå på grund av trafikens växlingar. Styrelsen har ansett sig även i år böra göra framställning om beviljandet av medel för liknande anläggningar å ytterligare ett antal platser. Beträffande de

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.



skäl, som föreligga vid begäran av detta anslag, får styrelsen i huvudsak upp-  
repa, vad styrelsen härom föregående år anförde.

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilka  
genom utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra  
driftsekonomiska fördelar. Till sådana anordningar hör uppvärmning, vilken i  
äldre lokomotivstallar sker med kaminer med åtföljande stor åtgång av personal  
och bränsle, i jämförelse med vad som behövs vid användande av central värme-  
källa. Hit höra vidare anordnande av ångcentral för förvärmning av person-  
vagnar å bangårdarna, elektrifiering av vändskivor och andra maskinerier m. m.

För tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer  
har 1918 års riksdag anvisat ett belopp av 449,000 kronor. Härtill hava 1919  
och 1920 års riksdagar anvisat konjunkturstillägg å 182,000 kronor respektive  
60,000 kronor. På grund av allttjämt ökade arbets- och materialpriser erfordras  
nu emellertid ytterligare 108,000 kronor för fullbordande av ifrågavarande arbeten.

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

*att för tillbyggnad av och diverse anläggningar vid  
lokomotivstationer anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 108,000  
kronor såsom ytterligare erforderligt konjunkturstillägg å av  
1918 års riksdag anvisat anslag å 449,000 kronor,  
dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 58,000  
kronor för nytillkommande arbeten,  
dels slutligen såsom reservationsanslag för år 1922 ett  
belopp av 100,000 kronor, ävenledes för nytillkommande ar-  
beten.*

3. Driftverkstäder . . . . . kronor 0 + 72,000 = 72,000: — <sup>1)</sup>

För nya driftverkstadsanläggningar har 1918 års riksdag anvisat ett belopp  
av 75,000 kronor och 1919 års riksdag ett belopp av 68,000 kronor. Härtill hava  
1919 och 1920 års riksdagar anvisat konjunkturstillägg å sammanlagt 65,500  
kronor. På grund av stegrade arbets- och materialpriser beräknas nu emellertid  
ytterligare 72,000 kronor erforderliga.

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

*att för driftverkstadsanläggningar anvisa å tilläggs-  
stat för år 1921 ett belopp av 72,000 kronor såsom ytterligare  
erforderligt konjunkturstillägg å av 1918 och 1919 års riks-  
dagar beviljade anslag å sammanlagt 143,000 kronor.*

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

VI. **Husbyggnader** . . . . kronor 1,472,000 + 76,800 = 1,548,800: — <sup>1)</sup>

1. **Boställshus** . . . . . 234,000 + 65,700 = 299,700: — <sup>1)</sup>

Sedan innevarande års riksdag beviljat ett anslag å sammanlagt 17.5 miljoner kronor för uppförande av boställsbyggnader för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, hava styrelserna för dessa verk den 9 dennes till chefen för kommunikationsdepartementet ingått med förslag till fördelning av dessa anslagsmedel. På statens järnvägars lott vore därvid avsett komma 8.5 miljoner kronor, och har styrelsen nyssnämnda dag även avlämnat förslag till plan för ifrågavarande statens järnvägars byggnadsverksamhet.

Vederbörande departementschef anförde i sitt yttrande till statsrådsprotokollet den 12 mars 1920 rörande detta bostadsanslag, att det för verkens affärsdrift »oundgängliga behovet av bostadsbyggande för affärsverkens personal beräknas att under den tid, det särskilda statliga bostadsbyggandet äger rum, pågå i under de sista åren vanlig omfattning».

Styrelsen har emellertid i sin föregående år ingivna framställning framhållit, att det tillkommit ett nytt moment, som kan bringa bostadsfrågan vid statens järnvägar i något annat läge, nämligen 1919 års riksdags beslut om nya avlöningsformer för statens järnvägars personal, och enligt vilka statens järnvägar tillhöriga lägenheter skola *uthyras* till vederbörande boställshavare i stället för att som förut tilldelas dem som en *naturaförmån*. Styrelsen ansåg därför det välbetänkt, 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 funnes att uppbbringa.

Styrelsen har därför med anledning av de åtgärder, som statsmakterna således vidtagit för lindrande av den allmänna bostadsbristen å vissa platser, samt med hänsyn till vad styrelsen sålunda framhållit rörande lämpligheten av att inskränka uppförandet av bostäder för statens järnvägars personal, tills erfarenhet vunnits om de nya avlöningsformernas inverkan på begärligheten efter bostäder i statens järnvägars hus, ansett sig icke i detta sammanhang böra ingå med anslagsäskanden för nya boställshus i annan omfattning än här nedan säges.

1919 års riksdag har beviljat medel för uppförande av boställshus vid Karungi och Hörnsjö. I särskilda framställningar till Kungl. Maj:t har järnvägsstyrelsen framhållit, att på grund av minskning i trafiken det kunde på obeständ tid anstå med uppförande av dessa tvenne boställshus, samt tillika föreslagit, att dessa anslag skulle i stället få användas för uppförande av boställshus vid Skellefteå och Vännäs, vid vilka platser bostadsbristen är särskilt trängande. Enär Kungl. Maj:t emellertid under hand meddelat, att Kungl. Maj:t icke utan riksdagens hörande ansett sig kunna lämna styrelsen medgivande härtill, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t hos riksdagen måtte göra framställning om rättighet för styrelsen att uppföra nya boställshus vid Skellefteå och Vännäs för de anslagsmedel, sammanlagt 121,000 kronor, som 1919 års riksdag beviljat för uppförande av boställshus vid Karungi och Hörnsjö.

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

Innevarande års riksdag har beviljat anslag för uppförande av en banvaktstuga vid Genevad samt en banvaktstuga å linjen Trönninge—Halmstad. På grund av företagna förändringar i fråga om banbevakningens ordnande har viss indragning av banbevakningspersonal kunnat göras, och anser järnvägsstyrelsen med anledning härav, att även med dessa båda banvaktstugors uppförande kan under flera år framåt anstå. Enär emellertid stort behov av bostäder för en banmästare, en banförman samt en reparatör förefinnes vid Svalöv, får styrelsen dessliques hemställa, att av 1920 års riksdag beviljade anslag å 67,000 kronor för uppförande av nyssnämnda tvenne banvaktstugor måtte få användas för uppförande vid Svalöv av ett nytt boställshus för en banmästare, en banförman och en reparatör.

1919 års riksdag har beviljat anslag för uppförande av banmästarstugor vid Kalixfors och Fjällåsen, 42,000 kronor för vardera platsen. Styrelsen har emellertid funnit, att genom tillbyggnad av stationshusen med ytterligare en lägenhet i vardera samt viss ominredning av övriga lokaler samma lägenhetsantal kan erhållas för lägre kostnader än genom uppförande av ifrågavarande stugor. Styrelsen har därför för avsikt att använda anslagen för uppförande av nya banmästarstugor vid Kalixfors och Fjällåsen i och för tillbyggnad av stationshusen vid dessa platser.

#### Vid Örebro och Notviken för huvudverkstäderna.

I sin år 1918 ingivna framställning framlade styrelsen preliminärt förslag till uppförande av 122 lägenheter om 2 rum och kök samt 4 lägenheter om 3 rum och kök för personalen vid statens järnvägars huvudverkstad i Örebro. Den totala kostnaden härför beräknades vid förenämnda tidpunkt till 2,598,000 kronor. Då styrelsen med hänsyn till rådande ekonomiska förhållanden ansåg, att detta belopp borde uppdelas på flera år, begärde styrelsen för år 1920 endast 872,000 kronor härav, vilket ock av statsmakterna beviljades. Sedermera har på järnvägsstyrelsens sistlidne höst gjorda hemställan anvisats ytterligare 900,000 kronor för ändamålet. Utgående från 1918 års kostnadsberäkning skulle sålunda för detta arbete återstå att äska 826,000 kronor. Till följd av utredningar och underhandlingar för erhållande av en i byggnadshänseende billig men likväl hygienisk och i övrigt lämplig hustyp liksom med anledning av den pågående byggnadskonflikten har emellertid detta arbete ej kunnat planenligt bedrivas utan förskjuttits cirka ett år framåt.

Såväl på grund härav som ock med hänsyn till att både postverket och telegrafverket, enligt vad järnvägsstyrelsen erfarit, nu planera bostadsbygge vid Örebro har styrelsen velat ställa sig avvaktande och låta med begäran om sista delen av den beräknade totala kostnaden för bostadskomplexet i Örebro tills vidare anstå.

De anslagsbelopp, som hittills blivit av statsmakterna anvisade för uppförande av ifrågavarande bostadshus för personalen vid huvudverkstaden i Örebro — sammanlagt 1,772,000 kronor — bliva på grund av stegrade arbets- och materialpriser givetvis nu ej tillräckliga för byggande av det antal lägenheter, som vid kostnadsberäkningarnas utförande år 1918 härmed avsetts. Styrelsen har emellertid i anslutning till ovanstående ej ansett lämpligt, att konjunkturstillägg å dessa anslagsbelopp nu begäras.

Vid *Notviken*, uppförande av tre bostadshus om vardera 4 lägenheter om 2 rum och kök jämte uthus för personal vid huvudverkstaden . . . . . 234,000: —

I sin föregående år till Kungl. Maj:t gjorda framställning angående ny malmvagnsverkstad i *Notviken* framhöll styrelsen, att den visserligen haft bostadsfrågan för den arbetarestam, som skall användas vid nya malmvagnsverkstaden, under överbägande, men att styrelsen ansåg sig böra avvakta resultatet av det planerade egnahemsbyggandet i *Notviken*, innan styrelsen upptog frågan till behandling om ytterligare anslag till uppförande av nya boställshus för verkstadspersonalen vid *Notviken*.

Vid behandling av frågan om anslag till malmvagnsverkstad vid *Notviken* har statsutskottet i sitt utlåtande nr 224 år 1920 yttrat: »Tillkomsten av ifrågavarande anläggning kommer, såsom av departementschefen anförts, med all sannolikhet att medföra behov av anslag till arbetarbostäder för verkstadspersonal. Med denna frågas avgörande har emellertid på i propositionen anförda skäl ansetts böra tills vidare anstå. Utskottet förutsätter, att nämnda angelägenhet snarast upptages till behandling, så att förslag i ämnet kan föreläggas riksdagen i sammanhang med blivande äskanden om anslag till själva verkstadsanläggningen».

Beträffande egnahemsbyggandet i *Notviken* torde det vara att befara, det vissa svårigheter komma att uppstå att få detsamma igång, beroende på de höga byggnadskostnaderna samt den stora osäkerhet, som för närvarande är rådande inom byggnadsfacket, och kan det därför nu förutses, att egnahemsbyggandet i *Notviken* icke tillnärmelsevis kommer att få en sådan omfattning, att det kan täcka bostadsbehovet för den personalökning på cirka 75 man, som kommer att erfordras i och med färdigställandet av malmvagnsverkstaden vid *Notviken*. Då stor bostadsbrist fortfarande råder i *Notviken* och *Luleå*, synes det styrelsen nödvändigt att i *Notviken* uppföra sex stycken boställshus, vardera med 4 lägenheter om 2 rum och kök jämte nödiga uthus.

Kostnaden härför uppgår till 468,000 kronor men torde böra fördelas på två år.

## 2. Manskaps- och överliggningshus . . . . 48,000 + 7,100 = 55,100: — <sup>1)</sup>

Liksom i sin föregående år ingivna framställning har järnvägsstyrelsen med hänsyn till den statsfinansiella situationen ansett sig böra i möjligaste mån inskränka sina krav på anslag för uppförande av manskapshus, ehuru behovet härav fortfarande på många platser är trängande.

Sedan elektrifieringen av linjen *Gällivare—Svartön* genomförts, kommer personalen å de elektriska lokomotiven att i regel framgå direkt å sträckan *Svartön—Gällivare*. Den personal, som förut haft överliggning i *Nattavara*, måste därför i stället beredas nattkvarter i *Gällivare*, varför på sistnämnda plats ökat överliggningsutrymme erfordras.

