

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att äskas av 1922 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar ävensom för nya statsbanebyggnader,

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1922 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar, för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftbroms, nya inventarier samt förlag.

markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms, 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 tryckluftsbroms.
- F. Nya inventarier.
- G. Förlag.

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

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1922	reservations- anslag för första halv- året 1923
A. Nya byggnader och anläggningar.			
I. Bangårdar.			
1. <i>Bangårdsombyggnader</i> (sid. 11)	—	—	—
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 12)	—	—	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.</i>			
a. <i>Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår</i> (sid. 13)	—	—	—
b. <i>Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar</i> (sid. 13) . . .	—	—	—
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>			
a. <i>Anläggningar vid kol- och vattenstationer</i> (sid. 14) . . .	—	—	—
b. <i>Vatten- och avloppsledningar</i> (sid. 15)	64,000	64,000	—
c. <i>Gångbroar och gångtunnlar</i> (sid. 16)	—	—	—
d. <i>Speciella anläggningar</i> (sid. 16)	89,000	—	89,000

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1922	reservations- anslag för första halv- året 1923
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.			
1. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro till Hallsberg över Laxå</i> (sid. 17)	—	—	—
2. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö</i> (sid. 18)	300,000	—	300,000
3. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö</i> (sid. 19)	700,000	—	700,000
4. <i>Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome</i> (sid. 21)	—	—	—
5. <i>Omläggning av linjen Graversfors—Åby</i> (sid. 21)	—	—	—
III. Större broanläggningar (sid. 22)	—	—	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder (sid. 22)	—	—	—
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.			
1. <i>Nya lokomotivstationer.</i>			
a. Vid Örebro (sid. 23)	—	—	—
b. » Järna (sid. 23)	—	—	—
c. » Frövi (sid. 24)	—	—	—
2. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer</i> (sid. 24)	—	—	—
3. <i>Driftverkstäder</i> (sid. 24)	—	—	—
VI. Husbyggnader.			
1. <i>Bostadshus</i> (sid. 24)	37,000		
2. <i>Manskaps- och överliggningshus</i> (sid. 26)	—		
3. <i>Stationshusbyggnader</i> (sid. 26)	—		
4. <i>Godsmagasinsbyggnader</i> (sid. 26)	—		
5. <i>Beredande av tvårumslägenheter</i> (sid. 26)	—		
6. <i>Anordnande av tvättstugor</i> (sid. 27)	—		
7. <i>Övriga husbyggnader</i> (sid. 27)	—		
	37,000	37,000	—

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1922	reservations- anslag för första halv- året 1923
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar (sid. 28)	—	—	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplags- plats för stenkol i importhamnar och å bränsle- stationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar (sid. 29)	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt ka- belarbeten (sid. 29)	—	—	—
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 29) . .	100,000	—	100,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 29)	300,000	—	300,000
XII. Åtgärder för undvikande av störningar i svag- strömsledningar vid bandelen Kiruna—Riks- gränsen (sid. 31)	—	—	—
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön (sid. 31)	—	—	—
XIV. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg (sid. 32)	—	—	—
XV. Brandväsendets ordnande (sid. 33)	100,000	100,000	—
XVI. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 34)	500,000	—	500,000
Summa kronor	2,190,000	201,000	1,989,000
Ur till styrelsens disposition stående anslag för arbeten, som för närvarande ej böra komma till utförande, kan erhållas	2,190,000	201,000	1,989,000
Erforderligt nytt anslag kronor	—	—	—
B. Nya statsbanebyggnader.			
I. Sveg—Hede (sid. 35)	600,000	—	600,000
II. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare (sid 36)	1,500,000	—	1,500,000
III. Forsmo—Hoting (sid. 38)	1,200,000	—	1,200,000
IV. Hällnäs—Stensele (sid. 39)	1,500,000	—	1,500,000
V. Umeå—Holmsund (sid. 40)	—	—	—
VI. Jörn—Gubblijaure (sid. 42)	—	—	—
Summa kronor	4,800,000	—	4,800,000

	Anslags- belopp	Därav	
		å tilläggsstat för år 1922	reservations- anslag för första halv- året 1923
C. Markförvärv (sid. 42)	200,000	—	200,000
Summa kronor	200,000	—	200,000
Ur till styrelsens disposition stående anslag för arbeten, som för närvarande ej böra komma till utförande, kan erhållas	200,000	—	200,000
Erforderligt nytt anslag kronor	—	—	—
D. Rullande materiell (sid. 43)	—	—	—
E. Införande av genomgående tryckluftbroms (sid. 43)	3,075,000	300,000	2,775,000
Summa kronor	3,075,000	300,000	2,775,000
Ur till styrelsens disposition stående anslag för arbeten, som för närvarande ej böra komma till utförande, kan erhållas	580,700	300,000	280,700
Erforderligt nytt anslag kronor	2,494,300	—	2,494,300
F. Nya inventarier (sid. 47)	—	—	—
G. Förlag (sid. 47)	—	—	—
Summa summarum kronor	10,265,000	501,000	9,764,000
Ur till styrelsens disposition stående anslag för arbeten, som för närvarande ej böra komma till utförande, kan erhållas	2,970,700	501,000	2,469,700
Erforderligt nytt totalanslag kronor	7,294,300	—	7,294,300

Den depression inom handel och industri med ty åtföljande nedgång i järnvägstrafiken, som för närvarande är rådande, torde icke i och för sig motivera, att styrelsen inställer sitt arbete på statsbanornas utveckling till att erbjuda nödig kapacitet den dag, då mera normala trafikförhållanden åter kunna påkrävas densamma. Det har förut ofta vidräknats styrelsen, att den i tider av lågkonjunktur icke skulle med förutseende hava gjort vad på den ankom för att vid inträdande bättre tider kunna på rätt sätt tjäna näringarnas behov av transportmöjligheter och annan samfärdsl på statsjärnvägarna. Då emellertid styrelsen här velat inskränka sig till att begära anslag endast till ett fåtal nya byggnader och anläggningar samt anskaffningar vid de trafikerade banorna, beror detta dels på den utomordentliga försiktighet beträffande nya kapitalinvesteringar i stats-

baneaffären, som måste iakttagas, till dess att någon bättre stadga, särskilt i de inkomstekonomiska förhållandena — d. v. s. mera fasta riktlinjer för taxepolitiken — kunnat skapas, dels på det för tiden rådande synnerligen brydsamma både statsfinansiella och allmänna ekonomiska läget i landet. Genom den längst möjligt drivna sparsamhet i sin framställning om anslagsmedel för nya anläggningar m. m., som styrelsen sålunda iakttagit, kommer visserligen statsbanornas normala utveckling fortfarande att tillbakasettas på sätt som av styrelsen i de senare årens motsvarande framställningar förut betonats, men finner styrelsen likväl under nu rådande prekära förhållanden ett dylikt tillbakasettande ofrånkomligt, även om styrelsen förutser senare tiders klander därför.

Sedan föregående års äskanden ingåvos, har en nedgång inträtt i de förut oerhört uppskruvade och ännu alltjämt höga arbets- och materialpriserna. Tack vare detta förhållande har järnvägsstyrelsen i nu föreliggande framställning ej behövt upptaga något belopp för täckande av brister å beviljade anslag. Visserligen hava dylika anslagsbrister i några fall uppstått eller torde komma att uppstå, och gäller detta huvudsakligen arbeten, som till väsentlig del hunnit utföras innan priset inträdde, men beräknar styrelsen kunna täcka dessa brister med redan erhållna eller väntade överskott å anslag för andra arbeten. Härvid förutsättes dock, att nedan gjord hemställan om bemyndigande att täcka uppkomna brister med erhållna överskott bifalles av statsmakterna.

I detta sammanhang vill järnvägsstyrelsen nämligen påpeka, att något uttalande från statsmakternas sida rörande de grunder, enligt vilka styrelsen kan äga disponera erhållna överskott å anslag för täckande av uppkomna anslagsbrister under gruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar», ej torde hava gjorts efter genomförandet av den på riksdagens initiativ ändrade uppställningen av järnvägsstyrelsens anslagsäskanden. Dessförinnan plägade styrelsen i samband med erhållandet av dispositionsrätten över för nya byggnader och anläggningar anvisade medel jämväl erhålla bemyndigande av Kungl. Maj:t att, därest överskott å anslag skulle uppstå vid utförandet av något av de ifrågavarande arbetena, använda därigenom uppkommande tillgångar till täckande av sådana brister å andra nybyggnadsarbeten, som ej kunde undvikas.

Styrelsen vill sålunda hava framhållit önskvärdheten av, att statsmakterna måtte bestämma, huru täckandet av anslagsbrister med överskottsmedel kan få ske vid nuvarande uppställning av statens järnvägars anslagsäskanden för nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar. Då en begränsning härvidlag inom var och en av det stora antal olika detaljgrupper, statens järnvägars kapitalökningsstat numera omfattar, otvivelaktigt skulle medföra olägenheter, får styrelsen hemställa, att styrelsen måtte medgivas rättighet att, såsom tidigare praktiserats, täcka uppkomna brister å anslag för av riksdagen beslutade arbeten inom huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» med erhållna överskott å andra anslag inom samma huvudgrupp.

På grund av den med depressionstiden följande tillfälliga nedgången i trafiken under det normala har styrelsen ansett med utförandet av en del nya byggnader och anläggningar, till vilka föregående års riksdagar beviljat anslag, kunna och böra tills vidare under avvaktan på ändrade förhållanden anstå. Då uppsving i handel och industri åter medför livligare trafik å statens järnvägar, kunna dessa ej alltför tidskrävande arbeten utföras, då ju anslagen finnas tillgängliga.

Styrelsen anser emellertid också, att anslagen för berörda anläggningar i en del fall kunna återlämnas, emedan, av olika skäl, numera kan med tämlig visshet förutses, att anläggningarna torde kunna anstå någon längre tid. Styrelsen har därför under respektive grupper lämnat uppgift å dessa anslag ävensom föreslagit, att ifrågavarande medel räknas såsom tillgängliga för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten. Styrelsen förutsätter därvid givetvis, att då förhållandena så kräva, riksdagen ånyo beviljar anslag för de anläggningar, vartill medlen sålunda återlämnas.

Ifrågavarande, för sitt avsedda ändamål nu ej erforderliga anslag hava sammanförts i nedanstående tablå.

	Beslutat av riksdagen år	Anslag (inkl. kon- junkturs- tillägg) kr.	Härav redan dispo- nerat kr.	Återstående belopp, som nu ej anses erforderligt för avsett ändamål kr.	
I. Bangårdar.					
2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.					
Yxenhaga, anordnande av ny mötesplats	1918	122,000	—	122,000	
Kalltjärn, » » » »	1918	175,000	—	175,000	297,000
3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem.					
a) Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår.					
Tullinge, utvidgning av spårssystemet	1920	174,000	—	174,000	
Moheda, » » » »	1920	27,000	—	27,000	
b) Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar.					
Kil, utvidgning av spårssystemet	1918	60,500	—	60,500	
Jörn, » » » »	1918	116,000	7,400	108,600	
Degerselst, » » » »	1919	28,500	1,900	26,600	
Väsby, » » » »	1920	129,000	—	129,000	525,700
4. Bangårdsanordningar i övrigt.					
a) Anläggningar vid kol- och vattenstationer.					
Håsjö, utvidgning av kol- och vattenstationen . .	1917	75,000	—	75,000	
Torpshammar, nytt vattentorn med ledning . . .	1918	80,000	—	80,000	155,000
b) Vatten- och avloppsledningar.					
Stockholm norra, anordnande av ny vattenledning	1911	42,000	1,800	40,200	40,200

	Beslutat av riks- dagen år	Anslag (inkl. kon- junkturs- tillägg) kr.	Härav redan dispo- nerat kr.	Återstående belopp, som nu ej anses erforderligt för avsett ändamål kr.	
c) Gångbroar och gångtunnlar.					
Lerum, anordnande av gångtunnel	1914	44,600	—	44,600	
Floda, » » »	1914	33,000	—	33,000	77,600
d) Speciella anläggningar.					
Kiruna, anordnande av vedgård	1920	29,000	—	29,000	29,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstads- anläggningar.					
1. <i>Nya lokomotivstationer.</i>					
Järna, uppförande av ny lokomotivstation	1918	280,000	78,600	201,400	201,400
2. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.</i>					
Storvik, anordnande av vändskiva med spår . . .	1919	94,500	—	94,500	94,500
VI. Husbyggnader.					
1. <i>Bostadshus.</i>					
Kalixfors, uppförande av banmästarstuga	1919	42,000	—	42,000	
Fjällåsen, » » »	1919	42,000	—	42,000	
Örebro, » » bostadshus	1920	900,000	—	900,000	
Önnerup, påbyggnad av stationshuset	1920	25,000	—	25,000	
Genevad, uppförande av banvaktstuga	1920	33,000	—	33,000	
Trönninge—Halmstad, uppförande av banvaktstuga	1920	34,000	—	34,000	
Dysjön, uppförande av bostadshus	1920	48,500	—	48,500	
Sävast, » » »	1920	58,000	—	58,000	
Koskivara, » » »	1920	48,000	—	48,000	
3. <i>Stationshusbyggnader.</i>					
Bjurå, uppförande av stationsstuga med godsbod .	1918	63,000	1,000	62,000	
Bollnäs, ombyggnad av stationshuset	1919	55,000	—	55,000	
7. <i>Övriga husbyggnader.</i>					
Anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader	1919— 1921	510,000	410,000	100,000	1,447,500
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar.					
Kil, anordnande av vägport	1914	110,000	7,200	102,800	102,800
Summa		3,478,600	507,900	—	2,970,700

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda beloppet för denna huvudgrupp uppgår enligt efterföljande tabell till 2,190,000 kronor. Dessa medel kunna emellertid erhållas ur de anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra för närvarande komma till utförande.

För täckande av kostnaderna för vissa här nu föreslagna arbeten har styrelsen givetvis jämväl i år avsett att, förutom anslagsmedel, använda medel ur förnyelsefonden. Styrelsen förutsätter, att — såsom även skett under åren 1919—1921 — avsättningen till denna fond göres med större belopp än som ursprungligen skett, och har styrelsen i sin framställning år 1919 närmare motiverat orsaken härtill. Styrelsen anser sig emellertid i år på grund av den betydliga nedgången i prisnivån sannolikt kunna föreslå något lägre avsättningar till förnyelsefonden än som skett under närmast föregående år. Närmare beräkning av och redogörelse för dessa avsättnings storlek kan styrelsen dock ej lämna förrän i förslaget till driftkostnadsstat för år 1922.

I anslutning till vad som av styrelsen föreslagits och av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänts under de närmast föregående åren har styrelsen icke medtagit sådana arbeten, som beräknats betinga kostnader understigande 25,000 kronor, såsom särskilt äskande, utan äro dessa arbeten avsedda att bestridas av de medel, som här nedan under grupp XVI 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. Emellertid har styrelsen nu ingen anmälan att göra i detta hänseende.

