

*Avgiven den 4 september 1925.*

**TILL KONUNGEN.**

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1926—1927 äskas av 1926 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1926 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.

A. Nya byggnader och anläggningar.	Anslags- belopp
<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) . . . . .	3,050,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 8) . . . . .	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.</i>	
a. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar (sid. 8) . . . . .	230,000
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 9) . . . . .	—
b. Vatten- och avloppsledningar (sid. 9) . . . . .	—
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 10) . . . . .	100,000
d. Speciella anläggningar (sid. 10) . . . . .	54,000
<b>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</b>	
1. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå</i> (sid. 11) . . . . .	—
2. <i>Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m.</i> (sid. 11) . . . . .	—
3. <i>Omläggning av statsbanelinjen Källered—Lindome</i> (sid. 13) . . . . .	—
4. <i>Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation m. m.</i> (sid. 13) . . . . .	—

	Anslags- belopp
III. <b>Större broanläggningar</b> (sid. 15) . . . . .	—
IV. <b>Anläggning vid huvudverkstäder.</b>	
1. <i>Göteborg, ny huvudverkstad</i> (sid. 15) . . . . .	—
2. <i>Utförande av sanitära anordningar</i> (sid. 16) . . . . .	50,000
V. <b>Lokomotivstations- och driftsverkstadsanläggningar.</b>	
1. <i>Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer</i> (sid. 16) . . . . .	50,000
VI. <b>Husbyggnader</b> (sid. 17) . . . . .	—
VII. <b>Inlösen och istandsättande av vissa järnvägshotell</b> (sid. 17) . . . . .	—
VIII. <b>Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.</b> (sid. 17) . . . . .	—
IX. <b>Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i im- porthamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar</b> (sid. 18) . . . . .	—
X. <b>Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten</b> (sid. 18)	—
XI. <b>Elektriska belysningsanläggningar</b> (sid. 18) . . . . .	275,000
XII. <b>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</b> (sid. 19) . . . . .	—
XIII. <b>Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg</b> (sid. 19) . . . . .	—
XIV. <b>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</b> (sid. 20) . .	800,000
Summa kronor	<b>4,609,000</b>
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>	
I. <b>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</b> (sid. 21) . . . . .	2,850,000
II. <b>Forsmo—Hoting</b> (sid. 22) . . . . .	860,000
III. <b>Hällnäs—Stensele</b> (sid. 25) . . . . .	1,500,000
IV. <b>Jörn—Gubblijaure</b> (sid. 26) . . . . .	2,000,000
Summa kronor	<b>7,210,000</b>
C. <b>Markförvärv</b> (sid. 28) . . . . .	400,000
D. <b>Rullande materiel</b> (sid. 29) . . . . .	—
E. <b>Införande av genomgående tryckluftsbroms</b> (sid. 29)	—
F. <b>Nya inventarier</b> (sid. 29) . . . . .	—
G. <b>Förlag</b> (sid. 30) . . . . .	—
Summa summarum kronor	<b>12,219,000</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:

1) Överskott å utförda arbeten, till vilka anslag beviljats under huvudrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» . . . . .	600,000 kronor
2) Beräknat överskott å anslag för anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Låxå . . . . .	200,000 »
	<u>Summa 800,000 kronor</u>

För tillgodoseende av föreliggande totala anslagskrav — 12,219,000 kronor — skulle alltså 11,419,000 kronor behöva av riksdagen anvisas såsom nytt anslag.

## A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 4,609,000 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 sina förslag till driftskostnads- och förnyelsefondsstater 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 uppgift om de förändringsarbeten och den ersättningsmateriel, som styrelsen avser att bekosta med förnyelsemedel nästa år.

I anslutning till vad som på styrelsens förslag av statsmakterna godkänts under en följd av år, 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 huvudsakligen av de medel, som här nedan under grupp XIV begäras såsom dispositionsanslag.

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 erlägges i enlighet med gällande kontrakt, får anmäla, att sådant bidrag numera influtit för arbetet med utvidgning av Västanfors station. För utförande av nämnda arbete, som år 1917 beräknades komma att draga en kostnad av 500,000 kronor, varav 60,000 kronor för förändringsarbeten, hava 1917 och 1918 års riksdagar anvisat det av kapitalökningsmedel erforderliga beloppet 440,000 kronor. Kostnaderna för arbetet hava uppgått till 678,216 kronor 77 öre. I detta belopp har den enskilda banan deltagit med 353,857 kronor. De på statens järnvägar fallande kostnaderna utgöra sålunda 324,359 kronor 77 öre, varav 40,000 kronor bestritts med förnyelsemedel och 284,359 kronor 77 öre med ovannämnda kapitalökningsanslag å 440,000 kronor. Å anslaget har alltså erhållits ett överskott å 155,640 kronor 23 öre, som ingår bland här nedan omförmälda besparingar å under år 1924 avslutade arbeten.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får styrelsen 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 1924 avslutade arbeten inom detaljgruppen

Lokomotivstations- och driftsverkstadsanläggningar med . . . 224: 09 kronor.