Behovet av överliggningsrum för den tågpersonal, som överligger i *Halmstad*, är synnerligen trängande. På grund av att *Halmstad* är gränsstation mellan II och III trafikdistrikten erfordras rätt så många rum för överliggande perso-

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

nal. Alltsedan år 1917 hava upprepade försök blivit gjorda att i staden förhyra överliggningsrum för tågpersonalen, men på grund av i staden sedan kristiden rådande bostadsbrist hava dessa försök icke krönts med framgång. Nu begärt överliggningshus är avsett att inrymma dagrum, toaletterum m. m. samt 14 stycken överliggningsrum, och kommer byggnaden att uppföras på enklast möjliga sätt.

I likhet med vad styrelsen anfört under gruppen boställshus, har nedgången i trafiken haft till följd, att vissa anläggningar, för vilka föregående års riksdagar anvisat medel, numera icke anses vara av behovet påkallade. Beträffande byggnader under denna grupp gäller detta det överliggningshus i Boden, vartill 1919 års riksdag beviljat ett anslag å 38,000 kronor. Styrelsen får därför föreslå, att de härför beviljade medlen beräknas såsom tillgängliga för täckande av motsvarande del av det nu under denna grupp begärda bruttobeloppet.

I anslutning till ovanstående hemställer järnvägsstyrelsen om anslag för

vid <i>Gällivare</i> , anordnande av överliggningsrum å vinden till maskinavdelningens överliggningshus . . . . .	31,000:—
vid <i>Halmstad</i> , anordnande av överliggningshus . . . . .	55,000:—

3. Stationshusbyggnader . . . . . 115,000 + 4,000 = 119,000:—<sup>1)</sup>

Vid *Örebro*, tillbyggnad av stationshuset och ändring av avträdesbyggnaderna . . . . . 40,000:—

Vid *Örebro* föreligger trängande behov av att i stationshuset därstädes erhålla ökat utrymme för tåg- och biljettexpeditionerna och avgående resgods ävensom att erhålla lokaler för vagnexpeditionen och vagnskrivare. Såsom bevis på de alltför trånga lokalerna i detta stationshus må nämnas, att antalet försålda personbiljetter ökats från år 1915, då trafiken dock ansågs hög, till år 1919 med ej mindre än 37 %. Det är även behöfligt erhålla nya avträdeslokaler, enär de nuvarande icke fylla de krav, som böra ställas på sådana lokaler vid en station som *Örebro*.

Frågan har flera gånger varit före att på grund av nuvarande stationshusets trångboddhet uppföra nytt sådant, men dels på grund av de härmed förenade stora kostnaderna, dels med hänsyn till att en blivande större ombyggnad av *Örebro* bangård möjligen skulle kräva annan förläggning av det nya stationshuset, har styrelsen icke ansett sig böra hos riksdagen göra framställning om sådan anläggning. Styrelsen anser därför, att en mindre ombyggnad, sådan som nu föreslagits, är synnerligen nödvändig och icke längre låter sig uppskjutas.

Kostnaderna härför äro beräknade till sammanlagt 55,000 kronor, varav 15,000 kronor, utgörande kostnader för förändringsarbeten, äro avsedda att täckas med medel ur förnyelsefonden.

Vid *Katrineholm*, till- och ombyggnad av stationshuset . . . . 75,000:—

<sup>1)</sup> Se anm. sid. 16.

Enär Katrineholms stationshus såväl i fråga om yttre utseende som utrymme och expeditjonsanordningar visat sig icke på långt när motsvara de krav, som böra ställas på ett stationshus å en plats av denna storlek, vore för trafikskötseln ett nytt stationshus behöfligt, beläget på längre avstånd från spåren än det nuvarande.

Frågan om uppförande av ett nytt stationshus vid Katrineholm var föremål för riksdagens behandling redan år 1911. Statsutskottet anförde vid behandlingen av denna anslagspost, att frågan om nytt stationshus i Katrineholm borde undanskjutas, intill dess den under anläggning varande statsbanan Järna—Norrköping börjat trafikeras.

I sin underdåniga framställning av år 1916 rörande anslag för utvidgning och ombyggnad av Katrineholms station anförde styrelsen, att styrelsen på grund av nyssnämnda riksdagsbeslut varit hänvisad till att under tiden fylla de allt kraftigare framträdande kraven på ökade utrymmen genom tillbyggnad och förändring av det gamla stationshuset, allt arbeten, som sålunda vore att anse som helt provisoriska och ingalunda avsedda kunna fylla behovet en längre tid framåt. Det vore nämligen att beakta, att utrymmena i stationshuset i mycket ringa grad rönt inflytande av den genomgående trafiken och att sålunda öppnandet av trafiken å bandelen Järna—Norrköping med visshet icke komme att inverka på behovet av nytt stationshus i Katrineholm, hvilket behov uteslutande kan anses förestavat av ökning i den lokala trafiken å platsen.

En fullständig ny stationshusbyggnad skulle emellertid enligt styrelsens beräkning medföra så stora kostnader, att styrelsen icke med hänsyn till nuvarande ekonomiska förhållanden anser sig kunna framkomma med krav härå. Styrelsen har därför låtit uppgöra ett förenklat förslag till om- och tillbyggnad av stationshuset för att erhålla större väntalsutrymmen och bekvämare anordningar för resgods' in- och utlämnande m. m. samt i sammanhang härmed modernisering av byggnaden såväl in- som utvändigt. Då stationshusets ombyggnad på sålunda föreslaget sätt torde komma att motsvara behoven för åtskilliga år framåt, anser styrelsen det nu välbetänkt och nödvändigt att verkställa sådan ombyggnad i stället för att invänta den fullständiga nybyggnad, som förut omnämnts.

Kostnaderna för nu föreslaget arbete äro beräknade till 150,000 kronor, varav 75,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden.

#### 4. Godsmagasinsbyggnader.

Styrelsen har icke ansett sig under denna grupp böra begära några anslag av 1921 års riksdag.

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

I enlighet med vad styrelsen i föregående år ingivna framställning anför, har styrelsen ansett sig böra under denna grupp äska anslagsmedel för att genom nybyggnader skaffa erforderliga ersättningslägenheter i de fall, då förändring

av befintliga 1-rumslägenheter kommer att medföra minskning i antalet lägenheter. Styrelsen åberopar härvidlag av Kungl. Maj:t och riksdagen förut godkänd plan för anordnande av 2-rumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar.

Visserligen skulle de senaste årens oerhört stegrade byggnadskostnader kunna anföras som skäl för ett återupptagande av att vid nybyggnader anordna 1-rumslägenheter ävensom att upphöra med förändringar av befintliga 1-rumslägenheter till 2-rumslägenheter för ifrågavarande tjänstemannagrupp. Den allmänna sociala utvecklingen går dock i sådan riktning, att en dylik sänkning av levnadsstandarden icke kan befinnas lämplig, och torde den förut godkända planen för anordnande av 2-rumslägenheter utan tvivel böra stå över de för dagen rådande konjunkturerna.

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

I likhet med sin framställning om anslag förliden höst har styrelsen med hänsyn till nödvändiga inskränkningar i anslagskraven icke heller av 1921 års riksdag ansett sig böra begära anslag för dessa arbeten.

#### 7. Övriga husbyggnader . . . . . 900,000: —

Vid *Hallsberg*, byggnad för postverket, telegrafverket och statens järnvägar . . . . . 800,000: —

Sedan flera år tillbaka hava underhandlingar pågått mellan järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen om upplåtande av mark inom statens järnvägars område för uppförande av byggnad för postverkets expeditioner. Järnvägsstyrelsen har emellertid förut ansett sig böra reservera all för ändamålet lämplig mark inom stationsområdet för blivande bostadsbyggnader för statens järnvägars egen personal. På grund av de svårigheter för postverket, att på lämplig plats erhålla tomt för sina expeditioner och de ökade kostnader för transport av postgoods, som skulle uppstå, därest postverkets expeditionsbyggnad icke skulle uppföras i stationens omedelbara närhet, hava emellertid underhandlingarna om upplåtande av statens järnvägars mark härför återupptagits och nu lett till det resultat, att järnvägsstyrelsen anser sig böra göra framställning om medel för uppförande av för postverket, telegrafverket och statens järnvägar gemensam byggnad, inrymmande expeditionslokaler för post- och telegrafverken samt bostäder, 16 stycken lägenheter om sammanlagt 61 rum och kök, för post- och telegrafverkens samt statens järnvägars personal.

Av de till 800,000 kronor beräknade kostnaderna för byggnadens uppförande anser styrelsen, att ett belopp av 300,000 kronor bör begäras å tilläggsstat för år 1921, för att byggnadsarbetet må kunna fullbordas under år 1922.

Byggnadens snara färdigställande motiveras dels med önskvärheten av att snarast kunna lindra den svåraste bostadsbristen i *Hallsberg* och dels med nöd-

vändigheten av att postverkets lokalfråga löses inom närmaste tiden, en fråga som förelåg redan vid årets riksdag och som föranledde riksdagen att då bevilja medel för inköp av tomtplats i Hallsberg för uppförande av byggnad därstädes för postverkets behov.

*Anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader* . . . . . 100,000: —

1919 och 1920 års riksdagar beviljade för ifrågavarande ändamål anslag å 200,000, respektive 210,000 kronor. Styrelsen meddelade i sin framställning förlidet år, att, då arbetet å poststationer i regel alltjämt står under utveckling och ökas, det är att förutse, att inom en icke alltför avlägsen framtid särskilda postlokaler vid ytterligare ett antal stationer kunde komma att erfordras.

Behov av postlokalers anordnande har även under sista året visat sig uppstå å flera platser än den ursprungliga planen upptog, och torde även under närmast kommande år så bliva fallet. I anslutning härtill anser styrelsen, att ett fortsättningsanslag för berörda ändamål av 100,000 kronor blir erforderligt.

För här föreslagna husbyggnader erfordras sålunda nytt anslag å sammanlagt 1,510,000 kronor. Efter avdrag av det av riksdagen beviljade anslaget å 38,000 kronor för uppförande av överliggningshus i Boden återstå sålunda 1,472,000 kronor, varav 262,000 kronor böra vara tillgängliga redan år 1921.

Av 1918 års riksdag har för nya husbyggnader anvisats 3,861,700 kronor. Härtill hava 1919 och 1920 års riksdagar sedermera beviljat konjunkturstillägg å sammanlagt 1,945,600 kronor. På grund av alltjämt stegrade arbets- och materialpriser erfordras emellertid nu ytterligare ett konjunkturstillägg å 76,800 kronor.

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

*dels medgiva, att till styrelsens disposition stående anslag, sammanlagt 188,000 kronor, för uppförande av boställshus vid Karungi, Hörnsjö samt tvenne banvaktstugor — en vid Genevad och en å linjen Trönninge—Halmstad — i stället måtte få användas för uppförande av boställshus vid Skellefteå, Vännäs respektive Svalöv,*

*dels bevilja för husbyggnader*

*å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 76,800 kronor såsom ytterligare erforderligt konjunkturstillägg å av 1918 års riksdag beviljat anslag å 3,861,700 kronor,*

*likaledes å tilläggsstat för år 1921 för nytillkommande arbeten ett belopp av 262,000 kronor samt*

*slutligen såsom reservationsanslag för år 1922 ett belopp av 1,210,000 kronor, jämväl för nytillkommande arbeten.*



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

I likhet med tidigare framställningar under denna grupp får styrelsen erinra därom, att styrelsen i 10-årsplanen upptagit ett visst årligt belopp för anordnande av skenfria vägkorsningar. Styrelsen har i sagda plan medtagit ifrågavarande anslagspost med hänsyn till de krav, som med fog uppställas på anordnande av dylika skenfria korsningar i samband med järnvägstrafikens utveckling och nödvändigheten av att göra denna oberoende av korsande trafik vid mera trafikerade landsvägar och gator. 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten har även framhållit önskvärdheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av dylika skenfria korsningar.