I likhet med föregående år får järnvägsstyrelsen, innan styrelsen övergår till de inom varje grupp föreslagna äskandena, lämna en tablå, utvisande styrelsens framställningar till 1922 års riksdag om anslag för nya byggnader och anläggningar i jämförelse med styrelsens anslagsäskanden till 1920 och 1921 års riksdagar.

T a b l å

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1922 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1920 och 1921 års riksdagar.

	1920	1921	1922
I. Bangårdar	5,256,000	4,786,800	153,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . .	6,165,000	7,500,000	1,000,000
III. Större broanläggningar	190,000	700,000	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder	1,180,000	600,000	—
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .	1,482,500	608,000	—
VI. Husbyggnader	4,287,000	1,548,800	37,000
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar	250,000	500,000	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabel- arbeten	396,000	—	—
X. Elektriska belysningsanläggningar	350,000	350,000	100,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	2,400,000	2,000,000	300,000
XII. Arbeten för undvikande av störningar i svagströms- ledningar vid bandelen Kiruna—Riksgränsen . .	500,000	—	—
XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön	16,700,000	—	—
XIV. Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora— Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet	250,000	—	—
XV. Kompletteringsarbeten å bandelen Orsa—Sveg . . .	480,000	—	—
XVI. Brandväsendets ordnande	270,000	210,000	100,000
XVII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	2,500,000	2,500,000	500,000
XVIII. Erforderligt konjunkturstillägg å anslag, beviljade före år 1918	2,031,000	—	—
Summa	44,687,500	21,303,600	2,190,000

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

I sin framställning föregående år begärde styrelsen reservationsanslag för år 1922 å respektive 350,000, 290,000 och 500,000 kronor för ombyggnad av Storstviks, Sala och Sävenäs bangårdar — för sistnämnda arbete dessutom 150,000 kronor å tilläggsstat för år 1921 — men blevo dessa framställningar på grund av det ekonomiska läget icke av statsmakterna bifallna.

Sedan årets riksdag emellertid under titeln »Utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» beviljat ett anslag av 9,000,000 kronor att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas för utförande av sådana arbeten vid, bland annat, statens järnvägar, som kunde påkallas för bekämpande av arbetslösheten, har järnvägsstyrelsen i skrivelser den 20 och 29 sistlidne juli ingått till Kungl. Maj:t med framställning om erhållande av medel ur nyssnämnda anslag för utförande av ombyggnad av, bland andra, Storstviks och Sävenäs bangårdar. De sålunda begärda medlen hava, om ock med någon beskärning av det äskade totalbeloppet, genom Kungl. Maj:ts beslut i skrivelse den 26 augusti 1921 ställts till styrelsens förfogande.

Beträffande utvidgningen av Sala bangård finner sig styrelsen av ovan angivna huvudskäl böra tills vidare avstå från äskande av medel härtill.

Styrelsen anser sig här böra anmäla, att styrelsen eventuellt kommer att något längre fram göra hemställan om proposition till 1922 års riksdag angående anvisande av medel för påbörjande av vissa förändringar av bangårdsanordningarna i *Stockholm* och *Lund*. Emellertid hava de förberedande förhandlingarna med vederbörande i respektive städer ännu icke framskridit så långt, att styrelsen med bestämdhet kan uppgiva, om dessa frågor kunna hinna framläggas för 1922 års riksdag, och anser sig styrelsen på grund härav icke heller redan nu kunna uppgiva de belopp, som sålunda eventuellt kan komma att äskas för nu ifrågavarande arbeten.

I sin förlidet år ingivna framställning om anslag för nya byggnader och anläggningar har styrelsen anmält, att stora driftkostnadsbesparingar skulle stå att vinna genom Västkustbanans anslutning till statens järnvägars huvudstation i *Göteborg* i stället för, som för närvarande, till Bergslagsbanans station samt att det av gjorda utredningar framgått, att en sådan provisorisk inledning jämte därför behövliga utvidgningar av de befintliga stationsanordningarna låter sig genomföra för kostnader, som med hänsyn till de driftkostnadsbesparingar, som härigenom skulle vinnas, till fullo motivera det härför erforderliga kapitalutlägget. Då ett genomförande av Västkustbanans förändrade ingångslinje emellertid i vissa avseenden komme att beröra stadens intressen, ansåg styrelsen sig icke kunna fatta slutgiltig ställning i denna fråga förrän efter förda underhandlingar med Göteborgs stad angående dess medverkan till förslaget genomförande. Efter dessa förhandlingars slutförande var det styrelsens avsikt att till Kungl. Maj:t inkomma med särskild framställning om anslag för här omhandlade ändamål.

Med anmälan att stadens delegerade efter förda underhandlingar i skrivelse

till stadsfullmäktige bestämt avstyrkt någon som helst medverkan från stadens sida till förslaget genomförande, har styrelsen sedermera i skrivelse den 17 december 1920 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framhållit, att Väst kustbanans anslutning till statens järnvägars stationsanläggningar i Göteborg vore ur driftekonomisk synpunkt sett synnerligen förmånlig för statens järnvägar även under den förutsättning, att någon medverkan för genomförandet icke erhöles från staden.

I den till riksdagen den 7 januari 1921 avlåtna statsverkspropositionen har chefen för kommunikationsdepartementet i denna fråga uttalat, att det med hänsyn till vad av styrelsen anförts syntes kunna ifrågasättas, om Väst kustbanans anslutning till statens järnvägars stationsanläggningar i Göteborg ej borde komma till genomförande även under den förutsättning, att någon medverkan härtill icke lämnades från staden. Under det ovissa läge, vari frågan befann sig, ansåg departementschefen dock medel ej av riksdagen för det dåvarande böra reserveras.

Det sålunda anmälda föranledde ej heller till något riksdagens uttalande eller åtgärd.

Distriktsförvaltningen i Göteborg har nu med anledning av väntad stegring av persontrafiken under den blivande utställningen i Göteborg år 1923 samt under framhållande av att en ombyggnad och modernisering av denna station säkerligen i varje fall inom kort tid förestår, då trafiken sannolikt under en längre tid av år fortfarande måste komma att ombesörjas vid den nuvarande stationen, i sitt till styrelsen ingivna förslag till nya byggnader och anläggningar, avsedda att utföras under år 1922, upptagit kostnader för såväl förändring och utökning av spårsystemet som förändring och tillbyggnad av stationshuset vid Göteborgs huvudstation.

Det synes emellertid ej styrelsen riktigt att, åtminstone under nu rådande ekonomiska förhållanden, endast för en väntad tillfällig trafikökning av blott en sommars varaktighet nedlägga avsevärt kapital på en stationsutvidgning, oavsett att härigenom möjligen kan komma att uppstå en del svårigheter för tillgodoseendet av den spontant ökade trafik, som kan förväntas under utställningstiden, men styrelsen vill gärna vitsorda behovet av bättre anordningar vid personstationen i Göteborg även för mera vanliga trafikförhållanden därstädes, liksom styrelsen vill ansluta sig till distriktsförvaltningens uppfattning, att efter numera inträdda ändrade ekonomiska förhållanden persontrafiken nog måste under en längre följd av år fortfarande besörjas vid den nuvarande stationen.

Då de ifrågasatta utvidgningarna av personstationen dock icke kunna anses oundgängligen erforderliga och då desamma icke skulle komma att medföra några mera avsevärda driftkostnadsbesparingar, anser styrelsen sig icke under nuvarande tryckta ekonomiska förhållanden böra begära något anslag för här ifrågavarande ändamål, förrän frågan om Väst kustbanans anslutning till Göteborgs huvudstation med därav följande driftbesparingar möjligen kan finna sin lösning.

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

I sin föregående år ingivna framställning meddelade styrelsen, att behovet av nya mötesplatser vid Långviksmon och London visserligen alltjämt kvarstode, men att de skäl, som hade föranlett departementschefen att föreslå och riksdagen

att besluta om uppskov med dessa anläggningar, fortfarande gällde, varför styrelsen ej ansåg sig böra upprepa sin år 1919 gjorda framställning om anslag för dessa nyanläggningar.

Styrelsen finner ej anledning att under nuvarande brydsamma ekonomiska förhållanden och svaga järnvägstrafik frångå denna sin ståndpunkt. Styrelsen anser sålunda, att med anordnande av dessa nya mötesplatser bör tills vidare kunna anstå.

För anordnande av nya mötesplatser vid Yxenhaga och Kalltjärn har 1918 års riksdag beviljat anslag å 122,000 respektive 103,000 kronor. För den sistnämnda anläggningen har därefter 1920 års riksdag anvisat kunjunkturstillägg å 72,000 kronor.

Utförandet av ifrågakvarande anläggningar anses med hänsyn till vad förut såsom huvudskäl anförts tills vidare kunna anstå, och föreslår styrelsen därför, att härför beviljade medel, sammanlagt 297,000 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

3. Spårordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår.

I sin framställning förlidet år begärde styrelsen anslag för utvidgning av spårsystemen vid Huddinge, Våring, Ottebol, Floby, Frillesås, Brännarp och Mobodarne, sammanlagt 322,300 kronor, vilken framställning dock icke av statsmakterna bifölls. På grund av önskvärdheten att få dessa arbeten utförda har styrelsen i sin ovannämnda framställning till Kungl. Maj:t den 29 sistlidne juli anhållit, att anläggningarna måtte få komma till utförande och bestridas av medel, som riksdagen anslagit för bekämpande av arbetslösheten, vilket ock av Kungl. Maj:t bifallits.

I övrigt har styrelsen icke ansett sig under nuvarande förhållanden böra föreslå några nya anläggningar under denna grupp, trots den av styrelsen i flera föregående års framställningar framhållna betydelsen för linjernas standardisering av att mötesspår å vissa stationer förlängas till likformig grad.

För utvidgning av spårsystemen vid Tullinge och Moheda har 1920 års riksdag beviljat anslag å 174,000 respektive 27,000 kronor.

Även utförandet av dessa arbeten anses böra tills vidare anstå, och föreslår styrelsen alltså, att härför beviljade medel, sammanlagt 201,000 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

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

Styrelsen har jämväl i föregående års framställning begärt ett anslag å 60,000 kronor för anordnande av uppställningsspår m. m. vid Östertälje (Igelsta), vilken framställning dock icke bifallits av statsmakterna.

Styrelsen har emellertid upptagit även denna anläggning — vilken styrelsen funnit synnerligen behövlig — bland arbeten att utföras av medel ur anslaget för arbetslöshetens bekämpande, och finnas alltså medel därför nu tillgängliga.

I övrigt har styrelsen icke heller under denna grupp ansett sig böra begära anslag för några nya arbeten.

För utvidgning av spårsystemen vid Jörn och Kil har 1918 års riksdag beviljat anslag å 73,000 respektive 50,000 kronor. För det förstnämnda arbetet hava därefter 1919 och 1920 års riksdagar anvisat konjunkturstillägg å tillhoppa 43,000 kronor och för det sistnämnda har 1919 års riksdag anvisat dylikt tillägg å 10,500 kronor.

Vidare har 1919 års riksdag beviljat anslag å 24,000 kronor för utvidgning av spårsystemet vid Degerselet och 1920 års riksdag härtill ett konjunkturstillägg å 4,500 kronor.

Slutligen har 1920 års riksdag för utvidgning av spårsystemet vid Väsby beviljat ett anslag å 129,000 kronor.

Av anslagen för Jörn och Degerselet hava 7,400 kronor respektive 1,900 kronor redan tagits i anspråk för sitt ändamål.

Återstående arbeten vid Jörn och Degerselet samt arbetena vid Kil och Väsby anser styrelsen under nuvarande förhållanden ej böra komma till utförande, och får styrelsen alltså föreslå, att de ej ibruktagna anslagsmedlen, sammanlagt 324,700 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

I detta sammanhang får styrelsen meddela, att av innevarande års riksdag lämnat medgivande att använda här ifrågavarande anslag för Jörn och Degerselet till täckande av föregående år anmälda brister å under gruppen »Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem» beviljade anslag till följd av nedgående arbets- och materialpriser ej behöver utnyttjas.

4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a) Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Styrelsen har icke ansett sig under nuvarande förhållanden böra begära något anslag under denna grupp.

För utvidgning av kol- och vattenstationen vid Håsjö har 1917 års riksdag beviljat anslag å 50,000 kronor och 1918 års riksdag ett konjunkturstillägg härå av 25,000 kronor.

Vidare har 1918 års riksdag för uppförande av nytt vattentorn vid Torpshammar med tillhörande ledning beviljat anslag av 50,000 kronor, vartill 1919 års riksdag anvisat ett konjunkturstillägg å 30,000 kronor.

Behovet av den förstnämnda anläggningen har numera starkt minskats, sedan framförandet av modernare lokomotiv efter verkställd förstärkning av spåröverbyggnaden möjliggjorts å den linje, vid vilken Håsjö är belägen. Arbetet vid Torpshammar har ej kunnat utföras enligt den ursprungliga planen. Underhandlingar hava dock inletts med enskilda markägare för utarbetandet av nytt förslag till anläggningens anordnande. Den kan nu emellertid utan större olägenhet tills vidare anstå, och föreslår styrelsen alltså, att de för ifrågavarande tvenne arbeten beviljade anslagsmedlen, sammanlagt 155,000 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

b) vatten- och avloppsledningar.

Styrelsen framhöll i sin förlidet år ingivna framställning, att behovet av vatten- och avloppsledningar vid Gällivare vore synnerligen trängande, då upprepade tyfusedemier inträffat i samhället. Enär emellertid de förhandlingar, som förts mellan vederbörande järnvägs- och samhällsmyndigheter rörande gemensamt utförande och bekostande av dessa anläggningar, ännu icke slutförts och styrelsen jämväl i övrigt av ekonomiska skäl ansett sig icke nu böra begära anslag för dessa anläggningar, har styrelsen ansett sig böra uppskjuta ett sådant anslagsäskande till ett kommande år.

För anordnande av avloppsledning från Hagalund övre (Järva lokomotivstation), vilket arbete utföres i samband med avloppsledningar från kasernetablissemnet vid Järva och andra militära anläggningar å de s. k. Järva-fälten, har 1918 års riksdag beviljat ett anslag å 156,200 kronor för bestridande av statens järnvägars kostnadsandel. I sin förlidet år ingivna framställning meddelade styrelsen, att styrelsen med hänsyn till pågående underhandlingar med angränsande samhälle om bidrag till anläggningen då icke kunde uppgiva storleken av för arbetets utförande erforderligt konjunkturstillägg. Förenämnda underhandlingar hava nu fortskridit så långt, att det ytterligare behövlige anslagsbeloppet kan fixeras. Emellertid erfordras även för armeförvaltningens räkning, som deltagar i anläggningskostnaderna, ökat anslag. Styrelsen har därför för avsikt att gemensamt med nämnda förvaltning inkomma med särskild framställning rörande denna angelägenhet.