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

Bangårdsombyggnader . . . . .	155,640: 23	kronor
Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . .	30,837: 93	»
Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . .	142,778: —	»
Husbyggnader . . . . .	48,123: 86	»
Kompletteringsarbeten å f. d. Mora—Vänerns järnväg . . . . .	79,932: 47	»
Kompletteringsarbeteten å bandelen Orsa—Sveg . . . . .	160,609: 86	»

Summa överskott 617,922: 35 kronor.

Efter det ovan berörda anslagsbrist blivit täckt, återstår alltså en behållning av 617,698 kronor 26 öre.

Av i förlidet års anslagsframställning redovisad nettobehållning av anslagsöverskott, inklusive besparingarna å det extraordinära bostadsanslaget utgörande 2,017,256 kronor 95 öre, skall enligt beslut av innevarande års riksdag 2,010,000 kronor tagas i anspråk för utförande av nya arbeten, och kvarstår sålunda en ej disponerad behållning av 7,256 kronor 95 öre. Den tillgängliga sammanlagda nettobehållningen av överskottsmedel uppgår alltså nu till 624,955 kronor 21 öre.

Vidkommande dispositionen av dessa överskottsmedel föreslår styrelsen, att 600,000 kronor därav tagas i anspråk för täckande av motsvarande del av under denna huvudgrupp åskade belopp för nya arbeten.

Liksom tidigare plägat ske, får styrelsen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna inom de olika grupperna, lämna en tablå, utvisande styrelsens anslagsåskanden till nästkommande riksdag i jämförelse med motsvarande åskanden till de närmast föregående årens riksdagar.

### Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens åskanden till 1926 års riksdag i jämförelse med styrelsens åskanden till 1923, 1924 och 1925 års riksdagar.

	1923	1924	1925	1926
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar . . . . .	1,722,000	3,976,000	2,026,000	3,434,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	3,720,000	300,000	465,000	—
Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . .	—	—	—	50,000
Lokomotivstations- och driftsverkstadsanläggningar . . . . .	50,000	—	50,000	50,000
Husbyggnader . . . . .	37,500	94,000	440,000	—
Inlösen och iståndsättande av vissa järnvägshötdell <sup>1</sup>	—	—	1,252,200	—
Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. . . . .	—	500,000	500,000	—
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	—	700,000	275,000	275,000
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	—	—	—	—
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg <sup>2</sup> . . . . .	—	6,000,000	7,000,000	—
Brandväsendets ordnande . . . . .	25,000	—	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	—	—	—	800,000
Summa kronor	5,554,500	11,570,000	12,008,200	4,609,000

<sup>1</sup> Enligt Högsta domstolens domar den 29 december 1923.

<sup>2</sup> Härför beviljades av 1920 års riksdag 23 miljoner kronor, som beräknats tagas i anspråk under åren 1923 och 1924.

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

- a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. . . . . kronor 3,050,000:—

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 medel från förnyelsekontot 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 »
» » 1925—1926 . . . . .	1,000,000 »
	Summa 7,000,000 kronor

Därjämte har Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägsstyrelsen att av medel från förnyelsekontot till och med nu innevarande år för ifrågavarande arbeten disponera 2,700,000 kronor.

I enlighet med vad i styrelsens skrivelse den 13 september 1924 anfördes, hade styrelsen i vissa avseenden omarbetat de planer för centralstationens ombyggnad, vilka lågo till grund för statsmakternas beslut angående dess omgestaltning. De sålunda tänkta förändringarna i den ursprungliga planen, som medförde avsevärda förbättringar av de förut föreslagna anordningarna, lämnades även av riksdagen utan erinran. För genomförande av dessa förändringar i planen och förbättringar krävdes en ökning i ombyggnadskostnaden av 1,100,000 kronor, vilket belopp avsågs att bestridas av medel från förnyelsekontot.

Sammanlagda summan av dylika medel skulle sålunda uppgå till 5,000,000 kronor.

I enlighet med vad som anmäls i styrelsens nyssnämnda skrivelse, hade på framställning av Stockholms stad och på dess bekostnad utredning verkställt rörande möjligheten att kombinera den blivande järnvägsbron över Hammarbyleden med en för gatutrafik avsedd bro. I avvaktan på stadens slutliga ställningstagande till denna fråga hade arbetena med själva ombyggnaden måst inskränkas till mera förberedande åtgärder. Sedan emellertid Stockholms stadsfullmäktige den 9 mars 1925 fattat beslut i ärendet, varigenom visserligen med anordnandet av gatubron kommer att tills vidare anstå men redan nu sådana förstärkningsarbeten å järnvägsbron skola på stadens bekostnad utföras, att en gatubro framdeles kan anläggas ovanpå densamma, har arbetet med järnvägsbron kunnat igångsättas under maj månad 1925. Den tidigare planen för arbetenas bedrivande har sålunda på stadens initiativ kommit att förskjutats, så att med brons färdigställande måste beräknas anstå omkring ett år utöver den förut med staden avtalade tidpunkten, nämligen den 1 januari 1927.