På grund av den allmänna sparsamheten vid 1918 års anslagsäskanden hade styrelsen, om och med synnerligen stor tvekan, ansett sig då böra avstå från begäran om anslag för ändamålet. Vid 1919 års anslagsäskanden ansåg emellertid styrelsen ej längre lämpligt med dylikt uppskov, varför då begärdes och av riksdagen beviljades 250,000 kronor för 1921 års arbeten av nämnda slag, det vill säga samma belopp, som under tidigare år brukat äskas.

Med hänsyn till de alltmer stegrade byggnadskostnaderna och det i samband med en utökad automobiltrafik växande behovet av skenfria vägkorsningar måste emellertid anslaget härtill ökas, för såvitt kraven i någon mån skola kunna tillgodoses. Nedanstående förteckning upptager sådana skenfria vägkorsningar, om vilkas anordnande framställningar gjorts av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t eller av myndigheter och enskilda till styrelsen under åren 1915—1920 men vilka i saknad av medel ännu ej kommit till utförande.

*I distriktet, vid:*

Sparreholm, Flen, Vingåker, Kilsmo, Väsby, Linköping, Jönåker, Kimstad Frövi, Tullinge och Mariedam stationer.

*II distriktet, vid:*

Kristinehamn, Alingsås och Laxå stationer.

*III distriktet, vid:*

Katarp å linjen Mjölby—Nässjö, Eslöv, Blädinge, Stångby, Sösdala och Vislanda stationer.

*IV distriktet, vid:*

Bollnäs, Ljusdal, Ånge och Långsele stationer.

*V distriktet, vid:*

Själeuvad station.

Sammanlagda byggnadskostnaden för angivna broar utgör med nuvarande enhetspriser, fränsett eventuella kostnader för tillfartsvägar, omkring 4,500,000 kronor.

Här föreligga sålunda avsevärda krav, vilka icke tillnärmelsevis kunna täckas av hittills anslagna medel. Såsom styrelsen vid tidigare gjorda framställningar betonat, kan emellertid utförandet av dylika anläggningar på grund av att de erforderliga förhandlingarna med kommuner, väghållningsskyldige och andra visat stor benägenhet att draga ut på tiden icke fortskrida så snabbt som måhända önskligt vore, varför styrelsen, med beräkning av en byggnadstid av 8 till 10 år för ovan angivna arbeten, anser, att det årliga anslagsbehovet för skenfria vägkorsningar kan begränsas till 500,000 kronor. Dock får styrelsen erinra därom, att sådana arbeten, som nu föreligga till utförande, såsom vid Linköping, Kristinehamn, Eslöv och Änge, komma att draga så avsevärda kostnader, att hittills beviljat årsanslag icke är tillräckligt för någotdera av desamma.

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

*att för anordnande av skenfria vägkorsningar för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.*

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

I sin framställning föregående höst meddelade styrelsen, att för anordnande av spår m. m. för ny brokran i Malmö importhamn erfordrades visst anslag men att styrelsen ansåg, att med äskandet av härför erforderliga medel ännu något år kunde anstå.

Emellertid erhöles år 1917 anslag för anskaffning av en ny kollossningskran för Malmö att ersätta en äldre dylik. På grund av de svårigheter, som förelågo att under krisåren erhålla lämplig kran till skäligt pris, har styrelsen i det längsta uppskjutit med inköp av sådan kran. Ytterligare dröjsmål med anskaffningen skulle dock förorsaka stora olägenheter vid kolemtagningen, då numera stora anspråk ställas på den dagliga utlossningsmängden. Järnvägsstyrelsen har därför under innevarande år ingått avtal om leverans av lämplig kran, vars uppsättning enligt kontraktets bestämmelser skall påbörjas den 1 januari 1921.

En följd härav är, att vid denna tidpunkt för kranen erforderliga spår måste vara utlagda. Enär kranen emellertid är avsedd att ersätta en förut befintlig sådan, hava arbetena med spårutläggningen för denna kran ansetts lämpligen böra bestridas av medel ur förnyelsefonden, och har järnvägsstyrelsen därför innevarande höst gått i författning om utläggande av dessa spår, varvid kostnaderna bestridits på nämnda sätt. Styrelsen kommer sålunda icke, såsom i föregående års framställning förutsatts, att göra framställning om anslagsmedel för ifrågavarande spår.

## IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

Som styrelsen redan föregående år meddelat, har 1916 års 10-årsutredning för perioden 1918—1927 även beträffande anordnande av nya telegraf- och sektionstelefonledningar måst frångås. Styrelsen har vid undersökning av den ursprungligen gällande arbetsplanen för år 1922 kommit till det resultat, att ett anslag av 234,000 kronor skulle bliva erforderligt för utförande av följande anläggningar:

*nya telegrafledningar* å linjerna:

Bräcke—Östersund och

Östersund—Järpen;

*sektionstelefonledningar* å linjerna:

Falköping—Ranten—Nässjö,

Kattarp—Höganäs,

Åstorp—Ängelholm,

Billesholms gruva—Landskrona,

Ljusdal—Hudiksvall och

Jörn—Boden.

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

Då emellertid genom inträffade prisfall å materialier och genom användande av enklare byggnadssätt i en del fall inbesparingar kunnat göras å tidigare beviljade anslag för ifrågavarande arbeten, vilka besparingar beräknas täcka för år 1922 behövlige medel, anser sig styrelsen ej böra begära något anslag till telegraf- och sektionstelefonledningar för sagda år.

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

I sin år 1919 ingivna framställning meddelade styrelsen, att användandet i någon större utsträckning av driftmedel för utförande av elektriska belysningsanläggningar efter fotogenbristens upphörande ej längre kunde komma i fråga, utan hemställde styrelsen om ett reservationsanslag för detta ändamål av 350,000 kronor, vilket ock av statsmakterna beviljades.

För fortsatt utförande av elektriska belysningsanläggningar å platser, där elektrisk energi står att erhålla till rimliga priser, beräknas ett anslag å 350,000 kronor erforderligt även under år 1922.

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

*att för elektriska belysningsanläggningar för år 1922  
anvisa ett reservationsanslag å 350,000 kronor.*

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

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

Enligt nämnda utredning borde sålunda för vartdera av åren 1918 och 1919 erfordras ett belopp av 1,000,000 kronor och för vartdera av åren 1920, 1921 och 1922 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 erforderlig på grund av penningvärdets fall för att undvika större inskränkningar i arbetenas omfattning, vilka inskränkningar enligt styrelsens mening kunde bliva särskilt menliga för statens järnvägars utveckling.

Av 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 år 1918 ingivna 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 prisförhållanden 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 för ökat antal tågvägar i samband med arbeten för beredande av större spårutrymme å stationerna,

utförande av förreglingsanläggningar vid större stationer, vid vilka spårsystemen genom utförda bangårdsbyggnader blivit definitivt ordnade,

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

komplettering av äldre anläggningar med så kallad stationsblockering och tågvägsförregling,

utförande av linjeblockeringsanordningar å dubbelspårsträckor samt slutligen

förbättringar i signalsystemet, som beräknas bliva erforderliga i anledning av förslag från den så kallade 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 styrelsen föregående år framlade anslagskraven för arbetsåret 1921, förbisåg styrelsen icke de förändrade förutsättningar, som sedan näst föregående år inträtt i vissa avseenden därigenom, att den under kriget rådande trafikstegringen förbytts i en typisk lågkonjunktur med stagnation i trafikförelsen.

Oavsett frågan, huruvida nämnda stagnation komme att bliva av längre eller kortare varaktighet, ansåg styrelsen emellertid, att här ifrågavarande arbeten vore av den vitala betydelse för statens järnvägars utveckling och berörde en så ömtålig gren inom järnvägsdriften, nämligen trafiksäkerheten, att icke ens ett tillfälligt eftersättande av arbetena kunde anses lämpligt. Därjämte framhöll styrelsen, att genom utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar på lämpligt sätt personalbesparing i många fall 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 förregrade växlar, hade 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 kunde sålunda växel- och signalsäkerhetsanläggningarna antagas få en stor betydelse.

På grund härav ansåg styrelsen, att här ifrågavarande arbeten borde fortgå i ungefärligen samma omfattning som förut och begärde för år 1921 ett belopp av 2,400,000 kronor, vilket belopp dock på Kungl. Maj:ts förslag av riksdagen nedsattes till 2,000,000 kronor.

Samma skäl, som varit bestämmande för järnvägsstyrelsens anslagsäskanden nästföregående år, äro fortfarande gällande. Särskilt under nuvarande förhållanden, då det gäller att genom lämpliga åtgärder motverka de ökade driftkostnaderna för statens järnvägar, är det nödvändigt, att styrelsen har medel tillgängliga för genomförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar å linjen och stationerna, i synnerhet sådana anordningar, som förutom ökad trafiksäkerhet möjliggöra mera arbetsbesparande metoder för trafikens skötsel.

För bedrivande av arbetena inom hithörande område i den omfattning, styrelsen, även med hänsyn tagen till nuvarande ekonomiska situation vid statens järnvägar, anser nödvändigt för statens järnvägars utveckling i fråga om trafiksäkerhet m. m., erfordras under år 1922 ett belopp av 2,000,000 kronor.

I 10-årsutredningen av år 1916 beräknades, såsom ovan nämnts, ett belopp av 1,200,000 kronor — nu motsvarande cirka 3,600,000 kronor — erforderligt år 1922 för utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar i då tilltänkt omfattning. Styrelsens nu framförda anslagskrav innebär sålunda i realiteten en minskning, jämfört med det i 10-årsutredningen förutsedda behovet, med över 40 %, vilken minskning är motiverad av nu rådande tryckta ekonomiska förhållanden.

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

*att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 2,000,000 kronor.*

## **XII. Åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna vid bandelen Kiruna—Riksgränsen.**

För undvikande av störningar i svagströmsledningarna å bandelen Kiruna—Riksgränsen beviljade 1917 års riksdag ett anslag å 150,000 kronor och 1918 års riksdag ett konjunkturstillägg härå av 75,000 kronor. Såsom fortsättningsanslag för dessa anläggningar anvisade 1920 års riksdag ett belopp av 500,000 kronor för år 1921. Till följd av framför allt stegrade materialpriser erfordras härutöver ett konjunkturstillägg, men på grund av de stora prisvariationer, särskilt å järn, som nu förekomma, anser styrelsen icke möjligt att nu avgöra, huru stort tilläggsanslag, som erfordras. Frågan härom måste därför anstå till ett kommande år.

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

För elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön hava 1917—1920 års riksdagar beviljat anslag å sammanlagt 22,200,000 kronor. Med hänsyn till nu inträdda prisstegringar, särskilt å järn, blir detta belopp måhända otillräckligt, men det är för närvarande på grund av de stora prisvariationer, som förekomma, icke möjligt att tillförlitligt bedöma, huru stort tilläggsanslag, som eventuellt kommer att erfordras. Med begäran om tilläggsanslag för detta arbete torde därför tills vidare böra anstå.

## **XIV. Brandväsendets ordnande . . . . . kronor 210,000:—**

I sin år 1919 ingivna framställning har styrelsen meddelat, att den avslutade utredningen angående brandväsendets ordnande vid statens järnvägar givit till resultat, att vissa arbeten och anskaffningar erfordras för

- 1) enhetligt slangkopplingssystem,
- 2) förbättrad vattentillgång för eldsläckningsändamål samt
- 3) modernisering av brandredskapen.

Beträffande kostnadernas bestridande ansåg styrelsen, att särskilda anslagsmedel borde anvisas till utförande av förstnämnda grupp av arbeten under det kostnaderna för under grupperna 2) och 3) hänförliga anordningar syntes böra

bestridas av till styrelsens disposition ställda medel respektive av medel, som beviljats för anskaffande av nya inventarier.

För brandväsendets ordnande hava följande anslagsmedel hittills blivit av statsmakterna anvisade, nämligen

av 1917 års riksdag . . . . .	30,000: —	kronor
» 1918 » » . . . . .	30,000: —	»
» 1919 » » . . . . .	35,000: —	»
» 1920 » » . . . . .	100,000: —	»

eller sammanlagt således 195,000: — kronor.