För anordnande av vattenledning vid Stockholm norra har 1911 års riksdag beviljat ett anslag å 42,000 kronor.

På grund av ändrade förhållanden kan detta arbete tills vidare anstå.

Av ovannämnda belopp hava emellertid redan 1,800 kronor tagits i anspråk för sitt ändamål. Styrelsen föreslår, att återstående medel, 40,200 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

Vid *Ulriksdal*, anordnande av avloppsledningar.

Klagomål hava gång efter annan framställts över sanitära missförhållanden vid stationen på grund av att spillvatten måste utsläppas i öppna diken, och vore det därför synnerligen önskvärt, att avloppsledningar här finge anordnas. Anläggningen torde vara så mycket mer lämplig att nu komma till utförande som arbetet kan verkställas i samband med byggandet av den stora avloppsledning från Hagalund övre (Järva lokomotivstation) till Lilla Värtan, vartill föregående års riksdagar beviljat anslag och varmed arbetet för närvarande pågår.

Kostnaderna för anordnande av de nu föreslagna avloppsledningarna beräknas uppgå till 64,000 kronor.

Det sålunda erforderliga beloppet kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, och får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 64,000 kronor får tagas i anspråk för anordnande av avloppsledningar vid Ulriksdal.

c) Gångbroar och gångtunnlar.

I sin framställning förlidet år begärde styrelsen ett reservationsanslag å 172,000 kronor i och för anordnande av gångtunnel vid Huddinge, vilken framställning dock av statsekonomiska skäl icke av statsmakterna bifölls.

Såsom styrelsen därvid anförde måste å ifrågavarande starkt trafikerade station en dylik anläggning anses vara ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande. Styrelsen har därför i sin framställning till Kungl. Maj:ten den 29 sistlidne juli anhållit, att anläggningen omedelbart måtte få komma till utförande och bestridas av medel, som riksdagen anslagit för bekämpande av arbetslösheten, vilket även i viss utsträckning nu bifallits.

I övrigt anser sig styrelsen icke böra föreslå några nya anläggningar under denna grupp.

För anordnande av gångtunnlar vid Lerum och Floda har 1914 års senare riksdag beviljat anslag å 44,600 respektive 33,000 kronor.

Såsom styrelsen senast i sin år 1919 ingivna framställning meddelat har styrelsen ansett sig böra låta tills vidare anstå med utförandet av ifrågavarande tvenne anläggningar, och då detta ej heller synes böra komma i fråga inom den närmaste framtiden, får styrelsen föreslå, att de härför på sin tid beviljade anslagsmedlen, sammanlagt 77,600 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

d) Speciella anläggningar.

För anordnande av vedgård vid Kiruna har 1920 års riksdag beviljat ett anslag å 29,000 kronor.

Den erfarenhet, som hittills vunnits vid tillämpningen av det från och med den 1 juli 1920 gällande nya avlösningsreglementet för kommunikationsverken, har varit av den art, att styrelsen ej ansett sig böra igångsätta detta arbete, och får styrelsen föreslå, att de för anläggningen beviljade medlen beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

Nässjö, skjul och spår för bilastning.

Genom det vid Nässjö station under tiden september 1919—augusti 1920 utförda bilastningsarbetet har i runt tal inbesparats framförandet av en miljon vagnkilometer av otillräckligt lastade vagnar. Detta bilastningsarbete medför alltså en betydande ekonomisk fördel för statens järnvägar, och åtgärder böra vidtagas för att arbetet i fråga så mycket som möjligt skall kunna utföras utan störningar av väderleken och så, att järnvägen säkras mot efterräkningar i form av skadeståndsanspråk från trafikanters sida. För ändamålet är erforderligt uppföra ett skjul

till skydd för ömtåliga godsslag och vari bilastningsarbetet kan fortgå med god arbetsintensitet oberoende av regn eller snö.

Kostnaderna för det nu föreslagna arbetet beräknas uppgå till 29,000 kronor.

Anordnande av plattformstak.

Såsom styrelsen i sin år 1919 ingivna framställning anmälde har styrelsen för avsikt att så småningom äska anslag för anordnande av plattformstak vid vissa stationer, där på grund av lokala förhållanden stort behov av sådana tak-skydd förefinnes. I enlighet med styrelsens framställning beviljade 1920 års riksdag ett anslag å 60,000 kronor, avsett för dylika tak vid Nässjö och Hallsberg.

I sin föregående år ingivna framställning framhöll styrelsen önskvärdheten av ett raskare fortsättande av dessa arbeten. Emellertid ansåg sig styrelsen då ej böra äska högre belopp än 60,000 kronor för berörda ändamål. Denna framställning vann dock ej statsmakternas bifall.

Med skyldig hänsyn till trafikanternas krav finner sig styrelsen nu böra upprepa sin föregående år gjorda framställning om ett anslag å 60,000 kronor för fortsättande av arbetena med anordnande av plattformstak.

För utförande av anläggningar under denna grupp erfordras sålunda ett belopp av 89,000 kronor.

Det sålunda erforderliga beloppet kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, och får styrelsen i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 29,000 kronor får tagas i anspråk för uppförande av skjul för bilastning vid Nässjö och 60,000 kronor för anordnande av plattformstak.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå.

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
» » 1922	»	1,200,000

Summa kronor 6,750,000.

Som styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 anförde skulle sammanlagda kostnaderna för anläggningens fullbordande belöpa sig till omkring 12 1/2 miljoner kronor. Med hänsyn till de stora kapitalutlägg, som sålunda skulle erfordras för dubbelspåret utförande i ursprungligen tänkt omfattning, och då verkställd utredning gav vid handen, att möjligheter förelågo att inskränka ifrågavarande dubbelspårsanläggning att tills vidare omfatta förutom linjen Örebro—Hallsberg, vilken är i det närmaste fullbordad, den omkring 8 km. långa sträckan Hallsberg—Östansjö, ansåg innevarande års riksdag, att anläggningen borde kunna på dylikt sätt till omfattningen begränsas, varvid totalkostnaden för företaget beräknades nedbringad till 6,750,000 kronor, vilket belopp motsvarar de sammanlagda anslag, som till och med år 1922 för dubbelspåret anvisats.

I anslutning härtill hava arbetena numera bedrivits i sådan inskränkt omfattning som ovan anförts, och torde, så vitt nu kan bedömas, de hittills anvisade anslagsmedlen bliva tillräckliga för företagets slutförande i nämnd utsträckning. Med hänsyn till de ovissa konjunkturerna på arbets- och materialmarknaden samt i betraktande därav, att ännu rätt avsevärda arbeten återstå att utföra, är styrelsen icke nu beredd att avgiva definitiv kostnadsberäkning för företagets slutförande utan anses därmed böra anstå till längre fram.

Styrelsen får sålunda föreslå,

*att något anslag för dubbelspåret Örebro—Hallsberg—
Laxå icke äskas för första halvåret 1923.*

2. Dubbelspåret Aneby—Sandsjö.

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.

Med hänsyn till de under byggnadstiden i förhållande till 1915 års prisnivå stegrade arbets- och materialprisen hava kostnaderna för dubbelspårsanläggningen givetvis betydligt överskridit nyssnämnda belopp. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 anförde också styrelsen, att enligt då verkställda kostnadsberäkningar hela anläggningen skulle draga en kostnad av 8,862,700 kronor.

För dubbelspårsanläggningen har riksdagen anvisat följande belopp, nämligen

för år 1917	. . . . .	500,000	kronor
» » 1918	. . . . .	2,700,000	»
» » 1919	. . . . .	902,700	»
» » 1919 (tilläggsstat)	. . . . .	1,000,000	»
» » 1920	. . . . .	1,000,000	»
» » 1921 (tilläggsstat)	. . . . .	760,000	»
» » 1922	. . . . .	1,700,000	»

Summa anslag 8,562,700 kronor.

Enär ovannämnda belopp, 8,862,700 kronor, fortfarande beräknas erforderligt för dubbelspåret fullbordande, skulle sålunda för detsamma krävas ett anslag av 300,000 kronor utöver redan beviljade medel.

Emellertid har Kungl. Maj:t i brev den 31 december 1919 medgivit tillfällig överflyttning av 300,000 kronor från det av riksdagen för anläggande av ett dubbelspår mellan Ballingslöv och Hässleholm anvisade anslaget, och torde i anslutning till uttalande i 1921 års statsverksproposition med igångsättandet av sistnämnda dubbelspårsbyggnad kunna anstå ännu något år. Sålunda skulle visserligen återbetalning till dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm av de överflyttade medlen kunna tills vidare uppskjutas.

Men då det är önskligt, att räkenskaperna för dubbelspåret Aneby—Sandsjö måtte kunna avslutas i samband med arbetenas fullbordande och då härför erforderliga anslagsmedel sålunda måste finnas tillgängliga, anser styrelsen, att ett anslag av 300,000 kronor bör ställas till förfogande för fullbordande av sistnämnda dubbelspår. De medel, som härigenom erhållas för återbetalning till dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm, böra emellertid, med hänsyn till vad nyss anförts rörande arbetena å detta dubbelspår, kunna tillfälligt disponeras för annat ändamål, och har styrelsen — i enlighet med vad i det följande närmare anføres rörande dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö — tänkt sig, att detta belopp skulle tills vidare överflyttas till sistnämnda dubbelspår.

Enligt ovan erforderligt belopp, 300,000 kronor, kan erhållas ur anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej för närvarande böra komma till utförande.

I anslutning härtill föreslår styrelsen därför, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 300,000 kronor får tagas i anspråk för fullbordande av dubbelspåret Aneby—Sandsjö.

3. Dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö.

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 ifrågasvarande anläggning hava beviljats följande anslag:

för år 1919	1,520,000 kronor
» » 1921	1,500,000 »

Summa 3,020,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 anförde styrelsen, att — på grund av brist på särskilt räler samt även på grund av riksdagens beslut att till dubbelspåret Aneby—Sandsjö tillfälligt överflytta viss del av an-

slaget för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö — arbetena å sistnämnda dubbelspår under åren 1919 och 1920 bedrivits i endast ringa omfattning, men att, då arbetena å dubbelspåret Aneby—Sandsjö beräknades i huvudsak fullbordade år 1921, det vore av vikt, att arbetena å de anslutande dubbelspårssträckorna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö därefter bedrevos med större kraft. Styrelsen ansåg, att härför utöver de överflyttade medlen, 1,100,000 kronor, som avsågos att återbetalas år 1922, erfordrades ytterligare 1,500,000 kronor, vilket senare belopp styrelsen hemställde skulle anvisas för år 1922. Styrelsen anser sig här böra erinra om, att styrelsen uti en till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 15 december 1920 avgiven V. P. M. angående den minskning i anslagsbehovet, som skulle kunna påräknas, om man i den utsträckning, som vore möjlig, inställde arbetena på vissa statsbanor och större nybyggnader vid de trafikerade statsbanorna, anført bl. a. beträffande dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö att de penningmedel om sammanlagt 1,920,000 kronor, som då återstodo av redan beviljade anslag, skulle vara tillräckliga för likvidering av arbeten och upphandlingar enligt redan ingångna förbindelser utöver vad som redan nedlagts den 1 december 1920. Om arbetena således bleve nedlagda år 1921, skulle det för år 1922 begärda anslaget av 1,500,000 kronor icke bli erforderligt. Sistberörda belopp nedsattes av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till innevarande års riksdag till 500,000 kronor. Riksdagen ansåg emellertid, att arbetena å dubbelspårsbyggnaden tills vidare icke borde bedrivas i större omfattning än som möjliggjordes genom anlitan av återstoden av redan anvisat anslag, inberäknat förutnämnda 1,100,000 kronor, vadan något nytt anslag icke beviljades för år 1922.

Styrelsen finner på grund av vad ovan anförts, att det är ovisst, hurvida det varit Kungl. Maj:ts och riksdagens mening, att arbetena å nu avhandlade dubbelspår skola avbrytas eller ej, sedan nu disponibla medel förbrukats. Särskilt med hänsynstagande till vad som uttalats av statsministern till protokollet över finansärenden i statsrådet den 19 sistlidne augusti angående inskränkning i ämbetsverkens anslagskrav, skulle styrelsen kunna ifrågasätta ett nedläggande av arbetena i fråga och deras återupptagande vid finansiellt sett lämpligare tidpunkt.

Emellertid vill styrelsen för sin del framhålla den obestridda betydelsen för statsbanedriften av ifrågavarande dubbelspårs tillkomst och även den under nuvarande förhållanden viktiga omständigheten, att då dubbelspåret Aneby—Sandsjö under år 1922 fullbordas, den där sysselsatta arbetsstyrkan måste avskedas, för så vitt den icke kan överflyttas till dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö. Med hänsyn härtill borde alltså detta arbete fortfarande bedrivas och helst i något större utsträckning än de senaste åren. Detta jämväl med hänsyn till den bättre ekonomi, som utvinnes, därest för anläggningens drivande finnas tillgängliga icke alltför knappt tillmätta anslag.

Styrelsen vill i detta sammanhang meddela, att styrelsen på grund av de alltför mycket rörliga konjunkturerna icke ansett skäl verkställa beräkningar över det belopp, anläggningen slutligen torde komma att kosta, utan anser styrelsen detta lämpligen böra ske först längre fram. Arbetena måste nämligen beräknas ännu komma att pågå minst 3 å 4 år.

I anslutning till vad ovan sagts och under förutsättning, att arbetena å dubbelspåret skola bedrivas även efter år 1922, anser styrelsen, att för ifråga-

varande dubbelspår under första halvåret 1923 böra finnas disponibla 1,000,000 kronor, varav 300,000 kronor skulle — med hänvisning till vad i det föregående anförts rörande dubbelspåret Aneby—Sandsjö — tillfälligt överflyttas från tidigare beviljat anslag för dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm.

Enligt ovan erforderligt belopp, 700,000 kronor, kan erhållas ur anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej för närvarande böra komma till utförande.

I anslutning härtill föreslår styrelsen därför, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 700,000 kronor får tagas i anspråk för fortsättande av arbetena å dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö.

4. Omläggning av linjen Källered—Lindome.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har riksdagen för omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome för en år 1919 beräknad kostnad av 1,200,000 kronor anvisat på tilläggsstat för år 1920 100,000, på 1921 års stat 600,000 och på 1922 års stat 425,000 kronor eller sammanlagt 1,125,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 meddelade styrelsen, att totalkostnaden för anläggningens utförande då approximativt uppskattades till 1,500,000 kronor och att styrelsen hade för avsikt att i sinom tid föreslå Kungl. Maj:t att av 1922 års riksdag å tilläggsstat för år 1922 äska erforderligt slutanslag.

Då det emellertid på grund av arbetets natur visat sig lämpligt att bedriva detsamma långsammare än vad styrelsen förut tänkt sig, särskilt för att giva de stora utfyllningarna i Sagsjön tid att successivt sätta sig, kommer slutanslaget icke att erfordras förrän under sista halvåret 1923 och torde därför hemställan om sådant böra anstå till nästa år.

