

*Avgiven den 13 september 1924.*

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1925—1926 äskas av 1925 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1925 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar, för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

ävensom för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

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

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

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

		Anslags- belopp
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>		
<b>I. Bangårdar.</b>		
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>		
a.	Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. (sid. 7) . . . . .	1,000,000
b.	Lund, ombyggnad av bangården (sid. 10) . . . . .	341,000
c.	Stockholm södra, ombyggnad av bangården (sid. 11) . . . . .	100,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 12) . . . . .		
3. <i>Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem</i> (sid. 12).		
a.	Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår (sid. 12) . . . . . kr. 247,000	
b.	Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar (sid. 13) . . . . . 115,000	362,000
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>		
a.	Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 15) . . . . .	—
b.	Vatten- och avloppsledningar (sid. 15) . . . . .	—
c.	Gångbroar och gångtunnlar (sid. 15) . . . . .	100,000
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</b>		
1.	<i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Bodafors och Sävsjö</i> (sid. 16) . . . . .	465,000
2.	<i>Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome</i> (sid. 18) . . . . .	—
3.	<i>Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation</i> (sid. 18)	—

	Anslags- belöpp
III. <b>Större broanläggningar</b> (sid. 19) . . . . .	—
IV. <b>Anläggningar vid huvudverkstäder.</b>	
1. <i>Göteborg, ny huvudverkstad</i> (sid. 19) . . . . .	—
V. <b>Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.</b>	
1. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer</i> (sid. 20) . . . . .	50,000
VI. <b>Husbyggnader</b> (sid. 20) . . . . .	440,000
VII. <b>Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.</b> (sid. 21) . . . . .	500,000
VIII. <b>Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i im- porthamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagnings- i importhamnar</b> (sid. 22) . . . . .	—
IX. <b>Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten</b> (sid. 23)	—
X. <b>Elektriska belysningsanläggningar</b> (sid. 23) . . . . .	275,000
XI. <b>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</b> (sid. 24) . . . . .	—
XII. <b>Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg</b> (sid. 24) . . . . .	7,000,000
XIII. <b>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</b> (sid. 25) . .	—
Summa kronor	<b>10,633,000</b>
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>	
I. <b>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</b> (sid. 25) . . . . .	2,500,000
II. <b>Forsmo—Hoting</b> (sid. 27) . . . . .	750,000
III. <b>Hällnäs—Stensele</b> (sid. 28) . . . . .	1,500,000
IV. <b>Jörn—Gubbljaure</b> (sid. 29) . . . . .	1,000,000
Summa kronor	<b>5,750,000</b>
C. <b>Markförvärv</b> (sid. 30) . . . . .	—
D. <b>Rullande materiel</b> (sid. 30) . . . . .	—
E. <b>Införande av genomgående tryckluftbroms</b> (sid. 30)	—
F. <b>Nya inventarier</b> (sid. 31) . . . . .	—
G. <b>Förlag</b> (sid. 31) . . . . .	—
Summa summarum kronor	<b>16,383,000</b>

Beträffande frågan rörande täckande av föreliggande anslagsbehov har styrelsen under vederbörliga rubriker föreslagit, att vissa besparingar å till styrelsens förfogande tidigare ställda anslag måtte få tagas i anspråk för ändamålet. Dessa besparingar utgöras av:

beräknat överskott å anslag för anläggande av ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby samt mellan Bodafors och Sävsjö . .	100,000
beräknat ytterligare överskott å anslag för anläggande av ett järn- vägsspår mellan Aneby och Sandsjö . . . . .	200,000

erhållet överskott å utförda arbeten, till vilka anslag beviljats under huvudrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid sta- tens trafikerade järnvägar» . . . . .	1,100,000
obehövlig del av anslag för statsbanan Umeå—Holmsund . . . . .	100,000
	Summa kronor 1,500,000

För tillgodoseende av föreliggande totala anslagskrav — 16,383,000 kronor — skulle alltså 14,883,000 kronor behöva av riksdagen anvisas såsom nytt anslag.

Rörande erforderliga medel för inlösen m. m. av järnvägshotellen i Krylbo, Störvik, Bollnäs, Ånge, Bräcke och Ockelbo enligt Kungl. Maj:ts dom den 29 december 1923 torde järnvägsstyrelsen få hänvisa till sin i skrivelse den 11 februari 1924 gjorda särskilda framställning härom ävensom till i ämnet under hand den 10 mars och 23 augusti 1924 avgivna V. P. M.

## A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 10,633,000 kronor.

Liksom under de föregående åren skett vill järnvägsstyrelsen även nu påpeka, att samtidigt med anslagsmedel är avsett att användas medel från förnyelsekontot för utförandet av vissa här föreslagna arbeten, och kommer styrelsen att i sitt förslag till driftkostnadsstat dels föreslå de avsättningar till kontot, som betingas av respektive anläggningars bokförda värde och av den för nyanläggnings- och nyanskaffningskostnaderna bestämmande prisnivåns läge, dels lämna en ungefärlig uppgift om de större förändringsarbeten och den ersättningsmateriel, som styrelsen avser att bekosta med förnyelsemedel under nästa år.

I anslutning till vad som på järnvägsstyrelsens förslag av statsmakterna godkänts under de närmast föregående åren har styrelsen i denna framställning icke medtagit såsom särskilt äskande sådana arbeten, som beräknas betinga kostnader, understigande 25,000 kronor, utan äro desamma avsedda att bestridas av till styrelsens förfogande ställda medel för oförutsedda och mindre arbeten.

I avseende å arbeten vid föreningsstationer har styrelsen, jämlikt under de senare åren tillämpad och av statsmakterna godkänd princip, vid äskandet av anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de anslutande enskilda järnvägarna. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får anmäla, att sådana bidrag numera influtit dels för arbetet med utvidgning av Ockelbo station m. m., vartill 1917, 1918 och 1919 års riksdagar anvisat sammanlagt 387,000 kronor, dels för arbetet med tillbyggnad av godsmagasinet vid Lund, vartill 1917 och 1918 års riksdagar anvisat sammanlagt 35,000 kronor. Kostnaderna för dessa båda arbeten hava uppgått till 352,387 kronor 37 öre respektive 30,384 kronor 10 öre. I dessa belopp hava de enskilda banorna deltagit med 86,668 kronor respektive 8,939 kronor. De på statens järnvägar fallande kostnaderna utgöra sålunda för arbetet vid Ockelbo 265,719 kronor 37 öre och för arbetet vid Lund 21,445 kronor 10 öre. Å anslagsbeloppen, tillhoppa 422,000 kronor, har alltså erhållits ett överskott å 134,835 kronor 53 öre, varav 121,280 kronor 63 öre, utgörande överskottet å anslaget för stationsutvidgningen vid Ockelbo, ingå bland här nedan omförmälda besparingar å under år 1923 avslutade arbeten, medan det erhållna bidraget för godsmagasinstillbyggnaden vid Lund tills vidare tillförts anslaget för den nu pågående ombyggnaden av Lunds bangård, för vilket arbete styrelsen framdeles torde få avgiva redovisning.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får järnvägsstyrelsen vidare här nedan lämna redogörelse för i vilken omfattning överskott å anslag, tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar

vid statens trafikerade järnvägar», blivit under sistförflutna år tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å anslag för arbeten inom samma huvudgrupp.

Brist har sålunda uppkommit å anslagen för under år 1923 avslutade arbeten inom följande tvenne detaljgrupper, nämligen

Anläggningar vid kol- och vattenstationer . . . . .	3,603: 63 kronor
Arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet . . . . .	990: 42 »
	Summa brist 4,594: 05 kronor.

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

Bangårdsombyggnader . . . . .	129,382: 44 kronor
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem . . . . .	21,249: 44 »
Gångbroar och gångtunnlar . . . . .	12,868: 07 »
Speciella anläggningar å bangårdar . . . . .	23,334: 14 »
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	9,181: 41 »
Större broanläggningar . . . . .	276,081: 23 »
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	462,094: 09 »
Husbyggnader . . . . .	146,446: 23 »
	Summa överskott 1,080,637: 05 kronor.

Efter det ovan berörda anslagsbrister blivit täckta återstår alltså en behållning av 1,076,043 kronor.

Av i förflutet års anslagsframställning redovisad nettobehållning av anslagsöverskott, 1,030,776 kronor 13 öre, skall enligt beslut av innevarande års riksdag 1,000,000 kronor tagas i anspråk för utförande av nya arbeten, och kvarstår sålunda en ej disponerad behållning av 30,776 kronor 13 öre. Den tillgängliga sammanlagda nettobehållningen av överskottsmedel uppgår alltså nu till 1,106,819 kronor 13 öre.

I detta belopp ingå ej de besparingar, som erhållits å det av 1920 års riksdag beviljade extraordinära anslaget för uppförande av bostadshus vid statens järnvägar med flera verk, av vilket anslag järnvägsstyrelsen för angivna ändamål disponerar 4,091,000 kronor. Samtliga de bostadsbyggnader, som avsetts bekostas med dessa medel, hava numera fullbordats. Byggnadskostnaderna hava uppgått till 3,180,562 kronor 18 öre och finnes alltså å anslaget en behållning av 910,437 kronor 82 öre.

Vidkommande dispositionen av de förstnämnda överskottsmedlen, 1,106,819 kronor 13 öre, föreslår järnvägsstyrelsen, att 1,100,000 kronor därav tagas i anspråk för täckande av motsvarande del av under denna huvudgrupp äskade belopp för nya arbeten.

I avseende å disponerandet av besparingarna å 1920 års bostadsanslag får järnvägsstyrelsen hänvisa till vad Kungl. Maj:t härutinnan uttalat i sin proposition nr 12 till 1922 års riksdag.

Liksom tidigare plägat ske, får styrelsen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna inom de olika grupperna, lämna en tablå, utvisande styrelsens anslagsäskanden 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 övergångs-åtgärd endast avse ett halvt budgetår.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1925 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1922, 1923 och 1924 års riksdagar.

	1922	1923	1924	1925
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar . . . . .	1,687,800	1,722,000	3,976,000	1,903,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . .	1,000,000	3,720,000	300,000	465,000
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	—	50,000	—	50,000
Husbyggnader . . . . .	37,000	37,500	94,000	440,000
Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. . .	—	—	500,000	500,000
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	100,000	—	700,000	275,000
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	300,000	—	—	—
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg <sup>1</sup> . .	—	—	6,000,000	7,000,000
Brandväsendets ordnande . . . . .	100,000	25,000	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	500,000	—	—	—
Summa kronor	<b>3,724,800</b>	<b>5,554,500</b>	<b>11,570,000</b>	<b>10,633,000</b>

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. . . kronor 1,000,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1923 års riksdag bemyndigat Kungl. Maj:t att under angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga, avseende omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Hela anläggningen beräknades därvid draga en kostnad av 15,450,000 kronor, av vilket belopp 3,900,000 kronor voro avsedda att utgå av förnyelsefondsmedel och resten 11,550,000 kronor av anslagsmedel.