I anslutning till vad ovan sagts, skulle för anläggningarna i deras helhet erfordras 16,550,000 kronor, varav medel från förnyelsekontot 5,000,000 kronor och resten, 11,550,000 kronor, anslagsmedel. Sålunda erfordras utöver hittills anvisade belopp av anslagsmedel 4,550,000 kronor och av medel från förnyelsekontot 2,300,000 kronor. Enligt den för arbetenas bedrivande upprättade planen skulle av dessa belopp behöva anvisas av anslagsmedel, för budgetåret 1926—1927 3,050,000 kronor och för budgetåret 1927—1928 1,500,000 kronor, varjämte av medel från förnyelsekontot skulle för år 1926 erfordras omkring 1,600,000 kronor och år 1927 700,000 kronor. Dessa senare belopp kommer styrelsen att, i samband med avgivande av driftskostnadsstaten för respektive år, upptaga bland de medel, som böra utgå från förnyelsekontot.

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 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 3,050,000 kronor.*

## 2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Styrelsen behöver ej heller i år begära några ytterligare anslag för anläggningar under denna rubrik.

## 3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . .

kronor 230,000:—

- a. Tomteboda, utläggning av tvenne nya mottagningsspår  
för ankommande godståg . . . . . » 230,000:—

Vid Tomteboda utföres som bekant ett synnerligen omfattande växlingsarbete för godstågen förande vagnar genom samt från och till Stockholms olika stationer. Av tidtabellstekniska skäl och även av hänsyn till trafikens art är därvid tågrörelsen i mycket stor omfattning koncentrerad till natten samt kvälls- och morgontimmarna. Ombesörjandet av den sålunda till vissa tider koncentrerade tågrörelsen och växlingsarbetet i övrigt på stationen stöter ofta på svårigheter på grund av begränsat utrymme på bangården, och särskilt framträder bristen av tillräckligt antal spår i tågmottagningsgruppen, belägen i bangårdens norra ände. Dessa bristande utrymnen på den för transportarbetet på Stockholm så viktiga stora rangeringsbangården lägger en hämsko på järnvägens möjligheter att — på sätt som annars önskvärt vore, ej minst för trafikanternas rätta betjäande och förbättrande av transportlägenheterna för deras räkning — företaga omläggningar av tåg, enär sådana omläggningar ofta komma att förutsätta ett än mera koncentrerat arbete å bangården. Önskvärdheten och behovet av ökat spårutrymme därstädes har därför gjort sig alltmera gällande.

Redan nu kan det vid vissa tillfällen inträffa, att tåg icke kunna omedelbart mottagas å rätt plats å bangårdens mottagningsspår, och att tågen ibland måste intagas å riktningssgruppen, där de kunna hindra pågående växlingsarbete och varifrån de sedan måste utväxlas till mottagningsgruppen med dess utdragsspår. Detta utgör hinder och extra växlingsrörelser, som kunna undvi-



kas, om visst bättre spårutrymme finge beredas. Å stationen erfordras därvid i första hand förstorandet av mottagningsgruppen genom utläggande av ytterligare två ankomstspår för godståg. Härigenom skulle stationen vinna dels möjlighet att mera samtidigt kunna mottaga flera ankommande gods- och växlingståg än för närvarande, dels större rörelsefrihet i arbetet å riktningsgruppen. Vid den för närvarande något stagnerade utvecklingen av trafikrörelsen har styrelsen visserligen hittills ansett sig böra låta något anstå med sin framställning att få utföra detta förbättringsarbete, men i själva verket är det så, att oavsett trafikstorleken, så har behovet av rörelsefrihet att kunna ordna transporttjänsten på lämpligt sätt för trafikanterna och på ett driftsekonomiskt sätt för järnvägen framträtt allt starkare och detta ej minst med hänsyn till den skarpa konkurrensen med andra beförderingsmedel, som numera förekommer. Men härtill kommer, att arbetet, som annars måhända kunnat uppskjutas något år, blir särskilt påfordrat att utföra samtidigt med utförandet av den elektriska driften på huvudbanan från Stockholm söderut.

Härigenom komma nämligen de med elektriska lokomotiv framförda godstågen söderifrån att kunna framföras utan lokomotivbyte ända till den plats på bangården, varifrån vagnsrangeringsarbetet sedan kan begynna. Därmed uppträder tidsvinst och arbetsbesparing och en motsvarande besparing i driftskostnaderna, vilken styrelsen beräknar uppgå till omkring 14.000 kronor pr år, utgörande alltså en god förräntning av det till 230.000 kronor beräknade erforderliga kapitalutlägget för spårarbetet ifråga. Vid bedömandet av förslagets ekonomiska innebörd är emellertid därtill väl att bemärka, att arbetet, enligt vad styrelsen förut framhållit, i varje fall av andra än rent driftsekonomiska skäl måste komma till utförande under den närmaste tiden.

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

*att för spåranordningar i anslutning till förefintliga spår-system för budgetåret 1926—1927 bevilja ett reservationsanslag av 230,000 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 1296—1927 under denna rubrik.

