

Argiven den 8 september 1922.

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetperioden 1 juli 1923—30 juni 1924 äskas av 1923 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järn-

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1923 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar, för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

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

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

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

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
A. Nya byggnader och anläggningar.	
I. Bangårdar.	
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>	
a. Stockholm, omändring av Stockholms centralstation och utvidgning av Norrtulls godsstation (sid. 7)	1,200,000
b. Sala, ombyggnad av bangården (sid. 8)	82,000
c. Lund, ombyggnad av bangården (sid. 9)	400,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 10)	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem</i> (sid. 10)	—
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 11)	—
b. Vatten- och avloppsledningar (sid. 11)	—
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 11)	40,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.	
1. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå</i> (sid. 12)	800,000
2. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Sandsjö och Sävsjö</i> (sid. 13)	1,920,000
3. <i>Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome</i> (sid. 15)	—

	Anslags- belopp
4. <i>Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation</i> (sid. 15) . . .	1,000,000
5. <i>Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden i Stockholm</i> (sid. 16)	—
III. Större broanläggningar (sid. 16)	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder (sid. 16)	—
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.	
1. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer</i> (sid. 17)	50,000
VI. Husbyggnader.	
1. <i>Bostadshus</i> (sid. 17)	37,500
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar (sid. 18)	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar (sid. 18)	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 19) . . .	—
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 19)	—
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 19)	—
XII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön (sid. 20)	—
XIII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg (sid. 20)	—
XIV. Brandväsendets ordnande (sid. 21)	25,000
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 21)	—
Summa kronor	5,554,500
B. Nya statsbanebyggnader.	
I. Sveg—Hede (sid. 22)	1,200,000
II. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare (sid. 23)	1,000,000
III. Forsmo—Hoting (sid. 26)	2,600,000
IV. Hällnäs—Stensele (sid. 27)	2,000,000
V. Jörn—Gubbljåure (sid. 29)	—
Summa kronor	6,800,000
C. Markförvärv (sid. 30)	—
D. Rullande materiell (sid. 30)	—
E. Införande av genomgående tryckluftsbroms (sid. 30) . . .	4,500,000
F. Nya inventarier (sid. 31)	—
G. Förlag (sid. 31)	—
Summa summarum kronor	16,854,500

	Anslags- belopp.
Ur till styrelsens disposition stående anslag för arbeten, som för närvarande ej böra komma till utförande, samt av beräknat överskott å anslag för pågående arbete kan erhållas	2,331,000
Erforderligt nytt totalanslag kronor	14,523,500

Såsom av ovanstående framgår har styrelsen, särskilt vad beträffar nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade banorna, inskränkt sig till att begära anslag för ett fåtal nya arbeten. Orsakerna härtill äro desamma som styrelsen förut och senast vid framförandet av sina äskanden till 1922 års riksdag anført.

Även detta år har det visat sig, att några till styrelsens förfogande ställda anslag eller delar därav icke längre äro för avsett ändamål erforderliga och därför kunna återbäras och för andra ändamål avses.

Dessa anslag äro:

av utav 1918 års riksdag beviljat anslag å 400,000 kronor för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm	250,000 kronor
av utav 1920 års riksdag beviljat anslag å 400,000 kronor för anordnande av innertak i vissa verkstadslokaler vid huvudverkstäderna i Örebro och Bollnäs	345,000 »
av 1920 års riksdag beviljat anslag för anläggande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt utförande av kabelarbeten	396,000 »
samt i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 omförmält anslag för elektriska belysningsanläggningar	100,000 »
	<u>Summa 1,091,000 kronor.</u>
Av för utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö beviljade anslag beräknas därjämte för andra arbeten kunna disponeras ett överskott av	1,240,000 »
	<u>Summa 2,331,000 kronor.</u>

Motiven för att respektive arbeten icke nu anses böra komma till utförande återfinnas under respektive rubriker.

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 5,554,500 kronor. Därest emellertid styrelsens här gjorda förslag att helt inställa utförandet av vissa tidigare beslutade arbeten m. m. vinner statsmakternas bifall, kunna de härför tillgängliga medlen, tillhoppa 2,331,000 kronor, tagas i anspråk för utförandet av nu föreslagna nya arbeten och alltså endast 3,223,500 kronor behöva av statsmakterna härför ytterligare anvisas.

Järnvägsstyrelsen anser sig även detta år böra påpeka, att samtidigt med anslagsmedel är avsett att användas förnyelsefondsmedel för respektive arbetens utförande, och kommer styrelsen på vanligt sätt att i sitt förslag till driftkostnadsstat för år 1923 föreslå de avsättningar till fonden, som äro betingade av respektive anläggningars bokförda värde och av den för nyanläggnings- och nyanskaffningskostnaderna bestämmande prisnivåns läge.

I anslutning till vad som 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 till styrelsens förfogande ställda medel för oförutsedda och mindre arbeten.

Vid äskandet av anslag till föreningsstationer har styrelsen, liksom vid enahanda framställningar under de senare åren, ej tagit hänsyn till de bidrag, som i vissa fall böra vara att förvänta från de anslutande enskilda järnvägarna, vilken princip av statsmakterna godkänts. Styrelsen övervakar, att kontraktsslutliga bidrag inflyta från de berörda enskilda banorna och har sålunda nu att anmäla, att dylikt bidrag numera influtit för arbetet med utvidgning av spårsystemet vid Uppsala, vartill 1918 och 1919 års riksdagar anvisat sammanlagt 50,000 kronor. Kostnaderna för detta arbete hava uppgått till 49,800 kronor 90 öre, i vilket belopp den anslutande enskilda banan deltagit med 8,918 kronor 54 öre och statens järnvägar med 40,882 kronor 36 öre. Av ovannämnda anslag kvarstår alltså en behållning å 9,117 kronor 64 öre, som styrelsen kommer att återleverera till riksgäldskontoret.

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

T a b l å

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1923 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1920, 1921 och 1922 års riksdagar.

	1920	1921	1922	1923
A. Nya byggnader och anläggningar.				
I. Bangårdar	5,256,000	4,786,800	1,687,800	1,722,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	6,165,000	7,500,000	1,000,000	3,720,000
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	—	50,000
VI. Husbyggnader	4,287,000	1,548,800	37,000	37,500
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 kol- emottagning i importhamnar	—	—	—	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	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 svagströmsledningar 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	25,000
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	3,724,800	5,554,500

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

a. **Stockholm**, omändring av Stockholms centralstation och utvidgning av Norrtulls godsstation kronor 1,200,000:—

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 12 december föregående år gjort framställning om anslag att äskas av 1922 års riksdag för omändring av Stockholms centralstation och utvidgning av Norrtulls godsstation. Med hänsyn till de rådande ekonomiska förhållandena blev emellertid någon proposition i ärendet icke förelagd riksdagen.

De skäl, som i sagda skrivelse anförts beträffande nödvändigheten och lämpligheten av att utföra nämnda arbeten, kvarstå givetvis allt fortfarande, och anser sig styrelsen därför böra återupprepa sin framställning om anslag till ifrågavarande ändamål.

De kostnader, som i förenämnda skrivelse angivits såsom erforderliga för de föreslagna anläggningarnas utförande, utgjorde:

för Stockholms centralstation	4,0 milj. kr.
» Norrtulls station	2,4 » »
	<u>Summa 6,4 milj. kr.</u>

Av dessa senare beräknades då att bestridas ur förnyelsefonden:

för Stockholms centralstation	3,2 milj. kr.
» Norrtulls station	0,4 » »
	<u>Summa 3,6 milj. kr.</u>

De anslag, som då beräknades böra äskas av riksdagen, utgjorde sålunda:

för Stockholms centralstation	0,8 milj. kr.
» Norrtulls station	2,0 » »
	<u>Summa 2,8 milj. kr.</u>

På grund av nedgången i arbets- och materialkostnader *beräknas motsvarande kostnader nu sålunda.*

Totalkostnad:	
för Stockholms centralstation	3,6 milj. kr.
» Norrtulls station	2,0 » »
	<u>Summa 5,6 milj. kr.</u>

Härav böra på grund av arbetenas art bestridas ur förnyelsefonden:

för Stockholms centralstation	2,9 milj. kr.
» Norrtulls station	0,3 » »
	<u>eller tillhopa 3,2 milj. kr.</u>

Av riksdagen behöver sålunda äskas

för Stockholms centralstation	0,7 milj. kr.
» Norrtulls station	1,7 » »
	<hr/>
	sammanlagt 2,4 milj. kr.

Styrelsen förutsätter härvid, att den för utvidning av Norrtulls station erforderliga, kronan tillhöriga mark, som å den styrelsens ovannämnda skrivelse den 12 december 1921 bilagda ritningen bil. D utmärkts med bokstäverna a-b-c-d-e-f-g-h-i-k-a, må överlätas å statens järnvägar, varom särskild framställning kommer att ingivas.

De sålunda föreslagna arbetena tänker sig styrelsen utförda under en tidrymd av två år.

Av det för budgetåret 1923—1924 erforderliga beloppet, 1,200,000 kronor, kunna 841,000 kronor erhållas ur redan tillgängliga anslag för arbeten: som styrelsen i denna framställning anmält ej böra tills vidare 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 841,000 kronor får tagas i anspråk för omändring av Stockholms centralstation och utvidgning av Norrtulls godsstation,

dels bevilja för samma ändamål ett reservationsanslag av 359,000 kronor för budgetåret 1923—1924.

b. Sala, ombyggnad av bangården kronor 82,000:—

Redan i sin framställning hösten 1920 begärde styrelsen ett reservationsanslag för år 1922 å kronor 290,000 för ombyggnad av Sala bangård, men blev denna framställning på grund av det statsekonomiska läget icke av statsmakterna bifallen. Av denna anledning ansåg sig styrelsen icke heller böra upprepa framställningen i sitt föregående höst för behandling vid 1922 års riksdag ingivna förslag till nya kapitalinvesteringar.

Då emellertid behovet av denna bangårds ombyggnad, såsom förut anförts, sedan lång tid tillbaka varit synnerligen trängande, anser styrelsen, att arbetet härmed icke längre kan utan våda undanskjutas. Såsom styrelsen redan år 1920 anfört äro utrymmena å bangården synnerligen otillfredsställande. Särskilda godstågsspår saknas och befintliga spår äro icke tillräckliga för rangering och uppställning av godsvagnar. All växling för österut gående godståg måste ske utåt huvudlinjen, vilket medför risk för andra tåg, varjämte godstågens uppehållstid å stationen icke fullt kan utnyttjas. Plattformerna äro smala och obehäva och för den trafikerande allmänheten även vådliga.

Efter avdrag av kostnaderna för erforderligt markförvärv, som, i vad på statens järnvägar ankommer, avses att gäldas med medel ur till styrelsens förfogande stående anslag för markförvärv, hava kostnaderna för de ifrågasatta ombyggnadsarbetena, till vilka de anslutande enskilda järnvägarna skola bidra enligt gällande överenskommelser, beräknats uppgå till 222,000 kronor. Härav

äro 140,000 kronor av karaktär att bära bestridas med medel ur förnyelsefonden. Återstående 82,000 kronor bära tills vidare i sin helhet utgå av anslagsmedel.

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

*att för ombyggnad av Sala bangård för budgetåret
1923—1924 anvisa ett reservationsanslag å 82,000 kronor.*

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

I sin den 2 september 1921 gjorda framställning angående behov av anslag att äskas av 1922 års riksdag anmälde styrelsen det vara sin avsikt att eventuellt längre fram göra hemställan om proposition till 1922 års riksdag angående anvä- sande av medel för påbörjande av vissa förändringar av bangårdsanordningarna i Lund, därest förhandlingarna med Lunds stad så fortskridit, att en dylik hem- ställan vore möjlig.

Någon framställning om anslag för ifrågavarande arbeten blev emellertid icke därefter av järnvägsstyrelsen ingiven.

Förhandlingarna med Lunds stad hava nu fortskridit så långt, att enighet uppnåtts med stadens representanter *dels* om de tekniska anordningarna och sta- dens bidragsskyldighet till vissa anläggningar och *dels* därom, att all den mark, som är behöflig för bangårdsutvidgningen och vilken äges av Lunds stad, över- låtes till statens järnvägar mot det att annan statens järnvägar tillhörig, för statens järnvägar icke behöflig mark som byte överlåtes till staden.