Såsom framgår av styrelsens sistlidne höst ingivna anslagsäskanden kunna de stationer, där enhetligt slangkopplingsystem är avsett genomföras, med hänsyn till angelägenhetsgraden för arbetenas utförande uppdelas i tvenne grupper, nämligen *dels* sådana stationer, som ligga inom eller invid samhällen, där vissa slangkopplingsanordningar enligt kungl. kungörelsen av den 6 juni 1918 skola utföras före den 1 juli 1920, det vill säga samhällen, å vilka brandstadgan för rikets städer äger tillämpning, *dels* stationer, som ej äro belägna i närheten av dylika orter. Beträffande förstnämnda stationer har styrelsen ansett, att arbetena snarast möjligt böra komma till utförande, medan arbetena å övriga stationer tänkts fördelade på flera år.

I förlidet års äskanden upptog även styrelsen medel för ett fullständigt genomförande av arbetena beträffande först nämnda grupp under år 1920, men blev detta anslag med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen och då arbetena ansågos kunna utan alltför stora olägenheter bedrivas i något långsammare tempo på förslag av Kungl. Maj:t av riksdagen minskat till en fjärdedel.

Som styrelsen emellertid anser sig böra vidhålla sin ståndpunkt att få dessa arbeten snarast fullt genomförda, finner sig styrelsen även innevarande år böra äska härför erforderliga medel — 150,000 kronor — på tilläggsstat för år 1921.

I fjolårets framställning ansågos arbetena under den senare gruppen kunna utföras under en period av tre år. På grund av nedprutning av det anslag, som styrelsen härför uppgav såsom erforderligt, torde tidpunkten för brandväsendets ordnande vid dessa platser böra utsträckas över ytterligare ett år, och arbetena — krävande ett återstående anslagsbelopp av 170,000 kronor — således vara avslutade först vid 1924 års utgång.

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

*att för bestridande av de kostnader för brandväsendets ordnande vid statens järnvägar, som avse införande av enhetligt slangkopplingsystem, anvisa dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 150,000 kronor, dels såsom reservationsanslag för år 1922 ett belopp av 60,000 kronor.*

**XV. 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 1921 utgå med ett belopp av 2,500,000 kronor, varav 500,000 kronor å tilläggsstat för år 1920.

Av statsfinansiella skäl ansåg sig emellertid föredragande departementschefen nödsakad föreslå en nedsättning av det för år 1921 begärda anslaget med 500,000 kronor, vilket ock blev Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

En ökning av anslaget under denna grupp anser styrelsen emellertid nödvändig, ej minst på den grund, att detta anslag jämlikt statsmakternas medgivande numera får anlitas för utförande av sådana mindre arbeten, för vilka kostnaderna beräknas understiga 25,000 kronor mot förut stadgade 15,000 kronor. Styrelsen hänvisar därjämte till sin redan föregående år avgivna motivering för ökande av anslaget för oförutsedda och mindre arbeten till 2,500,000 kronor.

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

*att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten anvisa för år 1922 ett reservationsanslag å 2,500,000 kronor.*

**B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.**

**I. Statsbanan Sveg—Brunflo . . . kronor 3,427,000: —**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1912 års riksdag beslutat anläggning av statsbanan Sveg—Brunflo för en ursprungligen beräknad kostnad av 11,250,000 kronor, vilken kostnad dock sedermera genom Kungl. Maj:ts beslut att banan skulle framdragas i Tvärhoans dalgång ökades med 123,000 kronor till 11,373,000 kronor. Denna kostnad kommer emellertid, som järnvägsstyrelsen redan vid flera tillfällen framhållit, på grund av de under kristiden inträdda våldsamma konjunkturstegringarna att betydligt överskridas. Sålunda beräknade styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 oktober 1918 slutkostnaden för banan till 20,683,000 kronor, vilken kostnad i styrelsens skrivelse den 29 september 1919 uppgavs komma att överskridas med minst 3,000,000 kronor. Vid nu verkställd utredning över banans anläggningskostnad har densamma beräknats komma att uppgå till icke mindre än 26,300,000 kronor. Att kostnaderna stegrats så avsevärt för en bananläggning som statsbanan Sveg—Brunflo, å vilken arbetena bedrivits redan flera år före de senaste årens särskilt kraftiga prisstegringar, har bland annat sin grund i att man till dessa år på grund av materialbrist i stor utsträckning tvingats uppskjuta räslägningsarbetena, för vilka kostnaderna i jämförelse med de ursprungligen beräknade nära nog fyrdubblats.



För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1913 . . .	500,000	kr.	
» » 1914 . . .	500,000	»	
» » 1915 . . .	1,800,000	»	
» » 1916 . . .	2,000,000	»	
» » 1917 . . .	3,000,000	»	
» » 1918 . . .	2,500,000	»	
» » 1919 . . .	4,073,000	»	därav å tilläggsstat 3,000,000 kr.
» » 1920 . . .	5,500,000	»	» » » 2,500,000 »
» » 1921 . . .	3,000,000	»	

eller sammanlagt 22,873,000 kr.

För anläggningens fullbordande skulle sålunda erfordras ytterligare 3,427,000 kronor.

I sin ovannämnda skrivelse den 29 september 1919 framhöll styrelsen som synnerligen angeläget, att, sedan numera järnvägsförbindelsen ända från Kristinehamn till Sveg kommit i statens ägo, sammanknytning kunde ske med Sveg—Brunflobanan, varförutan det redan i denna bana nedlagda kapitalet icke kunde göras rätt fruktbarande. Styrelsen tänkte sig därför, 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. I anslutning härtill hemställde styrelsen, att av riksdagen skulle äskas 2,500,000 kronor å 1920 års tilläggsstat och 3,000,000 kronor för år 1921. Dessa anslag hava även av innevarande års riksdag beviljats. Emellertid torde dessa anslag till följd av de under det senaste året inträdda kostnadsstegringarna komma att visa sig otillräckliga för att möjliggöra banans öppnande för trafik år 1921, vilket styrelsen fortfarande anser vara högst angeläget. För den skull torde det bliva nödvändigt, att av det nu ifrågasatta slutanslaget 1,800,000 kronor bliva tillgängliga redan år 1921.

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

*att för fullbordande av arbeten å statsbanan Sveg—Brunflo anvisa dels för år 1921 å tilläggsstat ett belopp av 1,800,000 kronor samt dels för år 1922 ett reservationsanslag å 1,627,000 kronor.*

## II. Statsbanan Sveg—Hede . . . kronor 1,500,000: —

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

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1917 . . . . .	500,000 kronor
» » 1918 . . . . .	750,000 »
» » 1919 . . . . .	1,200,000 »
» » 1921 . . . . .	500,000 »

Summa 2,950,000 kronor.

Riksdagen har således i huvudsak anvisat de medel, som svara mot den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden. Denna kostnad kommer dock givetvis att betydligt överskridas. År 1918 beräknades bananläggningen komma att draga en kostnad av 6,325,000 kronor, vilket belopp emellertid med hänsyn till därefter skedda prisökningar säkerligen icke kommer att visa sig tillräckligt. Som arbetena komma att fortgå flera år framåt och då de härunder inträdande prisförhållandena å arbets- och materialmarknaden nu icke låta sig bedömas, synes det emellertid styrelsen icke möjligt att nu verkställa tillförlitlig utredning över banans slutliga kostnader.

Arbetena å banan hava under de närmast gångna åren bedrivits i ganska ringa omfattning. För år 1920 anvisades icke något anslag för banan utan bestämde, att arbetena icke skulle bedrivas i större omfattning än att det beviljade anslaget för år 1919 även skulle bli tillräckligt för år 1920. Det visade sig ock, att, till följd av bland annat svårigheten att uppdriva arbetsstyrkan till erforderlig storlek, det för år 1919 tillgängliga anslaget till ingen del togs i bruk under sistnämnda år. Med anledning härav syntes det styrelsen under rådande ekonomiska förhållanden lämpligt, att arbetena icke bedrevos i större omfattning än att 1919 års anslag räckte till för både 1920 och 1921 års arbeten. På grund härav föreslog styrelsen att ej heller för år 1921 något anslag skulle äskas för anläggningen. Riksdagen beviljade emellertid med anledning av i båda kamrarna väckta motioner ett anslag av 500,000 kronor för år 1921 under uttalande att riksdagen funnit goda skäl tala för att arbetena bedrevos i raskare takt än som av järnvägsstyrelsen under de senare åren förutsatts.

Med hänsyn till detta uttalande och då under år 1922 arbetena å den närliggande Sveg—Brunflobanan komma att bedrivas i mindre omfattning än under närmast föregående år, varigenom anskaffandet av erforderlig arbetsstyrka för Sveg—Hedebanan torde komma att underlättas, anser sig styrelsen nu böra förutsetta, att anslag beviljas för arbetenas upptagande under år 1922 i något större omfattning än den, i vilken de hittills bedrivits. Härför erforderligt anslag synes icke böra sättas till lägre belopp än 1,500,000 kronor att utgå i likhet med föregående anslag till bananläggning av skattemedel.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Sveg—  
Hede anvisa för år 1922 ett reservationsanslag å 1,500,000  
kronor.*

### III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare kronor 4,000,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1916 års riksdag beslutat anläggandet av Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. Kostnaden för an-

läggningen i dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker beräknades med tillämpande av före kristidens inträdande gällande priser till 30,150,000 kronor.

För anläggningen hava anvisats följande anslag, nämligen

för år 1917 . .	3,500,000 kr.	
» » 1918 . .	6,000,000 »	, därav å tilläggsstat 2,000,000 kr.
» » 1919 . .	3,900,000 »	
» » 1920 . .	1,900,000 »	, hela anslaget å tilläggsstat,
» » 1921 . .	4,200,000 »	
	<hr/>	
	Summa	19,500,000 kr.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 ifrågasatte styrelsen för detta företag, förutom ett anslag av 1,900,000 kronor på 1920 års tilläggsstat, ett anslag för år 1921 av 7,000,000 kronor, av vilket belopp 800,000 kronor voro avsedda att användas för arbetena å banans norra del. Med hänsyn till de rådande förhållandena å lånemarknaden fann sig emellertid departementschefen nödsakad föreslå en sänkning av det för år 1921 begärda anslaget till 3,400,000 kronor, vilket belopp avsågs uteslutande för banans södra del. Riksdagen höjde emellertid det av departementschefen äskade anslaget med 800,000 kronor, på det att arbetena skulle kunna bedrivas även å den norra delen och till den omfattning, som styrelsen ifrågasatt.

Vidkommande arbetenas bedrivande å Inlandsbanan skisserade styrelsen en plan härför i sin nyssnämnda skrivelse den 29 september 1919. Enligt denna plan skulle spåret söderifrån framkomma till Ume älv år 1921, och under detta år skulle jämväl iordningställas den för banbyggnadens fortsättande norr om Storuman erforderliga materialvägen upp till Blattnicksele, varigenom Sorselebygden skulle 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. Bron över Ume älv skulle uppsättas under 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 Lule älv uppsättas vintern 1920—1921, varjämte under sistnämnda år rälsen skulle framdragas till Harsprångets trafikplats.

Genom den gjorda nedsättningen — 2,800,000 kronor — i 1921 års anslag, vilken nedsättning enligt ovanstående drabbar endast banans södra del, kan denna plan givetvis icke följas beträffande ifrågavarande bandel utan kommer en förskjutning i planen av cirka ett år att äga rum.

För att emellertid år 1922 kunna bedriva arbetena å banans södra del i ungefär samma omfattning som innevarande år, då ett anslagsbelopp av 3,400,000 kronor är tillgängligt, erfordras med hänsyn till de under senaste året inträffade stegringarna i arbets- och materialpriser för år 1922 ett anslag av cirka 4,000,000 kronor, varigenom även skulle vinnas, att banans fullbordande till Storuman icke skulle behöva ytterligare fördröjas utöver år 1923.