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

Beträffande den i tidigare framställningar upprepade gånger omhandlade frågan angående anordnande av vatten- och avloppsledningar i Gällivare meddelade styrelsen förlidet år, att från samhället inkommit erbjudande om anslutning av statens järnvägars ledningar till samhällets nät, men att härför sådana villkor uppställts, att de då pågående förhandlingarna icke väntades komma att leda till något positivt resultat.

I anslutning härtill hava utarbetats förslag till egna vatten- och avloppsledningar för statens järnvägar. Sedermera har emellertid samhället ställt i utsikt vissa reduktioner i de tidigare uppställda villkoren för anslutning till dess numera färdiga ledningsnät. Frågan har dock ej ännu hunnit framföras till sådant läge, att styrelsen nu anser sig böra begära anslag för ändamålet.

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

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

Behovet att anordna gångbroar och gångtunnlar gör sig vid trafikens fortgående utveckling starkt gällande och bör, som förut av styrelsen framhållits, lämpligast tillgodoses genom anvisandet av ett kollektivanslag, såsom skett vid 1925 års riksdag. Till stöd för äskande av fortsatt dylikt anslag tillåter sig styrelsen åberopa följande ur sin år 1924 ingivna framställning i ämnet:

»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.»

Vid 1925 års riksdag vidtogs, på Kungl. Maj:ts förslag, en nedsättning av det äskade anslagsbeloppet till 50,000 kronor. Med hänsyn till de krav, som alltjämt framkomma, finner styrelsen emellertid av nöden att upprepa sin begäran om ett belopp av 100,000 kronor.

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

*att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1926—  
1927 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.*

d. Speciella anläggningar . . . . . kronor 54,000:—

Uttran, förbättrade plattformsanordningar . . . . . » 54,000:—

Det nuvarande plattformsutrymmet vid Uttran är alltför knappt för att medgiva en tillfredsställande avveckling av den alltjämt växande persontrafiken därstädes. Bristen på utrymme medför dessutom, särskilt vid den stora sönd- och helgdagstrafiken, fara för olyckshändelser.

I samband med ökning av plattformsutrymmet avses att anordnas tak å en del av plattformen.

Kostnaderna för arbetena beräknas till 61,500 kronor, varav emellertid 7,500 kronor böra bestridas av medel från statens järnvägars förnyelsekonto. Det erforderliga anslaget av kapitalökningsmedel utgör alltså 54,000 kronor.

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

*att för speciella anläggningar för budgetåret 1926—1927 bevilja ett reservationsanslag av 54,000 kronor.*

## **II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.**

### **1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå.**

För denna dubbelspårsbyggnad hava hittills beviljats anslag till ett sammanlagt belopp av 7,500,000 kronor. Ehuru väl arbetena ännu icke äro fullt avslutade, hava verkställda kostnadsutredningar visat, att de sammanlagda kostnaderna för dubbelspåret icke komma att överstiga 7,300,000 kronor, vadan ett överskott av 200,000 kronor beräknas förefinnas, vilket belopp här ovan upptagits i uppgiften över besparingar å till styrelsens förfogande ställda anslagsmedel.

### **2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m.**

I proposition till 1921 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t, att riksdagen måtte för utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna jämte därmed sammanhörande anläggningar på tilläggsstat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag, högst, 1,400,000 kronor. För här ifrågavarande arbeten, vilkas utförande hade uppdragits åt den s. k. byggnadskommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström, hade riksdagen för tiden 1913—1919 förut anvisat sammanlagt 8,849,200 kronor. Det i nämnda proposition ifrågasatta anslaget avsåge beredandet av ett tillfälligt rörelsekapital i avvaktan på den slutliga avvecklingen av kommissionens arbeten. Kommissionen hade nämligen i skrivelser till Kungl. Maj:t den 28 augusti, 24 september och 4 november 1920 anført, att huvudentreprenören för arbetena hade framställt krav på ytterligare ersättningar till sammanlagt omkring 850,000 kronor, vilka krav av kommissionen ansetts oberättigade och hänskjutits till skiljedom. Vidare meddelades beträffande kommissionens tillgångar, att entreprenören enligt gällande kontrakt vore skyldig ersätta kommissionen ett betydande belopp för de merkostnader, som kommissionen måst utgiva i och med det att den nödgats övertaga arbetenas utförande. Beloppets storlek kunde emellertid då ej upp-givas, enär frågan torde komma att hänskjutas till skiljedom, vadan ifrågavarande belopp ej för det dåvarande vore disponibelt för bestridande av kommissionens utgifter.

Vidare anfördes, att kommissionen hade bland sina tillgångar att räkna med de penningbelopp, som på grund av Kungl. Maj:ts i enlighet med riksdagens beslut den 13 juni 1919 och den 9 april 1920 givna bemyndigande kunde erhållas vid försäljning av vissa efter dubbelspåret färdigställande obehövliga markområden ävensom med vad vissa överblivna partier räls och annat materiel vid avyttring kunde inbringa. Då emellertid större delen av dessa tillgångar ännu icke hade realiserats, kunde ej exakt beräknas storleken av de medel, som

komme att inflyta, och ej heller tiden för medlens disponerande. Under de sålunda angivna förhållandena ansågo sig kommissionen för bestridande av löpande utgifter i behov av ett motsvarande förskott å 1,400,000 kronor.