Under dylikt förhållande anser styrelsen med hänsyn till de nuvarande särskilt för persontrafikens ombesörjande synnerligen dåliga anordningarna på platsen ett uppskjutande av bangårdsombyggnaden ifråga icke längre lämpligen kan ske, och får styrelsen sålunda hemställa om proposition till 1923 års riksdag om anvisande av medel till förändringar av bangårdsanordningarna i Lund.

Fremsta avsikten med dessa förändringar är att skaffa förbättrade anord- ningar för persontrafiken. I trots av att Lunds station är den femte i ordningen med hänsyn till persontrafiken av statens järnvägars stationer med ett antal resor för år 1920 av i medeltal 4,150 per dag enbart å statens järnvägars linjer, äro plattformsanordningarna synnerligen otillfredsställande. Plattformerna hava icke större bredd än 1,3 å 1,7 meter. Dessa plattformar hava icke blott att upptaga den stora resandeströmmen utan måste å desamma dessutom framföras resgods- kärror. Följden härav blir ofta, att de resande nödgas nedstiga i intill liggande spår, vilket icke blott medför stor fara för de resande utan även menligt inverkar på trafikens ombesörjande. För förhindrande av olyckshändelser har järnvägen måst ordna en dyrbar vakthållning, som skulle helt undvikas, om tidsenligare anordningar bleve genomförda.

Det förslag, om vars huvuddrag enighet nu nåtts, innebär i huvudsak: uppförande av ändamålsenliga mellanplattformar av tillräcklig bredd och längd;

anordnande av persontunnel mellan stationshus och plattformar;

förbättring av lokalerna i stationshuset;

utbyggande av en rangergrupp norr om stationen såsom ersättning för de spår, vilka vid plattformernas anordnande måste slopas å nuvarande bangården;

uppförande av en persontunnel i Lommavägen och av en gatuviadukt över bangården som ersättning för den nuvarande plana gatövergången i Karl XII:s gata.

Utöver de stora fördelar, som härigenom vinnas för persontrafiken, medför även rangergruppens förläggande i omedelbar anslutning till godsmagasin och frilastspår en avsevärd förbättring av stationens växlingsrörelser och kostnadsbesparing.

Förslaget innebär dessutom möjlighet att avhjälpa de stora svårigheter, som nu förefinnas på grund av Lommavägens korsning i plan med bangårdens spårssystem. För närvarande verkställas nämligen en stor mängd växlingsrörelser över denna väg, och inträffar även ofta, att lokaltågen Malmö—Lund på grund av nuvarande lokaltågsspårets korta längd nödgas stå uppställda över gatan. Detta vållar såväl för allmänheten stora olägenheter som för järnvägen en dyrbar vakthållning.

Det nu framlagda förslaget medför i detta hänseende dels att Lommavägen befrias från alla växlingsrörelser, då dessa förläggas till norra delen av bangården, dels att i intet fall tåg behöva stå uppställda över vägen ifråga. Härigenom möjliggöres, att någon vägport för körtrafik icke behöver uppföras i Lommavägen. Anläggning av en persontunnel därstädes torde emellertid vara nödvändig, och hava stadens ombud medgivit, att halva kostnaden härför bestrides av staden. Genom att järnvägstrafiken över Lommavägen på angivet sätt avsevärt minskas kan även vakthållningen vid den plana vägövergången därstädes ordnas på ett betydligt enklare och billigare sätt. Såväl härigenom som genom ersättande av den plana vägövergången å Karl XII:s gata med en gatuviadukt över spåren, varigenom vakthållningen vid sistnämnda plana vägövergång helt bortfaller, vinnes för statens järnvägar en betydlig besparing i driftkostnader.

Kostnaden för sistnämnda gatuviadukts uppförande är avsedd att så fördelas, att statens järnvägar bekosta själva viadukten över spåren och staden bekostar gatuanläggningarna fram till viadukten.

Anläggningskostnaden för detta förslags genomförande är beräknad uppgå till 1,800,000 kronor.

Av de föreslagna arbetena äro vissa av den art, att medel till desamma utförande böra bestridas ur förnyelsefonden. Kostnaden för dessa arbeten beräknas till 900,000 kronor, och behöver sålunda av riksdagen äskas 900,000 kronor.

Arbetet beräknas utfört under åren 1923 och 1924.

Därest arbetena sålunda komma till utförande såsom av styrelsen föreslagits, kan arbete i Lund under åren 1923 och 1924 beredas för cirka 150 man. I anslutning till vad som ovan anförts får styrelsen sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att för ombyggnad av Lunds bangård anvisa ett reservationsanslag för budgetåret 1923—1924 av 400,000 kronor.

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser samt

3. Spårordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

Styrelsen har under nuvarande förhållanden icke ansett sig böra begära några anslag för nya anläggningar under dessa rubriker.

4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a. Anläggningar vid kol och vattenstationer.

För arbeten under denna rubrik finnas tillräckliga disponibla medel jämväl för nästa budgetår.

b. Vatten- och avloppsledningar.

I sin förlidet år ingivna framställning anmälde, att styrelsen dels med hänsyn till att pågående förhandlingar med berörda samhälle ännu ej hade slutförts, dels på grund av ekonomiska skäl ansett, att frågan om äskande av anslag till anordnande av vatten- och avloppsledningar vid Gällivare borde anstå till ett kommande år. Då genom detta samhälles försorg upprättat förslag till vatten- och avloppsledning ännu icke vunnit Kungl. Befallningshavandes godkännande, har någon överenskommelse med samhället emellertid ej kunnat träffas, och anser sig styrelsen alltså böra ytterligare uppskjuta frågan om äskande av anslag till ifrågavarande anläggning, ehuru väl behovet av densamma kan anses vara synnerligen trängande.

c. Gångbroar och gångtunnlar.

Arlöv, anordnande av gångtunnel kronor 40,000:—

Som styrelsen i tidigare framställningar framhållit måste anläggningar av ifrågavarande slag vid stationer med livlig persontrafik å starkt trafikerade huvudlinjer anses såsom ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande.

Arlövs station har en betydande persontrafik och ett mycket stort tågantal. Stationen är med hänsyn till persontrafikens storlek den elvte i ordningen vid statens järnvägar. Stationshusets belägenhet mellan västkustbanans och stambanans huvudlinjer gör, att alla trafikanter måste passera över västkustbanans huvudspår för att komma till expeditioner, väntsalar och plattformar. Då tågtrafiken å nämnda spår är synnerligen stor och spåret dessutom är framdraget alldeles invid stationshuset och i skarp kurva, har flerfaldiga gånger allvarliga olyckstillbud förekommit, varförutom resandes tillträde till tågen ofta avsevärt försenas genom passerande eller vid stationen stående västkustbanetåg. Krav på förbättrade anordningar i här ifrågavarande avseende har också sedan många år oavbrutet framförts från trafikanternas sida.

För avhjälpande av här omnämnda, för den trafikerande allmänheten ytterst obekväma och trafikvådliga olägenheter, anser styrelsen det vara synnerligen önskvärt, att en gångtunnel bleve anordnad under västkustbanans huvudspår.

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

att för anordnande av gångtunnel vid Arlöv för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 40,000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå kronor 800,000:—

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

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

för år 1918	1,000,000 kronor
» » 1919	2,350,000 »
» » 1920	1,200,000 »
» » 1921	1,000,000 »
» » 1922	1,200,000 »

Summa 6,750,000 kronor.

Med hänsyn till de stora kapitalutlägg, som skulle erfordras för dubbelspåret utförande i ursprungligen tänkt omfattning, och då möjligheter föreläge att inskränka arbetena att tills vidare omfatta, förutom linjen Örebro—Hallsberg, sträckan Hallsberg—Östansjö, ansåg 1921 års riksdag, att anläggningen borde på dylikt sätt begränsas, varvid totalkostnaden för företaget beräknades nedbringad till 6,750,000 kronor, vilket belopp motsvarar de sammanlagda anslag som av riksdagen till och med för år 1922 för dubbelspåret anvisats.

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

Genom anvisandet av dessa sistnämnda medel, varmed avsågs att bereda sysselsättning åt ett antal eljest arbetslösa banarbetare, finge dock, såsom departementschefen i 1922 års statsverksproposition vid behandling av frågan om anslag till detta dubbelspår anförde, på intet vis anses avgjort, huruvida dubbelspårsbyggnaden skulle under närmaste framtiden färdigställas jämväl å sträckan Östansjö—Laxå.

Då arbetena å Hallsbergs bangårdsombyggnad samt å dubbelspårsträckan Örebro—Hallsberg beräknas inom nära förestående tid bliva fullbordade, torde det nu vara lämpligt att upptaga till avgörande frågan om arbetenas fortsatta bedrivande eller fullständiga nedläggande å linjen Hallsberg—Laxå. Styrelsen vill för sin del hålla före, att en försiktig avveckling av denna dubbelspårsbyggnad bör komma till stånd enligt en något vidsträcktare plan än den tidigare angivna. Det vore nämligen ur driftsynpunkt med hänsyn till tågens obehindrade gång synnerligen förmånligt, om också linjen närmast Laxå, det vill säga linjen Laxå—Vretstorp, kunde trafikeras dubbelspårig. Att färdigställa denna dubbelspårsträcka låter sig också så mycket lättare göra, som för detta ändamål behöv-

liga räler till en kostnad av i runt tal 350,000 kronor redan finnas tillgängliga i statens järnvägars förråd.

I samband med utläggandet av ett dubbelspår å sträckan Laxå—Vretstorp borde enligt styrelsens uppfattning jämväl utföras terrasserings och underballastning av den återstående sträckan Östansjö—Vretstorp, varigenom skulle vinnas att en gång, då det åter kan anses nödvändigt att utlägga dubbelspår å sistnämnda sträcka, de mest tidskrävande arbetena redan äro utförda, så att återstående arbeten relativt snabbt kunna fullbordas. Härtill kommer, att den vid dubbelspåret sysselsatta arbetsstyrkan, cirka 150 man, skulle genom utförande av ifrågavarande arbeten kunna någon tid framåt bibehållas i arbete.

En sådan plan för avvecklingen av denna dubbelspårsbyggnad skulle, enligt vad nu gjorda beräkningar utvisa, kräva beviljandet av ytterligare 1,200,000 kronor utöver tidigare anvisade medel. Denna summa anser styrelsen böra fördelas med 800,000 kronor på budgetåret 1923—1924 och 400,000 kronor på budgetåret 1924—1925.

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

att för avveckling enligt ovan angivna plan av arbetena å dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

2. Dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö kronor 430,000: —
(1,920,000: —)

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

För ifrågavarande anläggning hava beviljats följande anslag:

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

Summa 3,020,000 kronor.

Vidare har innevarande års riksdag medgivit, att av de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 7 januari 1922 omförmälda medel för arbeten, med vilkas utförande anses böra tills vidare anstå, må för denna dubbelspårsbyggnad användas 500,000 kronor. Tillika har Kungl. Maj:t genom brev den 21 juni 1922 medgivit järnvägsstyrelsen att för dessa arbeten tillfälligtvis och mot framtida ersättning till vederbörande anslag taga i anspråk högst 300,000 kronor av de medel, som av 1918 års lagtima riksdag anvisats för dubbelspår Ballingslöv—Hässleholm.

Härmed har sålunda för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö till järnvägsstyrelsens förfogande ställts sammanlagt 3,520,000 kronor, vartill kommer nyssnämnda belopp av högst 300,000 kronor.

Å dubbelspåret ifråga hava arbetena hittills bedrivits så, att terrasserings och vattengenomlopp i huvudsak fullbordats å sträckorna Frinnaryd—

Aneby och Bodafors (f. d. Sandsjö)—Sävsjö samt påbörjats å linjen Tranås—Frinnaryd.

Enligt styrelsens mening bör, såsom vederbörande departementschef också vid behandlingen av denna fråga i innevarande års statsverksproposition anförde, det slutliga ställningstagandet till frågan om denna dubbelspårsbyggnads avbrytande eller eventuella fortsättande föreläggas 1923 års riksdag, och får styrelsen sen med anledning härav anföra följande.