För anläggningen hava hittills anvisats följande anslag, nämligen:

för budgetåret 1923—1924 . . . . .	2,500,000 kronor
»                    »    1924—1925 . . . . .	3,500,000            »

Summa 6,000,000 kronor.

De hittills bedrivna yttre arbetena hava till största delen varit förlagda till Norrtulls station, vars ombyggnad beräknas vara i allt huvudsakligt

<sup>1</sup> Härför beviljades vid 1920 års riksdag 23 miljoner kronor, som beräknats tagas i anspråk under åren 1923 och 1924.

fullbordad redan innevarande höst och vars kostnader kunnat hållas inom ramen för det på sin tid uppgjorda kostnadsförslaget. Vidare hava bedrivits terrasseringsarbeten för västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden, varjämte å Centralstationen vissa förberedande röjnings- och spårläggningss- med flera arbeten igångsatts. Vidkommande åter bron över Hammarbyleden hava konstruktions- och andra förberedande arbeten härför bedrivits i sådan omfattning, att man sistlidne vår var beredd att infordra entreprenadanbud å vissa delar av brobyggnadsarbetet. Vid samma tidpunkt begärdes emellertid från Stockholms stad, att utredning på stadens bekostnad skulle verkställas rörande möjligheten att kombinera den blivande järnvägsbron med en för gatutrafik avsedd bro. Oaktat en dylik utredning säkerligen komme att draga ut på tiden, så att järnvägsbron icke skulle hinna fullbordas inom den i ovannämnda avtal härför stipulerade tiden, den 1 januari 1927, ansåg sig styrelsen böra tillmötesgå staden i fråga om detta utredningsarbete, varvid styrelsen dock uttryckligen reserverade sig beträffande den tidigare överenskomna tidpunkten för bronns fullbordande.

Enär Stockholms stad ännu icke fattat beslut i fråga om eventuell anläggning av omhandlade gatubro, är styrelsen icke nu beredd att framlägga en omarbetad plan för arbetenas bedrivande i stället för den, som legat till grund för den till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 24 december 1923 ingivna tablån, upptagande arbeten och penningbehov för de olika budgetåren t. o. m. 1927—1928, vilken tablå finnes åberopad under punkt 9 i bilaga till 1924 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning.

Så mycket är emellertid redan nu uppenbart, att det i sagda plan för budgetåret 1925—1926 upptagna beloppet av kapitalökningsmedel eller 3,050,000 kronor, varav för själva Årstabron 2,300,000 kronor, endast till mindre del kommer att erfordras under sagda år. Styrelsen beräknar sålunda nu, att av sistnämnda belopp endast 250,000 kronor skola behöva disponeras under nämnda budgetår, varigenom hela det ytterligare anslagsbehovet för budgetåret 1925—1926 skulle nedbringas till 1,000,000 kronor.

I fråga om ombyggnaden av Centralstationen, vilken enligt den föreliggande planen skall bekostas med medel från förnyelsekontot, vill styrelsen i detta sammanhang anföra och meddela följande.

I samband med uppförandet av det särskilda magasin för ilgods vid Vintervägen, varom Kungl. Maj:t i brev den 23 maj 1924 lämnat styrelsen bemyndigande, har Stockholms stad i enlighet med det år 1923 träffade avtalet mellan staten och Stockholms stad angående Stockholms bangårdsfråga från och med den 1 juli 1924 till statens järnvägar upplåtit den del inom gamla Klaragasverkets tomt, som i form av en rektangel skjuter in i järnvägsområdet i Centralstationens sydvästra del och som, då bangårdsförslaget år 1921 upprättades, hindrade spårplanens utformande på sätt som annars skulle varit önskligt, i det att det nödvändiggjorde en besvärande hopträngning av spårplanen i norra änden av personstationen. Då nu statens järnvägar erhållit dispositionsrätt till omtalade tomtområde, synes det styrelsen riktigt att utnyttja den därmed förbundna möjligheten att väsentligt förbättra den i 1921 års förslag för Centralstationen ingående planen för spår- och plattformsanordningar, detta i all synnerhet som dessa förbättringar medföra driftkostnadsbesparingar, vilka väl förränta de för förbättringarnas åstadkommande uppträdande merkostnaderna. Då sistnämnda plan upprättades, måste hela spårsystemet hopträngas, varigenom dels plattformerna måste göras smalare än som med hänsyn till den stora persontrafikens behov varit önskvärt, dels hela spår- och plattformsanordningen för lokaltrafiken å norra stambanan och Västeråsbanan förskjutas norrut, varvid expeditions- och andra



lokaler för denna trafik måste förläggas utanför Centralstationshuset i dess annex. Med användande av de nya områdena väster om bangården kan genomföras icke blott den önskvärda breddningen av plattformarna utan även en förskjutning av anordningarna för lokaltrafiken söderut, så att de till påtaglig fördel för den resande allmänheten genom hela den avgående trafikens koncentrerung till en plats bliva belägna i ett sammanhang med själva Centralstationen och så att, till fördel för trafikens skötsel, de för lokaltrafiken erforderliga expeditions- med flera lokalerna kunna anordnas i Centralstationshuset.

Till slut må nämnas, att genom bangårdens breddning har vunnits den viktiga fördelen, att plats kan beredas för att i mån av behov utföra särskilda resgodsplattformar i större utsträckning än vad tidigare kunnat planeras.

De fördelar, som enligt den sålunda nu omarbetade, breddade spårplanen erhållas, komma visserligen som ovan antyddes att kräva vissa kostnadsökningar, men anser styrelsen likväl, med hänsyn till de påtagliga förbättringarna för trafiken, att denna omarbetade plan bör genomföras. De uppträdande kostnadsökningarna beräknar styrelsen komma att uppgå till 505,000 kronor, emot vilket belopp, förutom det indirekta värdet av väsentligt förbättrade anordningar för trafikens avvecklande, står en beräknad årlig direkt driftkostnadsbesparing av cirka 25,000 kronor. Denna driftkostnadsbesparing uppträder i första hand därigenom, att särskild personal för den norra lokaltrafikens skötsel blir obehörlig.

Hela den ifrågavarande kostnadsökningen för här berörda grupp av arbeten vid Centralstationen är dock ej beroende ensamt på tillkommande arbeten för nämnda förbättring av stationsanordningarna. Sedan hösten 1922, då 1921 års bangårdsförslag kostnadsberäknades, hava nämligen de till arbetarna utgående avlöningarna väsentligt stegrats, och styrelsen har därför vid nu pågående, ännu ej slutförda kostnadsberäkningar varit nödsakad att räkna med arbetslöner, som med cirka 20 % överstiga de år 1922 gällande. Givetvis bidrager även detta i icke ringa mån till de nu förutsedda kostnadsökningarna.

Förutom de kostnadsökningar, som sålunda komma att uppstå vid ett genomförande av den reviderade planen för bangårdsanordningarna, har det emellertid visat sig, att även de kostnadsbelopp, vilka tidigare beräknats för omändringarna i själva centralstationshuset, icke kunna bliva för ändamålet tillräckliga. Vid det mera fullständiga genomtänkande och den mera detaljerade genomarbetning av planerna för dessa omändringar, som företagits, sedan beslut om stationsombyggnaden fattades, har det nämligen framgått, dels att flera förändringar och kompletteringar av det ursprungliga förslaget måste göras, för att man skall vinna ändamålsenliga anordningar, dels att vissa förbättringar stå att vinna, vilka det synes styrelsen, att man icke bör få fränsäga sig, då efter många års efterblivenhet och förfall man nu äntligen kan få gå till en för lång tid tillräcklig ombyggnad av landets största, i huvudstaden belägna personstation. Vid utarbetandet av detaljförslaget till den nuvarande banhallens ombyggnad till vänthall har det sålunda befunnits omöjligt att erhålla en arkitektoniskt tillfredsställande interiör, därest icke taket finge höjas. Detta betingar emellertid en kostnadsökning. Därjämte har det också framgått att, då i varje fall, såsom ock tidigare förutsetts, de befintliga takstolarna måste förstärkas, det vid höjningen av taket utan nämnvärd kostnadsökning låte sig göra att uppföra ett helt nytt tak, vilket då kunde få utföras på ett för hela inredningen av hallen i övrigt mera praktiskt och arkitektoniskt sett mera tilltalande sätt än som vore möjligt med bibehållande av de gamla takstolarna.

Även i övrigt har det visat sig vid nu genomförd detaljutarbetning av planerna, att de olika arbetena för inredningen av hallen, väntsalrar och restaurationslokaler m. m. måste kräva något större kostnader än som förut beräknats. Härvidlag vill styrelsen som en förklaring dels erinra om det kända förhållandet, att kostnadsberäkningar för ombyggnad av gamla hus städse äro synnerligen vanskliga att upprätta, till och med då fullständigt i detalj utformade planer och ritningar för arbetets utförande föreligga, dels om att även här spelat kraftigt in fördyringen på arbetsmarknaden. Sedan ifrågavarande anläggningar i februari år 1923 kostnadsberäknades, har nämligen det nya avtalet mellan arbetsgivare och arbetare inom byggnadsfacket trätt i kraft från och med den 1 april i år, och enligt detta avtal ha arbetarna tillförsäkrats så betydande förhöjningar i till dem utgående avlöningar, att arbetskostnaderna nu måst beräknas förhöjda med cirka 20 %. Anförda omständigheter hava vållat, att kostnaden för centralstationshusets ombyggnad måste beräknas komma att uppgå till 2,355,000 kronor emot förut uppgivna 1,760,000 kronor.

Hittills verkställda beräkningar giva alltså vid handen, att sammanlagda kostnaden för ombyggnad av Stockholms centralstation nu måste beräknas komma att uppgå till omkring 4,700,000 kronor emot i februari år 1923 beräknade 3,600,000 kronor, vilket styrelsen härmed velat meddela.

Enär emellertid jämlikt den för 1923 års riksdag framlagda byggnadsplanen hela kostnaden för ombyggnad av Centralstationen är avsedd att bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond, komma nu anförda kostnadsökningar icke att medföra krav på ökade anslagsmedel för anläggningarna i fråga av kapitalökningsnatur. Det ökade behovet av medel från förnyelsekontot avser styrelsen att angiva samtidigt med övriga framställningar om rätt att få disponera dylika medel i sammanhang med avgivandet av förslaget till driftkostnadsstaten för år 1925.