Statskontoret, som yttrat sig över kommissionens framställning, framhöll, att det begärda beloppet 1,400,000 kronor borde i riksstaten uppföras under utgifter för kapitalökning och utgå av lånemedel samt att den härför erforderliga upplåningen, med hänsyn till möjligheten av återbetalning av beloppet med efter hand inflytande medel, syntes kunna göras tillfällig.

Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag under uttalande, att detsamma avsåge beredandet av tillfälligt rörelsekapital i avvaktan på den slutliga avvecklingen av kommissionens uppdrag, och anvisade ett förslagsanslag, högst, 1,400,000 kronor att utgå av tillfälliga lånemedel.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 30 december 1922 föreskrev Kungl. Maj:t på därom av kommissionen i skrivelse den 21 samma månad gjord framställning, att slutförandet av kommissionens uppdrag, i den mån detsamma icke enligt Kungl. Maj:ts beslut den 7 oktober 1921 redan överflyttats på vattenfallsstyrelsen, skulle från och med den 1 januari 1923 övertagas av järnvägsstyrelsen för avveckling av kommissionens verksamhet. I kommissionens sistberörda skrivelse uppgavos kommissionens tillgångar — inbegripet det tillfälliga rörelsekapitalet å 1,400,000 kronor — till 854,214 kronor och 25 öre och skulder till 169,500 kronor, varigenom en behållning å 684,714 kronor och 25 öre skulle uppstå. Emellertid uppgavs, att av tillgångarna sammanlagt 126,958 kronor och 85 öre måste betecknas som osäkra fordringar, beroende på dels rättgång, som anhängiggjorts mot entreprenören, dels om viss tillgång funnes i konkursboet efter entreprenören. Bland tillgångarna vore vidare tomter och hus vid Saltskog upptagna till 300,000 kronor och Aktiebolaget Scania-Vabis f. d. överingenjörsbostad med tomt till 50,000 kronor, och vore dessa tillgångar så till vida osäkra, att det berodde på konjunkturen, vilka pris, som kunde erhållas vid försäljning av dessa fastigheter. Om emellertid försäljningen kunde ske under normala konjunkturen, ansågo kommissionen, att de nämnda beloppen icke kunde anses för högt beräknade.

Efter att sedermera den ovannämnda rättteggningen med entreprenören avgjorts och i samband härmed fordran i entreprenörens konkursbo klarerats, uppgå tillgångarna den 1 september 1925, förutom fastigheterna, till kontant 343,903 kronor och 65 öre, i vilken kontanta behållning ingår ett belopp av 10,225 kronor och 40 öre utgörande likvid för tvenne mindre områden, som med Kungl. Maj:ts medgivande försåts till Södertälje stad under åren 1923 och 1924 från de ovanberörda fastigheterna.

Då några ytterligare arbeten på nämnda dubbelspår icke återstå att utföra, anser styrelsen, att räkenskaperna för dubbelspåret Rönninge—Ström böra snarast möjligt avslutas utan avvaktande av den kanske rätt avlägsna tidpunkt, då de nu obehövligen fastigheterna kunna för antagbart pris bliva försålda. Styrelsen har därför tänkt sig en avveckling enligt följande plan.

Med hänsyn till att det ifrågavarande av riksdagen såsom förslagsanslag anvisade beloppet av 1,400,000 kronor redan blivit i sin helhet påfört statens järnvägars kapitalkonto och näppeligen längre kan betraktas som en försträckning av mera tillfällig natur skulle den kontanta behållningen, som enligt vad ovan nämnts den 1 september 1925 uppgick till 343,903 kronor och 65 öre, inlevereras till riksgäldskontoret med den mindre ändring i beloppets storlek, som eventuellt kan hava inträffat till den tidpunkt, då inlevereringen sker. Statens järnvägars kapitalkonto skulle då gottskrivas med det inlevererade beloppet.

Fastigheterna, å vilka en mindre hyresverksamhet bedrivs i de gamla i fastigheterna ingående husen, skulle tillsvidare förvaltas av statens järnvägar på annars inom deras rörelse vanligt sätt intill dess att de, på sätt föreskrivits

i Kungl. Maj:ts brev till kommissionen den 9 april 1920, kunna bliva försålda. Försäljningsbeloppet skulle därefter på likaledes vanligt sätt återbäras till riksgäldskontoret för att gottskrivas statsbanornas kapitalkonto eller ock användas för täckande av utgifter vid statsbanorna för andra arbeten, vilka skola bestridas med kapitalökningsmedel, allt efter de närmare bestämmelser, Kungl. Maj:t i sådant fall anser sig böra lämna.