Ehuru styrelsen i likhet med vad som skedde i dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 för sin del vill framhålla den obestridda betydelsen för statsbanedriften av ifrågavarande dubbelspårs anordnande, har styrelsen dock med hänsyn till den ekonomiska situationen samt till den mindre trafikbelastning å linjen ifråga, som under nuvarande konjunkturer är rådande, velat ifrågasätta, att dessa arbeten tills vidare nedläggas, därvid dock, på nedan anförda skäl, en successiv avveckling av desamma bör äga rum. För att en gång, när de ekonomiska förhållandena blivit gynnsammare och då trafiken åter tagit sådan omfattning, att dess fördelning på dubbla spår blir lika nödvändig som förr, kunna utan större tidsutdräkt iordningställa denna anläggning vore det önskvärt att redan nu få fullborda de arbeten, som äro de mest tidsödande, nämligen terrasseringsarbetena. Därigenom vunnas även den fördelen att nu, då dubbelspåret Aneby—Sandsjö fullbordas, kunna vid dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö sysselsätta åtminstone en del av den personal, som eljest skulle behöva avskedas. Däremot borde sådana materialkrävande arbeten som rälsläggning o. d. icke nu komma till utförande i större utsträckning än redan i förråd tillgänglig rälsmaterieell medgiver. I enlighet med vad sålunda anförts har styrelsen tänkt sig en avveckling av dessa arbeten enligt följande plan.

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

Enligt vad nu verkställda beräkningar utvisa skulle den slutliga kostnaden för arbetenas utförande enligt nu skisserad plan belöpa sig till 5,440,000 kronor. Utöver redan anvisade medel, 3,520,000 kronor, skulle sålunda erfordras ytterligare 1,920,000 kronor. Emellertid kommer, enligt vad nu kan förutses, att vid dubbelspåret Aneby—Sandsjö föreligga ett överskott å för sistnämnda dubbelspår anvisade medel på 1,240,000 kronor, vilket överskott uppkommit dels genom förenklade tekniska anordningar ifråga om vägkorsningar samt växel- och signalsäkerhetsanläggningar, dels genom att expropriationskostnaderna vid Nässjö blivit högst avsevärt lägre än som man ansett sig försiktigtvis böra räkna med tidigare, dels slutligen på grund av vikande arbets- och materialpriser. Därest sistnämnda belopp överflyttas till dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, skulle för detta dubbelspårs avslutande i nu tänkt omfattning erfordras att anvisas ytterligare 680,000 kronor. Därvid har emellertid då icke medräknats det belopp av intill 300,000 kronor, som, enligt vad ovan nämnts, finge tillfälligtvis men sannolikt för ganska lång tid överflyttas från anslaget för dubbelspåret Balingslöv—Hässleholm.

Utöver de förberedande arbeten för sistnämnda dubbelspår, som redan utförts, kommer det nämligen enligt styrelsens förmenande att få anstå ännu några år, innan de egentliga arbetena å detta dubbelspår igångsättas. Med hänsyn här-

till får styrelsen föreslå, att av de medel, som ännu icke tagits i anspråk av anslaget för dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm, nämligen cirka 257,000 kronor, ett belopp av 250,000 kronor överflyttas till dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö. Utöver detta sistnämnda belopp skulle sålunda för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö nu behöva anvisas 430,000 kronor.

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

att för avveckling enligt ovan angivna plan av arbetena å dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö dels medgiva överflyttning till nämnda dubbelspår av 250,000 kronor från anslaget för dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm, dels för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 430,000 kronor.

3. Omläggning av linjen Källered—Lindome.

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

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

Summa 1,125,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 beräknade styrelsen totala anläggningskostnaden approximativt till 1,500,000 kronor, och meddelade styrelsen sin avsikt vara att i sinom tid föreslå Kungl. Maj:t att av 1922 års riksdag å tilläggsstat för år 1922 äska erforderligt slutanslag. Såsom emellertid styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 anförde hade det på grund av arbetets natur visat sig lämpligt att bedriva detsamma långsammare än vad tidigare tänkts, särskilt för att giva de stora utfyllningarna i Sagsjön tid att successivt sätta sig, och beräknades i anslutning härtill, att slutanslaget icke skulle erfordras förrän under sista halvåret 1923.

Arbetena hava nu fortskridit under ytterligare ett år, men det återstår ännu en så avsevärd del av arbetet att utföra, att man icke kan, med hänsyn särskilt till svårigheten att bedöma omfattningen av sjöbankens förutsedda sättningar, nu angiva de slutliga kostnaderna för denna linjeomläggning. Då samtidigt medel för deras fortsatta bedrivande finnas, får styrelsen därför föreslå

att något anslag för omläggning av linjen Källered—Lindome icke äskas för budgetåret 1923—1924.

4. Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation.

Styrelsen anser sig böra anmäla, att styrelsen eventuellt kommer att längre fram göra hemställan om proposition till 1923 års riksdag angående anvisande av medel för västkustbanans anslutning till statens järnvägars station i Göteborg

På initiativ av Göteborgs stad hava förhandlingarna angående Göteborgs bangårdsfråga åter upptagits, sedan Kungl. Maj:t härtill på begäran av Göteborgs stad utsett särskild opartisk ordförande, och torde dessa underhandlingar i huvudsak hinna slutföras inom närmaste tiden. Då diskuterade förslag innebära omläggning av västkustbanans ingångslinje, har styrelsen därefter för avsikt att inkomma med anslagsbegäran för påbörjande av arbetena med västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation, och torde härför ett anslagsbelopp av cirka 1,000,000 kronor bliva erforderligt för budgetåret 1923—1924.

5. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden i Stockholm.

I fråga om detta arbete anser styrelsen för närvarande ovisst, huruvida de mellan statens och stadens delegerade återupptagna förhandlingarna hinna i så god tid slutföras, att anslag för påbörjande av nämnda arbete kan äskas av 1923 års riksdag.

III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Styrelsen har i sin förlidet år ingivna framställning anmält, att arbetet med uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken, vartill 1920 års riksdag anvisat ett begynnelseanslag å 380,000 kronor, under för handen varande tidsförhållanden och osäkra utsikter för malmtransporterna ej borde komma till utförande. Med hänsyn emellertid till statens järnvägars kontraktsenliga förpliktelser mot Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag ansåg sig styrelsen dock ej genom anslaget återbördande böra avhända sig möjligheten att, i händelse av behov, snabbt kunna igångsätta det beslutade arbetet. Någon ändring uti dessa förhållanden har ej inträtt sedan föregående år, och finner sig styrelsen alltså böra förorda, att anslaget fortfarande reserveras för sitt ändamål.

Sedan, efter besök vid huvudverkstaden i Örebro, riksdagens revisorer anmärkt, att yttertaken till dessa verkstadslokaler bestodo av enkelt brädlager, täckt med plåt eller papp, vilken betäckning icke vore ägnad att i erforderlig grad utestänga kyla och således ej heller vore fullt tillfredställande ur hygienisk synpunkt, begärde styrelsen i sin år 1919 ingivna framställning ett anslag å 400,000 kronor för anordnande av innertak vid huvudverkstäderna i Örebro och Bollnäs, å vilken sistnämnda plats även rådde förhållanden, liknande dem i Örebro. Vid då förutsebara kolpriser beräknades, att man genom arbetets utförande skulle kunna nedbringa uppvärmningskostnaderna så mycket, att anläggningen bleve ekonomiskt fördelaktig för statens järnvägar. De sedan skedda oväntat betydande prisreduceringarna å kolbränslet hava emellertid kullkastat de under år 1919 upprättade kalkylerna, och nu verkställda beräkningar visa, att isoleringen av taken ej längre är en ekonomiskt försvarbar affär för statsbanorna. Sälunda beräknas

återstående kostnader för innertakens anordnande nu uppgå till 236,000 kronor, motsvarande en årlig utgift för ränta och underhåll av 16,520 kronor, under det att med nuvarande kolpriser minskningen i uppvärmningskostnaden icke beräknas uppgå till mer än 9,000 kronor årligen.

Av det beviljade anslaget hava hittills endast omkring 55,000 kronor tagits i anspråk för sitt ändamål. Återstående 345,000 kronor anser styrelsen på ovan anförda skäl ej böra disponeras för därmed avsedda arbeten, utan föreslår styrelsen, att dessa medel beräknas såsom tillgängliga för täckandet av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för nya arbeten.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.

Anordningar för förbättrad driftsekonomi kronor 50,000:—

En del föregående år hava begärts anslag för driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer, avsedda att disponeras i den ordning, behov av sådana förbättringar komma att uppstå på grund av trafikens växlingar.

Sistlidet år ansåg sig dock styrelsen icke böra göra dylik framställning dels på grund av det statsfinansiella läget, dels på grund av att en viss behållning förefanns å tidigare beviljade anslag. Denna behållning har emellertid genom diverse dispositioner nedgått, och förstärkning av anslaget anses nu av behovet påkallad.

Beträffande de skäl, som föreligga vid begäran av detta anslag, får styrelsen i huvudsak upprepa, vad styrelsen härom förut anfört.

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilkas utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra driftsekonomiska fördelar. Hit höra särskilt anordningar för uppvärmning, vilka i äldre lokomotivstallar utgöras av kaminer med åtföljande stora kostnader för personal och bränsle, i jämförelse med vid användande av central värmekälla. Hit höra vidare anordnande av ångcentraler för förvärmning av personvagnar å bangårdarna, elektrifiering av vändskivor och andra maskinerier m. m.

I övrigt har styrelsen ej ansett sig böra under denna grupp framställa några anslagskrav för budgetåret 1923—1924.

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

att för utförande av anordningar för förbättrad driftsekonomi vid vissa lokomotivstationer för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

VI. Husbyggnader kronor 37,500:—

1. Bostadshus 37,500:—

I sin förklidit år ingivna framställning föreslog styrelsen, att av 1920 års riksdag beviljat anslag å 900,000 kronor för uppförande av bostadshus åt personalen vid huvdverkstaden i Örebro, vilket arbete på grund av minskad efterfrågan å bostadslägenheter å platsen ej ansågs böra komma till utförande, måtte få tagas

i anspråk för andra, i samma framställning upptagna arbeten. Vederbörande departementschef, som fann det lämpligast att ännu någon tid låta anstå med intagande av slutlig ståndpunkt till frågan, framhöll bland annat, att ett uppskov med ifrågavarande bostadsbyggande skulle till följd av byggnadskostnadernas alltfjämt skeende nedgång föra det goda med sig, att omförmälda bostadshus, därest detsamma ansåges böra komma till stånd, sannolikt skulle kunna uppföras för en avsevärt lägre kostnad än ursprungligen beräknats. Då det, framhöll departementschefen vidare, i sådant fall syntes kunna antagas, att för ett belopp av omkring 600,000 kronor skulle kunna åstadkommas lika många bostadslägenheter, som vore avsedda att tidigare erhållas med ifrågavarande anslag å 900,000 kronor, torde av anslaget 600,000 kronor böra reserveras för därmed avsett ändamål och endast 300,000 kronor disponeras för andra arbeten, vilket förslag ock av Kungl. Maj:t och riksdagen godkändes.

Uti denna grupp har styrelsen endast ett nytt arbete att föreslå, nämligen vid *Ytterby*, uppförande av ett bostadshus, innehållande 2 lägenheter om 2 rum och kök för trafikavdelningens personal med möjlighet att framdeles inreda ytterligare en lägenhet å vinden.

Vid stationen placerade tvenne stationskarlar hava ej kunnat beredas bostad i statens järnvägars hus å platsen. Då några lämpliga lägenheter ej heller finnas att hyra i stationens närhet, har svårigheter förelegat ifråga om personalplaceringen. Det bostadshus, som till avhjälpande av dessa svårigheter föreslås till uppförande, beräknas draga en kostnad av 37,500 kronor.

Uti övriga grupper av husbyggnader har styrelsen inga anslagskrav att framställa.

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

att för husbyggnader för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 37,500 kronor.

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar.

Såsom styrelsen i sina under flera föregående år ingivna framställningar framhållit anser styrelsen det vara av stor vikt, att järnvägstrafiken i största möjliga mån göres oberoende av korsande gator och landsvägar med livligare trafik.