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

*att för fortsättande av arbetena med omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.*

b. Lund, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 341,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning medgav 1923 års riksdag, att av anslagsmedel för arbeten, som tills vidare ansetts böra anstå, finge för ombyggnad av bangården i Lund användas ett belopp av 159,000 kronor. Sedermera har innevarande års riksdag medgivit, att av vissa i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1924 omförmälda besparingar å anslagsmedel finge för nämnda anläggning användas ytterligare 400,000 kronor. Riksdagen har sålunda för ombyggnadsarbetena hittills anvisat sammanlagt 559,000 kronor.

Genom brev den 28 sistlidne mars har Kungl. Maj:t medgivit, att ur statens järnvägars förnyelsefond må för ombyggnad av bangården i Lund och för förändring av växel- och signalsäkerhetsanläggningen därstädes under år 1924 användas ett belopp av tillhoppa 550,000 kronor.

De totala kostnaderna för ombyggnadsarbetena hava, såsom framgår av styrelsens anslagsframställningar den 8 september 1922 och 3 september 1923, beräknats till 1,800,000 kronor, varav 900,000 kronor avsetts bestridas

med förnyelsefondsmedel och återstående 900,000 kronor att anvisas av riksdagen.

Ombyggnaden av bangården i Lund hade ursprungligen planerats komma till utförande under åren 1923 och 1924. I 1923 års statsverksproposition förutsattes emellertid, att ombyggnadsarbetena huvudsakligen skulle utföras under åren 1924 och 1925, varigenom anslagsbehovet kunde fördelas på tre budgetår. Detta syntes departementschefen så mycket hellre kunna ske, som de då pågående arbetena med bangårdsombyggnaden i Malmö icke komme att bli i huvudsak färdigställda förrän mot slutet av år 1923 och arbetena i Lund lämpligen borde upptagas först i den mån arbetena i Malmö bleve färdiga, varvid de vid sistnämnda arbeten sysselsatta arbetarna efter hand skulle kunna överflyttas till Lund.

Nämnda överflyttning av arbetare från Malmö till Lund påbörjades, såsom tänkts, föregående höst, då alltså — fränsett de terrasseringsarbeten, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande i brev den 5 maj 1922 utförts i Lund med medel för arbetslöshetens bekämpande — ombyggnadsarbetena å sistnämnda plats igångsattes. Så vitt nu kan bedömas torde ock ombyggnadsarbetena i Lund i huvudsak kunna utföras enligt förbemälda, förskjutna arbetsplan. I anslutning härtill blir alltså erforderligt erhålla slutanslag för anläggningen under nästa budgetår. Det av kapitalökningsmedel behövlige beloppet, 341,000 kronor, kan erhållas ur de i denna framställning förut omförmälda besparingar å anslagsmedel för avslutade arbeten. Rörande behövlige medel ur förnyelsefonden avser styrelsen göra anmälan i samband med ingivande av förslag till kostnadsstat för nästa år.

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

*att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må för ombyggnad av bangården i Lund användas ett belopp av 341,000 kronor.*

#### c. Stockholm södra, ombyggnad av bangården . . . . . kronor 100,000:—

I avvaktan på lösningen av Stockholms bangårdsfråga har styrelsen icke ansett sig sedan lång tid tillbaka böra utföra några mera omfattande underhållsarbeten eller nyanläggningar å anläggningarna vid Södra stationen. Där har alltså utförts endast sådana arbeten, som varit oundvikligen nödvändiga för driftens nödtorftiga upprätthållande.

De nuvarande bangårdsanordningarna därstädes befinna sig därför också sedan länge i ett mycket bristfälligt skick, och tillgängliga utrymmen, framför allt i de båda godsmagasinen, hava sedan lång tid varit alldeles otillräckliga för trafikarbetets utförande på ett ekonomiskt och för trafikanternas betjänande tillfredsställande sätt.

På grund av de svårartade grundförhållandena vid stationen hava magasinsbyggnaderna sjunkit och deformerats. Frilastgator och magasinplaner hava under tidernas lopp blivit sönderkörda och gropiga. Då dräneringsanordningar saknas, stannar dagvattnet vid nederbörd kvar i nämnda gropar, bildande stora vattensamlingar, som bidraga till körbanans än ytterligare förstörande.

Spårsystemet erfordrar en ingående genomarbetning och uppriktning. Nytt ballastgrus behöver tillföras i stor omfattning, enär ballasten delvis är förbrukad och hoppackad, så att den i ringa grad genomsläpper vatten.

Ehuru behov av förbättrade stationsanordningar för den stora godstrafiken vid Södra stationen alltså sedan många år varit synnerligen trängande, hava,

som ovan nämnts, på grund av Stockholms bangårdsfrågas svävande läge, några åtgärder för sådan förbättring hitintills icke ansetts kunna vidtagas.

Genom det år 1923 träffade avtalet mellan staten och Stockholms stad angående ordnande av bangårdsförhållandena i Stockholm har emellertid nu fastslagits, att godsbangården å Södermalm skall kvarbliva och efter behov utbyggas å dess nuvarande plats och något hinder föreligger alltså icke längre för att iståndsätta och i erforderlig omfattning utvidga godsbangårdsanläggningen vid Södra stationen.

I anslutning härtill anser styrelsen sig nu böra återupptaga det enligt vad ovan sagts eftersatta underhållet och i samband därmed föreslå vissa förändringar och utvidgningar av Södra stationen genom utförande av i huvudsak följande arbeten:

omändring av spårsystemet i och för erhållande av sådan bredd på lastplanerna, som med hänsyn till nutida fordringar anses erforderligt för lastnings- och lossningsarbetets regelrätta utförande;

utbyte av den befintliga vagnvägen, vilken har otillräcklig spårbygga och är upplagd på dålig undergrund;

om- och tillbyggnad av magasins- och expeditiönsbyggnaderna för ankommande och avgående fraktgodis samt

anordnande av ilgodsmagasin och en mindre stationsinspektorsexpedition i stationshusbyggnaden, vilken efter den av 1923 års riksdag beslutade omläggningen av västra stambanans ingångslinje icke längre erfordras för sitt nuvarande ändamål.

Kostnaderna för de sålunda ifrågasatta arbetena äro av styrelsen beräknade till 750,000 kronor. Härav bör emellertid ett belopp av sammanlagt 150,000 kronor i varje fall utgå i de närmaste årens driftkostnadsstater för inhämtande av det enligt ovanstående eftersatta underhållet. Av det återstående beloppet anser styrelsen efter uppskattning, att 500,000 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden och en mindre del, 100,000 kronor, utgå ur anslagsmedal såsom kapitalökning.

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

*att för ombyggnad och utvidgning av Stockholms södra station för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag å 100,000 kronor.*

## 2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Styrelsen anser sig ej heller i år böra begära några ytterligare anslag för anläggningar under denna rubrik.

## 3. Spårordningar i anslutning till förefintliga spårsystem . . . . .

kronor 362,000: —

- a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår . . . . . » 247,000: —

Beträffande de särskilda arbeten, som av kända allmänna motiv nu föreslås till utförande under denna rubrik, torde få anföras följande.

På grund av den alltjämt växande lokaltrafiken på *Huddinge* har det visat sig erforderligt att dit utdraga allt flera av de tåg, som förut gått endast

till Älvsjö. Under uppehållet i Huddinge måste erforderliga växlingsrörelser företagas å huvudspåren och tåget därefter uppställas å huvudtågväg, under vilken tid linjen blockeras för framförande av andra tåg.

Förutom att växlingsarbetet för ifrågavarande lokaltåg blir tidsödande och dyrbart, medför avsaknaden av särskilda anordningar för lokaltågens behandling å stationen alltså svårigheter för tågdirigeringen på denna statsbanornas livligast trafikerade bandel med närmare 70 stycken ordinarie tåg dagligen.

För avhjälpande härav erfordras i Huddinge särskilt lokaltågspår jämte tillhörande passagespår och plattform.

En del härför erforderliga terrasseringsarbeten m. m. hava redan utförts med medel, som anvisats för arbetslöshetens bekämpande.

Spårsystemet å bangården vid *Strömtorp*, som är föreningsstation mellan statens järnvägar och Nora—Bergslags järnväg, har länge varit synnerligen knappt, särskilt på grund av mötesspårsförhållandena. Spår n:r 2, varå statens järnvägars godståg måste intagas vid de ofta förekommande tåg-mötena och tågförbigångarna, har nämligen endast 260 meter hinderfri längd, under det att godstågen ofta ha upp till 40 å 45 stycken vagnar. Uppdelandet av dessa tåg å andra spår medför ofta förseningar samt försvårar och fördyrar växlingsarbetet och inkräktar på utrymmet å övriga bangårdsspår.

Vid *Ängelholm* är nuvarande fria längden å spår n:r 4, som användes för de flesta godstågens expediering, endast 331 meter, vilket med nutida godstågslängder är alldeles otillräckligt. Härav uppstår ofta genom nödvändigheten att uppdelat godstågen på flera spår avsevärda tågförseningar ävensom ökade växlingsrörelser, medförande onödiga driftkostnader. Förslaget till utvidgning av bangården avser därför i första hand förlängning av godstågsspåren, varigenom emellertid även en välbehörlig ökning av stationens spårutrymme i övrigt erhålles.

Av kostnaderna för spårsystemets utvidgning, beräknade till sammanlagt 60,000 kronor, äro 20,000 kronor avsedda att bestridas med förnyelsemedel.

Sedan malmtågen numera av driftsekonomiska skäl framföras med en storlek av 40 i stället för som förut 30 malmvagnar, är bangården vid *Kiruna* redan vid nuvarande trafikstorlek för trång. En del av tågspåren äro nämligen för korta för uppställning av malmtåg med denna större längd.

Då 40-vagnars tåg skola uppställas på spåren 6—9, måste alltså nu förfaras så, att tågen å vissa spår stå förskjutna i förhållande till varandra (om lott). Tågsätten komma sålunda utanför hinderpålarna såväl i norr som söder. Detta gör, att lokomotiv till sist avgående tåg icke kan tillkopplas, förrän det ena tåget har avgått, vilket vållar försening. Detta tillvägagångssätt innebär dessutom den stora risken, att, om backrörelse uppkommer vid tillsättande av lokomotiv till eller vid igångsättning av det först avgående tåget, sammanstötning kan komma att äga rum i tågets akterände. Härtill kommer, att under vintern, då lokomotivförstärkning erfordras för igångsättning av tågen, nämnda förfarande över huvud icke kan praktiseras, utan att då antingen vagnantalet i tågen måste nedbringas eller ock tågen sönderdelas, bägge delarna tydligen vållande olägenheter såväl vid växlingsarbetet som vid tågsättens övriga iordningställande samt rättidiga expedierande.

De totala kostnaderna för anläggningen beräknas till 125,000 kronor, varav 30,000 kronor avses bestridas med medel från malmbanans förnyelsekonto.