Jämte det styrelsen sålunda velat lämna redogörelse för det ekonomiska resultatet i fråga om dubbelpåret Rönninge—Ström, får järnvägsstyrelsen anhålla om Kungl. Maj:ts godkännande av ovan angivna förslag till avveckling av räkenskaperna för nämnda dubbelpårsbyggnad.

### 3. Omläggning av linjen Källered—Lindome.

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

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

Summa 1,125,000 kronor

I sina skrivelser till Kungl. Maj:t den 2 september 1921, den 8 september 1922, den 3 september 1923 och den 13 september 1924 har styrelsen 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 och därav följande osäkerhet att beräkna kostnaderna för bankfyllningen.

I anslutning därtill samt på grund av att den slutliga kostnaden för denna linjeomläggning vore i viss mån beroende på domstols utslag beträffande järnvägsstyrelsens ersättningsskyldighet för skador och intrång m. m. hade styrelsen vid avlåtande av sina förberörda skrivelser icke varit i tillfälle att lämna någon slutlig kostnadsredogörelse för byggnadsföretaget i fråga.

Sedan arbetena nu fortskridit ytterligare ett år och vattendomstolen meddelat utslag i fråga om järnvägsstyrelsens förenämnda ersättningsskyldighet, hava förnyade kostnadsberäkningar upprättats, av vilka framgå, att utöver hittills anvisade medel skulle erfordras omkring 50,000 kronor. Med hänsyn till svårigheten att ens nu kunna bedöma banksjunkningarnas omfattning kan emellertid en ändgiltig kostnads-kalkyl ännu ej göras, men i varje fall torde dock de slutliga kostnaderna komma att hålla sig inom den ursprungliga för arbetet beräknade summan 1,200,000 kronor. För täckande av den emotsebara återstående kostnaden erfordras ej heller något ytterligare anslag, i det styrelsen beräknar kunna, jämlikt 1922 års riksdags medgivande angående överflyttning av överskottsmedel från andra arbeten, erhålla det ytterligare erforderliga beloppet från överskott, som beräknas uppstå å anslagen för ombyggnad av Varbergs bangård samt omläggning av linjen Lindome—Anneberg, varom styrelsen kommer att i sinom tid till Kungl. Maj:t avlämna närmare redogörelse.

### 4. Väst kustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation m. m.

I sin den 8 september 1922 ingivna framställning om anslagsäskanden till 1923 års riksdag meddelade styrelsen, att på initiativ av Göteborgs stad för-

nyade underhandlingar upptagits angående Göteborgs bangårdsfråga och att dessa underhandlingar väntades i huvudsak slutförda inom den närmaste tiden. vadan styrelsen hade för avsikt att inkomma med anslagsbegäran för påbörjande av arbetena med den i då diskuterade förslag ingående anslutningen av västkustbanan till statens järnvägars station i Göteborg. Emellertid hava, som styrelsen i sin framställning om anslagsäskanden senast den 13 september 1924 anmält, underhandlingarna sedermera kommit att draga ut på tiden, så att berörda anslagsbegäran ej ditintills kunnat göras.

Nu mera förefinnes dock en viss utsikt att underhandlingarna i fråga skola kunna slutföras inom en ej alltför långt avlägsen tid och leda till preliminära överenskommelser mellan Göteborgs stad, statens järnvägar, Bergslagernas järnvägar och Göteborg—Borås järnväg om ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg på sådant sätt, att samtliga förenämnda järnvägars persontrafik sammanföres till statens järnvägars nuvarande huvudstation och samma järnvägars godstrafik sammanföres till Bergslagernas järnvägars huvudstation.

Ett centraliserande av trafiken på detta sätt, varigenom avsevärda driftsbesparingar beräknats stå att vinna, skulle förutsätta *dels* anordnande av en ny ingångslinje för västkustbanan till statsbanestationen, *dels* vissa omändringar och utvidgningar såväl av förutnämnda båda huvudstationer som av Olskrokens station, *dels ock* anläggandet av en ny hamnrangerbangård för hamnarna utefter södra sidan av Göta älv.

Kostnaderna för samtliga dessa arbeten äro, frånsett värdet å erforderlig i stadens och enskild ägo varande mark, preliminärt beräknade till 6.700.000 kronor. Huru dessa kostnader lämpligen skola fördelas mellan de intresserade parterna, är för närvarande föremål för utredning, varför styrelsen icke ännu är i tillfälle närmare angiva storleken av statens järnvägars andel i desamma.

De ifrågasatta omgestaltningensarbetena synas styrelsen dock i varje fall vara av den art, att kostnaderna för desamma till väsentlig del böra bestridas med medel från statens järnvägars förnyelsekonto.