Med hänsyn till det nuvarande ekonomiska läget anser sig styrelsen emellertid icke nu böra äska några medel för anordnande av dylika skenfria vägkorsningar utöver de medel, som redan äro styrelsen tillgängliga, bland annat därigenom, att anslag, som beviljats av 1921 och 1922 års riksdagar för arbetslöshetens bekämpande, avsetts för ifrågavarande ändamål.

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

Styrelsen har icke att under denna rubrik begära något anslag för budgetåret 1923—1924.

IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

För utförande av arbeten, tillhörande denna grupp, hava vissa belopp av statsmakterna pläгат ställas till styrelsens förfogande. Några av de anläggningar, som styrelsen avsett utföra för de anvisade medlen, hava emellertid på grund av under kristiden ändrade förhållanden ännu ej behövt komma till stånd, varjämte genom nedgången i såväl arbets- som materialpriser rätt betydande behållningar uppstått å de anslag, som styrelsen nu disponerar för arbeten uti denna grupp. Styrelsen anser sig alltså böra föreslå, att det av 1920 års riksdag för utförande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten anvisade beloppet, 396,000 kronor, beräknas såsom tillgängligt för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för i denna skrivelse under andra grupper föreslagna nya arbeten.

X. Elektriska belysningsanläggningar.

I sin förliedet är ingivna framställning anhöll styrelsen om medgivande, att av till styrelsens disposition stående medel för arbeten, som ansågos tills vidare icke böra komma till utförande, ett belopp av 100,000 kronor måtte få tagas i anspråk för anordnande av elektriska belysningsanläggningar. Denna anhållan blev av statsmakterna bifallen. Nu verkställda beräkningar hava emellertid givit vid handen, att vid ytterligare inträffade prissänkningar vissa kvarstående behållningar å redan före år 1922 beviljade anslag bliva tillräckliga för utförande av de uti denna grupp planerade arbetena intill den 1 juli 1924. Det av 1922 års riksdag till styrelsens förfogande ställda beloppet 100,000 kronor behöver sålunda ej tagas i bruk för sitt ändamål under budgetåret 1923—1924, och styrelsen får föreslå, att medlen ifråga beräknas såsom tillgängliga för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för i denna skrivelse föreslagna nya arbeten.

XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

I det föregående år till Kungl. Maj:t ingivna förslaget till nya byggnader och anläggningar begärde järnvägsstyrelsen för fortsatt utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar ett anslag av 300,000 kronor. Vid prövning av nämnda anslagsäskande åberopade Kungl. Maj:t, att genom beslut den 2 december 1921 ställts till järnvägsstyrelsens förfogande ett belopp av 175,000 kronor ur det för anordnande av nödhjulsarbeten vid kommunikationsverken avsedda anslaget att användas för vissa arbeten för växel- och signalsäkerhetsanläggningar och ansåg på grund härav en nedsättning av det av järnvägsstyrelsen begärda anslagsbeloppet kunna ske till 125,000 kronor, vilket sistnämnda belopp i enlighet härmed av 1922 års riksdag ställdes till styrelsens förfogande.

Såsom järnvägsstyrelsen föregående år anförde återstå ännu åtskilliga arbeten för utveckling av säkerhetsanläggningarna vid statens järnvägar, även om

det med nuvarande svårighet att uppbringa erforderligt anläggningskapital må anses nödvändigt att inskränka hithörande arbeten i den mån desamma avse uteslutande en höjning av säkerhetsstandarden och inrikta sig företrädesvis på utförande av sådana anordningar, som samtidigt medföra mera avsevärd lättnad i driftkostnaden.

Genom de under det sistförflutna året inträdda prisfallen hava emellertid så betydande besparingar kunnat göras i de av riksdagen tidigare beviljade anslagen, att järnvägsstyrelsen funnit sig böra avstå från äskande av ytterligare anslag för hithörande ändamål av 1923 års riksdag.

XII. Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön.

För elektrifieringen 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.

Järnvägsstyrelsen har redan i sin framställning föregående år meddelat, att dessa anslag bliva tillräckliga för sitt ändamål och att för desamma även spåren från Gällivare till Malmberget och Tingvallskulle samt från Gällivare till Koskullskulle ävensom återstående växlingsspår i Gällivare och Svartön skola kunna elektrifieras. Någon ändring härutinnan har ej inträtt, och har styrelsen därför icke något anslagsäskande att göra under denna rubrik. Slutredovisning av kostnaderna kan dock på grund av ännu mycket fluktuerande priser icke ske förrän uti nästa års motsvarande inlaga.

XIII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

1920 års riksdag har för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg för år 1921 beviljat ett anslag av 23,000,000 kronor. Redan i föregående års skrivelse till Kungl. Maj:t har järnvägsstyrelsen meddelat, att detta anslag ej kunnat tagas i anspråk dels på grund av att en del ändringar i planen ansetts lämpliga att vidtaga och dels därför, att tvenne Kungl. kommittéer tillsatts för utredning av vissa frågor i samband med elektrifieringen, vilkas utlåtande emellertid ännu ej föreligger. För det fall, att de pågående utredningarna skulle visa, att vid de förändrade prisförhållandena denna elektrifiering med ekonomisk fördel skulle kunna företagas, gäller beträffande de tillgängliga medlen, att det redan beviljade anslaget av 23,000,000 kronor under nuvarande prisförhållanden fullständigt täcker, vad som erfordras för utförande av kontaktledningar och omformarestationer, och att alltså andra medel skulle erfordras endast för anskaffning av erforderliga elektriska lokomotiv. Styrelsen har under sådana förhållanden ej heller något nytt anslagsäskande under denna rubrik.

XIV. Brandväsendets ordnande.

I sin föregående år ingivna framställning meddelade styrelsen, att utöver förut anvisade medel endast 55,000 kronor erfordrades för slutförande av arbetena med brandväsendets ordnande vid statens järnvägar. Då emellertid, enligt uppgjord plan, dessa arbeten ej beräknades fullbordade förrän år 1924, förklarade styrelsen, att med äskande av resterande anslag kunde anstå till nästföljande år.

Nu verkställda beräkningar hava emellertid givit vid handen, att redan beviljade anslag, huvudsakligen tack vare skedda prissänkningar, äro tillräckliga för att genomföra brandväsendets ordnande enligt förberörda plan, vadan alltså något ytterligare anslag härför ej erfordras.

I ovannämnda framställning anmälde styrelsen ett behov av 100,000 kronor för utförande av vissa arbeten för ökande av brandsäkerheten i statens järnvägar tillhöriga hotellbyggnader, vilka arbeten enligt Kungl. Maj:ts nådiga stadga angående hotell- och pensionatrörelse av den 8 juni 1917 skulle vara utförda före 1922 års slut. Föredragande departementschefen, som meddelade, att den för arbetenas genomförande bestämda tidpunkten torde komma att utsträckas, ansåg sig på grund härav endast böra tillstyrka, att 25,000 kronor finge disponeras för ändamålet. Detta blev också Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut. Då numera genom Kungl. Maj:ts kungörelse den 19 maj 1922 bestämts, att, med vissa undantag, ifrågavarande arbeten kunna få anstå till utgången av år 1925, har styrelsen ansett, att ifrågavarande arbeten böra utföras successivt under åren 1923—1925.

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

att för utförande av vissa arbeten till ökande av brandsäkerheten för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 25,000 kronor.

XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.

Då redan beviljade anslag under denna rubrik ännu ej konsumerats, erfordras ej något nytt anslag för här avsedda arbeten under budgetåret 1923—1924.

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden ifråga om nya statsbanebyggnader till 1923 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1920, 1921 och 1922 års riksdagar.

Nya statsbanebyggnader	Till riksdagen år			
	1920	1921	1922 ¹⁾	1923
Inlandsbanan (Volgsjön—Gällivare)	8,900,000	4,000,000	1,500,000	1,000,000
Statsbanan Haparanda—Finska gränsen	800,000	{ ²⁾ 250,000 350,000	—	—
> Sveg—Brunflo	5,500,000	3,427,000	—	—
> Sveg—Hede	—	1,500,000	600,000	1,200,000
> Forsmo—Hoting	2,600,000	3,000,000	1,200,000	2,600,000
> Hällnäs—Stensele	3,000,000	3,000,000	1,500,000	2,000,000
> Umeå—Holmsund	2,000,000	—	—	—
> Jörn—Gubbljåure	—	500,000	—	—
> Ulriksfors—Volgsjön	—	²⁾ 120,000	—	—
Summa kronor	22,800,000	16,147,000	¹⁾ 4,800,000	6,800,000

I. Statsbanan Sveg—Hede . . kronor 1,200,000:—

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 »
» första halvåret 1923	600,000 »

Summa 4,300,000 kronor.

År 1918 beräknades bananläggningen komma att draga en kostnad av 6,325,000 kronor. Enligt vad nu verkställda beräkningar giva vid handen skulle banans hela anläggningskostnad komma att uppgå till 6,050,000 kronor, vadan sålunda för banans fullbordande skulle återstå att anvisa 1,750,000 kronor.

Med fasthållande av den plan för arbetets bedrivande, som angavs i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921, varigenom räsläggningen år 1923 beräknades framkomma till Hedeviden, skulle för budgetåret 1923—1924 erfordras ett anslag av 1,200,000 kronor. Därefter skulle sålunda ett slutanslag, avsett främst för anskaffande av rullande materiell, återstå att bevilja för budgetåret 1924—1925, varigenom banan i sin helhet beräknas fullbordad och öppnad för allmän trafik i slutet av år 1924.

¹⁾ för första halvåret 1923.

²⁾ av överskottsmedel från statsbanan Östersund—Ulriksfors.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Sveg—
Hede för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag
av 1,200,000 kronor.*

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

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

För anläggningen hava hittills anvisats följande anslag, nämligen:

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

Summa 25,000,000 kronor.

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

I fråga om arbetenas bedrivande å inlandsbanan får styrelsen anföra följande. Beträffande inlandsbanans södra del har styrelsen i sin skrivelse den 2 september 1921 framhållit, att en tidigare skisserad plan, varigenom beräknades erhålla banan fullbordad till Storuman och materialvägen norr därom färdig till Blattnicksele år 1923, borde följas. Enligt vad styrelsen då anförde torde det, sedan arbetena därmed nått ett visst avsnitt, få sedermera prövas, huruvida banbyggnaden norrut från Storuman skulle enligt ursprungliga förutsättningarna omedelbart fortsättas eller om banan någon tid borde med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Storuman.

I anslutning härtill får styrelsen nu anföra följande. Genom banans fullbordande till Storuman kommer icke blott Stenselebygden i omedelbar förbindelse med järnvägsnätet, utan därutöver komma genom materialvägens framdragande till Blattnicksele även trakterna norr därom i åtnjutande av en avsevärd förkortning av väglängden till närmaste station. Genom materialvägens framdragande på nyss nämnt sätt, varigenom förbindelse nås med landsvägen till Sorsele, kommer nämligen sistnämnda plats, som nu har ett avstånd av cirka 170

km. till Bastuträsks station å norra stambanan, att i sådan mån få sina kommunikationer förbättrade, att avståndet till närmaste järnvägsstation, som då blir Storuman, reduceras till cirka 70 km. och för hjärtat av bygden, trakten omkring Blattnicksele, från 150 km. till 50 km.

Från den tid, då planen på utförandet av inlandsbanan och tvärbanorna uppgjordes och antogs, hava ju de ekonomiska förhållandena både i allmänhet och för statsbanorna omstörtats och det neddragande inflytande, de norrländska kulturbanorna utöva på statens järnvägars driftresultat i hög grad förstörats. Det torde därför framstå som tydligt, att man nog ej kan längre på samma sätt, som under lyckligare förhållanden tänktes, få fortskrida till ett omedelbart realiserande av de stora planerna på kommunikationernas utökande till stöd för den allmänna utvecklingen i berörda trakter, hur önskvärt och nyttigt detta annars allt fortfarande måste anses vara.

Med hänsyn till den stränga sparsamhet ifråga om de allmänna statsutgifterna och kapitalinvesteringen i statens järnvägar, som ännu är av nöden, och enär banan vid Storuman når en plats, där ett tillfälligt avbrott kan ifrågasättas med ändock vunna stora fördelar för de banan väntande orterna norr därom, bör därför enligt styrelsens förmenande inlandsbanans södra del tills vidare och i avvaktan på ljusare tider, då den ursprungliga arbetsplanen åter kan upptagas, icke i en byggnadsföljd utsträckas norr om Storuman. Styrelsen vill emellertid uttala, att det skall vara styrelsens angeläget, att så snart styrelsen anser förhållandena det medgiva, återkomma med förslag om den icke övergivna byggnadsplanens fullföljande.