- b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för fri-  
lastning och uppställning av vagnar . . . . . kronor 115,000: —

På grund av den alltmer ökade trafiken i Stockholms frihamn, som betjänas från *Värtans* station, är en utvidgning av hamnanläggningarna under utförande. Härvid erfordras också att komma till utförande samtidigt och senast under år 1925 utläggande av en del järnvägsspår. Enligt gällande överenskommelse fördelas kostnaden för sådana utvidgningar av spårsystemet inom hamnområdet lika mellan statens järnvägar och staden, och beräknas statens järnvägars andel till 59,000 kronor.

I och med transporttjänstens planenliga genomförande och utveckling har *Ånge* bangård alltmera tagits i anspråk som huvudrangeringsplats för Norrland.

Spårutrymmena å bangården tillfredsställa emellertid därvid icke behovet. Brist på utrymme gör sig sålunda vid nuvarande utveckling gällande såväl beträffande uppställningsspår för vagnar som spår för vagnrangering. Detta har till följd, dels att några av rangeringsspårerna måste användas för uppställning av det vissa tider på dygnet förekommande stora antalet genomgående vagnar, dels att rangeringsarbetet för vissa tåg kräver ett ökat och onödigt dyrt arbete.

Till avhjälpande härav anser järnvägsstyrelsen det för närvarande erforderligt att inom ramen för den utvecklingsbara bangårdsplanen dels utlägga två nya spår för vagnrangeringen, dels förlänga ett av nuvarande uppställningsspårerna för erhållande av ökat utrymme för uppställning av vagnar. Dessa arbeten beräknas draga en kostnad av sammanlagt 56,000 kronor. Genom de nya spårrens tillkomst kommer växlingstiden i *Ånge* att minskas och besparing av växlingsarbetet att uppstå även i *Bräcke*, varigenom en sammanlagd årlig driftkostnadsbesparing av omkring 4,800 kronor beräknas uppstå. Härtill bör läggas den besparing i form av minskad bränsleförbrukning, som vinnes genom minskad försening av de från *Ånge* utgående tågen.

De här ovan under a) och b) omhandlade arbetena hava sammanförts i nedanstående tabell.

P l a t s	Förlängning av mötesspår och utläggning av ett tredje tågspår	Utdrags-, fri- lastnings- och uppställnings- spår
<i>I distriktet.</i>		
Värtan . . . . .	—	59,000
Huddinge . . . . .	48,000	—
<i>II distriktet.</i>		
Strömtorp . . . . .	64,000	—
<i>III distriktet.</i>		
Ängelholm . . . . .	40,000	—
<i>IV distriktet.</i>		
Ånge . . . . .	—	56,000
<i>V distriktet.</i>		
Kiruna . . . . .	95,000	—
Summa kronor	<b>247,000</b>	<b>115,000</b>
	<b>362,000</b>	

För utförande av här föreslagna arbeten erfordras således av anslagsmedel sammanlagt 362,000 kronor, vilket belopp emellertid kan erhållas ur i denna framställning tidigare omförmälda besparingar å anslagsmedel för avslutade arbeten.

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

*att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må för spår-anordningar i anslutning till förefintliga spårssystem användas ett belopp av 362,000 kronor.*

#### 4. Bangårdsanordningar i övrigt.

##### a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Av tidigare beviljade medel för här avsedda arbeten beräknas vid slutet av löpande budgetår så stort belopp återstå icke konsumerat, att något nytt anslag ej erfordras för budgetåret 1925—1926 under denna rubrik.

##### b. Vatten- och avloppsledningar.

I sin förlidet år ingivna anslagsframställning anmälde styrelsen beträffande den redan tidigare upprepade gånger avhandlade frågan om anordnande av vatten- och avloppsledningar vid *Gällivare*, att de på samhället beroende utredningarna i ärendet ej hade slutförts och att styrelsen sålunda alljämt vore förhindrad att äska anslag till anläggningen i fråga. Från samhället har numera inkommit erbjudande om anslutning av statens järnvägars vattenledningar till samhällets nät. Emellertid hava de av samhället härför uppställda villkoren icke ansetts kunna accepteras av statens järnvägar, och det synes ej heller sannolikt, att de fortsatta förhandlingarna komma att leda till något positivt resultat. Därest emellertid överenskommelse framdeles skulle kunna träffas med samhället, avser styrelsen återkomma till anslagsfrågan.

Ej heller i övrigt har styrelsen nu något äskande att framställa under ovanstående rubrik.

##### c. Gångbroar och gångtunnlar . . . . . kronor 100,000:—

Styrelsen har vid flera tillfällen förut framhållit, att ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande vid stationer med livlig persontrafik är anordnandet av gångbroar eller gångtunnlar, varigenom resande på sin väg från eller till tågen undgå att korsa spåren i plan. Förutom uppgiften att vara utfarts- och tillfartsvägar till plattformerna å bangården, kunna dylika broar och tunnlar därjämte ofta tjäna som förbindelse mellan ett samhälles på ömse sidor om bangården belägna delar. Anläggningar av detta slag hava vid styrelsens anslagsäskanden sedan många år upptagits gemensamt under en särskild rubrik, varvid dock ej de anläggningar medtagits, som ingått i planen för beslutad eller föreslagen större bangårdsombyggnad.

Där så kan anses motiverat — och detta gäller särskilt anläggning, som enbart avser förbindelse över bangård mellan ett samhälles olika delar — påfordrar styrelsen, att samhället bidrager till kostnaderna för anläggningen, varom då särskild överenskommelse träffas. De långvariga förhandlingar, som härvid ofta förekomma, medföra emellertid svårigheter för styrelsen att

avgöra, om eller när en avsedd anläggning kan komma till stånd. Styrelsen finner det därför vara synnerligen önskvärt, att det hittills brukliga förfarandet med beviljande av anslag för viss bestämd gångbro eller gångtunnel utbytes mot att visst kollektivanslag ställes till styrelsens förfogande under ovanstående rubrik, liksom fallet är exempelvis i fråga om skenfria vägkorsningar. Styrelsen finge därigenom tillfälle att årligen disponera medel för de arbeten av dylik art, som kunna anses mest påkallade och varom behöflig överenskommelse kunnat träffas med vederbörande.

Så långt av nu föreliggande krav och verkställda utredningar kan bedömas torde det årliga behovet för ändamålet kunna beräknas till 100,000 kronor. Det för budgetåret 1925—1926 erforderliga beloppet kan emellertid erhållas ur i denna framställning tidigare omförmälda besparingar å anslagsmedel för avslutade arbeten.

I anslutning härtill får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen medgiva

*att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må för gångbroar och gångtunnlar användas ett belopp av 100,000 kronor.*

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

### 1. Dubbelspåret Tranås-Aneby och Bodafors (Sand-sjö)-Sävsjö . . . . . kronor 465,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1918 års lagtima riksdag beslutat anläggande av ett dubbelspår från Tranås till Aneby och från Sand-sjö, numera benämnd Bodafors, till 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 1922 års riksdag medgivit, att av medel för arbeten, med vilkas utförande ansetts tills vidare böra anstå, skulle för denna dubbelspårsbyggnad få användas 500,000 kronor. Därjämte har till den ifrågavarande dubbelspårsbyggnaden överflyttats 1,240,000 kronor av överskottsmedel från dubbelspårsbyggnaden Aneby-Bodafors.

Slutligen har 1923 års riksdag medgivit, att av anslagsmedel för arbeten, med vilkas utförande anses böra tills vidare anstå, skulle få användas 250,000 kronor.

Härmed hava sålunda för dubbelspåret Tranås-Aneby och Bodafors-Sävsjö ställts till förfogande sammanlagt 5,010,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. anförde styrelsen, att, ehuru styrelsen i likhet med vad som skedde i dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921 för sin del ville framhålla den obestridda betydelsen för statsbanedriften av ifrågavarande dubbelspårs anordnande, styrelsen dock med hänsyn till den ekonomiska situationen och till den mindre trafikbelastning å linjen i fråga, som under dåvarande konjunkturer vore rådande, ville ifråga-



sätta, att dessa arbeten tills vidare skulle nedläggas, därvid dock på anförda skäl en successiv avveckling av desamma borde äga rum. Arbetena borde då avvecklas enligt en av styrelsen skisserad plan, därvid beträffande delen Tranås-Aneby arbetena skulle 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.

Arbetena å dubbelspåret hava nu bedrivits i enlighet med nämnda plan och beräknas inom närmaste tiden bliva fullbordade. De motiv, som år 1922 anfördes för arbetenas avvecklande, på sätt nu sker, kunna nog anses i stort sett ännu vara bestående, men vill styrelsen dock med hänsyn till vissa i det följande närmare angivna förhållanden ifrågasätta, att avvecklingen av denna dubbelspårsbyggnad sker efter en något vidare plan. Enligt den nu tillämpade planen skulle dubbelspår icke bliva utlagt å sträckan Tranås—Aneby. En del av denna sträcka, nämligen sträckan mellan Frinnaryd och Aneby stationer, har emellertid på grund av stationshållets relativt stora längd — 12 kilometer — och banans lutningsförhållanden alltid verkat hindrande såväl vid upprättandet av de ordinarie tågtidtabellerna som ock vid inträffade tågförseningar. Genom utläggande av dubbelspår å sträckan Frinnaryd—Aneby skulle redan nu 4 tågmöten dagligen, varav 3 st. mellan snäll- eller större persontåg och de viktiga fjärrgodstågen, kunna förläggas till detta dubbelspår. Förutom de fördelar i tidtabells- och tågföringshänseende, som härigenom skulle uppstå i synnerhet vid tågförseningar, skulle även vissa direkta driftkostnadsbesparingar ernås.

När styrelsen år 1922 föreslog inskränkning i nu ifrågavarande dubbelspårsbyggnad, tog styrelsen givetvis hänsyn även till de rådande höga byggnadskostnaderna. Härutinnan har efter sagda tid i viss mån inträtt en gynnsam förändring, nämligen så tillvida, att de beräknade kostnaderna för spårmateriel avsevärt nedgått. Med nu gällande priser beräknas kostnaderna för färdigställandet av dubbelspåret mellan Frinnaryd och Aneby jämte dess provisoriska indragande å förstnämnda station uppgå till 465,000 kronor. Med de priser, varmed styrelsen räknade år 1922, skulle nämligen kostnaden för enbart spårmateriel för bansträckan i fråga uppgått till ett belopp, som med icke mindre än 160,000 kronor överstiger vad som nu beräknas för sagda ändamål. I detta sammanhang må nämnas, att särskilt de nuvarande priserna å räler äro synnerligen låga, t. o. m. lägre än närmast före världskrigets utbrott.