Vidkommande åter arbetena å Inlandsbanans norra distrikt har 1920 års riksdag för denna del anvisat det belopp, som av styrelsen ifrågasatts för banans

framdragande över Lule älv. Med brons färdigställande vinnes, såsom ock styrelsen i sin skrivelse den 29 september 1919 påpekade, fördelen att, när man så framdeles kan önska, arbetena söderut emot Jokkmokk kunna igångsättas med större kraft.

Ehuru det är uppenbart, att Inlandsbanan norrifrån bör fortsättas i första hand till Jokkmokk, så torde dock, med hänsyn till de nu rådande ogynnsamma ekonomiska förhållandena, vilka nödvändiggöra en noggrann ransonering av de medel, som på det hela taget kunna stå att uppbringa för statens järnvägsbyggnader, visst avbrott i detta banbyggnadsarbete vara påkallat. Ur ekonomisk synpunkt ligger detta arbete i särskild grad ofördelaktigt till jämväl därför, att det byggnadskapital, som nedlägges, icke, praktiskt taget, successivt kan nyttiggöras, utan först blir fruktbarande, då banan nått Jokkmokk, varför ytterligare kräves ett så avsevärt belopp som cirka 10½ miljoner kronor.

Ännu ett skäl för arbetenas avbrytande tills vidare är, att i dessa trakter just nu pågå betydande, under vattenfallsstyrelsen sorterande arbeten, på grund varav det synes böra undvikas, att till dylika ödebygder sammandraga ännu större arbetsstyrkor med därav följande stegringar i arbetspriser samt svårigheter beträffande arbetsstyrkans inkvartering och förplägnad.

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

*att för fortsattande av arbetena i Inlandsbanan mellan  
Volgsjön och Gällivare för år 1922 anvisa ett reservations-  
anslag av 4,000,000 kronor.*

#### IV. Statsbanan Forsmo—Hoting . . . kronor 3,000,000:—

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

För denna statsbana hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1918 . . . . .	1,000,000 kronor
» » 1919 . . . . .	2,450,000 »
» » 1920 . . . . .	1,500,000 »
» » 1921 . . . . .	2,600,000 »

Summa 7,550,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 framhöll styrelsen, att det givetvis vore av vikt, att arbetena på denna för de rätta handelsvägarna i nedre Norrland så synnerligen betydelsefulla bana bedreves så, att dels banbyggnaden i dess helhet ej för mycket försenades och dels åtminstone någon del av banan inom rimlig tid kunde öppnas för trafik till bätnad för ortens befolkning och för att efter hand göra någon del av det nedlagda kapitalet fruktbarande. I anslutning härtill tänkte sig styrelsen, att arbetena skulle planläggas på det sätt, att räsläggningen år 1923 skulle framkomma till Backe samt att delen Forsmo—Ådalsliden hösten år 1921 skulle kunna öppnas för åtminstone

provisorisk trafik. Vid approximativ beräkning med tillämpande av år 1919 gällande prisnivå hade det vidare visat sig, att för genomförande av denna plan, vilken styrelsen anser sig fortfarande böra vidhålla, skulle erfordras för åren 1921—1923 sammanlagt omkring 8,000,000 kronor att utgå med ungefär 2,600,000 kronor för vardera året. I anslutning härtill och med hänsyn tagen till under det senaste året inträffade kostnadsstegringar bör anslaget för år 1922 utgå med 3,000,000 kronor.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—  
Hoting för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 3,000,000  
kronor.*

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

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

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1919 . . . . .	375,000 kronor
» » 1920 . . . . .	700,000 »
» » 1921 . . . . .	2,000,000 »

Summa 3,075,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 framhöll styrelsen bland annat, att det vore synnerligen angeläget, att arbetena å bandelen Hällnäs—Lycksele bedrevs i sådant tempo, att sagda bandel kunde, räknat från och med år 1920, fullbordas inom en tidrymd av fem år. Under denna förutsättning beräknade styrelsen, att räsläggningen borde under år 1922 framkomma till Vindelälven samt på hösten 1923 nå fram till bron över Ume älv omedelbart invid Lycksele, varefter hela bandelen Hällnäs—Lycksele skulle kunna i slutet av år 1924 öppnas för trafik. För att möjliggöra arbetenas bedrivande i denna omfattning hemställde styrelsen om ett anslag å 3,000,000 kronor för år 1921. Av statsfinansiella skäl nedsattes emellertid beloppet till 2,000,000 kronor. Härigenom kommer genomförandet av den tänkta planen att något förskjutas, men synes det vara av vikt, att denna plan likväl i möjligaste mån följes, och förmenar styrelsen därför, att anslaget för år 1922 med hänsyn jämväl till prisstegringen från 1919 icke bör sättas lägre än till 3,000,000 kronor.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—  
Stensele för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 3,000,000  
kronor.*

## VI. Statsbanan Umeå—Holmsund.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag under villkor bland annat att ovillkorligt åtagande av Umeå stad förelåge att vid Holmsund till den tid, järnvägsbyggnaden beräknades vara färdig, anordna en hamn, som av Kungl. Maj:t kunde prövas vara tillfredsställande, beslutat anläggandet av statsbanan Umeå—Holmsund för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialprisen beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor.

För anläggningen hava anvisats följande anslag, nämligen

för år 1919 . .	270,000 kronor,	därav 85,000 kronor överskott	från statsbanan Vännäs—
			Umeå,
» » 1920 . .	1,300,000	» ,	därav 900,000 kronor å till-
			läggsstat,
» » 1921 . .	1,100,000	»	

Summa 2,670,000 kronor.

Kostnaden för anläggningen angavs av styrelsen i dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 efter då verkställd approximativ uppskattning till i runt tal 3,000,000 kronor.

Som de egentliga arbetena först innevarande år, sedan Kungl. Maj:t den 23 juli 1920 godkänt Umeå stads åtagande angående hamnanläggningen och samtidigt lämnat styrelsen bemyndigande att lyfta det för år 1919 anvisade anslaget och 400,000 kronor av 1920 års anslag, kunnat påbörjas efter att under förra året endast renstagnings- och vissa förberedande arbeten utförts, synes det styrelsen icke lämpligt, då det för arbetenas fullbordande erforderliga anslaget icke kommer att röra sig om större belopp, att under rådande osäkra prissförhållanden nu verkställa fullständig utredning över anläggningens slutkostnader utan torde därmed böra anstå till nästa år.

Det för år 1922 erforderliga anslaget synes lämpligen böra upptagas å tilläggsstat för sistnämnda år.

Styrelsen får därför föreslå,

*att något anslag för statsbanan Umeå—Holmsund icke nu äskas för år 1922.*

## VII. Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda . . . . . kronor 350,000:—

Med anledning av Kungl. Maj:ts framställning har 1915 års riksdag beslutat utförandet av järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda.

För förbindelsens utförande hava följande anslag beviljats, nämligen

för år 1916 . . . . .	1,000,000	kronor
» » 1918 . . . . .	2,230,000	»
» » 1919 . . . . .	1,970,000	»
» » 1920 . . . . .	800,000	»

Summa 6,000,000 kronor.

I sin skrivelse den 29 september 1919 meddelade styrelsen, att styrelsen med hänsyn till de särskilt i Haparanda synnerligen oberäknliga arbetsförhållandena icke ansåg sig kunna lämna någon slutgiltig redogörelse för kostnaderna förrän efter arbetenas slutliga färdigställande, vilket vore avsett att i sakta tempo ske under år 1920. Styrelsen ansåg sig därför endast böra begära det anslag, som beräknats med nödvändighet erforderligt för avveckling av de arbeten, som måst utföras för bandelens försättande i sådant skick, att den överhuvud taget kunnat tagas i bruk för allmän trafik eller 800,000 kronor, vilket belopp anvisats å innevarande års tilläggsstat.

Nu hava emellertid arbetena så nära fullbordats, att en slutgiltig beräkning över kostnaderna kan lämnas. Enligt denna beräkning skulle utöver de hittills beviljade anslagsmedlen krävas ytterligare 600,000 kronor för arbetets slutförande.

För täckande av detta ytterligare medelsbehov vill styrelsen för sin del föreslå, att av befintligt överskott å för statsbanan Östersund—Ulriksfors beviljade anslag härtill användes ett belopp av 250,000 kronor och att återstoden eller 350,000 kronor anvisas av riksdagen å 1921 års tilläggsstat.

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

*att för fullbordande av arbetena å järnvägsförbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda dels medgiva, att ett belopp av 250,000 kronor överföres från anslaget för statsbanan Östersund—Ulriksfors till anslaget för utförandet av järnvägsförbindelsen, dels anvisa ett belopp av 350,000 kronor å tilläggsstat för år 1921.*

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

Under förbehåll av 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 mellan Jörns station å norra stambanan och Gubblijaure å Inlandsbanan för en med tillämpning av före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad anläggningskostnad av 8,180,000 kronor.

Frågan om påbörjandet av denna tvärbana behandlade styrelsen i sitt till Kungl. Maj:t avgivna utlåtande den 20 november 1919 över av landshövdingen i Norrbottens län, G. Malm, i skrivelse den 13 oktober 1919 väckt förslag om vissa

åtgärder till förbättrande av trafikförhållandena inom länet. I nämnda utlåtande erinrade styrelsen om att, enligt den plan för byggandet av Inlandsbanan samt tvärbanor i Norrland, som Kungl. Maj:t framlade för 1917 års riksdag, beräknades tvärbanan från Jörn komma att igångsättas år 1921. Enligt styrelsens förmenande hade det givetvis varit önskligt, om byggnadsplanen kunnat följas i detta hänseende, men då såväl det statsfinansiella läget som konjunkturerna på byggnadsmarknaden varit sådana, att avsevärda rubbningar i denna plan måst förutsättas, varvid alla arbeten å nya banor måst i större eller mindre mån skjutas framåt i tiden, hade styrelsen dittills icke ansett sig kunna påyrka anslags äskande för tvärbanan från Jörn. Vidare framhöll styrelsen det oekonomiska i att utsträcka arbetena till alltför många arbetsplatser, å vilka arbetena skulle komma att bedrivas med alltför otillräckliga årliga anslag, på grund av nödvändigheten att inskränka det sammanlagda årliga behovet av anslag för nya banbyggnader. Styrelsen höll nämligen före, att det vore bättre arbeta på ett mindre antal arbetsplatser samtidigt och i stället vid dessa få disponera så pass stora anslag på varje plats, att arbetena kunde utföras på ett ekonomiskt sätt samt fullbordas och tagas i inkomstgivande drift utan alltför stort dröjsmål. Då emellertid styrelsen hade anledning hoppas, att statsbanan Sveg—Brunflo skulle bli fullbordad år 1922, varvid befäl och arbetare samt materiell därefter kunde bli disponibla för andra arbeten, hade styrelsen tänkt sig kunna föreslå Kungl. Maj:t att av 1921 års riksdag äska anslag för påbörjande av arbetena å tvärbanan Jörn—Gubblijaure år 1922, dock under förutsättning att det statsfinansiella läget då vore sådant, att man kunde påräkna sådana anslag för denna tvärbana, att det bleve möjligt bedriva arbetena i det tempo, som måste förutsättas för ett ekonomiskt arbetsätt.

Även om någon förbättring i det statsfinansiella läget ännu icke är skönjbar, så kommer dock Sveg—Brunflobanans färdigställande att innebära en lättnad i statens järnvägsbyggnaders anslagsdispositioner, vilken synes styrelsen utgöra motiv för att icke längre uppskjuta frågan om tvärbanans från Jörn påbörjande. Styrelsen anser sig hellre böra förorda denna tvärbanans igångsättande än fortsättande nu av arbetena å Inlandsbanans norra del, då tillkomsten av tvärbanan, vilken dock genomlöper bebyggda trakter, enligt vad styrelsen kan finna, är av större allmän betydelse än Inlandsbanans framdragande norrifrån, varjämte i fråga om tvärbanan det nedlagda kapitalet åtminstone i någon mån successivt kan göras fruktbringande genom att banan bitvis kan tagas under drift. Härtill kommer, att vid arbetenas å tvärbanan igångsättande i stället för Inlandsbanans fortsättande undvikes sammandragande i Porjus av olämpligt stora arbetsstyrkor, vilken fråga av styrelsen närmare berörts vid behandlingen av Inlandsbanans anslagsfråga.