Såsom ock framgår av styrelsens skrivelse den 2 september 1921 låter sig emellertid icke ens denna plan genomföra med hittills beviljade medel, utan kommer härför att krävas ytterligare anslag. Av styrelsens sistnämnda skrivelse framgår, att detta anslagsbelopp då beräknades uppgå till något över 1,500,000 kronor. Med hänsyn till sedan dess inträffad nedgång i arbets- och materialpriser kan nu erforderligt anslag beräknas avsevärt understiga denna siffra. Styrelsen kan dock icke nu exakt ange vilket belopp, som ytterligare erfordras, enär detta bland annat är beroende av omfattningen av vissa anordningar å Storumans station, rörande vilka utredning ännu pågår. Approximativt torde emellertid summan kunna beräknas till 1,000,000 kronor, vilket belopp skulle behöva anvisas för budgetåret 1923—1924. Härigenom skulle arbetena kunna så bedrivas, att banan i slutet av år 1923 kunde öppnas för trafik till Storuman.

Vidkommande arbetenas bedrivande å inlandsbanans norra del föreslog styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 på anförda skäl, att för första halvåret 1923 intet anslag borde äskas för arbeten å bandelen ifråga. I sin nämnda skrivelse ansåg styrelsen det jämväl böra ifrågasättas, om över huvud taget under förhandenvarande ekonomiska situation detta arbete borde även i fortsättningen bedrivas. Riksdagen 1923 borde enligt styrelsens då uttalade uppfattning kunna med bättre överblick över den ekonomiska situationen och landets ekonomiska möjligheter återupptaga frågan om bandelens färdigbyggande och om beviljande av de därför med ett rationellt byggnadssätt erforderliga medlen.

Vid behandlingen av frågan om anslag till inlandsbanan erinrade emellertid vederbörande departementschef i innevarande års statsverksproposition beträffande arbetena å banans norra del därom, att 1921 års riksdag i likhet med Kungl. Maj:t ansåg, att arbetena å denna bandel alltjämt borde fortgå, vilken av

statsmakterna intagna ståndpunkt departementschefen fortfarande icke fann anledning frångå. I fråga om användningen av de medel, 1,500,000 kronor, som äskades av innevarande års riksdag för inlandsbanan, ansåg visserligen departementschefen, att desamma borde avses för banans södra del, enär arbetena å den norra bandelen beräknades kunna hållas igång till den 1 juli 1923, om ock i inskränkt omfattning, med det för år 1922 avsedda beloppet 1,000,000 kronor jämte för ändamålet anvisade nödhjälpsmedel. Dock torde enligt departementschefens uttalande någon mindre del av det av 1922 års riksdag för inlandsbanan äskade beloppet böra kunna tagas i anspråk för de fortsatta arbetena å norra delen, därest så skulle visa sig erforderligt för undvikande av avbrott i dessa arbeten.

Med anledning av vad sålunda förekommit får styrelsen anföra följande.

Ett av de skäl, som framför allt anförts, då det gällt att motivera fortsättningen av denna bandel till Jokkmokk, har varit den möjlighet, som härigenom skulle erhållas till utnyttjande av dessa trakters rika tillgångar på skogsprodukter, särskilt träkol, något som skulle blivit av avsevärd betydelse för den i Porjus förefintliga järnindustrien. I detta hänseende har emellertid inträtt förändrade förhållanden i så måtto, att industrierna i Porjus numera äro nedlagda och man icke vet, när eller ens om över huvud taget driften vid dessa industrier kommer att återupptagas. Tills vidare torde också eventuella planer på nya anläggningar vid Porjus, Harsprånget eller Gällivare vila i avvaktan på tider, då förutsättningarna för nya industriella affärsföretag kunna bättre än nu kalkyleras.

Av betydelse för den förevarande kommunikationsfrågans bedömande är också, att sedan den såsom nödhjälpsarbete nu bedrivna anläggningen av väg från Jokkmokk till Harsprånget blir färdig, en för norrländska förhållanden ej alltför lång landsvägsförbindelse kommer att ernås mellan Jokkmokk och Porjus station.

Nu verkställda approximativa beräkningar hava givit vid handen, att för banans framdragande till Jokkmokk skulle, utöver redan anvisade medel, krävas en summa av i runt tal 5,400,000 kronor. Även fastän detta belopp med anledning av den sedan år 1920 inträffade starka nedgången i arbets- och materialpriser högst avsevärt underskrider den ungefärliga kostnad, som av styrelsen nämnda år angavs, är summan i alla händelser betydande, och det måste enligt styrelsens uppfattning tarvas synnerligen vägande skäl för att nu göra ett dylikt kapitalutlägg med ty åtföljande årliga driftförluster för att tillföra Jokkmokk en järnvägsförbindelse, vilken, så länge industrierna i Porjus m. fl. platser icke äro avnämbara, icke heller framgår i en för ortens trafikbehov naturlig riktning. Styrelsen kan för sin del icke finna dylika skäl föreligga, utan får styrelsen — som för övrigt fortfarande är av den mening, som styrelsen tidigare uttalat, att byggandet av en grenbana från Jörn bör gå före ett banbygge söderut från Porjus — i anslutning till vad sålunda anförts, föreslå, att sedan de anslagsmedel förbrukats, som ännu finnas tillgängliga för denna bandel och för vilka medel utföras huvudsakligen terrasseringsarbeten närmast söder om Stora Lule älv, arbetena å inlandsbanans norra del tills vidare nedläggas i avvaktan på utvecklingen vid gruvsamhällena samt vid Porjus och Harsprånget. Detta bör emellertid enligt styrelsens mening icke utgöra hinder för att — därest så på grund av inträffande arbetslöshet skulle bliva erforderligt — å nämnda bandel bedriva nödhjälpsarbeten i form av terrasseringsarbeten och dylikt.

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

att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

III. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 2,600,000:—

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

För denna statsbana hava beviljats följande riksdagsanslag, nämligen:

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

Summa 11,350,000 kronor.

Förutom ovanstående anslag har Kungl. Maj:t på hemställan av styrelsen genom beslut den 26 augusti 1921 ställt ett belopp av 1,000,000 kronor till styrelsens förfogande för utförande av arbeten å här ifrågavarande statsbaneanläggning av det av 1921 års riksdag beviljade anslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom kommunikationsverken. Dessa senast anvisade medel hava i huvudsak kommit till användning för bedrivande av arbetena å banans norra del från Hoting räknat.

Slutligen har styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 augusti innevarande år på anförda skäl — huvudsakligen förebyggande av den allmänna arbetslösheten — hemställt, att Kungl. Maj:t ville bemyndiga styrelsen dels att bedriva arbetena å ifrågavarande statsbana i något större omfång än som vore möjligt med redan beviljade medel, dels att i samband därmed redan under närmaste tid beställa även sådana järnöverbyggnader till broar, som egentligen skulle erfordras först något längre fram, samt att Kungl. Maj:t utöver förut anvisade medel ville för ändamålet ställa till styrelsens förfogande 1,000,000 kronor av för arbetslöshetens bekämpande tillgängliga medel att påföras statsbanornas kapitalkonto.

Under förutsättning, att vad sålunda föreslagits vinner Kungl. Maj:ts bifall, skulle för denna statsbaneanläggning hava anvisats sammanlagt 13,350,000 kronor. Med hänsyn till den relativt långa tid, som ännu kan beräknas återstå innan banans fullbordande samt de förändringar i prisnivån, som innan dess kunna tänkas inträda, har någon slutgiltig beräkning, utvisande banans totala anläggningskostnad, nu icke utförts. Emellertid kan densamma med den erfarenhet man nu erhållit angående prisförändringarna uppskattas till i runt tal 19¹/₂

miljoner kronor och skulle sålunda för företagets färdigställande erfordras ytterligare omkring 6,150,000 kronor.

Under antagande av en i förhållande till tidigare förutsättning något förskjuten arbetsplan, varvid rälsläggningen å banan år 1923 norrifrån när fram till bron över Rörströmsälven i närheten av Bodum samt söderifrån vid Tarasjöån och år 1924 såväl norr- som söderifrån framkommer till Backe, skulle för budgetåret 1923—1924 erfordras ett anslag av 2,600,000 kronor. Under förutsättning av ett liknande anslag för det därefter kommande året samt ett mindre anslag för budgetåret 1925—1926, skulle hela banan kunna beräknas öppnad för allmän trafik i slutet av år 1925.

Styrelsen vill här i anslutning till de uttalanden styrelsen tidigare gjort framhålla angelägenheten av att de jämförelsevis mycket tätt bebyggda trakter, som Forsmo—Hotingbanan kommer att genomkorsa, snarast möjligt erhålla järnvägskommunikationer. Av stor betydelse är också, att de gamla handelsvägarna, som i avsevärd grad redan rubbats genom inlandsbanans framdragande från Östersund till Vilhelmina, inom närmaste tid återställas genom fullbordande av nu omhandlade tvärbana, den utan gensägelse viktigaste av tvärbanorna mellan inlandsbanan och norra stambanan.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Forsmo—
Hoting för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag
av 2,600,000 kronor.*

IV. Statsbanan Hällnäs—Stensele kronor 2,000,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggandet av statsbanan Hällnäs—Stensele för en med tillämpning av de före 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 »
» första halvåret 1923	1,000,000 »

Summa 6,075,000 kronor.

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

För denna bananläggning hava sålunda hittills anvisats ett belopp av sammanlagt 7,075,000 kronor.

Såsom styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 anförde, borde enligt styrelsens uppfattning den redan i styrelsens skrivelse den 29 september 1919 skisserade planen följas för arbetenas bedrivande å nämnda bana, varigenom beräknades, att räsläggningen på hösten 1923 skulle nå fram till bron över Ume älv vid Lycksele. För möjliggörande därav skulle för första halvåret 1923 utöver förut anvisade medel hava erfordrats ett anslag av 1,500,000 kronor, vilket belopp emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsattes till 1,000,000 kronor.

Styrelsen håller för sin del före, att nyssnämnda plan för banbyggnaden fortfarande bör i stort sett följas för arbetena till och med Lycksele station. Bron över Ume älv skulle alltså kunna uppmonteras vintern 1923—1924 och bandelen Hällnäs—Lycksele i slutet av år 1924 kunna öppnas för allmän trafik.

Enligt vad nu verkställda beräkningar utvisa torde för fullbordande av sistnämnda bandel utöver redan anvisade medel erfordras ett belopp av i runt tal 3,300,000 kronor, av vilket belopp dock endast 2,000,000 kronor skulle behöva anvisas för budgetåret 1923—1924 och återstoden — till avsevärd del utgörande kostnad för rullande materiell — för budgetåret 1924—1925 att vara i sin helhet tillgänglig för senare delen av år 1924.

Såsom i styrelsens ovan åberopade skrivelse den 2 september 1921 anfördes borde också vidare prövas, huruvida banbyggnaden å sträckan Lycksele—Stensele skulle bedrivas i omedelbar anslutning med arbetena å linjen Hällnäs—Lycksele enligt ursprungliga förutsättningarna eller om banan någon tid borde med hänsyn till konjunkturerna få sin tillfälliga ändpunkt i Lycksele.

Härvidlag vill styrelsen nu för sin del göra samma uttalande i princip som beträffande fortsättningen av banbyggnaden norr om Storuman, och anser styrelsen således, att i avvaktan på konjunkturernas utveckling här ifrågavarande banbyggnad bör för någon tid avbrytas vid Lycksele. Från denna plats utgår ett vitt utgrenat vägnät, och en bana, som får sin, om ock tillfälliga slutpunkt därstädes, kan i varje fall vara av den största betydelse och nytta för berörda orters utveckling.