För det fall, att de nu pågående förhandlingarna, emot vad som enligt ovanstående nu synes kunna förväntas, likväl icke leda till något för statsverket antagbart resultat, vill styrelsen meddela, att styrelsen anser sig åter böra upptaga frågan om västkustbanans inledande direkt till statsbanestationen i Göteborg utan någon sammanslagning med de övriga till staden inlöpande banorna. I detta hänseende vill styrelsen erinra om vad styrelsen anför i sina skrivelser till Kungl. Maj:t den 24 september 1920, den 2 september 1921 och, såsom ovan nämnts, den 8 september 1922, varav framgår, att den driftskostnadsbesparing, som för statens järnvägar skulle uppstå genom att västkustbanans trafik inleddes till statens järnvägars egen station i stället för att den nu ingår på Bergslagernas järnvägars station, enligt styrelsens beräkning är så betydande, att den väl motiverar kostnaderna för linjeomläggningen i fråga och därav följande ändringar av Göteborgs bangård, även om, såsom framgått av förhandlingar med stadens delegerade, något bidrag till anläggningskostnaderna icke vore att påräkna från Göteborgs stad. För belysande av denna frågas läge anser sig styrelsen här böra omnämna, att Bergslagernas järnvägsaktiebolag i skrivelse till styrelsen den 31 mars 1923 meddelat, att bolaget ansåg det avtal, som på sin tid upprättades mellan å ena sidan Bergslagernas och å andra sidan Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolag angående det senare bolagets järnvägs anslutning till Göteborg B. J., vara gällande för all framtid för statens järnvägar och att dessa på grund härav likaledes för all framtid vore bundna vid att hava västkustbanan inledd till Göteborg B. J. Järnvägsstyrelsen, som bestred riktigheten av en sådan tolkning av avtalet i fråga, påkallade omedelbart frågans hänskjutande till skiljenämnd, på sätt i avtalet föreskrivits, för avgörande av frågan om huruvida styrelsen kunde anses vara

eller icke vara skyldig att för all framtid för västkustbanans trafik begagna Bergslagernas järnvägars station i Göteborg. Genom domslut den 28 maj 1924 förklarades järnvägsstyrelsen icke vara skyldig att för all framtid för västkustbanans trafik begagna bergslagsbanans station i Göteborg. Säkerhet har därför vunnits däruti, att något formellt hinder i nu berörda hänseende icke föreligger för västkustbanans inledande till statsbanestationen i Göteborg.

### III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

### IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

#### 1. Göteborg, ny huvudverkstad.

I sin den 13 september 1924 till Kungl. Maj:t ingivna skrivelse angående behovet av anslag att äskas av 1924 års riksdag för bl. a. nya byggnader och anläggningar har styrelsen anmält, att Göteborgs stads delegerade för underhandlingar angående ordnande av Göteborgs bangårdsförhållanden hos styrelsen gjort framställning om underhandlingars upptagande angående förläggande av den planerade nya huvudverkstaden vid Göteborg till den av staden på senare tid förvärvade egendomen Fjällbo i Partille socken, i stället för till den förut avsedda platsen cirka 2 kilometer söder om Fässberg<sup>1</sup> station — vid vilken plats styrelsen redan inköpt en del av den för verkstadsanläggningen erforderliga mark, till vars förvärv 1919 års riksdag anvisat medel — ävensom att stadens drätselkammare efter förda underhandlingar förklarar sig beredd träffa på stadsfullmäktiges godkännande beroende avtal om sådant markbyte mellan staten och staden, att staten skulle till staden överlåta de i enlighet med 1919 års riksdags beslut redan inköpta områdena vid Fässberg, emot att staden till staten överlåta de inom egendomen Fjällbo belägna områden, som erfordras för den nya huvudverkstadens förläggande dit. Så snart överenskommelse angående markbytet kunnat träffas med staden, ämnade styrelsen ingå till Kungl. Maj:t med hemställan om densammnas godkännande för statens järnvägars del.

Vidare meddelade styrelsen, att styrelsen hade för avsikt att senare i sammanhang med avgivande av förslag till driftskostnadsstat för år 1925 till Kungl. Maj:t inkomma med framställning om medgivande att med tillgängliga medel från förnyelsekontot få påbörja utförandet av den sedan länge planerade ombyggnaden av verkstadsanläggningen.

Något avtal med staden om ovannämnda markbyte har emellertid icke ännu blivit träffat, beroende därpå, att, såsom förutsättning för detsamma, från stadens sida ansetts erforderligt, att hos Kungl. Maj:t gjord framställning om inkorporering med Göteborgs stad av de för verkstadsanläggningens förläggande till Fjällbo erforderliga markområdena voro åtminstone av de förberedande myndigheterna hos Kungl. Maj:t förordad.

Enligt vad styrelsen inhämtat, torde vederbörande förberedande myndigheters utlåtande i ifrågavarande inkorporeringsfråga möjligen kunna förväntas föreligga vid sådan tidpunkt, att avtal mellan styrelsen och stadens drätselkammare i ovan omhandlade markbytesfråga kan hinna träffas, innan styrelsens förslag till driftskostnadsstat för år 1926 skall till Kungl. Maj:t avgivas, i vilket fall styrelsen har för avsikt att i sammanhang härmed inkomma med

<sup>1</sup> Numera benämnd Mölndal nedre.

framställning om dels godkännande av bytesavtalet för statens järnvägars del, dels medgivande att med medel ur statens järnvägars förnyelsefond få igångsätta arbetena med anläggandet av en ny huvudverkstad i Göteborg.