Styrelsen anser sig sålunda nu böra föreslå, att arbetena å denna tvärbana år 1922 igångsättas från Jörn mot Arvidsjaur.

Anslaget för år 1922 synes böra utgå med 500,000 kronor, vilket belopp ehuru relativt obetydligt likväl skulle medgiva utförande under år 1922 av renstaknings- och vissa andra förberedande arbeten.

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

*att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.*



## IX. Statsbanan Ulriksfors—Volgsjön.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1911 års riksdag beslutat anläggning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön för en beräknad kostnad av 9,050,000 kronor, av vilket belopp sammanlagt 8,350,000 kronor anvisats av riksdagen och 700,000 kronor med riksdagens medgivande överförts från anslag, som anvisats för statsbanan Östersund—Ulriksfors. Sedermera har emellertid 1917 års riksdag medgivit, att för dubbelspårsbyggnaden Alingsås—Olskroken skulle få användas 200,000 kronor av överskott, som då beräknades uppkomma å anslaget till statsbanan Ulriksfors—Volgsjön.

Vid den tidpunkt, då styrelsen föreslog överförande av sistberörda medel till dubbelspårsbyggnaden, beräknade styrelsen, att utav anslaget till Ulriksfors—Volgsjön skulle finnas kvar fullt tillräckliga medel för utförande av å denna bana återstående kompletteringsarbeten. Detta har emellertid visat sig icke bliva fallet, huvudsakligen beroende på inträdda konjunkturstegringar och att arbetena — särskilt spårisoleringar — måst utföras i större omfattning än vad ursprungligen beräknats. Sedan arbetena nu utförts, har det befunnits, att det förut beräknade överskottet icke uppgått till 200,000 kronor utan endast till 80,000 kronor, vadan en brist å 120,000 kronor uppstått.

För täckande av denna brist får styrelsen föreslå, att härtill användes överskott å anslag, som beviljats för statsbanan Östersund—Ulriksfors. Av detta anslag finnas nämligen förutom det belopp av 250,000 kronor, som under rubriken »Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda» tänkts disponeras, ytterligare 120,000 kronor tillgängliga.

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

*att för täckande av uppkommen brist i de till utförande av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön beviljade anslag må till samma anslag överföras 120,000 kronor från anslaget till statsbanan Östersund—Ulriksfors.*

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

I sin föregående år ingivna framställning hemställde styrelsen om ett anslag under denna grupp av 1,200,000 kronor, varav 500,000 kronor å tilläggsstat för år 1920 och 700,000 kronor såsom reservationsanslag för år 1921. Föredragande departementschefen ansåg emellertid det för år 1920 begärda beloppet kunna minskas med 200,000 kronor, vilken nedprutning jämväl av Kungl. Maj:t och riksdagen biträdades.

Styrelsen har tidigare framhållit betydelsen av att styrelsen disponerar tillräckliga anslag för att i god tid och innan spekulationen kommit i gång kunna förvärva för bangårdsutvidgningar m. m. erforderlig mark.

Med hänsyn till de stora krav, som i övrigt ställas på statskassan, anser

sig emellertid styrelsen för år 1922 ej böra begära större anslag under denna grupp än det av innevarande års riksdag anvisade beloppet eller 1,000,000 kronor.

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

*att för markförvärv för år 1922 anvisa ett reservationsanslag å 1,000,000 kronor.*

#### D. RULLANDE MATERIELL . . kronor 12,800,000: —

I skrivelse den 29 september 1919 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag för anskaffande av rullande materiell å inalles 13,400,000 kronor, alternativt 13,900,000 kronor, varav 2,000,000 kronor å tilläggsstat för år 1920. Det begärda anslaget nedsattes av Kungl. Maj:t till 9,000,000 kronor, vilket anslag sedermera av riksdagen beviljades. Det i styrelsens ovannämnda skrivelse angivna totalbeloppet för anskaffande av rullande materiell, 26,000,000 kronor, minskades härigenom, ävensom genom nedsättning av den beräknade avsättningen till förnyelsefonden, till 19,600,000 kronor. På grund av trafikens nedåtgående tendens och under året rådande exceptionellt höga priser å lokomotiv och vagnar har emellertid styrelsen av det sålunda reducerade, för anskaffande av ånglokomotiv och vagnar avsedda beloppet endast tagit en mindre del i anspråk och uppskjutit beställningen av ånglokomotiv och större delen av vagnarna i avvaktan på drägligare prisförhållanden. Däremot har beställningen av elektriska lokomotiv av kända skäl icke kunnat uppskjutas.

Av det beviljade anslaget voro 8,300,000 kronor avsedda till de 16 för elektrifieringen av linjen Kiruna—Luleå behövlige elektriska lokomotiven. På grund av inträffad stark prisstegring å elektrisk materiell hava för det disponibla beloppet endast kunnat anskaffas 11 stycken lokomotiv, vadan ett till 3,250,000 kronor beräknat tilläggsanslag erfordras för anskaffande av återstående behövlige 5 stycken lokomotiv.

I sin ovannämnda skrivelse uppgav styrelsen vidare, att för bandelen Kiruna—Luleå erfordrades ytterligare 7 stycken elektriska lokomotiv, vilka beräknas kunna anskaffas för 4,550,000 kronor.

Enligt järnvägsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 27 sistlidne februari angående anslag till elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg erfordras 40,000,000 kronor till elektriska lokomotiv, men frigöras genom dessas anskaffande ånglokomotiv till ett beräknat värde av 30,000,000 kronor. Som elektrifieringen av nämnda linje beräknas genomförd under perioden 1922—1925, skulle årligen frigöras ånglokomotiv till ett värde av 7,500,000 kronor, vilket belopp beräknats motsvara kostnaden för de ånglokomotiv, som årligen skulle behövt anskaffas, därest elektrifieringen ej kommit till stånd och möjliggjort frigörandet av ånglokomotiven i fråga. Vid begärandet av anslag till elektrifieringen har fördenskull förutsatts, att de medel, som under vanliga förhållanden erfordrats till anskaffande av ånglokomotiv, i stället skola tillgodoräknas elektrifieringskontot. Såsom redan angivits, skulle, därest elektrifieringen ej kommit till utförande, för år 1922 erfordrats ett belopp av 7,500,000 kronor till ånglokomotiv. Enär av ovannämnda till styrelsens förfogande stående medel å 19,600,000 kronor,

cirka 2,500,000 kronor äro disponibla för ånglokomotiv, vilka på grund av trafikminskning kunna undvaras, erfordras för elektrifieringskontots tillgodoseende endast 5,000,000 kronor såsom nytt anslag.

Vidkommande behovet av person- och godsvagnar har styrelsen med hänsyn till nödvändigheten att iakttaga största möjliga sparsamhet ävensom till rådande trafikförhållanden ansett sig icke böra hemställa om anslag för vagnanskaffning under år 1922, kommande det oundgängligaste behovet av dylik materiell att tillgodoses med förut nämnda, ännu icke använda medel. Härvid förutsättes dock viss, på grund av den allmänna prisstegringen erforderlig höjning av avsättningarna till förnyelsefonden ävensom en extra avsättning av 2,000,000 kronor till nämnda fond för att i likhet med förhållandena under åren 1917—1920 möjliggöra en raskare utrangering av äldre oekonomiska lokomotiv, beträffande vilka avsättningar styrelsen har för avsikt att i samband med avgivande av förslag till driftkostnadsstat inkomma med detaljerat förslag.

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

*att till ny rullande materiell vid statens redan trafikerade järnvägar anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 3,250,000 kronor,  
dels för år 1922 ett reservationsanslag å 9,550,000 kronor.*

## **E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCK- LUFTBROMS . . . . . kronor 7,000,000:—**

I skrivelse den 29 september 1919 hemställde styrelsen om anslag för fortsatt införande av genomgående tryckluftsbroms att utgå med 300,000 kronor såsom tilläggsanslag år 1920 och med 2,300,000 kronor såsom reservationsanslag år 1921, och har 1920 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts i ärendet gjorda framställning beviljat ifrågakvarande anslag.

I sin nämnda framställning har styrelsen framhållit sin avsikt att undersöka, huruvida arbetet med bromsens införande skulle kunna utföras på kortare tid, än vad ursprungligen avsetts, i syfte att därigenom utan onödig tidsutdräkt komma i åtnjutande av beräknade betydande driftsbesparingar. För så vitt för närvarande kan bedömas kunna arbetena med bromsens införande så forceras, att desamma kunna avslutas redan under år 1925 i stället för såsom ursprungligen avsetts under år 1929. Genom denna avkortning av ombyggnadstiden skulle vinnas högst avsevärda fördelar såväl ur trafikteknisk som ur rent ekonomisk synpunkt. Såsom framgår av närslutna »P. M. angående kostnaden för införande av Kunze-Knorr-bromsen å statens järnvägars rullande materiell, avseende 1920 års prisförhållanden», skulle genom bromsens införande under perioden 1920—1925 åstadkommas en driftkostnadsbesparing, som med icke mindre än cirka 8,400,000 kronor överstiger den, som vinnas vid tillämpning av den ursprungligen avsedda utrustningsperioden 1920—1929. Till denna rent ekonomiska vinst kom-

mer den att tidigare än vad ursprungligen avsetts komma i åtnjutande av flera trafiktekniska fördelar, såsom ökad trafiksäkerhet, möjlighet till bättre utnyttjande av befintliga järnvägslinjer m. m.

Enligt verkställd beräkning erfordras för ifrågavarande forcering av broms- utrustningsarbetet under år 1921 ett sammanlagt belopp av cirka 3,750,000 kronor och under år 1922 av 5,550,000 kronor.

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

*att för fortsatt införande av tryckluftbroms med förkortad övergångstid anvisa  
dels å tilläggsstat för år 1921 ett belopp av 1,450,000 kronor och  
dels för år 1922 ett reservationsanslag av 5,550,000 kronor.*

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

För nya inventarier vid statens järnvägar hava av riksdagen beviljats anslag för år 1920 av 3,500,000 kronor och för år 1921 anslag av 2,000,000 kronor. Vid uppgörande av förslag till anslag för år 1922 har styrelsen liksom under föregående år sökt iakttaga all den sparsamhet, som styrelsen ansett möjlig. Det nu begärda beloppet är avsett för den löpande anskaffningen av inventarier, vilken är erforderlig för driftens behöriga upprätthållande. Såsom styrelsen framhöll i sitt förslag till anslag till nya inventarier för år 1921, nödvändiggöra ändrade trafikförhållanden, nybyggnader, anordningar, avsedda att vinna besparingar i arbetskrafter eller tid, dylika inköp. Minskning i utgifterna för drift eller underhåll ernås i flera fall härigenom.

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

*att för anskaffning av nya inventarier anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.*

I en härtill fogad reservation hava järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd uttalat avvikande mening beträffande av styrelsen äskat anslag för ny statsbana mellan Jörn och Gubbljåure.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit tjf. överdirektören Schultz, järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd, överingenjören Sundberg, tjf. överingenjören Gärde, byråchefen Englund och tjf. byråchefen Nothin, och har beredning av ärendena

under grupp A I 1 c—f, 2. 3. 4 b—d, V 1 och 3, VI, VII, VIII, XI, XIV, XV samt C verkstälts av byråchefen Åberg,  
under grupp A IV av överingenjören Sundberg,

under grupp A I 1 a, b samt g, II och III samt B av tjf. överingen-  
jören Gärde,  
under grupp A IX, X, XII och XIII av byråchefen Öfverholm samt  
slutligen  
under grupp A I 4 a, V 2 samt D, E och F av tjf. byråchefen Nothin.  
Stockholm den 24 september 1920.

Underdånigst  
IVAR VIRGIN.

HJALM. G. ÅBERG.