Slutligen får styrelsen meddela, att, enligt vad nu verkställda beräkningar utvisa, ett överskott å 100,000 kronor kommer att uppstå å de för dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö beviljade medel samt att det tidigare till 1,240,000 kronor uppgivna överskottet å för dubbelspåret Aneby—Sandsjö anvisade medel, vilket överskott överflyttats till förstnämnda dubbelspår, nu visar sig komma att uppgå till 1,440,000 kronor eller 200,000 kronor mer än vad tidigare beräknats. Ett relativt litet ytterligare anslag skulle alltså vara erforderligt för vinnande av de med dubbelspårets ifrågasatta förlängning med ett stationshåll förbundna fördelarna.

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

*att för färdigställande av delen Frinnaryd—Aneby av dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö dels medgiva, att 100,000 kronor, utgörande överskott å anslagsmedel för dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, måtte för ifrågavarande ändamål disponeras, dels medgiva, att 200,000*

*kronor, utgörande överskott å för dubbelspåret Aneby—Sandsjö anvisade medel, måtte få för samma ändamål överflyttas till dubbelspåret Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, dels ock anvisa ett reservationsanslag av 165,000 kronor.*

## 2. 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 »
	<hr/>
	Summa 1,125,000 kronor.

I sina skrivelser till Kungl. Maj:t dels den 2 september 1921, dels den 8 september 1922 och dels slutligen den 3 september 1923 har järnvägsstyrelsen framhållit, att arbetena med utfyllningarna i Sagsjön visat sig böra lämpligare bedrivas i långsammare tempo än vad ursprungligen tänkts med hänsyn särskilt till svårigheterna att bedöma omfattningen av sjöbankens förutsedda sättningar.

På grund av de svårigheter, som härigenom föreligga att kunna exakt bedöma de slutliga kostnaderna för denna linjeomläggning, och då dessutom medel för arbetenas fortsatta bedrivande under budgetåret 1924—1925 funnos tillgängliga, föreslog styrelsen i sin sistnämnda skrivelse den 3 september 1923, att något anslag för omläggning av linjen Källered—Lindome icke måtte äskas för budgetåret 1924—1925.

Då allt fortfarande ovan åberopade svårigheter för beräkning av de slutliga kostnaderna föreligga och härtill kommer, att desamma äro i viss mån beroende på domstols utslag beträffande järnvägsstyrelsens ersättningsskyldighet för skador och intrång m. m. samt då dessutom vid arbetenas fortsatta bedrivande i långsamt tempo tillgängliga penningemedel torde vara tillräckliga även för budgetåret 1925—1926, har styrelsen icke att göra något äskande om anslag för omläggning av linjen Källered—Lindome under budgetåret 1925—1926.

## 3. Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation.

I sina den 8 september 1922 ingivna anslagsäskanden anmälde styrelsen, att styrelsen eventuellt längre fram komme att göra hemställan om proposition till 1923 års riksdag angående anvisande av medel för Västkustbanans anslutning till statens järnvägars station i Göteborg, varom underhandling med de intresserade parterna påginge. Emellertid hunno underhandlingarna sedermera ej framföras till sådant resultat, att berörda anslagsframställning kunde göras.

Styrelsen nödgas nu — i likhet med vad som skedde vid styrelsens ingivande av sina anslagsäskanden den 3 september 1923 — meddela, att underhandlingarna tyvärr icke heller till nuvarande tidpunkt kunnat bringas till sådant läge, att nödig ekonomisk utredning kan förebringas och begäran om anslag för arbetet av styrelsen framställas. Styrelsen håller ock för sannolikt, att så ej heller kan ske senare i tid för ärendets behandling vid 1925 års riksdag.

### III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

#### 1. Göteborg, ny huvudverkstad.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1919 års riksdag anvisat ett reservationsanslag av 800,000 kronor för förvärv av mark för ny huvudverkstadsanläggning vid Göteborg.

Verkstaden var avsedd att förläggas å ett område inom hemmanen Kärra Storegården, Kärra Hökegården och Lilla Kråketorp, cirka 2 kilometer söder om Fässberg station, vilket område för det dåvarande var så gott som det enda för ändamålet lämpliga i Göteborgs närhet, som kunde påräknas förvärvat för rimligt pris.

Av de för verkstaden avsedda områdena har styrelsen hitintills för ett sammanlagt belopp av 380,000 kronor inköpt de tvenne förstnämnda hemmanen. Å det återstående erforderliga området har styrelsen däremot icke kunnat erhålla antagbart anbud, utan har det varit styrelsens avsikt förvärva detta område genom expropriation.

Emellertid inkommo Göteborgs stads delegerade för underhandlingar angående ordnande av Göteborgs bangårdsförhållanden i juni 1923 till styrelsen med förslag om underhandlingars upptagande angående eventuell förläggning av den planerade nya huvudverkstaden i stället å den av staden på senare tid förvärvade egendomen Fjällbo i Partille socken.

Den från stadens sida sålunda nu ifrågasatta platsen för verkstaden är belägen i omedelbar närhet av statens järnvägars rangerbangård vid Sävenäs och därför ur driftsekonomisk synpunkt till och med lämpligare än den förut planerade platsen, vilken ligger på cirka 10 kilometers avstånd från stationsanordningarna i Göteborg och dessutom i sådant läge, att vagnöverföringarna mellan stationsanläggningarna i Göteborg och verkstaden måste ske över den redan förut starkt trafikerade västkustbanans huvudlinje. Styrelsen har därför ansett sig böra ingå på de av stadens bangårdsdelegerade föreslagna underhandlingarna under den förutsättning, att staden vore villig såsom ersättning för upplåten mark från egendomen Fjällbo övertaga de av statens järnvägar redan förvärvade områdena vid Fässberg.

Efter förda underhandlingar har stadens drätselkammare numera förklarat sig villig träffa på stadsfullmäktiges godkännande beroende avtal om sådant markbyte mellan staten och staden, att staten skulle till staden överlåta förutnämnda, inköpta områden vid Fässberg, emot att staden till staten överläte de inom den av staden ägda egendomen Fjällbo belägna områden, som erfordras för den nya huvudverkstadens förläggande dit. Utöver den mark, som staden sålunda skulle upplåta, erfordras för en verkstadsanläggning vid Fjällbo ytterligare förvärv av i enskild ägo varande mark för en beräknad kostnad, som torde något överskrida den beräknade kostnaden för det ytterligare erforderliga markförvärvet vid Fässberg. Då emellertid verkstadens förläggande till Fjällbo, som ovan framhållits, skulle komma att medföra någon fördel ur driftsekonomisk synpunkt emot ett förläggande till Fässberg och det belopp, varom det här rör sig, i varje fall icke kan vara av någon större betydelse för hela det tilltänkta stora flyttningsföretaget, så anser styrelsen det föreslagna markbytet vara för statens järnvägars del godtag-

bart. Styrelsen kommer därför att, så snart överenskommelse med staden kunnat träffas om markbytet, ingå till Kungl. Maj:t med hemställan om densammas godkännande för statens järnvägars del.

Styrelsen har ansett sig böra för Kungl. Maj:t redan nu anmäla här omnämnda plan beträffande ändrad förläggning av den nya huvudverkstaden i Göteborg, emedan styrelsen har för avsikt att senare i sammanhang med avgivande av förslag till driftkostnadsstaten för år 1925 till Kungl. Maj:t inkomma med framställning om medgivande att med tillgängliga medel från förnyelsekontot få påbörja snarast möjligt utförandet av den sedan länge planerade ombyggnaden av verkstadsanläggningen. Kostnaderna härför hava preliminärt beräknats komma att uppgå till omkring 4,000,000 kronor utöver kostnaderna för ovan omhandlade markförvärv, men då styrelsen anser, att hela verkstadsombyggnaden bör såsom ett typiskt förnyelsearbete bekostas med förnyelsemedel, har styrelsen icke något anslagsäskande att göra för arbetet i fråga.

## 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 för driftsekonomiska förbättringar vid åtskilliga lokomotivstationer anslag, avsedda att disponeras i den ordning, behov av sådana förbättringar komma att uppstå på grund av trafikens växlingar. År 1923 behövde styrelsen dock icke göra dylik framställning, beroende på att en viss behållning förefanns å tidigare beviljade anslag för ändamålet. Denna behållning har emellertid nu nedgått, så att en förstärkning av anslaget anses av behovet påkallad.

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

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

Det för här ifrågavarande arbeten under budgetåret 1925—1926 behövliga beloppet kan erhållas ur i denna framställning tidigare omförmälda besparingar å anslagsmedel för avslutade arbeten.

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

*att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må för utförande av anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokomotivstationer användas ett belopp av 50,000 kronor.*

## VI. Husbyggnader . . . . kronor 440,000:—

Hagalund övre, förlängning av vagnhallen . . . . . 440,000:—

De flesta tågsätt, som avses för uppställning inom den nuvarande 150 meter långa hallen, äro numera vid driftsteknikens utveckling så långa, att de icke

helt rymmas där inom. Tågsätten måste för den skull isärväxlas, men är utrymmet inom vagnhallen ändock så otillräckligt, att alltid en del vagnar få uppställas utanför densamma. Härigenom uppkomma ökningsar i kostnaderna för isärväxling och hopkoppling, vagnarnas värmning samt under den kallaste tiden upptining av frusna ledningar m. m. Ävenså uppkommer ökning av uppvärmningskostnaderna, emedan halldörrarna under de tätare växlingarna och bromsprovningarna måste stå öppna, varigenom hallen avsevärt utkyles.

Den årliga besparing, som skulle ernås genom en tillbyggnad av vagnhallen och som med någorlunda säkerhet låter sig beräknas, kan efter avdrag av ökningen i underhållskostnad för den ökade hallen anslås till 18,000 kronor.

Dessutom torde böra beaktas, att utomhus uppställd rullande materiel kräver större underhåll. Några exakta siffror kunna dock icke härför uppgivas, men alldeles visst fylla de ovan angivna besparingssumma att väl motsvara kraven på förräntning.

Slutligen skulle genom tillbyggnaden erhållas en välbehörlig ökning av en del utrymmen särskilt för de löpande småreparationerna, vilket är av stor betydelse i synnerhet vid helger och eljest förekommande trafikstegringar.

Kostnaderna för arbetet beräknas uppgå till 440,000 kronor. Härav kan ett belopp av 247,000 kronor erhållas ur i denna framställning tidigare omförmälda besparingar å anslagsmedel för avslutade arbeten. Av riksdagen skulle alltså behöva ytterligare anvisas 193,000 kronor.

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

*dels medgiva, att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må för husbyggnader användas ett belopp av 247,000 kronor,*

*dels för husbyggnader för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 193,000 kronor.*

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

Sedan många år har styrelsen vid avgivandet av sina anslagsframställningar med styrka framhållit vikten av att järnvägstrafiken i största möjliga mån göres oberoende av korsande gator och landsvägar med livligare trafik. Detta har även av statsmakterna beaktats, i det att under sagda rubrik följande anslag hittills beviljats av riksdagen, nämligen

av 1916 års riksdag . . . . .	250,000 kronor
» 1917 » » . . . . .	250,000 »
» 1918 » » . . . . .	150,000 »
» 1920 » » . . . . .	250,000 »
» 1921 » » . . . . .	250,000 »
» 1924 » » . . . . .	400,000 »

eller tillsammans 1,550,000 kronor.