Styrelsen får därför föreslå,

att något anslag för omläggning av linjen Källered—Lindome icke äskas för första halvåret 1923.

5. Omläggning av linjen Graversfors—Åby.

I brev den 30 juni 1920 har Kungl. Maj:t vid föredragning av riksdagens skrivelse den 18 juni 1920, nr 400, funnit gott anbefalla järnvägsstyrelsen att i samband med den särskilda uppmärksamhet, som fortfarande skall ägnas den s. k. Storängsbanken å bandelen Graversfors—Åby, verkställa ytterligare undersökningar, huru östra stambanan å ifrågavarande sträcka lämpligen må kunna omläggas samt att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I anledning härav har järnvägsstyrelsen den 15 december 1920 inkommit till Kungl. Maj:t med fullständig utredning — jämväl upptagande särskilt utta-

lande av geotekniska kommissionen — huru en sådan omläggning av denna bandel lämpligen skulle kunna utföras, därest detta arbete skulle av statsmakterna beslutas. Järnvägsstyrelsen framhöll därvid särskilt, att kommissionen fortfarande vidhöll sina föregående uttalanden om obehövligheten av en sådan omläggning av linjen, allt i full överensstämmelse med vad järnvägsstyrelsen tidigare framhållit.

Styrelsen meddelade därjämte, att tåg hastigheten å platsen ökats från den under tiden för förstärkningsarbetets utförande och närmast därefter tillämpade maximihastigheten 20 km/tim. till 40 km/tim. samt att den ständiga bevakningen vid platsen tills vidare bibehållits, men att styrelsen hade för avsikt att snarast utbyta denna mot ett automatiskt verkande skredvarningssystem. Dessa sålunda tills vidare bibehållna eller tillämnade säkerhetsåtgärder motiverades emellertid enligt styrelsens mening endast av hänsyn till det uppmärksamade läge, i vilket föreliggande fråga kommit.

Med hänsyn till sistnämnda omständighet har styrelsen jämväl tills vidare bibehållit samma bestämmelser rörande bevakningsanordningar och begränsning av tåg hastigheten å platsen.

De periodiska mätningarna på platsen, som alltjämt fortgått i samma utsträckning som under det föregående året, bekräfta ytterligare den uppfattning, som järnvägsstyrelsen uttalade i ovannämnda skrivelse, nämligen att rörelserna härleda från en naturlig sammanpackning av slänten och icke av någon glidning eller sättning hos de murar, som stödjade denna. De uppmätta rörelserna hava nämligen visat tydligt avtagande tendens och hava nu i de flesta fall praktiskt taget upphört samt giva sålunda ingen som helst antydning om, att banken efter de utförda förstärkningsarbetena skulle vara på något sätt osäker i trafikhänseende.

I anslutning till vad sålunda anförts — och sedan järnvägsstyrelsen under hand underrättats om, att i föreliggande anmälan om behov av nya byggnader och anläggningar järnvägsstyrelsen jämväl borde meddela resultatet av verkställda observationer å Storängsbanken och avgiva eventuellt därav föranledda förslag — får styrelsen meddela, att styrelsen icke för sin del anser sig böra hemställa om anslagsmedel för omläggning av linjen Graversfors—Åby.

III. Större broanläggningar.

Styrelsen har ej anledning äska något belopp under denna grupp.

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

För påbörjande av arbetena med uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken beviljade 1920 års riksdag ett anslag å 380,000 kronor.

I sin förlidet år ingivna framställning begärde styrelsen för fortsättande av arbetena å verkstadsanläggningen ett belopp av 600,000 kronor.

Järnvägsstyrelsens framställning tillstyrktes av Kungl. Maj:t men vann ej riksdagens bifall. Riksdagen ansåg nämligen, att verkstadsanläggningen, som ännu ej hade påbörjats, under för handen varande tidsförhållanden icke borde komma till utförande.

Någon ändring i det allmänna ekonomiska läget har ännu ej inträtt, och någon större klarhet beträffande det framtida omfånget av malmtransporterna har ej heller vunnits, varför styrelsen anser sig ej böra återkomma nu med sin anhållan om fortsättningsanslag, men med hänsyn till järnvägens kontraktsenliga förpliktelser mot Malmbolaget-trafikanten anser sig styrelsen dock ej kunna avhända sig möjligheten att, ifall av behov, snabbt kunna igångsätta det beslutade arbetet. Styrelsen kan därför ej föreslå, att de för arbetets påbörjande en gång anvisade medlen få beräknas såsom tillgängliga för täckandet av andra erforderliga anslagsbelopp.

Något anslag för andra nya arbeten under denna grupp har styrelsen ej ansett sig böra äska.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Nya lokomotivstationer.

a) vid Örebro.

För anordnande av ny lokomotivstation vid Örebro hava 1917, 1918 och 1920 års riksdagar beviljat anslag å sammanlagt 1,210,000 kronor.

I sin föregående år ingivna framställning meddelade styrelsen, att dessa anslagsmedel med hänsyn till ökade arbets- och materialpriser syntes bliva otillräckliga för arbetets färdigställande. Då styrelsen var betänkt vidtaga vissa förenklingar av de planerade anläggningarna i avsikt att i möjligaste mån nedbringa byggnadskostnaderna, fann styrelsen emellertid då lämpligast att till ett kommande år låta anstå med begäran om eventuellt erforderligt konjunkturstillägg för detta arbete.

Genomförandet av de ovan omförmälda, numera beslutade förenklingarna av lokomotivstationsanordningarna jämte den sedan föregående år inträdda nedgången i arbets- och materialpriser beräknas medföra sådan kostnadsminskning, att något konjunkturstillägg för detta arbete ej blir erforderligt.

b) vid Järna.

För uppförande av ny lokomotivstation vid Järna anvisade 1918 års riksdag ett anslag å 280,000 kronor. I sin år 1918 ingivna framställning anmälde styrelsen, att visst konjunkturstillägg skulle erfordras för arbetets utförande men att styrelsen av ekonomiska skäl funnit sig böra företaga en sådan omläggning av arbetsplanen, att frågan om konjunkturstillägg för arbetet kunde tills vidare anstå. På grund av de rådande ekonomiska förhållandena har styrelsen ej heller sedermera begärt något tilläggsanslag för ifrågavarande arbete.

Av anläggningarna hava i huvudsak endast vändskivan och spåret till denna hittills kommit till utförande, medan däremot uppförandet av själva lokomotivstationsbyggnaden m. m. fått anstå. På grund härav har ännu endast 78,600 kronor tagits i anspråk för ändamålet.

Styrelsen anser nu, att de återstående arbetena tills vidare icke böra komma till utförande, och får därför föreslå, att de ej ibruktagna medlen, 201,400 kronor,

beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

c) vid Frövi.

I likhet med föregående år anser sig styrelsen även nu böra tills vidare avstå från förnyande av sin år 1917 gjorda men ej bifallna framställning om anslag till ny lokomotivstation vid Frövi.

2. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.

För anordnande av vändskiva med tillfartsspår vid Storvik har 1919 års riksdag beviljat anslag å 94,500 kronor.

Styrelsen får föreslå, att detta anslag beräknas såsom tillgängligt för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

3. Driftverkstäder.

Styrelsen har ej ansett sig i förevarande framställning böra upptaga något belopp under denna grupp.

VI. Husbyggnader.

1. Bostadshus.

Sedan 1920 års riksdag beviljat anslag å sammanlagt 17,500,000 kronor för uppförande av bostadsbyggnader för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, varav på statens järnvägars lott vore avsett att komma cirka 8,500,000 kronor, har under förliden december månad Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens framställning anvisat ett belopp av 3,609,000 kronor för uppförande av bostadsbyggnader å olika platser inom landet. Styrelsen har sedermera i juli månad detta år på Kungl. Maj:ts anmodan lämnat uppgift å vid vilka platser styrelsen ansåge, att ytterligare bostadsbyggnader borde uppföras med medel ur förenämnda anslag, och har styrelsen samtidigt gjort framställning om att ett belopp av 482,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande.

Styrelsen har därvid särskilt framhållit, att då kostnaderna för dessa bostadshus skulle direkt påföras det i statens järnvägar nedlagda kapitalet och förty böra förräntas som driftmedel, största möjliga inskränkning av det ifrågasatta bostadsbyggandet för statens järnvägars personal för närvarande borde äga rum och att i anslutning härtill med uppförandet av de för denna personal förut avsedda bostäderna till största delen borde anstå. Styrelsen har jämväl erinrat om den avsevärda personalminskning och därmed följande minskning av bostadsbehovet, som ägt rum vid statens järnvägar, sedan riksdagen beviljat medel för detta bostadsbyggande.

För uppförande av bostadshus för verkstadspersonalen vid huvudverkstaden i Örebro hava 1919 och 1920 års riksdagar beviljat anslag å 872,000 respektive 900,000 kronor.

Såsom framgår av det år 1918 ingivna preliminära förslaget var avsikten att vid Örebro uppföra sammanlagt 122 lägenheter om 2 rum och kök samt 4 lägenheter om 3 rum och kök, och beräknades totala kostnaden härför då uppgå till 2,598,000 kronor.

I föregående års framställning meddelade styrelsen, att styrelsen ställde sig avvaktande i fråga om äskandet av resterande anslagsbelopp för de planerade bostadshusen ävensom att styrelsen skulle återkomma i fråga om eventuellt erforderligt konjunkturställäg till å redan beviljade anslagsmedel.

Då styrelsen nu iakttagit, att begärligheten efter de under uppförande varande lägenheterna, märkligt nog, ej är så stor som avgjort väntades och antogs och detta ju måste betyda, att bostadsbristen i Örebro numera ej längre är så trängande, har styrelsen beslutat att tills vidare låta anstå med igångsättande av arbetet å de bostäder, som avsetts att uppföras med det av 1920 års riksdag beviljade anslaget å 900,000 kronor. Under sådana förhållanden bör givetvis något äskande av ytterligare anslag för bostadshus i Örebro ej ifrågakomma, utan anser styrelsen till och med, att det ej ibruktagna anslaget å 900,000 kronor bör tills vidare återbördas

I anslutning härtill föreslår styrelsen, att ifrågavarande anslag å 900,000 kronor måtte beräknas såsom tillgängligt för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

Något konjunkturställäg till det av 1919 års riksdag beviljade anslaget å 872,000 kronor blir på grund av arbets- och materialprisernas nedgång ej erforderligt.

För uppförande av banmästarstugor vid Kalixfors och Fjällåsen har 1919 års riksdag anvisat 42,000 kronor för vardera platsen. Såsom styrelsen i fjol-årets framställning anmält avsågos dock dessa anslag i stället disponeras för tillbyggnad av stationshusen å dessa båda platser.

Vidare har 1920 års riksdag för uppförande av bostadshus vid Sävast anvisat 58,000 kronor, för dylika hus vid Koskivara och Dysjön 48,000 respektive 48,500 kronor, för påbyggnad av stationshuset vid Önnerup 25,000 kronor samt för uppförande av en banvaktstuga vid Genevad och en å linjen Trönninge—Halmstad tillhoppa 67,000 kronor. Sistnämnda belopp hade, såsom i föregående års framställning anmälts, avsetts i stället komma till användning för uppförande av ett bostadshus i Svalöv.

Styrelsen anser nu, att ifrågavarande arbeten böra tills vidare anstå, och får styrelsen alltså föreslå, att de härför beviljade anslagsmedlen, tillhoppa 330,500 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

Styrelsen inskränker sig till att under denna grupp endast föreslå ett enda nytt arbete, nämligen

vid *Sjöholmen*, uppförande av bostadshus för stationsmästaren.

Bostad i statens järnvägars hus saknas nämligen för stationsföreståndaren vid denna station. Nuvarande innehavare av befattningen har bebott eget hus, och då han avgår nästa år, finnes icke någon möjlighet att förhyra lägenhet i samhället åt hans efterträdare. Det bostadshus, som därför måste föreslås till

uppförande, bör utföras så, att möjlighet finnes att däri i en framtid inreda ytterligare en lägenhet.

Kostnaderna för nu föreslaget bostadshus beräknas uppgå till 37,000 kronor.

2. Manskaps- och överliggningshus.

Styrelsen har icke anledning att begära något anslag under denna grupp.

3. Stationshusbyggnader.

I sin förlidet år ingivna framställning har styrelsen på anförda skäl gjort framställning om ett reservationsanslag å 75,000 kronor för till- och ombyggnad av stationshuset i Katrineholm, vilken framställning dock icke vunnit statsmakternas bifall. Liksom beträffande en del andra i fjolårets framställning upptagna arbeten, som av styrelsen ansetts vara synnerligen behöfliga, har styrelsen i sin framställning till Kungl. Maj:t den 29 sistlidne juli anhållit, att jämväl denna om- och tillbyggnad omedelbart måtte få komma till utförande och bestridas av medel, som riksdagen beviljat för arbetslöshetens bekämpande, vilken framställning av Kungl. Maj:t blivit i viss utsträckning bifallen.

För uppförande av stationsstuga vid Bjurå har 1918 års riksdag beviljat ett anslag å 28,000 kronor samt 1919 och 1920 års riksdagar konjunkturstillägg härtill å 9,000 respektive 26,000 kronor. Av förestående belopp hava 1,000 kronor redan tagits i anspråk för sitt ändamål.

För ombyggnad av stationshuset vid Bollnäs har 1919 års riksdag beviljat ett anslag å 55,000 kronor.

Då dessa tvenne arbeten under nuvarande förhållanden ej anses böra komma till utförande, får styrelsen föreslå, att de ej ibruktagna anslagsmedlen, sammanlagt 117,000 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

4. Godsmagasinsbyggnader.

Styrelsen har ej anledning äska något belopp under denna grupp.

5. Beredande av 2-rumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen vid statens järnvägar.

I enlighet med vad styrelsen i sin föregående år ingivna framställning anført 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.

Enär styrelsen — dels på grund av ekonomiska skäl och dels med hänsyn till att personalen numera betalar hyra för sina bostäder i förhållande till deras storlek i stället för att, såsom förut varit fallet, erhålla dessa in natura — endast i mera trängande fall torde komma att förändra 1-rumslägenheter till 2-rumslägenheter för ifrågavarande tjänstemannagrupp, har styrelsen icke ansett lämpligt att nu begära ytterligare anslag för anordnande av ifrågavarande ersättningslägenheter.

Det av 1920 års riksdag beviljade anslaget å 175,000 kronor synes dock böra behållas tillgängligt för avsett ändamål.

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

I överensstämmelse med sin framställning förliden höst har styrelsen med hänsyn till nödvändiga inskränkningar i anslagskraven icke heller av 1922 års riksdag ansett sig böra begära anslag för dessa arbeten.

7. Övriga husbyggnader.

Styrelsen har ej heller under denna grupp ansett sig under nuvarande förhållanden böra begära något anslag.

För anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader hava 1919—1921 års riksdagar beviljat anslag å sammanlagt 510,000 kronor.

Då postverket numera i en hel del fall frånträtt tidigare framställda krav på anordnandet av postlokaler, beräknas 100,000 kronor av de beviljade anslagsmedlen ej behöva tagas i anspråk för sitt ändamål, och föreslår styrelsen, att dessa medel beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

Det för utförande av här ovan föreslaget nytt husbyggnadsarbete erforderliga beloppet uppgår, såsom ovan nämnts, till 37,000 kronor.

Ifrågavarande belopp kan emellertid erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, och får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå.

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 37,000 kronor får tagas i anspråk för uppförande av ett bostadshus vid Sjöholmen.

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar.

I sina under de senare åren ingivna framställningar rörande behovet av nya byggnader och anläggningar har styrelsen under särskild rubrik upptagit vissa belopp, avsedda för anordnande av skenfria vägkorsningar. För detta ändamål hava ock följande anslag hittills av riksdagen beviljats, nämligen

av 1916 års riksdag	250,000 kronor
» 1917 » »	250,000 »
» 1918 » »	150,000 »
» 1920 » »	250,000 »
» 1921 » »	250,000 »

eller tillsammans 1,150,000 kronor.

De belopp, som sålunda ställts till styrelsens disposition, hava ej på långt när varit tillräckliga för tillgodoseende av de framkomna kraven på skenfria vägkorsningars anordnande.

I sin föregående år ingivna framställning meddelade sålunda styrelsen, att kostnaderna för de skenfria korsningar, om vars anordnande framställningar blivit gjorda, antingen av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t eller av myndigheter och enskilda till styrelsen, under åren 1915—1920 men vilka i saknad av medel ej kommit till utförande, uppgingo, fränsett kostnaderna för eventuella tillfartsvägar, med dåvarande enhetspriser till omkring 4,500,000 kronor.

Styrelsen finner det alltjämt vara en angelägenhet av stor vikt att göra järnvägstrafiken oberoende av korsande landsvägar och gator, och hade det därför syntts styrelsen önskvärt, att styrelsen genom årliga anslag under denna grupp satts i tillfälle att utan avbrott fortgå på den inslagna vägen.

Med hänsyn emellertid till den nu rådande statsfinansiella och järnvägs-ekonomiska situationen har styrelsen ansett sig *detta år* böra avstå från att åska några ytterligare medel för anordnande av skenfria vägkorsningar.

För anordnande av vägport vid Kil har 1914 års senare riksdag beviljat ett anslag å 21,200 kronor samt 1917 och 1920 års riksdagar konjunkturställäg härå å tillhopa 88,800 kronor.

I sin år 1919 ingivna framställning meddelade styrelsen, att ifrågavarande arbete, som ditintills fått anstå, ej lämpligen borde ytterligare uppskjutas.

Styrelsen föreslår emellertid av förut anförda huvudskäl, att för detta arbete beviljade men ej ibruktagna anslagsmedel, 102,800 kronor, beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten, och vill styrelsen förutsätta, att när förhållandena en gång framdeles bliva mera gynnsamma för vägportsanläggningens vid Kil utförande, medel ur de under denna grupp beviljade anslag härför kunna disponeras. Styrelsen har sålunda ej för avsikt att framdeles begära särskilt anslag för ändamålet.

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

Styrelsen har icke ansett sig under denna grupp böra begära något anslag av 1922 års riksdag.

IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

I anslutning till vad som allmänt uttalats har styrelsen ej ansett sig i denna framställning böra föreslå utförandet av några nya telegraf- och sektionstelefonledningar.

X. Elektriska belysningsanläggningar.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har innevarande års riksdag beviljat ett anslag å 200,000 kronor för år 1922.

Styrelsen finner det angeläget att fortfarande, i den mån elektrisk ström blir tillgänglig, anordna elektrisk belysning å bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt i personalens bostäder.

Verkställda utredningar hava givit vid handen, att under första halvåret 1923 för ifrågavarande ändamål erfordras 100,000 kronor.

Då nyssnämnda belopp kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält tills vidare böra anstå, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 100,000 kronor får tagas i anspråk för anordnande av elektriska belysningsanläggningar.

XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Arbeten för utveckling av statens järnvägars säkerhetsväsende hava under de senaste åren utförts i huvudsak enligt följande program:

a) växel- och signalsäkerhetsanläggningar hava utförts vid mindre stationer, företrädesvis vid sådana, som passeras av snabbgående tåg, eller där särskilda

fördelar äro att vinna genom säkerhetsanläggnings utförande i fråga om personalbesparing, mindre kolkostnad m. m.;

b) säkerhetsanläggningar hava utförts vid större eller medelstora stationer med mera invecklade spårssystem, i den mån spårsystemen blivit definitivt ordnade;

c) vid ombyggnad av stationer, vid vilka säkerhetsanläggningar förut funnits, hava de senare kompletterats eller ombyggts;

d) äldre säkerhetsanläggningar hava förbättrats och moderniserats för att tillgodose nya krav på anordningar;

e) ringverks- och fällbomsanläggningar hava utförts vid vägövergångar för att göra särskild bevakning av desamma obehövlig.

För hithörande arbetens utförande har riksdagen allt sedan år 1892 årligen anvisat särskilda anslagsmedel, uppgående för åren 1892 t. o. m. 1922 till sammanlagt 14,370,000 kronor. Anslaget för innevarande år utgör 2,000,000 kronor och anslaget för nästkommande år 800,000 kronor. Ehuru ännu åtskilliga arbeten äro erforderliga för utveckling av säkerhetsanläggningarna vid statens järnvägar, torde det med nuvarande svårighet att uppbringa erforderligt anläggningskapital vara nödvändigt att inskränka hithörande arbeten i den mån desamma avse utslutande en höjning av säkerhetsstandarden och inrikta sig på utförande av sådana anordningar, som kunna medföra så avsevärd lättnad i driftkostnaden, att det på anläggningen nedlagda kapitalet ej blott förräntas utan även på jämförelsevis kort tid amorteras genom uppkommande besparing i driftkostnad. Styrelsen avser dock härvid icke, att sådana anordningar böra undan skjutas, som måste anses utgöra minimikrav å trafiksäkerhet vid tågens framförande över bangårdarnas växelsystem.

Genom de under innevarande år inträdda prisfallen på diverse materialier samt på grund av sänkta arbetslöner torde givetvis vissa besparingar kunna göras å anvisade anslag för innevarande och nästkommande år. Styrelsen har emellertid i enlighet med av Kungl. Maj:t lämnat direktiv ansett sig förpliktigad att under rådande konjunkturer så långt möjligt anlita inhemska verkstäder och härigenom icke blivit i tillfälle att för nedbringande av anläggningskostnader utnyttja möjligheterna av billiga inköp från utlandet.

Innevarande års riksdag vidtog betydande nedprutning i det av järnvägsstyrelsen för år 1922 begärda anslaget. Någon häremot svarande besparing genom billigare inköp anser styrelsen icke möjlig, för så vitt svensk industri fortfarande skall kunna anlitas för erforderliga anskaffningar. De av riksdagen gjorda avprutningarna måste sålunda med nödvändighet medföra avsevärd inskränkning av arbetsprogrammet för nästkommande år. Med anledning av styrelsens förut framförda önskan att iakttaga största möjliga begränsning av anslagskraven för år 1923 har styrelsen tagit under övervägande möjligheten av att helt och hållet avstå från äskande av anslag för hithörande ändamål för förra delen av år 1923. Härvid har styrelsen kommit till den uppfattningen, att ett uteblivande av anslag för nämnda period skulle komma att medföra inställande av arbeten, vilka äro nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt och från driftekonomisk synpunkt väl motiverade. Därjämte skulle inställandet av arbetena komma att medföra betydande olägenheter samt ökad arbetslöshet för de industrier, som specialiserat sig för tillgodoseende av järnvägarnas behov av materiell till säkerhetsanläggningar.

På grund av vad ovan anförts har järnvägsstyrelsen funnit sig böra anmäla ett till det minsta reducerat anslagsbehov av 300,000 kronor för växel- och signalsäkerhetsanläggningar under första hälften av år 1923.

Då det sålunda erforderliga beloppet kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, får styrelsen i anslutning härtill anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 300,000 kronor får tagas i anspråk för växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

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

För undvikande av störningar i svagströmsledningarna vid 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.

I sin föregående år ingivna framställning meddelade styrelsen, att ytterligare konjunkturstillägg skulle bli erforderligt för dessa arbeten framför allt till följd av stegrade materialpriser. I avvaktan på en stabilisering i de föregående höst starkt fluktuerande priserna ansåg styrelsen emellertid lämpligt låta frågan om konjunkturstillägg anstå till ett kommande år.

Styrelsen får nu anmäla, att nedgången i prisläget medfört, att de redan beviljade anslagen bli tillräckliga för arbetenas fullbordande och att något konjunkturstillägg sålunda ej erfordras för detta ändamål.

XIII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön.

För elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön hava följande anslag beviljats:

av 1917 års riksdag	3,500,000 kronor
» 1918 » »	1,000,000 »
» 1919 » »	1,000,000 »
» 1920 » »	16,700,000 »

eller sammanlagt 22,200,000 kronor.

I järnvägsstyrelsens skrivelse av den 29 september 1919 har meddelats, att kostnaden för hela denna elektrifiering, inklusive erforderliga elektriska lokomotiv, då beräknades uppgå till sammanlagt 38,000,000 kronor, varav 23,000,000 kronor för erforderliga fasta anläggningar och 15,000,000 kronor för lokomotiv. Skill-

naden, 800,000 kronor, mellan ovan angivna beviljade anslag, 22,200,000 kronor, och här angivna totalsumma, 23,000,000 kronor, utgjordes av dåvarande kostnad för elektrifiering av spåren från Gällivare till Tingvallskulle, Malmberget och Koskullskulle samt vissa växlingsspår i Gällivare och Svartön, för vilka arbeten anslag då ej begärdes, emedan dessa spår ej voro avsedda att elektrifieras förrän efter år 1921. Kostnaden för denna elektrifiering beräknas nu uppgå till 500,000 kronor men då till följd av det sjunkande prisläget överskott nu torde komma att erhållas å det redan beviljade anslaget för elektrifieringen Kiruna—Svartön, synes jämväl elektrifiering av samtliga nu nämnda spår kunna utföras för till styrelsens förfogande redan ställda anslagsmedel. Styrelsen har därför icke nu något anslagsäskande under denna rubrik.

XIV. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

Av 1920 års riksdag har för elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg för år 1921 beviljats ett anslag av 23,000,000 kronor, och har järnvägsstyrelsen därefter i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 25 september 1920 för år 1922 begärt ett ytterligare anslag för detta ändamål av 26,000,000 kronor. Detta fortsättningsanslag har emellertid på förslag under hand av undertecknad generaldirektör ej upptagits i statsverkspropositionen för år 1921 på grund av de då plötsligt ändrade förhållandena, särskilt beträffande kolprisets förhållande till den övriga prisnivån. I stället har i statsverkspropositionen anförts, att med beviljandet av ifrågavarande fortsättningsanslag borde anstå till 1922 års riksdag, men att man i dylikt fall torde få vara beredd på att vid denna riksdag, utöver redan beviljade 23,000,000 kronor, anvisa vissa medel såsom anslag å tilläggsstat, så att ej järnvägsstyrelsen skulle komma i ett sämre läge beträffande möjligheten att på ett rationellt sätt bedriva arbetena, än som ursprungligen vid riksdagens prövning av frågan avsetts. Det ansågs nämligen fortfarande angeläget, att elektrifieringen, då den efter definitiva kalkyler, visande dess ekonomiska berättigande, skulle upptagas till genomförande, icke fördröjdes mer än vad som för vinnande av dylik klarhet i de ekonomiska förutsättningarna var alldeles nödvändigt. De mycket stora vinster, som kunnat göras genom ett forcerat utförande, ifall kolpriset alltjämt förblivit mycket högt, uppkomma visserligen icke vid ett lägre kolpris, men å andra sidan kvarstå ej endast de nationalekonomiska fördelar, som vinnas genom nedbringande av landets behov av utländskt bränsle, utan även alla de väl kända indirekta fördelarna av elektrisk drift å en längre, tungt trafikerad bansträcka. Även med behörig uppskattning av dessa fördelar torde emellertid under nuvarande tunga tider en avgörande hänsyn böra tagas till frågan, hurvida de slutliga kalkylerna synas säkerställa ett ekonomiskt tillfredsställande resultat av elektrifieringen.

Det erinras slutligen i ifrågavarande statsverksproposition, att det ankommer på Kungl. Maj:t att förordna om utanordnande i mån av behov av de för elektrifieringen redan anvisade medlen. De synpunkter, som i det föregående angivits skulle givetvis före arbetenas igångsättande komma att beaktas.

För utredning angående strömsystemfrågan och åtgärder för undvikande av svagströmsstörningar hava tvenne kungl. kommittéer varit tillsatta. Utlåtandena från dessa väntas färdiga till kommande årsskifte, varför arbetena därefter skulle kunna igångsättas, om så befinnes lämpligt.

Beträffande de tillgängliga medlens tillräcklighet torde här också böra anföras, att kostnaderna för anläggningens utförande minskats avsevärt. Sålunda kan kostnaden för hela anläggningen, inklusive kostnaden för elektriska lokomotiv, nu beräknas uppgå till omkring 65,000,000 kronor, mot förut beräknade totalsumma av 105,000,000 kronor. Då vidare värdet av de ånglokomotiv, som frigöras genom elektrifieringen, nu böra beräknas till omkring 22,500,000 kronor, skulle sålunda för elektrifieringen erfordras ett anslag av endast 42,500,000 kronor mot förut beräknade 75,000,000 kronor.

Det redan beviljade anslaget 23,000,000 kronor täcker sålunda numera mer än hälften av det erforderliga beloppet, och även om elektrifieringsarbetet efter slutförda utredningar och kalkyler skulle av Kungl. Maj:t prövas böra igångsättas under år 1922, erfordras därför ej att något fortsättningsanslag begäres av 1922 års riksdag.

XV. Brandväsendets ordnande.

I sin föregående år ingivna framställning begärde styrelsen för ordnandet av brandväsendet vid statens järnvägar ett anslagsbelopp av 210,000 kronor. Härav voro 150,000 kronor avsedda för slutförande av arbetena å 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, d. v. s. samhällen, å vilka brandstadgan för rikets städer äger tillämpning. Återstående 60,000 kronor avsågos för fortsättande av arbetena med brandväsendets ordnande å stationer, å vilka brandstadgan ej äger tillämpning. Dessa senare arbeten, som då beräknades kräva ett återstående anslagsbelopp av 170,000 kronor, voro planerade avslutas under år 1924.