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

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

att för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

V. Statsbanan Jörn—Gubblijaure.

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

Till följd av såväl det statsfinansiella läget som konjunkturerna på byggnadsmarknaden har emellertid styrelsen för sin del icke ifrågasatt anslag till påbörjande av denna bana förrän år 1922, då nämligen styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1921 års riksdag att för ifrågasvarande ändamål anvisa för år 1922 ett reservationsanslag av 500,000 kronor. I statsverkspropositionen upptogs emellertid icke frågan om anslag till statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Med hänsyn till det försvårade ekonomiska läget ansåg sig styrelsen sedan icke böra upptaga statsbanan Jörn—Gubblijaure bland de företag, för vilka i styrelsens skrivelse den 2 september 1921 ifrågasattes anslag av 1922 års riksdag.

Med anledning av framställningar från Norrbottens läns hjälpkommitté m. fl. i fråga om inriktande av statens nödhjälpsverksamhet på utförande av vissa planerade järnvägslinjer i Norrland m. m. anbefalldes emellertid Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen under loppet av sistnämnda riksdag genom brev den 5 maj 1922 bland annat att låta verkställa renstakning för sträckan Jörn—Arvidsjaur av ifrågasvarande statsbana. Denna stakning är nu i det närmaste slutförd, varefter förslag till definitiv plan för nämnda bandel förväntas kunna underställas Kungl. Maj:ts prövning senast i början av nästkommande år. Kostnaderna för anläggningen av ifrågasvarande bandel kunna ännu icke uppgivas, men skall styrelsen i samband med ingivandet av förslaget till definitiv plan lämna redogörelse därom. Intet hinder torde således föreligga att redan under år 1923 igångsätta arbetena å banbyggnaden i fråga.

Någon förbättring av den dåliga allmänna ekonomiska situation, som sålunda sistlidna år förhindrade styrelsen att ifrågasätta arbetenas igångsättande på statsbanan Jörn—Gubblijaure, är ännu icke med visshet skönjbar, och styrelsen tvekar därför också nu att komma med direkt förslag därom. Givetvis anser styrelsen dock, att ett påbörjande av banan, åtminstone vad beträffar delen Jörn—Arvidsjaur, skulle av bygdehänsyn vara synnerligen önskvärt. Ifrågasvarande grenbana till stambanan genom övre Norrland genomlöper jämförelsevis befolkade trakter, där odlingen är stadd i raskt framåtskridande och där stora möjligheter till ytterligare odling i vida högre grad skulle kunna tillvaratagas, om det förefunnnes tillgång till järnvägskommunikationer. Därtill kommer, att det redan befintliga vägnätet möjliggör, att det i banbyggnaden nedlagda kapitalet åtminstone i någon mån kan successivt göras fruktbringande genom att banan bitvis kan öppnas för allmän trafik.

Av betydelse härvidlag är också, att sedan statsbanan Sveg—Brunflo i år blivit fullbordad och om arbetena å inlandsbanan norr om Stensele och söder om

Stora Lule älv tills vidare i avvaktan på ljusare tider kunna komma att nedläggas, anslagskraven för nya statsbanebyggnader i övrigt under de närmaste åren bliva i avsevärd grad reducerade. Detta förhållande borde i sin mån kunna underlätta avseende av medel för en grenbana från Jörn.

Likasa måste det anses vara av viss betydelse för frågans bedömande, att genom igångsättandet av arbetena å denna grenbana möjlighet jämväl skulle vinnas att dit överflytta från Sveg—Brunflobanan och inlandsbanan ledigblivande arbetspersonal, och härmed är styrelsen inne på den möjlighet, som måhända finnes att nu igångsätta arbetena, om därför kan, i syfte att förebygga arbetslöshet, avses medel av allmänna anslag för arbetslöshetens bekämpande eller medel av samma natur som för sådant ändamål kommit till användning för statsbanan Forsmo—Hoting och statsbanan Hällnäs—Lycksele. Utgående från att saken lämpligen kan ordnas på dylikt sätt, har styrelsen alltså nu intet anslagsäskande att göra för denna bana. Styrelsen vill dock nu anmäla, att det belopp, som bör ställas till styrelsens förfogande för byggnadsarbetenas bedrivande med särskilt sikte taget på att sysselsätta annars arbetslösa järnvägsarbetare, bör utgöra omkring 1,000,000 kronor.

C. MARKFÖRVÄRV.

Då nödiga medel finnes till förfogande, har styrelsen inga nya anslagskrav att göra för markförvärv under budgetåret 1923—1924.

D. RULLANDE MATERIELL.

Då jämväl under tiden 1 juli 1923—30 juni 1924 betydande belopp dels av besparingar å förut beviljade reservationsanslag, dels av förnyelsefondsmedel stå till järnvägsstyrelsens förfogande och då något större behov av vare sig ånglokomotiv eller järnvägsvagnar icke, även med uppåtgående trafikkonjunkturer, torde kunna uppstå intill utgången av ifrågavarande budgetår, har styrelsen intet äskande att göra under denna rubrik.

Styrelsen bortser emellertid här från det eventuella behovet av medel till anskaffande av elektriska lokomotiv för linjen Stockholm—Göteborg, vilken fråga kommer att behandlas i samband med frågan om ytterligare anslag till elektrifieringen av denna linje.

E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCK-

LUFTBROMS kronor 4,500,000:—

I skrivelse den 2 september 1921 meddelade styrelsen den plan, enligt vilken införandet av genomgående tryckluftbroms borde bedrivas för att vara fullt klart med utgången av år 1925. I anslutning härtill hemställde styrelsen om erhållandet av ett anslag av 3,075,000 kronor, vilket belopp emellertid av

1922 års riksdag nedsattes till 2,000,000 kronor. Då styrelsen ansåg, att utrustning av lokomotiv- och godsvagnsparken av rent trafiktekniska skäl borde fullföljas enligt den uppgjorda planen, vidtogs på grund av nyssnämnda reduktion av anslaget den ändringen i planen, att utrustningen av personvagnarna ställdes i andra rummet. Sålunda komma under år 1922 endast cirka 75 stycken personvagnar att förse med tryckluftbroms mot ursprungligen avsedda 300 stycken. Genom denna åtgärd och även på grund av det allmänna priset ser sig styrelsen också i stånd att fullfölja den uppgjorda planen beträffande lokomotiv- och godsvagnsmonteringarna till och med den 30 juni 1923.

I enlighet med den sålunda förändrade planen erfordras emellertid ändock för fortsatt införande av tryckluftbroms för tiden 1 juli 1923—30 juni 1924 ett belopp av 4,500,000 kronor.

Då det av trafiktekniska och driftsekonomska hänsyn är synnerligen önskvärt, att monteringsarbetet fortgår planenligt, får styrelsen i anslutning till vad ovan anförts hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att för fortsatt införande av tryckluftbroms för budgetåret 1923—1924 bevilja ett reservationsanslag av 4,500,000 kronor.

F. NYA INVENTARIER.

Genom iakttagande av sträng sparsamhet beräknar styrelsen kunna vid utgången av första halvåret 1923 hava till sitt förfogande så stor behållning av redan anvisade anslags- och förnyelsefondsmedel för nya inventarier, att något nytt anslag härför icke erfordras för tiden 1 juli 1923—30 juni 1924.

G. FÖRLAG.

Även för budgetåret 1923—1924 anser sig styrelsen av förut anförda skäl icke behöva hemställa om något anslag för ökat förlag.

I en särskild reservation har, såsom framgår av bifogade protokollsutdrag, överingenjören Fogelmarck anført avvikande mening beträffande av styrelsen gjorda uttalanden om nedläggning av arbetena å inlandsbanans norra och södra delar samt å statsbanan Hällnäs—Stensele.

Vid behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd samt dessas suppleant Ekman, överingenjörerna Fogelmarck och Sundberg, byråcheferna Öfverholm och Englund, t.f. byråcheferna Rendahl och Marcus, förste byrådirektören Hellgren och byrådirektören Norrman, och har beredning av ärendena

under grupp A I 1 b, 2—4, III, VI, VII, VIII, XI, XIV, XV samt C verkstälts av byråchefen Åberg,

» » A II 1—3 samt B av överingenjören Fogelmarck,

- under grupp A IV av överingenjören Sundberg,
 » » A IX, X, XII och XIII av byråchefen Öfverholm,
 » » A V, D, E, och F av t.f. byråchefen Rendahl,
 » » A I 1 a och c samt II 4 och 5 av förste byrådirektören Hellgren
 samt
 » » G av byrådirektören Norrman.

Stockholm den 8 september 1922.

Underdånigst
 AXEL GRANHOLM.

HJALM. G. ÅBERG.

Utdrag ur Kungl. Järnvägsstyrelsens protokoll den 8 september 1922.

T.f. Byråchefen Marcus föredrog styrelsens förslag angående behovet av anslag att för budgetåret 1923—1924 äskas av 1923 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 och förlag, och beslöts framställning i ärendet av innehåll, registraturet för denna dag angiver.

Överingenjören Fogelmarck anförde avvikande mening i vad angår styrelsens uttalande rörande nedläggning av arbetena å inlandsbanans norra och södra delar samt å statsbanan Hällnäs—Stensele såsom framgår av följande till protokollet fogade yttrande:

»Enär jag icke kan finna järnvägsstyrelsens här ovan angivna ståndpunkt beträffande ett nedläggande av arbetena på såväl södra som norra delen av inlandsbanan samt statsbanan Hällnäs—Stensele vara ur allmän synpunkt den riktiga och bästa, får jag härutinnan anmäla avvikande mening.

Enligt styrelsens förslag skulle sålunda arbetena å *inlandsbanans södra del* tills vidare helt och hållet nedläggas, så snart banan fullbordats fram till Storumans station vid Stensele, vilket beräknas ske under loppet av år 1923. På *inlandsbanans norra del* skulle arbetena avstanna, så snart det nu för denna bandel disponibla anslagsbeloppet förbrukats, vilket kommer att bliva fallet någon gång under instundande vinter. Slutligen uttalar styrelsen, att banbyggnadsarbetet på *tvärbanan Hällnäs—Stensele* tills vidare bör avbrytas, så snart banan fullbordats till Lycksele, vilket torde inträffa under år 1924.

I huvudsak motiverar styrelsen dessa åtgärder med att från den tid, då planen på utförandet av inlandsbanan och tvärbanorna uppgjordes och antogs (åren 1916 och 1917), de ekonomiska förhållandena både i allmänhet och för statsbanorna omstörtats i så hög grad, att man icke kan tänka på att omedelbart fortskrida på planens realiserande, varför densamma i vissa delar bör tills vidare

avbrytas i avvaktan på ljusare tider, då den ursprungliga planen åter kan upptagas.

Styrelsen förordar dock, att med anlitan av anslag, som kunna vara tillgängliga för arbetslöshetens bekämpande, arbetena må igångsättas på en annan, visserligen i ursprungliga planen ingående men ännu ej påbörjad bana, nämligen tvärbanan Jörn—Avaviken, oaktat denna bana, såsom ock departementschefen påpekat i propositionen till 1921 års riksdag angående anslag till bland annat nya statsbanor — enligt dittills framlagda byggnadsplaner vore avsedd att påbörjas först sedan inlandsbanan fullbordats söderifrån till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk.

Med anledning av den ståndpunkt järnvägsstyrelsen sålunda intagit i fråga om den närmaste tidens järnvägsbyggande i Norrland anser jag mig böra göra följande uttalande.

Redan tidigt, och särskilt i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 januari 1911 angående plan för bedrivande av statens järnvägsbyggnader, har Styrelsen framhållit nyttan för att icke säga nödvändigheten av, att en sådan plan förefinnes och i möjligaste mån följes, därvid bland annat framhållande det olämpliga uti att, såsom dittills i stor utsträckning skett, man under uppåtgående konjunkture med därav följande brist på arbetskrafter ökat omfattningen av statens järnvägsbyggnader för att däremot under lågkonjunktur, med riklig tillgång på arbetskrafter, åter inskränka byggnadsarbetena. Vid upprepade tillfällen därefter har styrelsen kraftigt betonat nödvändigheten av en för längre tid gällande byggnadsplan. Styrelsens uttalande angående behovet av byggnadsplan i skrivelserna till Kungl. Maj:t den 7 mars 1917 i fråga om inlandsbanan och dess tvärbanor synes mig särskilt värt att framhålla, vadan jag tillåter mig att här återgiva detsamma in extenso. Styrelsen anför sålunda bland annat följande: »Styrelsen anser sig här icke behöva ånyo framhålla alla de förut anförda skäl, som tala för framläggande och fastställandet av en byggnadsplan. De skäl, styrelsen tidigare åberopat, hava emellertid huvudsakligen rört sig om behovet av en plan för statsbanebyggnaderna för några år framåt med hänsyn till den möjlighet, förefintligheten av en sådan bereder, att på ett ekonomiskt fördelaktigare sätt planlägga byggnadsarbetena än om någon sådan byggnadsplan icke funnes, särskilt därigenom, att befälsuppsättningen och arbetsstyrkan kan hållas vid jämnare numerär, att den dyrbara arbetsmaterielen kan fullständigare utnyttjas med mera, som tidigare framhållits av styrelsen.