Uti sitt anslagsäskande den 24 september 1920 framhöll styrelsen, att det växande behovet av skenfria korsningar krävde, att vid en långsamt fortgående utbyggnad det årliga anslagsbehovet för ändamålet beräknades till 500,000 kronor.

Med hänsyn till det rådande ekonomiska läget ansåg sig styrelsen dock såväl år 1921 som år 1922 tillfälligtvis böra avstå från att äska ytterligare medel under omhandlade rubrik. I styrelsens anslagsframställning den 3 september 1923 är emellertid påvisat, att den ur allmän samfärdselsynpunkt så viktiga frågan om järnvägstrafikens skiljande från trafiken å landsvägar och gator icke kan få undanskjutas allt för länge av ekonomiska hänsyn, särskilt som frågan i alltjämt högre grad aktualiseras genom automobiltrafikens snabba ökning. Styrelsen har därvid jämväl påvisat möjligheten att i vissa fall med fördel ersätta en vägkorsning i banans plan med en omläggning av vägen, varigenom en eljest behövlig, kostsam skenfri korsning undviks. I samband härmed har styrelsen uttalat, att de vägghållnings-skyldige kraftigt borde bidra till utförandet av de skenfria vägkorsningarna, en uppfattning, som godtagits av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Genom det av 1924 års riksdag fattade beslutet kan det för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. beviljade anslaget även disponeras för utförande av nyssnämnda vägomläggningar. Det är styrelsens önskemål, att så även för framtiden må få ske.

I avsikt att få till stånd bästa möjliga samarbete med vederbörande har styrelsen under innevarande år efter i saken verkställd utredning hänvänt sig till skilda länsstyrelser och därvid framlagt förslag till sådana anläggningar för särskiljande av järnvägstrafiken från landsvägstrafiken, för vilkas tillkomst statens järnvägar kunna anses hava mera framträdande intressen och sålunda skäl föreligga för bidrag från statens järnvägar. Styrelsen har därvid föreslagit, att respektive länsstyrelse måtte taga initiativ till ersättande av nämnda korsningar i plan med skenfria vägkorsningar eller i förekommande fall parallellvägar. I den mån dylikt initiativ toges och leder till resultat, ämnar styrelsen bidra till kostnaden för varje anläggning med visst, till länsstyrelsen uppgivet belopp.

Utöver nyssnämnda hos länsstyrelserna nu ifrågasatta anläggningar förefinnas även andra dylika, som snarast möjligt torde böra genomföras, varjämte nya ej oberättigade krav i denna riktning alltjämt framkomma. Sålunda pågå exempelvis förhandlingar om anordnande av en större vägportsanläggning vid Arlov, där den nuvarande plankorsningen mellan gata och dubbelspårig bana är synnerligen livligt trafikerad.

För här avsedda arbeten beräknas egentligen ett större belopp bliva erforderligt men i betraktande av vad som ansågs kunna beviljas vid 1924 års riksdag vågar styrelsen ej nu ifrågasätta anslag, större än 500,000 kronor, som av styrelsen begärdes att äskas vid detta års riksdag.

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

*att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.*

## **VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt för bättrad kolemtagnings i importhamnar.**

Under denna grupp erfordras intet nytt anslag för budgetåret 1925—1926.

## IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

Styrelsen beräknar, att de vid slutet av löpande budgetår kvarstående behållningarna å tidigare beviljade anslagsmedel skola bli tillräckliga för utförande av erforderliga nya anläggningar under budgetåret 1925—1926, varför något nytt anslag för ändamålet ej behöver äskas av nästa års riksdag.

## X. Elektriska belysningsanläggningar . . . kronor 275,000: —

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen för åren 1917—1920 och 1922 anvisat tillhoppa 1,079,000 kronor. Ett av 1922 års riksdag ytterligare för ändamålet anvisat belopp om 100,000 kronor har jämlikt beslut av statsmakterna år 1923 tagits i anspråk för andra arbeten än de ursprungligen avsedda.

Under denna rubrik har vidare innevarande års riksdag anvisat ett belopp av 150,000 kronor, avsett till anordningar för överförande av elektrisk energi för belysningsändamål från statens kraftnät till statens järnvägars elektriska anläggningar längs linjen Stockholm—Göteborg.

Rörande sistnämnda anläggning, för vars utförande järnvägsstyrelsen föregående år begärde ett anslag av 700,000 kronor, anförde styrelsen i sin då ingiyna anslagsframställning följande.

»Å linjen Stockholm—Göteborg har elektrisk belysning redan i rätt stor omfattning kunnat införas å stationer och i bostadshus, varvid ström erhöles från utomstående leverantörer. Å en del stationer och andra platser å denna linje saknas dock alltjämt möjlighet att erhålla energi för elektrisk belysning. Dessa platser torde dock böra förses med dylik i samband med linjens elektrifiering.

Emellertid har nu sedan beslut om elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg kommit till stånd verkställt utredning för utrönande, huruvida det skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigt för statens järnvägar att samtidigt med banelektrifieringen vidtaga sådana anordningar, att *all*, med undantag tills vidare av slutstationerna Stockholm och Göteborg, för statens järnvägars nuvarande och blivande fasta anläggningar därstädes behövlige energi kunde uttagas från statens kraftnät för den elektriska driften.

Kostnaderna för projektets genomförande hava beräknats till 1,000,000 kronor, varav för erforderliga elektriska ledningar 700,000 kronor och för transformatorer m. m. 300,000 kronor, vilket sistnämnda belopp kan avses från de till styrelsens förfogande stående medlen för inköp av inventarier.

Strömförbrukningen under år 1922 uppgick till 570,000 kilowattimmar och strömkostnaden till sammanlagt 153,000 kronor eller således omkring 27 öre per kilowattimme. Därest strömmen levereras från statens järnvägars egna nät, kan strömkostnaden beräknas minskad till omkring 34,000 kronor per år, motsvarande cirka 6 öre per kilowattimme. För förräntning, amortering och underhåll av nyanläggningarna erhålles sålunda ett belopp av icke mindre än 119,000 kronor eller nära 12 procent på anläggningskapitalet, varförutom de pengar, som utgivas för strömmen, komma att stanna inom statsverket.

Då ifrågavarande anläggning alltså ställer sig synnerligen fördelaktig ur driftsekonomisk och statekonomisk synpunkt, anser styrelsen, att densamma bör komma till utförande.»

Statsmakternas beslut att för innevarande budgetår anvisa endast 150,000 kronor av äskade 700,000 kronor medför givetvis en förskjutning i den ursprungligen avsedda arbetsplanen, enligt vilken anordningarna skulle ha färdigställts till hösten 1925 eller samtidigt med fullbordandet av elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg.

För att emellertid få utföra ifrågakvarande anordningar i möjligast nära samband med elektrifieringsarbetena, varigenom kostnaderna beräknas bli va ej oväsentligt lägre, anser styrelsen det synnerligen önskvärt att åtminstone hälften av det av anslagsmedel ytterligare för ändamålet erforderliga beloppet, 550,000 kronor, anvisas av 1925 års riksdag, varvid den andra hälften borde anvisas av riksdagen år 1926.

Det torde här böra särskilt framhållas, att ifrågakvarande anordningar, för vilka anslag nu begäres, avse allenast den för uttagandet av energi från statens kraftnät erforderliga tillförselledningen längs järnvägslinjen. Alltså inbegripas ej däruti några som helst lokala installationsarbeten. Utförandet av dessa är i en del fall till tidpunkten beroende av ännu gällande kontrakt med privata strömleverantörer och avses komma till stånd successivt i mån så med fördel för statens järnvägar kan ske. Något anslag härför behöver emellertid ej nu äskas av riksdagen, enär ännu kvarvarande behållningar å tidigare beviljade medel för elektriska belysningsanläggningar beräknas bli tillräckliga för täckande av erforderligt anslagsbehov för det successiva utförandet av belysningsinstallationer å stationer och i bostadshus under budgetåret 1925—1926 såväl beträffande linjen Stockholm—Göteborg som statens järnvägars övriga linjer. Under denna rubrik erfordras alltså ej några medel utöver det belopp, 550,000 kronor, som, fördelat på två budgetår, avsetts för utförande av berörda anordningar för elektrisk belysning å linjen Stockholm—Göteborg.

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

*att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 275,000 kronor.*

## **XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.**

I sist förflutna års anslagsframställningar har styrelsen framhållit, att ännu åtskilliga arbeten för utveckling av säkerhetsanläggningarna vid statens järnvägar erfordrades men att styrelsen med hänsyn till rådande svårigheter att uppbringa erforderligt anslagskapital samt med hänsyn till de besparingar, som kunnat göras å tidigare anvisade medel, avstod från att äska anslagsmedel härför.

Styrelsen beräknar, att även vid utgången av löpande budgetår så stor behållning å tidigare anvisade medel skall vara för handen, att nytt anslag för arbeten under denna rubrik ej blir erforderligt för budgetåret 1925—1926.

## **XII. Elektrifiering av linjen Stockholm—**

**Göteborg . . . . . kronor 7,000,000: —**

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1920 års riksdag för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg anvisat ett



reservationsanslag av 23,000,000 kronor. Sedermera har innevarande års riksdag medgivit, att av i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1924 omförmälda besparade anslagsmedel för statens järnvägar finge för nämnda anläggning användas ett belopp av 4,000,000 kronor. Sammanlagt hava sålunda av anslagsmedel anvisats 27,000,000 kronor.

De totala kostnaderna för elektrifieringsarbetet hava av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse den 7 maj 1923 beräknats till 39,000,000 kronor. Härav ansåg styrelsen 5,000,000 kronor böra utgå av statens järnvägars förnyelsefond såsom motiverat av den fördel, som vinnes för driftsekonomien på andra linjer genom att ett antal moderna, bränslebesparande ånglokomotiv frigöras och överflyttas från linjen Stockholm—Göteborg. Återstående 34,000,000 kronor ansåg styrelsen däremot böra påföras statens järnvägar såsom kapitalökning, minskat dock med det belopp, som enligt blivande bestämmelser kunde komma att överföras till telegrafverkets kapitalkonto.