Det sålunda av styrelsen å tilläggsstat begärda anslagsbeloppet, 150,000 kronor, blev emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsatt till 40,000 kronor, medan däremot såsom reservationsanslag för år 1922 begärda 60,000 kronor beviljades.

I enlighet med det ovan anförda skulle alltså av anslagsmedel återstå att äska ett belopp av 220,000 kronor.

Emellertid har styrelsen nu för avsikt fastställa en brandordning för statens järnvägar, som, i olikhet med det vid tidpunkten för ingivandet av den senaste anslagsframställningen föreliggande förslaget, medgiver brandsprutas uppställning intill eldhärden och densamma vattenmatning medelst langning. Det härigenom minskade behovet av tryckslang medför en kostnadsminskning av omkring 165,000 kronor.

Drages denna summa från det ovan med ledning av föregående års kalkyler såsom erforderligt framräknade beloppet, 220,000 kronor, skulle således för fullbordande av arbetena med brandväsendets ordnande vid statens järnvägar av anslagsmedel nu återstå att äska endast 55,000 kronor.

Då emellertid, såsom ovan nämnts, ifrågavarande arbeten ej beräknas slutförda förrän år 1924, synes ej vara behöfligt att redan innevarande år begära det enligt ovan resterande anslagsbeloppet, utan torde härmed kunna anstå till nästföljande år.

Styrelsen tillåter sig därjämte meddela, att bestämmelserna i Kungl. Maj:ts nådiga stadga angående hotell- och pensionatrörelse av den 8 juni 1917 betingar utförandet före utgången av år 1922 av vissa arbeten i statens järnvägar tillhöriga hotellbyggnader å järnvägsstationer, vilka arbeten beräknas draga en kostnad av sammanlagt 150,000 kronor. Enär emellertid dessa arbeten, vilka på grund av nämnda bestämmelser komma att under alla förhållanden utföras under år 1922, endast till en mindre del äro av den art, att de böra bestridas av förnyelsefonds- och underhållsmedel, erfordras för ändamålet ett belopp av 100,000 kronor, att utgå av anslagsmedel för nämnda år.

Då det av anslagsmedel sålunda erforderliga beloppet, 100,000 kronor, kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, får styrelsen i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 100,000 kronor får tagas i anspråk för utförande av vissa arbeten för ökande av brandsäkerheten i statens järnvägar tillhöriga hotellbyggnader.

XVI. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.

Såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten begärde styrelsen för år 1922 ett belopp av 2,500,000 kronor.

Av statsfinansiella skäl ansåg sig emellertid föredragande departementschefen nödsakad föreslå en nedsättning av det begärda beloppet med 500,000 kronor till 2,000,000 kronor.

Vederbörande utskott tillstyrkte en ytterligare nedprutning med 500,000 kronor, och beviljade riksdagen i anslutning till utskottets förslag för berörda ändamål ett belopp av 1,500,000 kronor.

Styrelsen finner sig nu böra inskränka sig till att anmäla ett anslagsbehov under denna rubrik av endast 500,000 kronor för första halvåret 1923.

Då det sålunda erforderliga beloppet kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, får styrelsen i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 500,000 kronor får tagas i anspråk för oförutsedda och mindre arbeten.

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

I. Statsbanan Sveg—Hede kronor 600,000:—.

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 att utgå av skattemedel.

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1917	500,000 kronor
» » 1918	750,000 »
» » 1919	1,200,000 »
» » 1921	500,000 »
» » 1922	750,000 »

Summa 3,700,000 kronor.

År 1918 beräknades bananläggningen komma att draga en kostnad av 6,325,000 kronor, och har sedan dess någon ny beräkning över anläggningens totalkostnad icke verkställts, enär en sådan, då arbetena synas komma att fortgå flera år framåt, näppeligen under nu rådande föränderliga konjunkturer kan bli tillförlitlig.

Arbetena å bananläggningen hava under de gångna åren på grund av de jämförelsevis små årliga anslag, som beviljats för densamma, bedrivits i ganska ringa omfattning. Med de till och med innevarande år beviljade medlen beräknas terrasserings-, trumläggnings- och räsläggningsarbetena kunna helt fullbordas å bandelen Sveg—Glissjöberg och därjämte vissa terrasseringsarbeten å sträckan Glissjöberg—Hån kunna utföras. Anslaget för år 1922 är avsett att användas till fullbordande av sistnämnda arbeten och till utförande av räsläggning å samma sträcka samt därjämte till påbörjande av terrasseringsarbetena å sträckan Hån—Vemdalen.

Arbetena synas emellertid från år 1923 böra bedrivas i något större omfattning än hittills, då härigenom bland annat den fördelen skulle vinnas, att arbete skulle kunna beredas en del arbetare från den närbelägna Sveg—Brunflo-banan, vilken bananläggning då beräknas vara fullbordad. Anslaget för år 1923 synes styrelsen icke böra sättas till lägre belopp än 1,500,000 kronor för hela året eller för första halvåret till 600,000 kronor, varvid man utgår från att omkring 40 % av årsanslaget förbrukas under första halvåret och 60 % under sista halvåret. Med det för år 1923 sålunda ifrågasatta anslaget skulle, om konjunkturerna fortfarande skulle falla, terrasserings- och trumläggningsarbetena kunna fullbordas å sträckan Vemdalen—Hedeviken samt räsläggningen framdragas till Hedeviken.

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 för första halvåret 1923 anvisa ett reservationsanslag å 600,000 kronor.

II. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare . 1,500,000: — kronor.

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

För anläggningen hava anvisats följande anslag. nämligen

för år 1917 . .	3,500,000	kronor	
» » 1918 . .	6,000,000	»	, därav å tilläggsstat 2,000,000 kronor,
» » 1919 . .	3,900,000	»	
» » 1920 . .	1,900,000	»	, hela anslaget å tilläggsstat,
» » 1921 . .	4,200,000	»	
» » 1922 . .	4,000,000	»	
<hr/>			
Summa	23,500,000	kronor.	

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 hemställde styrelsen, att ett anslag å 4,000,000 kronor skulle äskas av riksdagen för arbetenas fortsättande å Inlandsbanan. Enligt styrelsens mening borde anslaget i sin helhet användas för bedrivande av arbetena å banans södra del, på det att en år 1919 skisserad arbetsplan — banans färdigställande till Storuman år 1922 och byggande av materialväg från Storuman upp till Blattnicksele — skulle kunna följas och icke behöva fördröjas utöver år 1923. Genom riksdagens beslut om uppdelning av detta anslag, så att 1,000,000 kronor avsågos för arbetenas bedrivande jämväl på banans norra del, hava emellertid endast 3,000,000 kronor blivit tillgängliga för arbetenas utförande å banans södra del under år 1922, och skulle alltså trots den lägre prisnivån ovan skisserade plan ej kunna helt fullföljas.

För arbetenas fortsatta bedrivande å Inlandsbanans södra del har styrelsen därför tänkt sig, att för första halvåret 1923 bör äskas ett anslag av 1,500,000 kronor. Med detta belopp, vilket förutsätter ett anslag för hela året av något över 3,000,000 kronor, synes med hänsyn till de numera förhandenvarande lägre byggnadskostnaderna den här ovan omnämnda arbetsplanen kunna i stort sett följas och fullbordas år 1923. Sedan arbetena därmed nått till ett visst avsnitt, torde det sedermera få prövas, huruvida banbyggnaden norrut från Storuman skall enligt ursprungliga förutsättningarna omedelbart fortsättas, eller om banan någon tid bör med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Storuman.

I detta sammanhang får styrelsen meddela, att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet genom remiss den 7 sistlidne juli anmodat styrelsen att avgiva yttrande över H. Zetterbergs, Sorsele, skrivelse den 10 juni 1921 med från Arjeplogs, Sorsele och Lycksele kommuner gjorda framställningar om påbörjande av arbetena norr om Stensele (Storuman). Med anledning härav får styrelsen med remissens återställande hänvisa till ovan gjorda uttalande samt anföra, att frågan om påbörjande av sistberörda arbeten torde böra upptagas till prövning först samtidigt med ovannämnda prövning av frågan om banbyggnadens fortsättande norrut.

Vidkommande arbetenas bedrivande å banans norra del, så framhöll styrelsen i sin ovannämnda skrivelse den 24 september 1920, att, ehuru det vore uppenbart, att Inlandsbanan norrifrån borde fortsättas i första hand till Jokkmokk, torde dock, med hänsyn till rådande ogynnsamma ekonomiska förhållanden, vilka nödvändiggjorde en noggrann ransonering av anslagsmedlen till statens järnvägsbyggnader, visst avbrott i detta byggnadsarbete vara påkallat, särskilt som detta arbete låge ur ekonomisk synpunkt i hög grad ofördelaktigt till, på den grund att det byggnadskapital, som nedlades, icke praktiskt taget successivt kunde nyttiggöras utan bleve först fruktbarande, då banan komme fram till Jokkmokk, varför krävdes ytterligare ett så avsevärt belopp som cirka 10 ¹/₂ miljoner kronor. Riksdagen beslöt emellertid, som ovan omnämnts, att arbetena skulle på skäl, som framhållits av departementschefen i statsverkspropositionen, bedrivas å både banans södra och norra del samt anvisade av hela anslaget 4,000,000 kronor, 1,000,000 kronor för banans norra del. Styrelsen har också på grund av rådande arbetslöshet i Porjus nyligen igångsatt vissa arbeten söder om Stora Lule älv.

Särskilt med hänsyn tagen till vad statsministern anförde till statsrådsprotokollet den 19 sistlidne augusti med anmaning till ämbetsverken att iakttaga största sparsamhet i fråga om nya anslagskrav samt tillse i vad mån utnyttjandet av anslag, som beviljats men ännu icke kommit till användning, må kunna inhiberas, kan det emellertid ifrågasättas, om detta järnvägsbyggnadsarbete bör även i fortsättningen bedrivas. Skall så ske vill styrelsen, i likhet med vad som vid flera tillfällen förut anförts, framhålla angelägenheten av att de årliga anslagen tillmätas så stora, att arbetena kunna bedrivas på ekonomiskt sätt. Det måste nämligen anses oekonomiskt att arbeta å en fristående arbetsplats med allt för små anslag, enär ju en stor del av utgifterna, hänförande sig till arbetets ledning och förvaltning, bliva ungefär lika stora, antingen arbetena bedrivas i mindre eller större omfattning. Styrelsen har därför den uppfattningen, att, ifall arbetena på vanligt sätt skola drivas fram emot ett färdigt resultat, anslaget för första halvåret 1923 för denna bandel icke borde sättas lägre än till 1,000,000 kronor och att sedermera beviljades anslag icke understigande 2 ¹/₂ miljoner kronor per budgetår.

I betraktande av den ofta berörda, synnerligen brydsamma ekonomiska situationen i landet synes det styrelsen icke lämpligt nu föreslå statsmakterna ett ställningstagande till dessa anslagsfrågor, utan synes det styrelsen att därmed bör i det längsta bero. Detta är desto mera fallet, som det också synes styrelsen vara med rättvisa förenligt, att, om bebyggarna längs järnvägen till Jokkmokk få sina önskemål om järnvägskommunikationer tillgodosedda, denna förmån måste — och måhända med företrädesrätt — tillkomma även de av statsbanan Jörn—Arvidsjaur—Gubbliaure intresserade bygderna, för vilken sistnämnda statsbana styrelsen dock, som på annat ställe i denna skrift anføres, under nuvarande förhållanden anser sig icke kunna föreslå anslag för arbetenas påbörjande.

Under nu rådande knappa arbetstillgång kunna emellertid icke de redan under särdeles enkla administrationsformer igångsatta arbetena å Inlandsbanans norra del avbrytas, utan torde dessa böra fortsättas, i den mån så anses nödvändigt för att kunna sysselsätta där anställda arbetare. Detta torde också kunna ske med anlitande av redan för linjedelen i fråga anslagna medel och möjligen — då ju tiden måhända måste utsträckas till att omfatta första halvåret 1923, i fall arbetslöshet då fortfarande är rådande — med anlitande av någon fyllnad av

nödhjälpsmedel, ifall man inskränker sig till blott bedrivandet av terrasseringsarbetena närmast söder om Lule älv. Riksdagen 1923 torde sedan med bättre överblick av den ekonomiska situationen och landets ekonomiska möjligheter kunna återupptaga frågan om bandelens färdigbyggande och om beviljande av de därför med ett rationellt byggnadssätt erforderliga medlen.

Med stöd av det anförda vill styrelsen ej föreslå anvisandet av något anslag avsett för Inlandsbanans norra del utan vill inskränka sig till att hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbeten å Inlandsbanan mellan
Volgsjön och Gällivare för första halvåret 1923 unvisa ett
reservationsanslag av 1,500,000 kronor.*

III. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 1,200,000:—

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

För denna statsbana hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1918	1,000,000	kronor
» » 1919	2,450,000	»
» » 1920	1,500,000	»
» » 1921	2,600,000	»
» » 1922	2,600,000	»

Summa 10,150,000 kronor.

Förutom ovannämnda anslag har Kungl. Maj:t på hemställan av styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 sistlidne augusti genom beslut den 26 i samma månad ställt ett belopp av 1,000,000 kronor till styrelsens förfogande för utförande av arbeten å här ifrågavarande statsbaneanläggning av det av innevarande års riksdag beviljade anslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom kommunikationsverken. Beträffande användandet av sistnämnda medel anförde styrelsen i sin sistnämnda skrivelse, att desamma skulle i huvudsak användas för igångsättande av arbetena å banans norra del från Hoting räknat.

Vidkommande arbetenas fortsatta bedrivande å banans södra del från Forsmo räknat anser styrelsen, att den år 1919 skisserade planen härför, enligt vilken rälsläggningen år 1923 skulle framkomma till Backe, fortfarande i huvudsak bör följas. Med utgående från att den år 1919 rådande prisnivån antages i medeltal gällande under tiden för genomförandet av den då skisserade planen, skulle det för år 1923 erforderliga anslaget uppgå till 2,800,000 kronor eller för första halvåret 1,200,000 kronor, vilket sistnämnda belopp styrelsen anser nu bör äskas av riksdagen.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—
Hoting för första halvåret 1923 anvisa ett reservationsanslag å
1,200,000 kronor.*

IV. Statsbanan Hällnäs—Stensele . kronor 1,500,000: —.

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

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för år 1919	375,000 kronor
» » 1920	700,000 »
» » 1921	2,000,000 »
» » 1922	2,000,000 »

Summa 5,075,000 kronor.

Förutom nämnda anslag har Kungl. Maj:t på framställning av styrelsen i skrivelse den 29 sistlidne juli genom beslut den 26 sistlidne augusti ställt ett belopp av 1,000,000 kronor till styrelsens förfogande ur det av innevarande års riksdag beviljade anslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av anläggningar vid kommunikationsverken för att användas till utförandet av arbeten å här ifrågakvarande statsbaneanläggning.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1919 framhöll styrelsen bland annat, att det vore synnerligen angeläget, att arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele bedrevos 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. Det torde sedan få vidare prövas, huruvida fortsättning av banbyggnaden å sträckan Lycksele—Stensele skall omedelbart enligt ursprungliga förutsättningarna ske eller om banan någon tid bör med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Lycksele.