Det finnes dock», fortsätter styrelsen, »även andra synnerligen viktiga skäl, som tala för nödvändigheten av en byggnadsplan och främst bland dessa nyttan av en sådan för det ekonomiska livet i de trakter, som skulle beröras av från det ena eller andra hållet ifrågasatta bansträckningar. Styrelsen har under de år, utredningarna för inlandsbanan och tvärbanorna pågått, ofta och med tiden allt tydligare erfarit, hurusom ovissheten av, om den ena eller andra banan skulle bli verklighet, lagt sin hämmande hand över utvecklingen i berörda trakter. Ständigt har man hört, huru det uttalats, att om det endast bliver bestämt, att den eller den banan skall byggas, sak samma om det dröjer några år, så kommer den eller den vägen att anläggas, den eller den ångbåtsleden att öppnas eller utvecklas. Ofta har framhållits, hurusom det ena eller andra kommunala företaget, såsom byggandet av sjukhus, skolor, vattenkraftstationer med mera dylikt, måste vänta på sitt förverkligande i avvaktan på, om eller varest någon viss bana

kommer att framdragas. Att även den enskilda företagsamheten på jordbrukets och industriens områden ställer sig avvaktande, intill dess att närliggande järnvägsfråga bliver avgjord i ena eller andra riktningen, är helt naturligt, då man eljest riskerar att utföra viss anläggning på plats eller på sätt, som kanske sedan skulle visa sig icke vara det bästa vid viss utgång av järnvägsfrågan.

Om däremot, säger styrelsen vidare, »en byggnadsplan för statsbanorna bliver fastställd, är det naturligt, att utvecklingen skall taga ny fart i de trakter, som beröras av den ena eller andra av de i planen ingående banorna. Men även i de orter, som enligt planen icke under en närmare framtid kunna påräkna att få någon järnväg, är det att antaga, att företagsamheten åter skall göra sig i viss mån gällande, då den nu rådande ovissheten om, varest banor komma att framdragas, upphör. Vissheten om att man icke kan påräkna någon järnväg i närheten under en längre tid framåt är dock bättre än den hämmande ovisshet, som nu råder i den stora del av Norrland, som beröres av den nu svävande tvärbanefrågan. Även nu anförda omständigheter synas styrelsen synnerligen kraftigt tala för att fastsläendet av en plan för statens banbyggnader i Norrland skulle i hög grad bidraga till det ekonomiska livets utveckling därstädes, framför allt i de trakter, där enligt byggnadsplanen bana skall anläggas, men även av skäl, som nyss antytts, i orter, där så ej bliver fallet. Nyttan av en sådan plan skulle givetvis göra sig gällande, även om till äventyrs det statsfinansiella läget eller andra omständigheter skulle göra det nödvändigt att i vissa fall vidtaga förändringar beträffande tidpunkten för fullbordandet av den ena eller andra av de i planen ingående banorna.»

Även vederbörande departementschef har i sina yttranden till statsrådsprotokollen i samband med framläggande av olika propositioner om byggandet av inlandsbana och tvärbanor kraftigt frambållit behovet av att hava en för längre tid framåt avsedd plan för bedrivandet av statens järnvägsbyggnader. I fråga om fullföljandet av en sådan plan har emellertid såväl järnvägsstyrelsen som departementschefen vid de skilda byggnadsplanernas framläggande gjort det förbehåll att, om det statsfinansiella läget så skulle med nödvändighet kräva, det givetvis kunde ifrågasättas att göra sådan förskjutning i byggnadsplanen, att tiden för fullbordandet av den ena eller andra av de i planen ingående banorna kunde komma att mer eller mindre framflyttas till en något senare tidpunkt, än som förutsatts i planen. Särskilt har styrelsen år 1917 uttalat, att detta dock skulle vara till väsentligt mindre olägenhet för näringslivets utveckling i Norrland än om i stället en eller annan av de till upptagande i planen ifrågasatta banorna skulle av nyss angivna grunder uteslutas ur planen. Styrelsen framhöll vid detta tillfälle dock att en framflyttning i tiden för inlandsbanans fullbordande såvitt möjligt borde undvikas.

Jag har tillåtit mig tämligen utförligt anföra det ovanstående därför, att det alltigenom synes mig visa, hurusom såväl departementschefen som järnvägsstyrelsen tidigare ansett, *dels* att det vore såväl nyttigt som nödvändigt att hava en för längre tid gällande byggnadsplan, *dels* att, om det statsfinansiella läget nödvändiggjorde en rubbning av planen, detta borde ske »genom att mer eller mindre framflytta tiden för fullbordandet av en eller annan bana», vilket enligt min åsikt, såsom en konsekvens av de skäl, som framförts för behovet av en byggnadsplan, måst innebära, att framflyttandet av en banas fullbordande skulle ske genom ett långsammare bedrivande av byggnadsarbetena, med mindre årliga anslag, men icke genom att helt nedlägga arbetena.

Det är emellertid detta som enligt mitt förmenande kan befaras bli följd av vad styrelsen nu föreslår. Detta synes mig nämligen innebära ett sönderbrytande av byggnadsplanen på ett sätt, som medför just den ovisshet och de olägenheter såväl för arbetenas ekonomiska utförande som för näringslivet i Norrland, som man tidigare så kraftigt framhållit vara en olycklig följd av saken av en byggnadsplan. Ty, även om den nuvarande järnvägsstyrelsen säger sig hava för avsikt att föreslå byggnadsplanens återupptagande, så snart de ekonomiska förhållandena i landet förbättrats, kan det nog med skäl sägas, att om arbetet på en bana nu helt nedlägges och dess organisation upplöses genom att arbetare, befäl och materiell avskedas eller bortflyttas, det är ovisst, om och när arbetena någon gång åter komma att upptagas.

Visserligen har styrelsen tidigare, och detta med rätta, framhållit, att det är ekonomiskt fördelaktigare att samtidigt bedriva arbetena på ett färre antal platser med något större anslag än att igångsätta arbeten på ett större antal platser med mindre anslag på varje plats, men, sådan situationen nu är, och i anslutning till vad ovan sagts håller jag före, att det är lyckligare och mot därav berörda orsksbefolkning rättvisare att fortsätta arbetena på de redan påbörjade bandelarna, även om endast knappa anslag kunna påräknas, än att med brytande av byggnadsplanen nedlägga arbetena på en eller flera av desamma. I viss mån strider detta visserligen mot vad styrelsen tidigare uttalat angående det ekonomiska uti att driva banbyggnadsarbeten med för små årliga anslag, särskilt därför att, inom vissa gränser, organisationskostnaderna procentuellt bli högre än om större anslag äro tillgängliga. Dock vill jag här erinra om att, då under senaste åren de finansiella svårigheterna nödvändiggjort anslagens avknappande för vissa bandelar under vad som förut ansetts vara ekonomiskt fördelaktigt för arbetenas bedrivande å ett arbetsdistrikt, man sökt förenkla organisationen till det minsta möjliga genom att, såsom fallet varit å exempelvis inlandsbanans norra del, arbeta på endast en sektion, i stället för å arbetsdistrikt uppdelat i sektioner. Med sålunda förenklad organisation bör man utan särskilt ogynnsamt resultat kunna driva arbetena på en bandel med anslag knappare än tidigare ansetts tillrädligt, även om givetvis ett större anslag per år gör organisationskostnaderna procentuellt mindre.

Vid bedömande av den föreliggande frågan torde nuvarande förhållanden på arbetsmarknaden jämväl böra tagas i beaktande. Det kan givetvis icke bortses ifrån att det ekonomiska läget är sådant, att all möjlig sparsamhet kräves i fråga om statens utgifter. Samtidigt måste dock bemärkas, att förhållandena å arbetsmarknaden äro sådana, att staten för arbetslöshetens bekämpande måste hålla igång nödhjälpsarbeten i mycket stor utsträckning och att landets ekonomiska läge dock icke ansetts sämre än detta kunnat ske. Man kan ju då också fråga sig, om den åtgärden är den ur allmän synpunkt riktiga, att dessa banbyggnadsarbeten nedläggas och därmed arbetslösheten ökas samtidigt som arbetstillfällen måste sökas, som kanske ofta ur nyttans synpunkt äro mindre värda än nämnda banbyggnadsarbeten, vilka dock statsmakterna, ehuru medvetna om att banföretagen icke åtminstone på många år skulle medföra någon direkt ekonomisk vinning, funnit ur andra synpunkter för landet av det värde, att de borde komma till utförande under en jämförelsevis kort tidsperiod.

Såsom sammanfattning av vad ovan anförts vill jag sålunda uttala såsom

min åsikt, att järnvägsstyrelsen icke nu bort ifrågasätta ett nedläggande av arbetena vare sig å inlandsbanan eller å tvärbanan Hällnäs—Stensele.

Vidkommande de särskilda bandelarna må anföras följande:

Inlandsbanan, södra delen.

Enligt den för 1916 års riksdag framlagda byggnadsplanen skulle rälsläggningen söderifrån varit framme vid Storuman år 1919 och i Sorsele år 1921. Då rälsläggningen först innevarande år beräknas framkomma till Ume älv, är banbyggnaden redan avsevärt försenad. Att nu besluta, att banans fortsättning norr om Storuman skall uppskjutas till oviss framtid, anser jag jämväl bliva till alltför stor skada för den ovanför liggande bygden. Det är att märka, att om också de 25 å 30 kilometer, som ligga närmast norr om Storuman, utgöras av för bebyggelse mindervärdigt land, dock därovanför i Juktåns och Vindelälvens dalgångar finnes icke obetydlig bebyggelse — åtminstone upp till Sorsele — väl värd att komma i åtnjutande av järnvägskommunikationer. Däremot måste erkännas, att inlandsbanan norr om Sorsele, med den sträckning, över Kasker, som riksdagen beslutat men som av järnvägsstyrelsen avstyrktes, får en annan karaktär, i det att den där kommer att framgå genom trakter, som, om jag undantager trakten omkring Arjeplong, torde hava föga att ge både i fråga om odling och skogsbruk. Norr om Sorsele torde man kunna säga att banans karaktär såsom kultur-bana träder i bakgrunden och att karaktären av strategisk järnväg framträder i stället.

Visserligen är det sant, som styrelsen anført i sin skrivelse, att redan inlandsbanans framförande till Storuman och materialvägens framdragande till Blattnicksele väsentligen lättat de förutvarande transportsvårigheterna för Sorsele, men då ändock transportlängden från Storuman å materialvägen från Storuman blir så stor som 5 respektive 7 mil till Blattnicksele respektive Sorsele, anser jag, att inlandsbanan icke kan sägas få en lämplig avslutning vid Storuman utan att arbetet bör omedelbart ehuru i långsamt tempo i första hand fortsättas från Storuman upp till Vindelälven och Sorsele.

Kostnaderna för bananläggningen från Storuman norr ut till den plats, där man påträffar Vindelälven med dess landsvägsförbindelser, eller Sandsele på älvens södra strand, beräknas till omkring 6 miljoner kronor eller något däröver, för sträckan Storuman—Blattnicksele till cirka 8 miljoner samt för hela sträckan Storuman—Sorsele till omkring 11 miljoner kronor.

Inlandsbanan, norra delen.