Såsom framgår av statsverkspropositionen till 1924 års riksdag har ett överskridande av de beräknade kostnaderna för inköp av elektriska lokomotiv uppträtt, i det Kungl. Maj:t, på av järnvägsstyrelsen därom gjord hemställan, genom brev den 12 oktober 1923 bemyndigat styrelsen att antaga ett av en sammanslutning av svenska fabrikanter avgivet anbud å leverans av 50 stycken för ifrågavarande linje erforderliga elektriska lokomotiv till ett pris av 210,000 kronor per styck, vartill kommer 4,000 kronor för bromsutrustning m. m., alltså tillhoppa 214,000 kronor per lokomotiv mot ett förut beräknat genomsnittpris av 200,000 kronor, förorsakande en sammanlagd merkostnad av 700,000 kronor. I vad mån emellertid detta kommer att medföra överskridelse av de förut beräknade och uppgivna kostnaderna för elektrifieringen i sin helhet, är med hänsyn till ännu återstående stora utgifter samt till eventuella prisfluktuationer vanskligt att exakt angiva. Styrelsen anser sig därför i varje fall böra till nästa år uppskjuta avlämnandet av slutredogörelse för arbetet och begär nu blott det enligt den ursprungliga kostnadskalkylen av anslagsmedel ytterligare behövliga beloppet 7,000,000 kronor.

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

*att för elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 7,000,000 kronor.*

### **XIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.**

Styrelsen beräknar att vid slutet av budgetåret 1924—1925 hava till sitt förfogande så stor behållning av tidigare anvisade anslagsmedel för här avsedda arbeten, att något nytt anslag ej erfordras för budgetåret 1925—1926.

#### **B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.**

##### **I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och**

**Gällivare . . . . . kronor 2,500,000: —**

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 »
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	1,700,000 »
» » 1924—1925 . . . . .	1,200,000 »

Summa 27,900,000 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 utförande 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.

För ifrågavarande anläggning hava således hittills disponerats sammanlagt 28,250,000 kronor.

Då på grund av riksdagens uttalade mening, att tidigare ifrågasatt temporärt nedläggande av arbetena å inlandsbanan icke ansåges bära ifrågakomma utan arbetena bära utan avbrott ehuru i jämförelsevis långsamt tempo så bedrivs, att i första hand banbyggnaden skulle norrifrån dragas fram till Jokkmokk och söderifrån till Vindelälven, beviljades för budgetåret 1923—1924 1,700,000 kronor och sedermera för budgetåret 1924—1925 1,200,000 kronor.

I samband med anvisandet av sistnämnda anslagsbelopp har riksdagen bekräftande planen för arbetenas bedrivande, i överensstämmelse med statsutskottets förslag i syfte att möjliggöra framdragandet av rälsläggningen från Porjus söderut mot Jokkmokk till Vaikijaure under hösten 1925, icke velat motsätta sig ett tillfälligt överflyttande av högst 300,000—400,000 kronor från anslaget för inlandsbanans södra distrikt mot framdeles ersättande sedan nästkommande riksdag ånyo prövat frågan.

För att sålunda enligt förestående förslag redan hösten 1925 kunna framgå med rälsläggningen till Vaikijaure beräknas för budgetåret 1925—1926 ett anslag av 1,300,000 kronor erforderligt för inlandsbanans norra distrikt, vartill skulle komma de 300,000 kronor, som enligt nyss omnämnda medgivande överflyttats från inlandsbanans södra distrikt och som bära dit återbetalas.

För att arbetena å sistnämnda distrikt måtte kunna i en icke alltför ekonomisk takt bedrivs, beräknar styrelsen, att för nämnda distrikt erfordras ett anslagsbelopp för budgetåret 1925—1926 av 900,000 kronor förutom de 300,000 kronor, som enligt vad förut nämnts skulle från norra distriktet återgäldas.

Med ett anslag för inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare av tillhoppa 2,500,000 kronor, exklusive kostnad för nyanskaffning av rullande materiel, vilket styrelsen anser för närvarande icke påkallat, skulle jämväl möjliggöras att till inlandsbanan kunna överflytta en del äldre järnvägsbygg-

nadsarbetare från statsbanorna Sveg-Hede och Forsmo-Hoting, vilka eljest, sedan arbetena å dessa banor i det närmaste slutförts, ställas utan sysselsättning.

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 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor.*

## II. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 750,000:—

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	»
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	2,200,000	»
» » 1924—1925 . . . . .	424,900	»

Summa 13,974,900 kronor.

Härjämte har Kungl. Maj:t dels den 26 augusti 1921 från det av samma års riksdag beviljade anslaget för arbetslöshetens bekämpande genom kommunikationsverken anvisat 1,000,000 kronor för dylika arbeten å ifrågavarande statsbana, dels ock den 8 september 1922 från odisponerade delar av de av 1920 års riksdag beviljade anslagen till bostadsbyggande vid kommunikationsverken anvisat 1,000,000 kronor för arbeten å och beställningar för omförmälda statsbana. Vidare har Kungl. Maj:t genom skrivelse den 28 mars 1924 meddelat, att riksdagen medgivit, att av de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1924 omförmälda besparade anslagsmedel för statens järnvägar — uppgående till sammanlagt 7,108,100 kronor — må för fortsättning av statsbanan Forsmo—Hoting användas 775,100 kronor. För denna bananläggning hava sålunda hittills disponerats sammanlagt 16,750,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 september 1923 meddelade järnvägsstyrelsen, att verkställda överslagsberäkningar rörande kostnaderna för banbyggnadens färdigställande gäve vid handen, att dessa skulle komma att uppgå till cirka 18,6 miljoner, inberäknat rullande materiel, och till omkring 17,5 miljoner sådan materiel oberäknat.

Under innevarande år verkställda beräkningar av återstående kostnader för banbyggnadens fullbordande hava också givit vid handen, att banbyggnaden i sin helhet torde komma att draga en kostnad av ovan angivna, sistlidna år beräknade summa av 17,5 miljoner kronor, oberäknat rullande materiel, och att därför för banbyggnadens fullbordande erfordras ett belopp av 750,000 kronor.

Enligt den arbetsplan, som i anslutning till dessa beräkningar är avsedd att följas, skulle ifrågavarande bandel, såsom styrelsen också uppgivit i sin

skrivelse den 3 september föregående år, bliva färdig att öppnas för allmän trafik i slutet av år 1925.

Med stöd av vad sålunda anförts och då styrelsen av skäl, som anfördes i styrelsens nyssnämnda skrivelse den 3 september 1923 angående, bland annat, behovet av anslag för nya statsbanebyggnader, anser, att ytterligare nyanskaffning av rullande materiel för nu ifrågavarande bandel icke är för närvarande påkallad, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fullbordande av arbetena å statsbanan Forsmo—Hö-  
ting för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag  
av 750,000 kronor.*

### III. Statsbanan Hällnäs—Stensele kronor 1,500,000:—

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

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen:

för år 1919 . . . . .	375,000 kronor
» » 1920 . . . . .	700,000 »
» » 1921 . . . . .	2,000,000 »
» » 1922 . . . . .	2,000,000 »
» första halvåret 1923 . . . . .	1,000,000 »
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	1,700,000 »
» » 1924—1925 . . . . .	1,100,000 »
	<hr/>
	Summa 8,875,000 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 9,875,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 september 1923 uttalade järnvägsstyrelsen som sin mening, att ifrågavarande banbyggnad borde för det dåvarande endast fullföljas fram till Lycksele, vilken ort alltså skulle bli banans slutpunkt en tid framåt. I den till 1924 års riksdag avgivna statsverkspropositionen förutsattes också arbetenas temporära nedläggande vid Lycksele. Emellertid beslöt riksdagen på grund av i ärendet väckta motioner, att banbyggnaden skulle omedelbart fortsättas även å delen från Lycksele västerut. För sådant ändamål anvisade riksdagen för statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1924—1925 1,100,000 kronor, varav 600,000 kronor voro avsedda för fullbordande av bandelen Hällnäs—Lycksele, under det att resten, 500,000 kronor, avsågs för banans fortsättning från Lycksele västerut.

Kostnaden för delen Lycksele—Storuman har i föl uppgivits till approximativt 9,500,000 kronor (exklusive rullande materiel). Någon ny kostnadsberäkning har icke nu utförts, enär en exaktare kostnadsuppgift icke kan åstadkommas förrän efter slutförandet av renstakning av bandelen i fråga.

Med anledning av en från Stensele sockens kommunalfullmäktige till järnvägsstyrelsen inkommen framställning, att byggandet av nämnda bandel måtte påbörjas från Storuman, har styrelsen låtit uppgöra tvenne alternativa approximativa byggnadsplaner, avseende dels att arbetena skola bedrivas från såväl Storuman som Lycksele, dels att de skola bedrivas endast från Lycksele, och har styrelsen hos länsstyrelsen i Västerbottens län hemställt om uttalande över vilkendera av de alternativa byggnadsplanerna enligt länsstyrelsens förmenande med hänsyn till nyttan för av banan berörda orter anses böra förordas. Sedan länsstyrelsen i svarsskrivelse den 3:dennes anfört, att det för den befolkning, som beröres av banbygget, torde vara fördelaktigare, om banbyggnaden påbörjas samtidigt från båda hållen, har länsstyrelsen för sin del förordat detta alternativ.

De nämnda approximativa byggnadsplanerna utgå båda från den förutsättning, att för vardera av budgetåret från och med 1925—1926 till och med 1930—1931 skulle för bananläggningen erfordras ett anslag av 1,500,000 kronor. Enligt den nu av länsstyrelsen förordade planen vore arbetena avsedda att bedrivas så, att rälsläggningen år 1925 skulle nå Stensele kyrkoby, år 1926 Barsele och Betsle respektive norr- och söderifrån, år 1927 Gunnarn (Bastuträsk) respektive Avalund, år 1928 Kattisavan söderifrån samt år 1929 uppnå bron över Ume älv såväl norr- som söderifrån.

Med stöd av vad länsstyrelsen sålunda anfört och enär arbetets bedrivande samtidigt från bandelens båda ändpunkter icke skulle innebära några större olägenheter ur arbetsledningssynpunkt, får järnvägsstyrelsen för sin del tillstyrka, att arbetet å denna statsbanebyggnad måtte få bedrivas enligt den av länsstyrelsen förordade planen.

I sammanhang med detta anslagsärende vill styrelsen meddela, att förutom det överskott å 180,000 kronor å anslaget för statsbanan Umeå—Holmsund, vilket anmäldes till Kungl. Maj:t i styrelsens ovannämnda skrivelse den 3 september 1923, ytterligare 100,000 kronor, tidigare reserverade för inköp av rullande materiel för nämnda bana, numera skulle såsom för sistnämnda ändamål obehövt kunna i stället användas för annan statsbanebyggnad, och synes det styrelsen då lämpligt, att detta belopp finge överflyttas till statsbanan Hällnäs—Stensele.

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 dels medgiva, att 100,000 kronor, utgörande överskott å anslagsmedel för statsbanan Umeå—Holmsund, måtte få överflyttas till statsbanan Hällnäs—Stensele, dels för budgetåret 1925—1926 anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.*

#### **IV. Statsbanan Jörn—Gubbljaure kronor 1,000,000:—**

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en statsbana Jörn—Gubbljaure för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad kostnad av 8,180,000 kronor.