Såsom ock styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 anförde, kommer genom den nedsättning med 1,000,000 kronor, som verkställdes beträffande anslaget för år 1921, genomförandet av den tänkta planen att något förskjutas, men syntes det styrelsen vara av vikt, att denna plan likväl i möjligaste mån följdes. Styrelsen hemställde därför om ett anslag för år 1922 av 3,000,000 kronor, av vilket belopp dock innevarande års riksdag beviljade endast 2,000,000 kronor.

Emellertid håller styrelsen fortfarande före, att den skisserade planen

borde följas, så att räsläggningen på hösten 1923 nådde fram till bron över Ume älv.

För möjliggörande härav skulle — i betraktande jämväl av det av Kungl. Maj:t för innevarande år anvisade ovan nämnda nödhjälpsanslaget — utöver redan anslagna medel erfordras i runt tal 3,000,000 kronor, av vilket belopp hälften anses böra beviljas för första halvåret 1923.

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

att för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs-Stensele för första halvåret 1923 anvisa ett reservationsanslag å 1,500,000 kronor.

V. Statsbanan Umeå—Holmsund.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggandet av statsbanan Umeå—Holmsund för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor.

För anläggningen hava anvisats följande anslag, nämligen

för år 1919 . .	270,000 kronor,	däruv 85,000 kronor överskott från			
		statsbanan Vännäs—Umeå,			
» » 1920 . .	1,300,000	» ,	däruv 900,000 kronor å tilläggsstat,		
» » 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.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 ansåg sig styrelsen på anförda skäl för det dåvarande icke böra beräkna anläggningens slutkostnad, i synnerhet som det ytterligare erforderliga anslaget för banans fullbordande icke kunde komma att röra sig om större belopp, vilket belopp i så fall syntes styrelsen böra upptagas å 1922 års tilläggsstat.

Vid nu verkställd beräkning visar det sig emellertid, att något ytterligare anslag utöver redan beviljade medel icke erfordras, utan att med hänsyn till den nu inträffade och inom närmaste tiden motsebara prisnivån i stället visst mindre överskott å beviljade anslag torde vara att påräkna. I betraktande däruv, att ännu rätt avsevärda arbeten återstå för banans fullbordande, är styrelsen icke nu beredd att angiva storleken av det beräknade överskottet.

I samband med frågan om anslag till statsbanan Umeå—Holmsund får styrelsen anmäla följande.

Då på sin tid i samband med byggandet av statsbanan Vännäs—Umeå spår framdrogs från Umeå till Storsandskärs tilltänkta hamn, vilket nu befintliga spår ingår i den under byggnad varande statsbanan Umeå—Holmsund, för-

lades linjen å sträckan från Öbacka, strax öster om Umeå, till övergången av Norrälven invid Storsandskär i den jämnaste terrängen längs Ume älv i omedelbar närhet av stranden. Under den tidrymd av cirka 25 år, som sedan dess förflutit utan att, av kända skäl, banan till Storsandskär kommit att öppnas för allmän trafik, har en hel del, huvudsakligen träindustrier, uppstått vid banan i trakten av Sofiehem, beläget 4 å 5 kilometer från Umeå. Den ifrågavarande banlinjen har därför under årens lopp alltmer fått karaktären av ett industrispår, använt för fågrörelser endast för industriernas eget behov. Det har därvid blivit en vana att beträda och forsla virke över spåret, på ett sätt som givetvis icke kan medgivas efter banans öppnande för allmän trafik. Vid planerande av banans framdragande till Holmsund utgick styrelsen ifrån att det redan befintliga spåret mellan Umeå och Norrälven skulle ingå såsom ett led i banan Umeå—Holmsund på samma sätt som det tidigare utgjort en del av banan Umeå—Storsandskär. Nödvändigheten för de befintliga industrierna att, när banan nu öppnas för trafik, ordna sina transporter på ett för järnvägstrafiken fullt betryggande sätt kommer otvivelaktigt att medföra stora kostnader för dessa industrier, varförutom spåret i sitt nuvarande läge så gott som omedelbart intill stranden i varje fall utgör besvärande intrång på stora och i övrigt mycket välbelägna, ännu icke utnyttjade industriområden. Slutligen är att beakta den i viss mån ökade eldfara för trävaruupplag m. m., som uppkommer genom banans öppnande för trafik.

Samtliga nu anförda förhållanden hava föranlett de berörda industrierna att göra framställning till styrelsen med hemställen att den befintliga linjen på en sträcka av cirka 2 kilometer måtte i samband med byggandet av Holmsundsbanan flyttas cirka 200 meter längre upp från stranden. I anslutning härtill har Umeå stads hamndirektion i skrivelse till styrelsen med åberopande av de betydande ekonomiska risker, Umeå stad iklätt sig för fullbordande av en i samband med byggande av statsbanan Umeå—Holmsund beslutade hamnanläggningen i Holmsund, på det livligaste tillstyrkt nämnda framställning om spårets flyttning, bland annat framhållande att ifrågavarande hamnanläggning naturligvis är betjänt av att ortens industri icke blott vidmakthålles utan om möjligt jämväl vidare utvecklas.

Med hänsyn till det allmänintresse, som sålunda är förknippat med frågan om linjeomläggningen, är styrelsen betänkt på att tillmötesgå de gjorda framställningarna under förutsättning av vissa bidrag från de berörda industrierna. Dessa bidrag, varom underhandling pågår, skulle utgöras av fritt tillhandahållande av för anläggningen erforderlig mark jämte förbindelse att svara för den skada och intrång, som av linjeomläggningen kan förorsakas, eller med andra ord, industriföretagen skulle ikläda sig liknande förbindelse vidkommande omläggningen som av vederbörande landsting kräves vid nya statsbaneanläggningar. Dessutom skulle för omläggningen behövlige sliprar tillhandahållas fritt för statsbanan. Den mark, där det gamla spåret nu går, skulle, i den mån den icke blir erforderlig för statsbanan, få fritt övertagas av intressenterna.

Linjeomläggningen beräknas med nu gällande priser och under ovan angivna förutsättningar angående fritt tillhandahållande av mark m. m. för statsbanan draga en kostnad av i runt tal 100,000 kronor. Det överskott, som enligt vad ovan angivits beräknas uppkomma å redan beviljade anslagsmedel, medför emellertid, att intet särskilt anslag erfordras för linjeomläggningens utförande.

Styrelsen får därför föreslå,

att något anslag för statsbanan Umeå—Holmsund icke äskas.

VI. Statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Anläggandet av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Gubblijaure å Inlandsbanan för en med tillämpning av före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad anläggningskostnad av 8,180,000 kronor, beslöts redan av 1917 års riksdag, men beräknades enligt då föreliggande plan arbetena på ifrågavarande tvärbana komma att igångsättas först år 1921. Till följd av såväl det statsfinansiella läget som konjunkturerna på byggnadsmarknaden hava avsevärda rubbningar i planerna för bedrivande av statens järnvägsbyggnader måst vidtagas, så att alla arbeten å nya banor i viss mån skjutits framåt i tiden.

Styrelsen har därför icke heller ifrågasatt anslag till påbörjande av denna bana förrän år 1922, då styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för ifrågavarande ändamål anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 500,000 kronor. I innevarande års statsverksproposition upptogs emellertid icke frågan om anslag till statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Då någon förbättring i det statsfinansiella läget ännu icke är skönjbar och med hänsyn tagen till det förut här berörda uttalandet av statsministern till protokollet över finansärenden den 19 sistlidne augusti angående sparsamhet i ämbetsverkens anslagskrav, anser sig styrelsen nu icke böra återkomma med begäran om anslag för påbörjande av arbetena å ifrågavarande statsbana.

Styrelsen får därför föreslå,

att något anslag för statsbanan Jörn—Gubblijaure nu icke äskas.

C. MARKFÖRVÄRV.

I sin föregående år ingivna framställning begärde styrelsen under denna grupp ett anslag å 1,000,000 kronor. Föredragande departementschefen föreslog emellertid en nedsättning av det begärda beloppet till 800,000 kronor, och riksdagen verkställde en ytterligare nedprutning, i det endast 400,000 kronor beviljades för ändamålet.

De kraftiga inskränkningar, som vidtagits i fråga om nyanläggningar vid de trafikerade statsbanorna, hava givetvis medfört en ej oväsentlig lättnad i de betydliga krav, som under normala förhållanden måste ställas på anslaget för markförvärv. Med hänsyn såväl härtill som till oftanämnda ekonomiska förhållanden finner sig styrelsen icke böra äska högre belopp än 200,000 kronor för första halvåret 1923.

Då ifrågavarande belopp kan erhållas ur redan tillgängliga anslag för ar-

beten, som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare komma till utförande, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå,

att riksdagen måtte medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 200,000 kronor får tagas i anspråk för markförvärv.

D. RULLANDE MATERIELL.

I skrivelse den 24 september 1920 meddelade järnvägsstyrelsen, att styrelsen beräknade att disponera för år 1921 ett belopp av 19,600,000 kronor till rullande materiell, och hemställde styrelsen om anslag av sammanlagt 12,800,000 kronor, avsedda uteslutande för elektriska lokomotiv. 1921 års riksdag beviljade emellertid endast 6,000,000 kronor, varav 2,500,000 kronor å tilläggsstat för 1921. Vidare hava tillgängliga medel å ena sidan ökats genom ökad avsättning till förnyelsefonden för år 1921 samt särskild förnyelsefond för samma år för utrangering av äldre oekonomiska lokomotiv, men å andra sidan reducerats genom en del mindre vagnbeställningar under hösten 1920 och i början av år 1921. Disponibla medel för nyanskaffning av rullande materiell år 1922, med inräknande av avsättning till förnyelsefond för nämnda år, beräknas därför uppgå till 28,400,000 kronor, varav 11,950,000 kronor anslagsmedel och 16,450,000 kronor förnyelsefondsmedel. Av anslagsmedlen äro 5,450,000 kronor reserverade för anskaffning av malmvagnar, och utgöras 6,000,000 kronor av det anslag, som innevarande års riksdag beviljade för anskaffning av elektriska lokomotiv. Dessa lokomotiv hava efter samråd med trafikanten-malmbolaget ännu icke blivit beställda på grund därav, att omedelbart behov av desamma numera icke kan med någon grad av bestämdhet förutses.

Då således betydande belopp stå till järnvägsstyrelsens förfogande för anskaffning av rullande materiell och då vidare, såsom styrelsen anmält i sin skrivelse den 3 augusti 1921 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, intet behov av vare sig ånglokomotiv eller vagnar för närvarande föreligger, har styrelsen ansett sig icke böra äska något anslag till rullande materiell för år 1923. Styrelsen förutsätter härvid, att för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg, vartill 1920 års riksdag beviljade begynnelseanslag, några medel till elektriska lokomotiv ej komma att erfordras under tiden intill utgången av första halvåret 1923.

E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFT-

BROMS kronor 2,494,300: — (3,075,000: —)

I skrivelse den 24 september 1920 framhöll styrelsen de avsevärda fördelar såväl ur trafikteknisk som ur rent ekonomisk synpunkt, som skulle vinnas genom en avkortning av ombyggnadstiden för den genomgående bromsen, och meddelade

styrelsen en plan, enligt vilken arbetena med bromsens införande skulle så bedrivas, att desamma kunde avslutas redan under år 1925 i stället för, såsom ursprungligen avsetts, under år 1929. I anslutning härtill hemställde styrelsen om anslag att utgå med 1,450,000 kronor såsom tilläggsanslag för år 1921 och med 5,550,000 kronor såsom reservationsanslag år 1922. Med hänsyn till tidsläget och det fortgående prisfallet nedsatte emellertid 1921 års riksdag de äskade anslagen, nämligen tilläggsanslaget till 750,000 kronor och reservationsanslaget till 4,450,000 kronor, d. v. s. en total nedsättning av 1,800,000 kronor.

Det allmänna prisfallet har visserligen såsom riksdagen förutsatt i viss mån även kommit hithörande arbeten till del men dock ej i sådan grad, att sänkningen av anslagen härigenom kompensrats. Styrelsen kan sålunda icke med nu tillgängliga anslag följa den uppgjorda utrustningsplanen för åren 1921 och 1922. Emellertid anser styrelsen alltjämt, att de starkaste skäl förefinnas för ett tullföljande av nämnda plan. Sedan monteringsarbetet under innevarande år fortskridit så långt, att ett mera avsevärt antal fordon utrustats, har styrelsen nämligen igångsatt trafik med tryckluftbromsade tåg, i första hand fjärrgodståg, och framföras för närvarande per dygn 2,000 godstågskilometer med den nya bromsen. Ehuru otillräckligt antal utrustade vagnar nödvändiggör, att även handbromsade vagnar ännu måste medfölja i tågen, inbesparas redan nu omkring 50 man bromsarpersonal, vilket antal inom den närmaste tiden kommer att ytterligare kunna ökas, i den mån trafiken hinner igångsättas. Med nuvarande bromsarlöner motsvarar detta en besparing av 200,000 kronor per år. Då det hittills utlagda kapitalet uppgår till omkring 3,000,000 kronor, utgör sålunda besparingen 6,7 % härå.

Då möjligheten att utnyttja den utrustade vagnparken snabbt stiger, i den mån antalet med broms utrustade vagnar ökas, framhåller styrelsen, hurusom det sålunda ur trafikteknisk synpunkt måste vara fördelaktigt att fullfölja den avkortade byggnadsplanen.

Vidare vill styrelsen framhålla, att det är synnerligen lämpligt att forcera arbetet med bromsens införande under nu rådande lågkonjunktur, då dels vagnparken utan åsidosättande av trafikens behov av vagnar kan intagas i verkstäderna, dels verkstadspersonalen kan beredas sysselsättning och avskedandet av sådan personal i motsvarande grad begränsas. Slutligen må framhållas den stora fördelen av att vid inträdande trafikstegring vara fullt rustad med bromsmateriell.

Emellertid har styrelsen för att tjäna det allmänna behovet av besparing av kapital tänkt sig vissa smärre modifikationer i den förra året utarbetade utrustningsplanen, och har fördenskull en ny utrustningsplan för befintliga fordon utarbetats enligt efterföljande fig. 1. Enligt denna, som i likhet med förra årets plan omfattar åren 1920—1925, är planen för lokomotiven oförändrad. För personvagnarna har däremot, och detta även av vissa trafiktekniska hänsyn, utrustningen tänkts något långsammare för åren 1921—1923 för att forceras 1924—1925.

Beträffande godsvagnars utrustande med tryckluftbroms respektive ledning för tryckluft må följande anföras.