---

## P. M.

**angående kostnaden för införande av Kunze-Knorr-bromsen å statens järnvägars rullande materiell, avseende 1920 års prisförhållanden.**

Den nedanstående kostnadsberäkningen och den därpå grundade räntabilitetsberäkningen äro utförda enligt samma grunder, som den beräkning av kostnaden för Kunze-Knorr-bromsens införande å statens järnvägars rullande materiell, vilken finnes införd i bilagan till järnvägsstyrelsens skrivelse av den 9 oktober 1918.

I styrelsens skrivelse av den 29 september 1919 angående bland annat anslag för år 1921 för ifrågavarande ändamål har styrelsen, med hänsyn till de besparingar, som inträda i och med införandet av genomgående broms å godstågen, framhållit önskvärdheten av att arbetet med godstågsbromsens införande i möjligaste mån måtte forceras. Enligt den för arbetet ursprungligen uppgjorda utrustningsplanen skola person-, post-, fång- och resgodsvagnar jämte lokomotiv vara fullständigt färdiga år 1925, d. v. s. på 6 år, under det att godsvagnsparkens förseende med broms beräknades taga en tid av 10 år. I anslutning till önskemålet att nedbringa utrustningstiden till den minsta möjliga, har ny utrustningsplan, tabell 3 och figur 1, blivit utarbetad under antagande av att godsvagnsparken skulle vara bromsutrustad samtidigt med personvagnarna och lokomotiven, det vill säga vid 1925 års slut, eller med andra ord, att ombyggnadstiden för godsvagnarna skulle förkortas från 10 till 6 år.

För att kunna överblicka den inverkan detta medför i fråga om det ekonomiska driftresultatet, hava kostnads- och räntabilitetsberäkningarna utförts såväl efter den ursprungliga som efter den nya utrustningsplanen.

Beträffande övriga förutsättningar för räntabilitetsberäkningarna meddelas följande:

*Enhetspriser för bromsapparater* samt kostnader för monteringen äro desamma som de, vilka lågo till grund för föregående års beräkningar. De bromsutrustningar, som beställts i år för leverans under nästkommande år (1921), äro nämligen beställda till samma enhetspriser som de, vilka gällde år 1919.

*Kollkostnaden* för tryckluftens alstrande beräknas med ett enhetspris av 150 kronor per ton i stället för 125 kronor föregående år.

*Kostnaderna för gummislangar och tättningsringar*, som föregående år voro exceptionellt höga, hava reducerats från 24 till 14 kronor per fordon och år.

*Underhållskostnaden för övriga bromsdetaljer* är beräknad efter samma grunder som föregående år.

*Besparingen i personalkostnaderna*, till följd av tryckluftens införande är i år beräknad efter delvis nya grunder. Å ena sidan har från och med den 1 juli 1920 tillämpats ett lägre bromstal i fråga om godståg, varigenom antalet behöv-

liga bromsare i tågen reducerats. Den härigenom orsakade minskningen i antalet bromsarpersonaler uppgår till 21 %. Å andra sidan har 8-timmarsdagen beräknats medföra en ökning av antalet bromsare med  $\frac{229-208}{208} \cdot 100\% = 10\%$ .

Den totala minskningen i det antal bromsare, som från och med 1/7 1920 skulle erfordrats, därest handbromssystemet bibehållits, blir sålunda, uttryckt i procent,  
 $= (1 - 0,79 \times 1,10) \cdot 100 = 13\%$ .

Efter utförandet av 1919 års räntabilitetsberäkning har bromsarpersonalens avlöning ökats, och beräknas densamma inklusive pensionsbidrag, sjukavlöning, reseersättning m. m. för närvarande utgöra 4,760 kronor per år.

Utgående från det antal bromsare, som enligt i förenämnda bilaga angivna beräkningsgrunder kan inbesparas för varje år under utrustningstiden, och ovanstående medelkostnad för bromsarpersonal per man och år samt med iakttagande av ovan angivna prisförändringar, erhållas de i nedanstående tabeller 1 och 2 (kolumn G) angivna besparingsciffrorna.

Tabell 1. Ursprunglig utrustningsplan 1920—1929.

Förräntning och amortering av utrustningskapitalet och driftkostnader med utgång från 1920 års material- och personalkostnader.

(Jämför tabell 13 i bilaga till 1918 års utredning.)

A	B	C	D	E	F	G	H
Å r	Kapitaliserad kostnad vid årets början	Ränta å förestående kapital (5 %)	Driftkostnader (merkostnader) för tryckluftsbromsen	Under året förbrukat utrustningskapital <sup>1)</sup>	Kapitaliserad kostnad vid årets slut	Besparingar i personalkostnader	Resterande kapitaliserad kostnad vid årets slut
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1920 . . . . .	—	—	—	3,142,000	—	—	—
1921 . . . . .	3,142,000	157,000	220,000	4,253,000	7,772,000	333,000	7,439,000
1922 . . . . .	7,439,000	372,000	367,000	4,888,000	13,066,000	614,000	12,452,000
1923 . . . . .	12,452,000	623,000	563,000	3,648,000	17,286,000	1,033,000	16,253,000
1924 . . . . .	16,253,000	813,000	759,000	3,666,000	21,491,000	1,680,000	19,811,000
1925 . . . . .	19,811,000	991,000	984,000	3,046,000	24,832,000	2,385,000	22,447,000
1926 . . . . .	22,447,000	1,122,000	1,267,000	2,586,000	27,422,000	3,437,000	23,985,000
1927 . . . . .	23,985,000	1,199,000	1,541,000	2,216,000	28,941,000	4,422,000	24,519,000
1928 . . . . .	24,519,000	1,226,000	1,909,000	1,467,000	29,121,000	6,045,000	23,076,000
1929 . . . . .	23,076,000	1,154,000	2,104,000	518,000	26,852,000	6,812,000	20,040,000
Summa	—	—	—	29,430,000	—	—	—

<sup>1)</sup> I detta kapital ingår kostnaden såväl för under året nyanskaffad som befintlig materiell förseende med Kunze-Knorr-broms.

Tabell 2. Ny utrustningsplan 1920—1925.

Förräntning och amortering av utrustningskapitalet och driftkostnader med utgång från 1920 års material- och personalkostnader.

A	B	C	D	E	F	G	H
Å r	Kapitaliserad kostnad vid årets början	Ränta å förestående kapital (5 %)	Driftkostnader (merkostnader) för tryckluftbromsen	Under året förbrukat utrustningskapital	Kapitaliserad kostnad vid årets slut	Besparingar i personalkostnader	Resterande kapitaliserad kostnad vid årets slut
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1920 . . . . .	—	—	—	<sup>1)</sup> 3,142,000	3,142,000	—	3,142,000
1921 . . . . .	3,142,000	157,000	223,000	<sup>1)</sup> 4,841,000	8,363,000	333,000	8,030,000
1922 . . . . .	8,030,000	402,000	446,000	<sup>1)</sup> 5,597,000	14,475,000	771,000	13,704,000
1923 . . . . .	13,704,000	685,000	760,000	<sup>1)</sup> 6,037,000	21,186,000	1,747,000	19,439,000
1924 . . . . .	19,439,000	972,000	1,151,000	<sup>1)</sup> 5,248,000	26,810,000	3,142,000	23,668,000
1925 . . . . .	23,668,000	1,183,000	1,645,000	<sup>1)</sup> 2,770,000	29,266,000	5,226,000	24,040,000
1926 . . . . .	24,040,000	1,202,000	1,860,000	<sup>2)</sup> 430,000	27,532,000	6,140,000	21,392,000
1927 . . . . .	21,392,000	1,070,000	1,946,000	<sup>2)</sup> 440,000	24,848,000	6,421,000	18,427,000
1928 . . . . .	18,427,000	921,000	2,235,000	<sup>2)</sup> 455,000	22,038,000	6,716,000	15,322,000
1929 . . . . .	15,322,000	766,000	2,128,000	<sup>2)</sup> 470,000	18,686,000	7,026,000	11,660,000
Summa	—	—	—	<b>29,430,000</b>	—	—	—

Av tabell 1 framgår, att den resterande kapitaliserade kostnaden vid den ursprungliga utrustningstidens utgång (1929), beräknad efter nu gällande priser, uppgår till

*20,040,000 kronor.*

Motsvarande kostnad vid den nya utrustningstidens utgång (år 1925) uppgår till 24,040,000 kronor. Genom den besparing i bromsaravlönningar, som i detta fall beräknas uppstå från och med år 1926, vid vilken tid bromsen i detta fall är fullständigt införd, nedbringas sistnämnda kostnad så, att den vid tidpunkten för den ursprungliga utrustningstidens utgång (år 1929) endast uppgår till

*11,660,000 kronor.*

Genom att forcera monteringen av bromsapparater på befintliga vagnar och kunna förfoga över det för monteringen erforderliga kapitalet under 6 i stället för under 10 år är det sålunda möjligt att även under ogynnsamma antaganden erhålla en vinst av

*8,380,000 kronor.*

<sup>1)</sup> Häri ingår kostnaden såväl för under året nyanskaffad som befintlig materiell utrustning med Kunze-Knorr-broms.

<sup>2)</sup> Dessa belopp avse givetvis endast under året nyanskaffad materiell utrustning med Kunze-Knorr-broms.



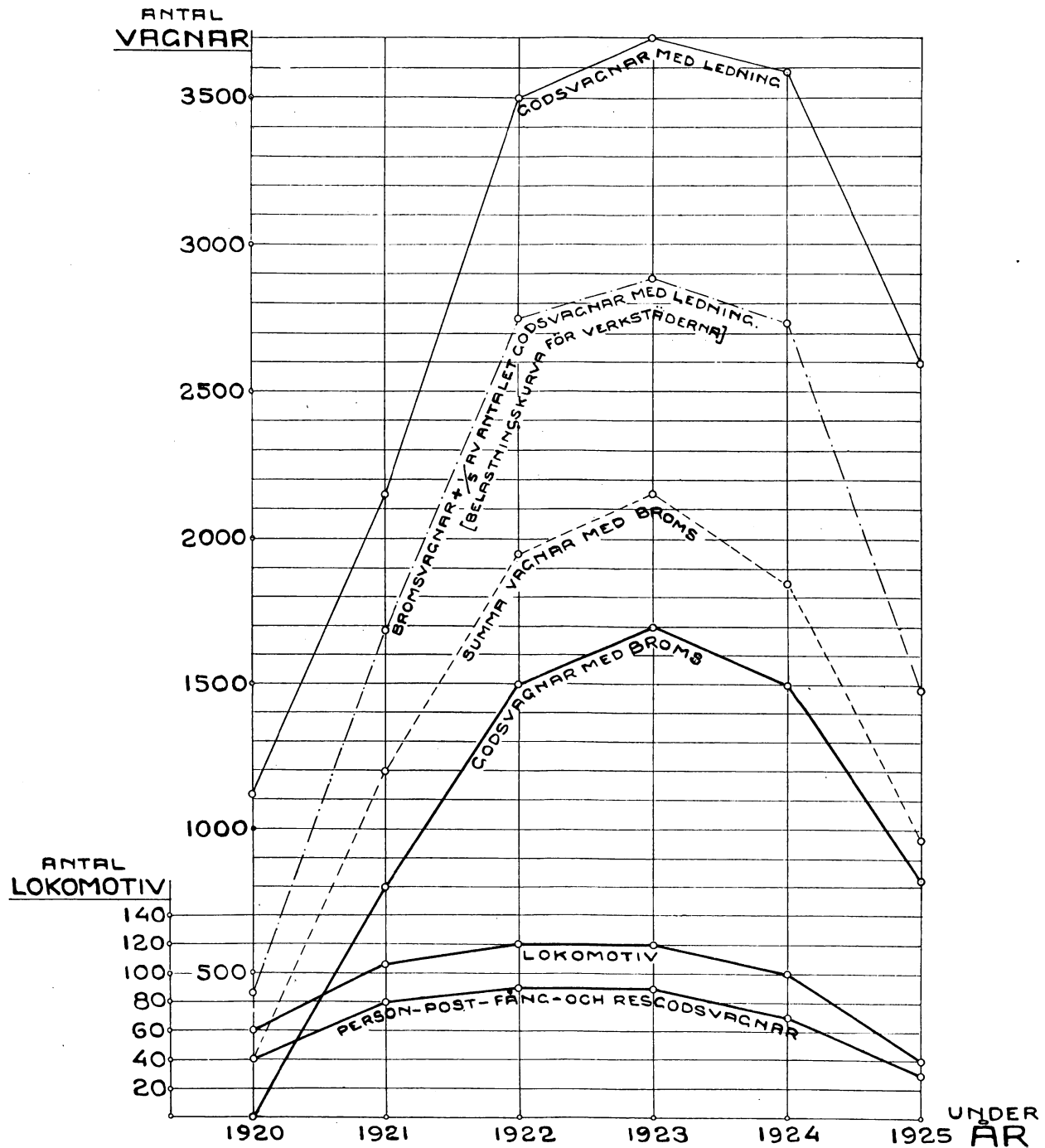


Fig. 1. Utrustningsplan för befintliga fordon.