Till följd emellertid av såväl det statsfinansiella läget som konjunkturerna på byggnadsmarknaden, har något anslag för byggnadsarbetenas igångsättande icke ansetts böra beviljas förrän för budgetåret 1924—1925, för vilket år riksdagen i överensstämmelse med utskottets förslag anvisade ett reserva-

tionsanslag av 500,000 kronor för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubbljåure.

Då styrelsen förmenar, att någon forcering av de fortsatta arbetena å ifrågavarande statsbana i och för densamma's färdigställande inom viss bestämd tid icke kan för närvarande anses motiverad, har styrelsen icke funnit lämpligt att redan nu upprätta någon fixerad byggnadsplan, efter vilken arbetena å meranämnda statsbanebyggnad böra under de närmaste åren uppdelas utan föreslår endast beviljande av så stort anslag för budgetåret 1925—1926, att arbetena kunna bedrivas på ett ur organisatorisk synpunkt ej allt för ogynnsamt sätt. Styrelsen anser sålunda, att under nyssnämnda budgetår endast terrassering, trumläggning och en del mindre broarbeten lämpligen böra komma till utförande å sträckan Jörn—Glommersträsk och beräknar för sådant ändamål ett anslagsbelopp av 1,000,000 kronor erforderligt.

På grund härav får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubbljåure anvisa för budgetåret 1925—1926 ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.*

### C. MARKFÖRVÄRV.

Styrelsen beräknar att vid utgången av löpande budgetår hava till sitt förfogande så stor behållning å tidigare anvisade medel för markförvärv, att något nytt anslag för detta ändamål ej erfordras under budgetåret 1925—1926.

### D. RULLANDE MATERIEL.

Behovet av anslag till nya elektriska lokomotiv har avhandlats i det föregående under rubriken »Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg. Vad den rullande materielen i övrigt beträffar, anser styrelsen, att befintlig lokomotiv- och vagnpark är i stort sett väl tillräcklig för avveckling av såväl nuvarande trafik som möjligen inträffande mindre ökning av densamma intill utgången av budgetåret 1925—1926. Då vidare betydande belopp för eventuella nyanskaffningar, bestående dels av förnyelsefondsmedel och dels av besparingar å förut beviljade reservationsanslag, beräknas komma att stå till styrelsens förfogande under ifrågavarande budgetår, torde nya anslagsmedel, utöver vad som förut angivits beträffande elektriska lokomotiv, icke bliva behöfliga under tiden den  $\frac{1}{7}$  1925— $\frac{30}{6}$  1926.

Styrelsen har därför intet äskande att göra under denna rubrik.

### E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFTBROMS.

Såsom styrelsen år 1923 genom skrivelse den 3 september angående behov av anslag för budgetåret 1924—1925 meddelade, utgick styrelsen från, att det belopp, som utöver då beviljade anslagsmedel beräknades bliva behöfligt för slutförande av arbetet med införandet av genomgående tryckluftbroms, skulle kunna tagas ur statens järnvägars förnyelsefond för rullande materiel, och godkände Kungl. Maj:t genom skrivelse den 28 mars 1924, att 3,100,000 kronor av nämnda förnyelsefondsmedel finge för detta ändamål disponeras för år 1924.

I ovannämnda skrivelse har styrelsen förklarat sig hava för avsikt att vid nästa liknande framställning inkomma med redogörelse för ifrågavarande kostnader och deras fördelning på anslags- och förnyelsekonto. I anslutning härtill lämnas följande sammanställningar:

1. *Intill den 1 juli 1924, räknat från monterings början, förbrukade medel:*

Anslagsmedel . . . . .	9,271,078 kronor
Förnyelsefondsmedel . . . . .	2,405,607 »
	<u>Summa 11,676,685 kronor.</u>

2. *Beräknade kostnader för den materiel, som monteras från och med den 1 juli 1924 och intill dess arbetet är slutfört:*

Anslagsmedel . . . . .	3,700,000 kronor
Förnyelsefondsmedel . . . . .	2,100,000 »
	<u>Summa 5,800,000 kronor.</u>

3. *Totala kostnaden, i runda tal, för införandet av genomgående tryckluftbroms:*

Anslagsmedel . . . . .	13,000,000 kronor
Förnyelsefondsmedel . . . . .	4,500,000 »
	<u>Summa 17,500,000 kronor.</u>

På grund av det anförda har styrelsen intet äskande att göra under denna rubrik.

## F. NYA INVENTARIER.

Styrelsen beräknar, att vid innevarande budgetårs utgång jämförelsevis stora belopp, utgörande besparingar å redan beviljade reservationsanslag för anskaffande av nya inventarier, komma att stå till styrelsens förfogande, vilka belopp jämte tillgängliga förnyelsefondsmedel för inventarier torde bliva fullt tillräckliga för inventarieanskaffningen under budgetåret 1925—1926.

Styrelsen har därför ej heller något äskande att göra under denna rubrik.

## G. FÖRLAG.

Liksom för de närmast föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1925—1926 något anslag för ökat förlag.

Järnvägsstyrelsen har fastmer att meddela, att den successiva återbetalning av tidigare givna anslag för ökat förlag, vilken ställdes i utsikt i styrelsens den 3 september 1923 dagtecknade framställning angående anslag att äskas av 1924 års riksdag, numera slutförts. Summa återlevererade medel utgör 22,333,393 kronor 16 öre, varav 6 miljoner anslag av lånemedel och återstoden anslag av skattemedel.

I behandlingen av detta ärende hava, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigena Strömberg och Adelswärd, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Öfverholm, Olofsson, Englund och

Svensson samt tjänstförrättande byrådirektören Malmkvist, och har beredning av ärendena

under grupp A I 1 b, 2-4, III, VII, VIII, XI och XIII samt C verkstälts av byråchefen Åberg;

under grupp A I 1 a och c, II och IV samt B av överingenjören Fogelmarck;

under grupp A IX, X och XII av byråchefen Öfverholm;

under grupp A V och VI samt D, E och F av byråchefen Svenson samt

under grupp G av tjänstförrättande byrådirektören Malmkvist.

Stockholm den 13 september 1924.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

HJALM. G. ÅBERG.

---



## REGISTER.

	Sid.
Aneby—Tranås och Bodafors—Sävsjö, dubbelspår . . . . .	16
Anslagsmedel, erhållna besparingar å . . . . .	3, 5
Bangårdsanordningar i övrigt . . . . .	15
Bangårdsombyggnader . . . . .	7
Belysningsanläggningar, elektriska . . . . .	23
Besparingar å anslagsmedel . . . . .	3, 5
Bodafors—Sävsjö och Tranås—Aneby, dubbelspår . . . . .	16
Bollnäs, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
Broanläggningar . . . . .	19
Bräcke, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	25
Driftverkstäder . . . . .	20
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	16
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg . . . . .	24
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	23
Forsmo—Hoting, ny statsbana . . . . .	27
Frilastnings- och utdragsspår . . . . .	13
Förbättrad driftsekonomi . . . . .	20
Förlag . . . . .	31
Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår . . . . .	12
Genomgående tryckluftbroms, införande av . . . . .	30
Gubblijaure—Jörn, ny statsbana . . . . .	29
Gångbroar och gångtunnlar . . . . .	15
Gällivare—Volgsjön, ny statsbana . . . . .	25
Gällivare, vatten- och avloppsledning . . . . .	15
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen . . . . .	24
Göteborg, ny huvudverkstad . . . . .	19
Göteborgs statsbanestation, västkustbanans anslutning till . . . . .	18
Hagalund övre, förlängning av vagnhallen . . . . .	20
Hoting—Forsmo, ny statsbana . . . . .	27
Huddinge, utvidgning av spårsystemet . . . . .	12
Husbyggnader . . . . .	20
Huvudverkstäder, anläggningar vid . . . . .	19
Hällnäs—Stensele, ny statsbana . . . . .	28
Införande av genomgående tryckluftbroms . . . . .	30
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare . . . . .	25
Inventarier, nya . . . . .	31
Järnvägshotell, inlösen av . . . . .	4
Jörn—Gubblijaure, ny statsbana . . . . .	29
Kabelarbeten . . . . .	23
Kiruna, utvidgning av spårsystemet . . . . .	13
Kol- och vattenstationer . . . . .	15
Kolupplagsplatser m. m. . . . .	22
Krylbo, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
Källered—Lindome, omläggning av linjen . . . . .	18

Lindome—Källered, omläggning av linjen . . . . .	18
Lokomotivstationer, tillbyggnad av och diverse anläggningar vid . . . . .	20
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . .	20
Lund, ombyggnad av bangården . . . . .	10
Markförvärv . . . . .	30
Materiel, rullande . . . . .	30
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av . . . . .	12
Mötesspår å stationer, förlängning av och utläggning av ett tredje tågspår . . . . .	12
Nya byggnader och anläggningar . . . . .	5
Nya inventarier . . . . .	31
Nya stationer och mötesplatser . . . . .	12
Nya statsbanebyggnader . . . . .	25
Ockelbo, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
Oförutsedda och mindre arbeten, dispositionsanslag för . . . . .	25
Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. . . . .	7
Rullande materiel . . . . .	30
Sektionstelefonledningar . . . . .	23
Signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	24
Skenfria vägkorsningar m. m. . . . .	21
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . .	12
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av . . . . .	12
Stensele—Hällnäs, ny statsbana . . . . .	28
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen . . . . .	24
Stockholm C, förbättrade anordningar m. m. . . . .	7
Stockholm södra, ombyggnad av bangården . . . . .	11
Storvik, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
Strömtorp, utvidgning av spårssystemet . . . . .	13
Större broanläggningar . . . . .	19
Sävsjö—Bodafors och Tranås—Aneby, dubbelspår . . . . .	16
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten . . . . .	23
Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer . . . . .	20
Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö, dubbelspår . . . . .	16
Tryckluftbroms, genomgående, införande av . . . . .	30
Tågspår, tredje, utläggning av . . . . .	12
Upplagsplatser m. m. för stenkol . . . . .	22
Utdrags- och frilastningsspår . . . . .	13
Vatten- och avloppsledningar . . . . .	15
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana . . . . .	25
Vägkorsningar m. m., skenfria . . . . .	21
Värtan, utvidgning av spårssystemet . . . . .	14
Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation . . . . .	18
Västra stambanans ingångslinje till Stockholm, omläggning av . . . . .	7
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	24
Ånge, inlösen av järnvägshotellet . . . . .	4
» , utvidgning av spårssystemet . . . . .	14
Ängelholm, utvidgning av spårssystemet . . . . .	13
Överskott å anslagsmedel . . . . .	3, 5