Vid uppgörandet av 1920 års utrustningsplan (tab. 1) förutsattes en avsevärd nyanskaffning av godsvagnar under utbyggnadstiden, vilka vagnar beräknades att från och med år 1922 uteslutande bliva utrustade med enbart ledning

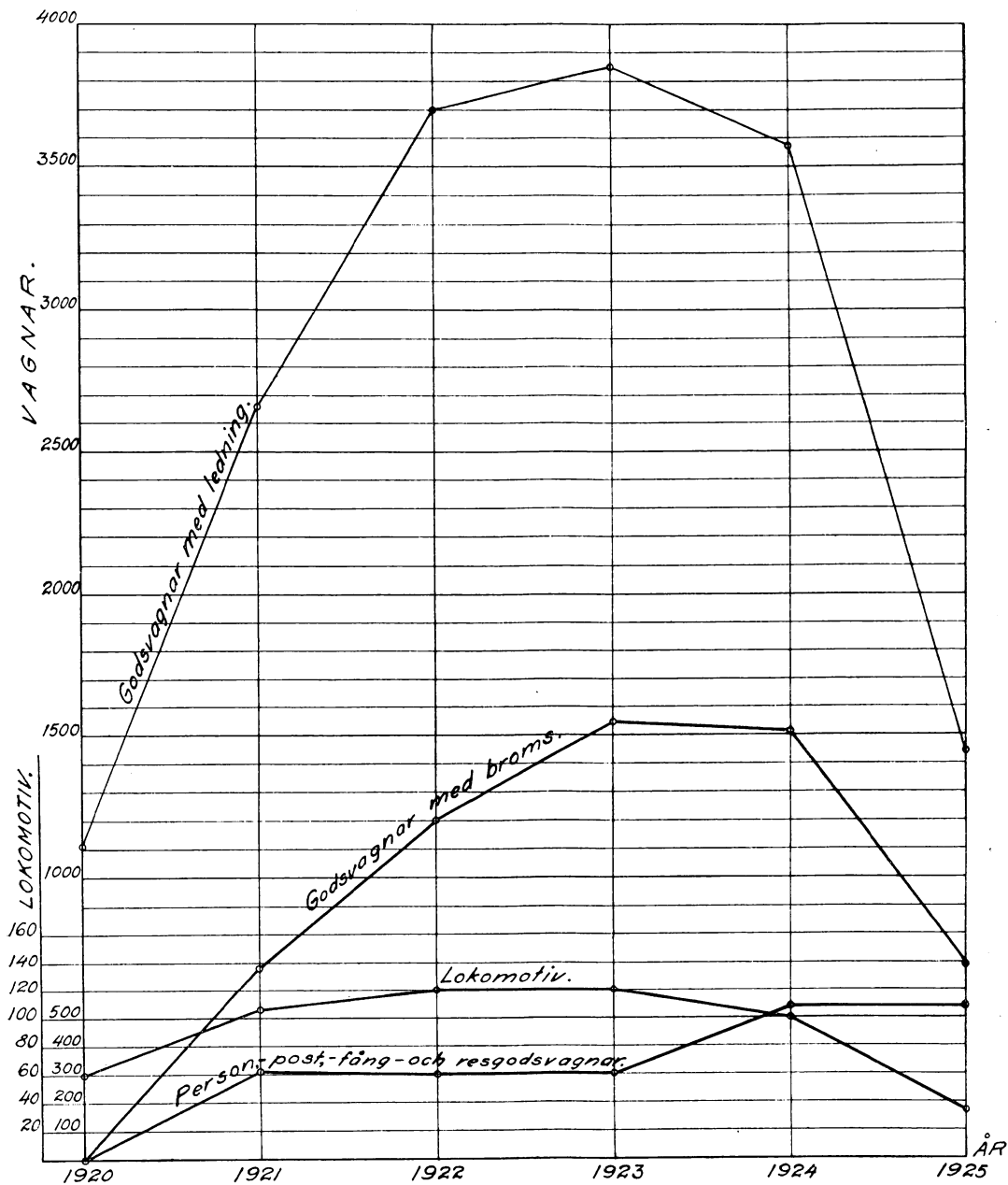


Fig. 1. Ny utrustningsplan för befintliga fordon.

Tabell 1. Utrustning av godsvagnar med Kunze-Knorrbröms under åren 1920—1925.

Under år	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	—	2,230 ¹⁾	—	1,110	1,580 ²⁾	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	2,020	6,320	—	4,640	16,950	—	—	—	—

Tabell 2. Utrustning av godsvagnar med Kunze-Knorrbröms under åren 1920—1925.

Under år	Bromsvagnar		Ledningsvagnar		Vid årets slut utrustade		
	Att utrusta per år	Utrustade vid årets slut	Att utrusta per år	Utrustade vid årets slut	Totalt	I % av hela vagnparken	Bromsvagnar i % av utrustade
1920	—	1,560 ³⁾	1,110	1,580 ³⁾	3,140	13,1	49,7
1921	688	2,248	2,662	4,242	6,490	27,0	34,6
1922	1,200	3,448	3,700	7,942	11,390	47,5	30,2
1923	1,550	4,998	3,850	11,792	16,790	69,8	30,0
1924	1,515	6,513	3,575	15,367	21,880	91,1	30,0
1925	690	7,203	1,440	16,807	24,010	100,0	30,0
Summa	5,643	—	16,337	—	—	—	—

för tryckluftbröms. För att få rätta relationen mellan bromsvagnar och ledningsvagnar skulle således motsvarande antal äldre vagnar förses med bromsapparater. Emellertid har nyanskaffningen av godsvagnar av kända skäl tills vidare så gott som helt och hållet avstannat, varför antalet av de befintliga vagnar, som tidi-

¹⁾ Häri ingå 1,120 vagnar, som redan hava tryckluftbröms.

²⁾ Häri ingå 470 vagnar, som redan hava tryckluftledning.

³⁾ Häri ingå samtliga vid monterings början redan befintliga vagnar med tryckluftbröms resp. tryckluftledning (utom malmvagnar).

gare voro avsedda att utrustas med tryckluftbroms, bör i motsvarande grad minskas och dessa vagnar i stället förses med enbart bromsledning. Vidare avsågs i 1920 års utrustningsplan att så ordna arbetet, att antalet bromsvagnar under ombyggnadstiden skulle vara relativt högre i förhållande till antalet ledningsvagnar än vad som enligt planen kommer att vara fallet vid fullständigt införd tryckluftbroms. Den redan vunna erfarenheten har emellertid visat, att det är för tågbildningen lämpligast att även under ombyggnadstiden hålla den definitiva relationen mellan bromsvagnar och ledningsvagnar, d. v. s. 30 % bromsvagnar av hela antalet utrustade vagnar.

Enligt den i överensstämmelse härmed omarbetade utrustningsplanen (tab. 2) erfordras för fortsatt utförande av tryckluftbroms intill utgången av första halvåret 1923 ett anslag av 3,075,000 kronor.

Av sålunda erforderliga medel kan ett belopp av 580,700 kronor erhållas ur å huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar» tillgängliga anslag för arbeten, som styrelsen i denna framställning anmält ej för närvarande böra komma till utförande.

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

dels medgiva, att av till styrelsens disposition stående anslagsmedel för arbeten, som för närvarande ej anses böra komma till utförande, ett belopp av 580,700 kronor får tagas i anspråk för fortsatt införande av tryckluftbroms,

dels bevilja för fortsatt införande av tryckluftbroms ett reservationsanslag av 2,494,300 kronor för första halvåret 1923.

F. NYA INVENTARIER.

För nya inventarier vid statens järnvägar beviljades av 1921 års riksdag för år 1922 ett anslag av 1,000,000 kronor. Då på grund av trafikens nedgång behovet av nya inventarier väsentligt reducerats, beräknar järnvägsstyrelsen att vid 1922 års utgång disponera så stor behållning av anslags- och förnyelsefondsmedel för nya inventarier, att något nytt anslag härför icke erfordras för första halvåret 1923.

G. FÖRLAG.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 november förlidet år har styrelsen anført, att det i betraktande av storleken av de svävande skulder, som då påvilade och som jämväl åren 1921 och 1922 finge beräknas påvila förlagskapitalet, vore önskligt, att för konsolidering av statens järnvägars finansiella läge ett avsevärt anslag till ökat förlag kunde beviljas, men att, då styrelsen ansåg sannolikt, att pensionsfonderna efter hand skulle komma att bereda statsjärnvägarna ett mot behovet allt bättre svarande rörelseförlag, och då det icke syntes lämpligt att

som fasta anslag binda medel, vilka framdeles måhända icke bleve behövliga, styrelsen icke ansåg sig böra hemställa om något anslag för år 1922 till ökat förlag.

I anslutning till vad styrelsen i sin förenämnda skrivelse sålunda anfört och då nu pågår en relativt snabb minskning av de förlagsmedel, som äro bundna särskilt i förrådet, anser sig styrelsen icke heller för första halvåret 1923 böra hemställa om något anslag för ökat förlag.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd, överingenjörerna Fogelmarck och Sundberg, byråcheferna Öfverholm, Englund och Svensson samt tff. byråchefen Wahlgren, och har beredning av ärendena under grupp A I, II 5, III, V—VIII, XI, XV, XVI, C och G verkställt av byråchefen Åberg;

under grupp A II 1—4 samt B av överingenjören Fogelmarck;

under grupp A IV av överingenjören Sundberg;

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

under grupp D, E och F av byråchefen Svensson.

Stockholm den 2 september 1921.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

HJALM. G. ÅBERG.

R E G I S T E R.

Å betecknar. att för arbetet beviljat anslag föreslås återbördas.

	Sid.
Aneby—Sandsjö, dubbelspår	18
» —Tranås och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår	19
Bangårdsanordningar i övrigt	14
Bangårdsombyggnader	11
Belysningsanläggningar, elektriska	29
Bjurå, uppförande av stationsstuga med godsbod (Å)	8, 26
Bollnäs, ombyggnad av stationshuset (Å)	8, 26
Brandväsendets ordnande	33
Broanläggningar	22
Degersalet, utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 14
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	34
Driftverkstäder	24
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	17
Dysjön, uppförande av bostadshus (Å)	8, 25
Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön	31
» » » Stockholm—Göteborg	32
Elektriska belysningsanläggningar	29
Fjällåsen, uppförande av banmästarstuga (Å)	8, 25
Floda, anordnande av gångtunnel (Å)	8, 16
Forsmo—Hoting, ny statsbana	38
Frilastnings- och utdragsspår	13
Frövi, anordnande av lokomotivstation	24
Förlag	47
Genevad, uppförande av banvaktstuga (Å)	8, 25
Godsmagasinsbyggnader	26
Graversfors—Åby, omläggning av linjen	21
Gubbliaure—Jörn, ny statsbana	42
Gångbroar och gångtunnlar	16
Gällivare, vatten- och avloppsledning	15
» —Volgsjön, ny statsbana	36
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen	32
» , utvidgning av stationsanordningarna	11

	Sid.
Halmstad—Trönninge, uppförande av banvaktstuga (Å)	8, 25
Hede—Sveg, ny statsbana	35
Holmsund—Umeå, ny statsbana	40
Hoting—Forsmo, » »	38
Huddinge, anordnande av gångtunnel	16
Husbyggnader	24
Huvudverkstäder, anläggningar vid	22
Håsjö, utvidgning av kol- och vattenstationen (Å)	7, 14
Hällnäs—Stensele, ny statsbana	39
Inlandsbanan	36
Inventarier, nya	47
Järna, uppförande av ny lokomotivstation (Å)	8, 23
Jörn—Gubblijaure, ny statsbana	42
» , utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 14
Kabelarbeten m. m.	29
Kalixfors, uppförande av banmästarstuga (Å)	8, 25
Kalltjärn, anordnande av ny mötesplats (Å)	7, 13
Kil, anordnande av vägport (Å)	8, 28
» , utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 14
Kiruna, anordnande av vedgård (Å)	8, 16
» —Riksgränsen, åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna	31
» —Svartön, elektrifiering av linjen	31
Kol- och vattenstationer, anläggningar vid	14
Kolupplagsplatser m. m.	29
Koskivara, uppförande av bostadshus (Å)	8, 25
Kunze-Knorrbrömsens införande	43
Källered—Lindome, omläggning av linjen	21
Lerum, anordnande av gångtunnel (Å)	8, 16
Lindome—Källered, omläggning av linjen	21
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	23
Lund, ombyggnad av bangården	11
Manskaps- och överliggningshus	26
Markförvärv	42
Moheda, utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 13
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av	12
Nya byggnader och anläggningar	9
Nya inventarier	47
Nya lokomotivstationer	23
Nya statsbanebyggnader	35
Nya stationer och mötesplatser	12
Nässjö, skjul och spår för bilastning	16

	Sid.
Plattformstak, anordnande av	17
Postlokaler (Å)	8, 27
Riksgränsen—Kiruna, åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningarna	31
Rullande materiell	43
Sandsjö—Aneby, dubbelspår	18
Sandsjö—Sävsjö och Tranås—Aneby, dubbelspår	19
Sektionstelefonledningar m. m.	29
Signalsäkerhetsanläggningar	29
Sjöholmen, uppförande av bostadshus	25
Skenfria vägkorsningar	28
Speciella anläggningar	16
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem	13
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av	12
Stationshusbyggnader	26
Stensele—Hällnäs, ny statsbana	39
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen	32
Stockholm norra, anordnande av ny vattenledning (Å)	7, 15
Stockholm, ombyggnad av bangårdarna	11
Storvik, anordnande av vändskiva med spår (Å)	8, 24
Större broanläggningar	22
Svartön—Kiruna, elektrifiering av linjen	31
Sveg—Hede, ny statsbana	35
Sväst, uppförande av bostadshus (Å)	8, 25
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	29
Torpshammar, nytt vattentorn med ledning (Å)	7, 14
Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår	19
Tryckluftbroms, genomgående, införande av	43
Trönninge—Halmstad, uppförande av banvaktstuga (Å)	8, 25
Tullinge, utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 13
Tvårumslägenheter	26
Tvättstugor	27
Tågspår, tredje, utläggning av	13
Ulriksdal, anordnande av avloppsledningar	15
Umeå—Holmsund, ny statsbana	40
Upplagsplatser m. m. för stenkol	29
Utdrags- och frilatsningsspår	13
Vatten- och avloppsledningar	15
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana	36
Vägkorsningar, skenfria	28
Väsby, utvidgning av spårsystemet (Å)	7, 14
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	29
Yxenhaga, ny mötesplats (Å)	7, 13

	Sid.
Åby—Graversfors, omläggning av linjen	21
Åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledningar vid bandelen Kiruna— Riksgränsen	31
Önnerup, påbyggnad av stationshuset (Å)	8, 25
Örebro, anordnande av ny lokomotivstation	23
» —Hallsberg—Laxå, dubbelspår	17
» , uppförande av bostadshus (Å)	8, 25
Östertälje (Igelsta), anordnande av uppställningsspår m. m.	13
Överliggningshus	26