I fråga om inlandsbanans norra del är det att märka, att statsmakterna vid ett flertal tillfällen uttalat sig för att arbetena skulle bedrivas jämväl å denna del. Så framhöll 1916 års riksdag (skr. nr 186) i samband med frågan om storleken av de anslag, som skulle erfordras för inlandsbanans fortsättande under år 1917, att riksdagen ansåge det angeläget, att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetena — färdigställdes snarast möjligt i den mån den ekonomiska situationen det medgäve och höll riksdagen före, att banbygget redan från början, ehuru i jämförelsevis mindre omfattning, borde bedrivas jämväl norrifrån. Riksdagen anvisade också medel härtill för år 1917, ehuru såväl järnvägsstyrelsen som Kungl. Maj:t tänkt sig, att denna del av banan först skulle

igångsättas år 1920. Likaså anvisade 1920 års riksdag fortsatt anslag för banans byggande norrifrån, ehuru Kungl. Maj:t då icke äskade anslag härför.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t rörande anslagsfrågor, som skulle föreläggas 1921 års riksdag, framhöll järnvägsstyrelsen bland annat att, ehuru det vore uppenbart, att inlandsbanan norrifrån borde fortsättas till Jokkmokk, så torde dock med hänsyn till de rådande ogynnsamma ekonomiska förhållandena ett visst avbrott i banbyggnadsarbetena vara påkallat. Styrelsen ifrågasatte därför icke då vidare anslag för arbetenas fortsättande å denna bandel. I sitt yttrande rörande denna anslagsfråga fann departementschefen på angivna skäl rörande banans betydelse och med hänsyn till vad statsmakterna hittills åtgjort beträffande banan, att det syntes angeläget att, även om de ekonomiska förhållandena skulle göra det nödvändigt att avbryta inlandsbanans byggande norrifrån, detta dock icke borde ske, förrän banan i sinom tid framkommit till Jokkmokk. Kungl. Maj:t föreslog också riksdagen anvisande av anslag för fortsättning av banbyggnaden, vilket förslag av riksdagen biträdades.

Jämväl så sent som vid behandlingen under innevarande år av dessa anslagsfrågor hava statsmakterna uttalat, att byggnadsarbetena på nu ifrågavarande bandel icke borde avbrytas.

Även om, som järnvägsstyrelsen framhåller, genom industriens nedläggande i Porjus förhållandena numera utvecklat sig i för den fortsatta banbyggnaden ogynnsam riktning, så måste man dock ställa sig tveksam till järnvägsstyrelsens förslag att nu helt nedlägga arbetena. Detta icke minst med hänsyn till vad som hittills av statsmakterna blivit åtgjort i fråga om denna bana och de penningmedel, som redan nedlagts söder om Porjus. Därtill kommer, att med arbetenas totala nedläggande svårigheter torde följa för den hittills vid banbygget sysselsatta personalen i form av arbetslöshet. Att märka är, att de ytterligare penningmedel, som vid nuvarande prisläge skulle krävas för banans färdigbyggande till Jokkmokk, inskränka sig till 5,400,000 kronor.

Ehuru jag medgiver, att i och med industriens nedläggande i Porjus för närvarande skälen för banans framdragande norrifrån till Jokkmokk blivit ej oväsentligt försvagade och att de rena ortsintressena tala för denna banas snara fullbordande i mindre grad än exempelvis beträffande Jörn—Arvidsjaur, anser jag dock, i anslutning till vad ovan anförts, att arbetena tills vidare borde fortgå. Med den synnerligen enkla organisation av arbetsledningen, som numera förefinnes vid denna banbyggnad, torde arbetena kunna bedrivas något så när ekonomiskt, även om de årliga anslagen måste tänkas ej obetydligt understiga 1,000,000 kronor, åtminstone under de allra närmaste åren, då tillgängliga medel kunna till största delen nedläggas i arbeten och materiellkostnader undvikas.

Tvärbanan Hällnäs—Stensele.

Här må om densamma erinras, hurusom järnvägsstyrelsen i sin plan år 1916 tänkte sig delen Hällnäs—Lycksele byggd under åren 1918—1920 men att uppehåll därefter skulle göras under åren 1921 och 1922. Bandelen Lycksele—Stensele skulle byggas under åren 1923—1927. Därvid ingick i planen, att arbetsstyrkan år 1920 skulle överflyttas till banan Jörn—Åvaviken, som skulle fullbordas år 1923, då arbetarna åter skulle flyttas till bandelen Lycksele—Stensele.

Kungl. Maj:t upptog icke sistnämnda bandel i sina till 1916 och 1917 års

riksdagar avgivna byggnadsplaner, varemot sistnämnda riksdag beslöt anläggning av hela banan Hällnäs—Stensele. Därvid gjordes dock det uttalandet, att arbetena å bandelen Lycksele—Stensele likväl icke borde bedrivas hastigare än som beräknats i järnvägsstyrelsens byggnadsplan den 7 mars 1917. I sistnämnda byggnadsplan var det förutsatt, att banan skulle byggas i ett sammanhang från Hällnäs till Stensele under åren 1919—1928.

Av skäl, som ovan framhållits beträffande olämpligheten av att nu helt bryta planen för en banas byggande genom arbetenas nedläggande samt med hänsyn till önskvärldheten av att snarast återställa de genom inlandsbanans framdragande söder ifrån brutna handelsvägarna — av särskild betydelse för Umeå stad — anser jag, att banbyggnaden bör fortsätta i ett sammanhang upp mot Stensele såsom fortsättning på byggnadsarbetena å bandelen Hällnäs—Lycksele. Något anslag för arbetenas igångsättande ovanför Lycksele torde icke med nödvändighet äskas förrän av 1924 års riksdag, ehuru väl det för ett lämpligt disponerande av den å Hällnäs—Lycksele successivt ledigblivande arbetsstyrkan vore ekonomiskt fördelaktigt, om redan 1923 års riksdag beviljade ett mindre belopp för arbetenas påbörjande å bandelen Lycksele—Stensele.

Beträffande tvärbanan *Jörn—Gubblijaure* instämmer jag tillfullo i järnvägsstyrelsens uttalande, att den del av denna bana, som faller mellan Jörn och Arvidsjaur, bör påbörjas och fullbordas så snart lämpligen ske kan. Järnvägsstyrelsen ifrågasätter nu, om arbetena å denna bandel skola igångsättas under närmaste framtid med anlitande av medel, som kunna vara disponibla av anslag för arbetslöshetens bekämpande. Detta synes mig synnerligen önskvärt men dock, av skäl som ovan framhållits, endast under förutsättning, att så kan ske utan att för den skull avbrott behöver göras i arbetena på de förut här ovan avhandlade redan i gång varande banbyggnaderna.

Särskilt vill jag här framhålla såsom min åsikt, att ett igångsättande av arbetena på bandelen Jörn—Arvidsjaur icke bör i och för sig få fördröja inlandsbanans framdragande från Storuman norr ut mot Sorsele. Sistnämnda banbyggnad är redan tre år försenad i förhållande till den föreliggande byggnadsplanen och jag anser skäl icke förefinnas, varför man skulle anse behovet av förbättrade kommunikationer för trakterna längs en bana Jörn—Arvidsjaur mera trängande än för trakterna längs bandelen Storuman—Sorsele, till vilken sistnämnda plats, såsom förut anmärkts, inlandsbanan söderifrån skulle, enligt den år 1917 framlagda byggnadsplanen, vara framdragen, innan arbetena påbörjades å den jämväl då i planen ingående banan Jörn—Avaviken.

I anslutning till vad ovan anförts får jag således såsom min åsikt uttala, att järnvägsstyrelsen nu icke bort ifrågasätta nedläggande av arbetet på någon av de redan i gång varande och i 1917 års byggnadsplan ingående banorna.

Vid det fortsatta bedrivandet av samtliga nu ifrågavarande banbyggnader — inalles för närvarande omfattande fem arbetsställen — gäller det dock uppenbarligen att tillse, att anslagsmedlen med hänsyn till det tryckta ekonomiska läget icke tilltagas större än som erfordras för arbetenas hållande i gång på ett något så när ekonomiskt sätt.

Härför borde i medeltal årligen för varje arbetsställe krävas cirka 1,500,000 kronor.

Vid bestämmande av anslagen för de olika banbyggnaderna bör man dock taga hänsyn till *dels* att det är ett önskemål, att arbetena å banan Forsmo—

Hoting må kunna bedrivas raskare än på de övriga banorna för denna banas fullbordande snarast möjligt, *dels* att av det anslag, som kan beviljas för banan Hällnäs—Stensele, ett par hundra tusen kronor böra avses för påbörjande av arbeten norr om Lycksele, även om detta skulle medföra, att banans öppnande för allmän trafik till Lycksele skulle i någon mån framflyttas, *dels ock* att det tills vidare torde vara nödvändigt bedriva arbetena å inlandsbanans norra del i mycket långsam takt.

I anslutning härtill anser jag att järnvägsstyrelsen bort hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1923—1924 för nya statsbanebyggnader anvisa följande belopp, nämligen för:

Sveg—Hede	1,200,000 kronor
Inlandsbanan	2,300,000 »
(därav 1,600,000 kronor avsedda för inlandsbanans södra del och 700,000 kronor för den norra delen)	
Forsmo—Hoting	2,600,000 »
Hällnäs—Stensele	1,700,000 »

Stockholm den 8 september 1922.

Hj. Fogelmark.

Som ovan

Erik Gustafsson.

REGISTER.

Å betecknar, att för arbetet beviljat anslag föreslås återbördas.

	Sid.
Aneby—Tranås och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår	13
Arlöv, anordnande av gångtunnel	11
Bangårdsanordningar i övrigt	11
Bangårdsombyggnader	7
Belysningsanläggningar (Å)	19
Bollnäs, anordnande av innertak i huvudverkstaden	16
Brandväsendets ordnande	21
Broanläggningar	16
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	21
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	12
Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön	20
» » » Stockholm—Göteborg	20
Elektriska belysningsanläggningar (Å)	19
Forsmo—Hoting, ny statsbana	26
Förbättrad driftsekonomi, anordningar för	17
Förlag	31
Genomgående tryckluftbroms	30
Gubblijaure—Jörn, ny statsbana	29
Gångbroar och gångtunnlar	11
Gällivare, vatten- och avloppsledning	11
Gällivare—Volgsjön, ny statsbana	23
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen	20
Göteborg, västkustbanans inledande till statsbanestationen	15
Hede—Sveg, ny statsbana	22
Hoting—Forsmo, ny statsbana	26
Husbyggnader	17
Huvudverkstäder, anläggningar vid	16
Hällnäs—Stensele, ny statsbana	27
Inlandsbanan	23
Inventarier, nya	31
Jörn—Gubblijaure, ny statsbana	29
Kabelarbeten m. m. (Å)	19
Kiruna—Svartön, elektrifiering av linjen	20
Kol- och vattenstationer	11
Kolupplagsplatser m. m.	18
Kuntze-Knorrbromsens införande	30
Källered—Lindome, omläggning av linjen	15

	Sid.
Laxå—Hallsberg—Örebro, dubbelspår	12
Lindome—Källered, omläggning av linjen	15
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	17
Lund, ombyggnad av bangården	9
Markförvärv	30
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av	10
Norrtulls godsstation, utvidgning av	7
Nya byggnader och anläggningar	5
Nya inventarier	31
Nya statsbanebyggnader	21
Nya stationer och mötesplatser	10
Rullande materiell	30
Sala, ombyggnad av bangården	8
Sandsjö—Sävsjö och Tranås—Aneby, dubbelspår	13
Sektionstelefonledningar m. m. (Å)	19
Signalsäkerhetsanläggningar	19
Skenfria vägkorsningar	18
Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem	10
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av	10
Stensele—Hällnäs, ny statsbana	27
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen	20
Stockholm, omläggning av västra stambanans ingångslinje	16
Stockholm C, omändring av	7
Större broanläggningar	16
Svartön—Kiruna, elektrifiering av linjen	20
Sveg—Hede, ny statsbana	22
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (Å)	19
Tillbyggnad av och diyerse anläggningar vid lokomotivstationer	17
Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, dubbelspår	13
Tryckluftsbroms, genomgående, införande av	30
Upplagsplatser m. m. för stenkol	18
Vatten- och avloppsledningar	11
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana	23
Vägkorsningar, skenfria	18
Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation	15
Västra stambanans ingångslinje i Stockholm, omläggning av	16
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	19
Ytterby, uppförande av bostadshus	18
Örebro, anordnande av innertak i huvudverkstaden (Å)	16
Örebro—Hallsberg—Laxå, dubbelspår	12