Tabell 3. Utrustning av godsvagnar med Kunze-Knorr-broms under åren 1920—1925.

Under året	Bromsvagnar.			Ledningsvagnar.			Vid årets slut utrustade.		
	Att utrusta.		Utrustade vid årets slut.	Att utrusta.		Utrustade vid årets slut.	Totalt.	I % av hela vagnparken.	Bromsvagnar i % av utrustade.
	Nya.	Befintliga.		Nya.	Befintliga.				
1920 . . . . .	1,110	—	<sup>1)</sup> 2,230	—	1,110	<sup>2)</sup> 1,580	3,810	15	58,5
1921 . . . . .	910	800	3,940	200	2,450	4,230	8,170	30	48
1922 . . . . .	—	1,500	5,440	1,110	3,500	8,840	14,280	50	38
1923 . . . . .	—	1,700	7,140	1,110	3,700	13,650	20,790	70	34
1924 . . . . .	—	1,500	8,640	1,110	3,590	18,350	26,990	89	32
1925 . . . . .	—	820	9,460	1,110	2,600	22,060	31,520	100	30
Summa	<b>2,020</b>	<b>6,320</b>	—	<b>4,640</b>	<b>16,950</b>	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Häri ingå 1,120 vagnar, som redan hava tryckluftbroms.

<sup>2)</sup> Häri ingå 470 vagnar, som redan hava tryckluftledning.

Stockholm den 17 september 1920.

För byråchefen:

*Carl von Köhler.*

Utdrag ur Kungl. Järnvägsstyrelsens protokoll den  
24 september 1920.

§ 1.

Byråchefen Åberg föredrog styrelsens förslag angående behovet av nya byggnader och anläggningar för år 1922 vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar jämte för samma år behövlige anslag för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms, nya inventarier samt förlag, och beslöts framställning i ärendet av innehåll, registratoret för denna dag angiver.

Järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd anförde avvikande mening i vad angår begäran om anslag för ny statsbana mellan Jörn och Gubblijaure, såsom framgår av följande till protokollet fogade yttrande:

»Mot Kungl. järnvägsstyrelsens denna dag fattade beslut att hos Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1921 års riksdag, 'att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor', få undertecknade anmäla avvikande mening.

Vi anse det nämligen under nuvarande finansiella situation mindre välbetänkt att påbörja ett företag av så stor ekonomisk räckvidd som ifrågavarande, vilket, då det av 1917 års riksdag beslöts, beräknades med tillämpning av före kristidens början 1914 rådande arbets- och materialpriser draga en anläggningskostnad av ej mindre än 8,180,000 kronor och som med nuvarande priser givetvis måste komma att överstiga 20,000,000 kronor. Oss synes denna banbyggnad kunna utan större olägenhet uppskjutas till en ekonomiskt gynnsammare tid.

Stockholm den 24 september 1920.

*O. M. Strömberg.*  
Järnvägsfullmäktig.

*Theodor Adelswärd.*  
Järnvägsfullmäktig.»

Som ovan.

*Erik Gustafsson.*

## R E G I S T E R.

	Sid.
Aneby—Sandsjö, dubbelspår . . . . .	24
» —Tranås och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår . . . . .	25
Anläggningar vid kol- och vattenstationer . . . . .	19
Anordnande av nya stationer och mötesplatser . . . . .	15
Anordningar för förbättrad driftsekonomi . . . . .	32
Arlöv—Malmö, anläggande av godstågsspår . . . . .	28
Ballingslöv—Hässleholm, dubbelspår . . . . .	26
Bangårdsanordningar i övrigt . . . . .	19
Bangårdsombyggnader . . . . .	10
Billesholms gruva—Landskrona, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Boden—Jörn, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Boden, vatten- och avloppsledningar . . . . .	21
Brandväsendets ordnande . . . . .	46
Broanläggningar . . . . .	29
Brunflo—Sveg, ny statsbana . . . . .	48
Bräcke—Östersund, anordnande av telegrafledning . . . . .	43
Brännarp, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Charlottenberg, anordnande av lokomotivstation . . . . .	31
Dalälven, broförbindelse över . . . . .	29
Dispositionanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	48
Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer . . . . .	20
Driftsekonomi, anordningar för förbättrad . . . . .	32
Driftverkstäder . . . . .	33
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	23
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	43
Eslöv, tillbyggnad av godsmagasinet . . . . .	8

	Sid.
Falköping—Ranten—Nässjö, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Fjällåsén, uppförande av banmästarstuga . . . . .	35
» , tillbyggnad av stationshuset . . . . .	35
Floby, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Forsmo—Hoting, ny statsbana . . . . .	52
Frillesås, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Frövi, anordnande av lokomotivstation . . . . .	32
Förlag . . . . .	2
Genevad, anordnande av banvaktstuga . . . . .	35
Godsmagasinsbyggnader . . . . .	38
Gubblijaure—Jörn, ny statsbana . . . . .	55
Gångbroar och gångtunnlar . . . . .	21
Gällivare, anordnande av överliggningsrum . . . . .	37
» , vatten- och afloppsledningar . . . . .	21
» --Volgsjön, ny statsbana . . . . .	50
Hallsberg, anläggning av huvudrangerbangård . . . . .	10
» , byggnad för postverket, telegrafverket och statens järnvägar . . . . .	39
Halmstad, anordnande av överliggningshus . . . . .	37
» —Trönninge, uppförande av banvaktstuga . . . . .	35
Haparanda, förbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten . . . . .	54
Hede—Sveg, ny statsbana . . . . .	49
Holmsund—Umeå, ny statsbana . . . . .	54
Hoting—Forsmo, » » . . . . .	52
Huddinge, anordnande av gångtunnel . . . . .	21
» , utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Hudiksvall—Ljusdal, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Husbyggnader . . . . .	34
Huvudverkstadsanläggningar . . . . .	30
Hällnäs—Stensele, ny statsbana . . . . .	53
Hässleholm—Ballingslöv, dubbelspår . . . . .	26
Höganäs—Kattarp, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Hörnsjö, uppförande av boställshus . . . . .	34
Igelsta, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Införande av genomgående tryckluftsbroms . . . . .	59
Inlandsbanan . . . . .	50
Inventarier, nya . . . . .	60
Järna, anordnande av lokomotivstation . . . . .	31
Järpen—Östersund, anordnande av telegrafledning . . . . .	43
Järva, vatten- och afloppsledningar . . . . .	21
Jörn—Boden, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Jörn—Gubblijaure, ny statsbana . . . . .	55

	Sid.
Kabelarbeten m. m. . . . .	43
Kalixfors, tillbyggnad av stationshuset . . . . .	35
» , uppförande av banmästarstuga . . . . .	35
Kalltjärn, ny mötesplats . . . . .	15
Karungi, uppförande av boställshus . . . . .	34
Katrineholm, till- och ombyggnad av stationshuset . . . . .	37
Kattarp—Höganäs, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Kiruna—Riksgränsen, åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna . . . . .	46
Kiruna—Svartön, elektrifiering av linjen . . . . .	46
Kol- och vattenstationer, anläggningar vid . . . . .	19
» » » , diverse förbättringar vid . . . . .	20
Kolupplagsplatser m. m. . . . .	42
Kunze-Knorrbrömsens införande . . . . .	59
Källered—Lindome, omläggning av linjen . . . . .	27
Landskrona—Billesholms gruva, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Lindome—Källered, omläggning av linjen . . . . .	27
Ljusdal—Hudiksvall, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	31
London, ny mötesplats . . . . .	15
Långsele, ombyggnad av bangården . . . . .	12
Långviksmon, ny mötesplats . . . . .	15
Malmö—Arlöv, anläggande av godstågsspår . . . . .	28
Malmö, nytt vattentorn med reningsverk . . . . .	20
» , ombyggnad av statsbangården . . . . .	11
Manskaps- och överliggningshus . . . . .	36
Markförvärv . . . . .	57
Mobodarne, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Mora, broförbindelse över Dalälven . . . . .	29
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av . . . . .	15
Mötesspår, förlängning av . . . . .	16
Norrköping, anordningar för kolupplagsplats . . . . .	19
Notviken, uppförande av boställshus . . . . .	36
» , » » ny malmvagnsverkstad . . . . .	30
Nya byggnader och anläggningar . . . . .	7
Nya inventarier . . . . .	60
Nya statsbanebyggnader . . . . .	48
Nässjö—Falköping—Ranten, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Olskroken, utvidgning av spårsystemet . . . . .	6
Ottebol, » » » . . . . .	18
Plattformstak, anordnande av . . . . .	22
Postlokaler . . . . .	40

	Sid.
Riksgränsen—Kiruna, åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna . . . . .	46
Rullande materiell . . . . .	58
Sala, ombyggnad av bangården . . . . .	13
Sandsjö—Sävsjö och Tranås—Aneby, dubbelspår . . . . .	25
Sektionstelefonledningar m. m. . . . .	43
Signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	44
Skellefteå, uppförande av boställshus . . . . .	34
Skenfria vägkorsningar . . . . .	41
Speciella anläggningar . . . . .	22
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . .	16
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av . . . . .	15
Stationshusbyggnader . . . . .	37
Stensele—Hällnäs, ny statsbana . . . . .	53
Storvik, ombyggnad av bangården . . . . .	13
Svalöv, uppförande av boställshus . . . . .	35
Svartön—Kiruna, elektrifiering av linjen . . . . .	46
Sveg—Brunflo, ny statsbana . . . . .	48
Sveg—Hede, » » . . . . .	49
Svänenäs, modernisering av rangerbangården . . . . .	14
» , nedläggning av vagnvåg . . . . .	22
Telegrafledningar m. m. . . . .	43
Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår . . . . .	25
Tryckluftbroms, genomgående, införande av . . . . .	59
Trönninge—Halmstad, uppförande av banvaktstuga . . . . .	35
Tvårumslägenheter . . . . .	38
Tvättstugor . . . . .	39
Tågspår, tredje, utläggning av . . . . .	16
Ulriksfors—Volgsjön, ny statsbana . . . . .	57
Umeå—Holmsund, ny statsbana . . . . .	54
Vansbro, tillbyggnad av lokomotivstallet . . . . .	32
Vatten- och afllopsledningar . . . . .	21
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana . . . . .	50
» —Ulriksfors, » » . . . . .	57
Vägkorsningar, skenfria . . . . .	41
Vännäs, uppförande av boställshus . . . . .	34
Väring, utvidgning av spårsystemet . . . . .	18
Västkustbanans provisoriska inledande till Göteborgs statsbanestation . . . . .	27
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	44
Yxenhaga, ny mötesplats . . . . .	15
Ånge, ombyggnad av bangården . . . . .	13
Åstorp—Ängelholm, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43

	Sid.
Ängelholm—Åstorp, anordnande av sektionstelefonledning . . . . .	43
Örebro, anordnande av lokomotivstation . . . . .	31
» —Hallsberg—Laxå, dubbelspår . . . . .	23
» , tillbyggnad av stationshuset m. m. . . . .	37
» , uppförande av boställshus . . . . .	35
Östersund—Bräcke, anordnande av telegrafledning . . . . .	43
» —Järpen, » » » . . . . .	43
Överliggningshus . . . . .	36