**2. Utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna . . . . . kronor 50,000:—**

I sin den 29 september 1917 ingivna framställning angående behov av anslag att äskas av 1918 års riksdag upptog styrelsen för utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna, såsom tvätt-, dusch- och badrum, lokaler för ombyte och förvaring av kläder, matsalar m. m., ett belopp av 150.000 kronor. Till stöd för detta äskande anförde styrelsen i huvudsak följande:

»I de flesta verkstäder av äldre datum vid statens järnvägar lämna anordningar av ovan nämnd beskaffenhet mycket övrigt att önska. Det är emellertid av stor vikt, att lämpliga dylika anordningar finnas, och framgår det av föreskrifterna i lag angående arbetarskydd, att statsmakterna haft sin uppmärksamhet riktad på denna fråga.

I brist på erforderliga medel hava emellertid icke dylika sanitära anordningar vid verkstäderna kommit till stånd i den omfattning, som varit önskligt, och styrelsen anser sig därför nu böra framkomma med begäran om ovanstående anslag såsom i första hand behövt för avhjälpande av de mest framträdande olägenheterna i fråga.»

Med hänsyn till den då rådande ekonomiska situationen ansåg sig emellertid Kungl. Maj:t ej böra förorda högre anslag för ändamålet än 100.000 kronor, vilket belopp ock anvisades av 1918 års riksdag. Sedermera har 1919 års riksdag för fortsatt utförande av dylika arbeten beviljat ytterligare 100.000 kronor, vadan alltså för ändamålet hittills anvisats tillhopa 200.000 kronor.

För de sålunda anvisade medlen, som nu äro i det närmaste förbrukade, hava till personalens fromma i flera verkstäder utförts bad- och tvättrum, klädrum, w. c.-anläggningar m. m. Emellertid framkomma undan för undan krav om ytterligare anordningar av detta slag. För att i behövt utsträckning kunna fortsätta med utförande av dylika sanitära anordningar beräknas för nästa budgetår erfordras ett anslag av 50.000 kronor.

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

*att för utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna för budgetåret 1926--1927 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.*

**V. Lokomotivstations- och driftsverkstadsanläggningar.**

**1. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer . . . . . kronor 50,000:—**

Anordningar för förbättrad driftsekonomi . . . . . » 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. Enstaka år har styrelsen dock icke behövt göra dylik framställning, beroende på att en viss behållning förefunnits 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 anfört.

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilkas utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftssystem skulle medföra driftsekonomiska fördelar. Hit höra anordningar för uppvärmning, vilken i äldre stallar sker med kaminer med åtföljande större kostnader för personal och bränsle i jämförelse med användande av central värmekälla. Hit höra vidare anordnande av ångcentraler för uppvärmning av personvagnar å bangårdarna, elektrifiering av diverse maskinerier m. m.

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

*att för förbättrad driftsekonomi vid lokomotivstationer för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 50.000 kronor.*

## VI. Husbyggnader.

Under denna grupp erfordras intet nytt anslag för budgetåret 1926—1927.

## VII. Inlösen och iståndsättande av vissa järnvägshotell.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda hemställan har innevarande års riksdag dels för gäldande av fastställd inlösen, jämte därmed förbundna kostnader, av järnvägshotellen med tillhörande anläggningar i Storvik, Bollnäs, Ånge, Bräcke, Ockelbo och Krylbo för budgetåret 1925—1926 anvisat ett anslag av 875.000 kronor, dels ock för iståndsättande av nämnda hotell för samma budgetår beviljat ett reservationsanslag av 325.000 kronor. Enligt statsmakternas beslut skulle av det förstnämnda anslaget ett belopp av 800.000 kronor utgå av statsverkets fond av rusdrycksmedel, och skulle detta belopp, som ej beräknades kunna förräntas, icke påföras statsbanornas kapitalkonto. Då emellertid dessa medel kommit att i riksstaten uppföras under rubriken »Utgifter för kapitalökning» i stället för under rubriken »Verkliga utgifter», på grund varav beloppet skulle komma att, i den mån det lyftes, av riks-räkenskapsverket redovisas såsom ökning i statsbanornas bokförda kapitalvärde, har styrelsen i särskild skrivelse denna dag gjort hemställan om vidtagande av erforderliga åtgärder för att beloppet i fråga, som av styrelsen ännu ej tagits i anspråk, må kunna ställas till styrelsens förfogande, utan att detsamma behöver påföras verkets kapitalkonto, vilket styrelsen i detta sammanhang velat omnämna.

## VIII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.

Till följd av att de förhandlingar mellan styrelsen och vederbörande samhälle eller väghållningsskyldiga, som alltid måste föregå dylika arbetens tillkomst, kommit att dräga mycket ut på tiden hava ett flertal planerade arbeten av rubricerade art ännu ej kunnat komma till utförande.

Med hänsyn härtill beräknar styrelsen, att de vid slutet av löpande budgetår kvarstående behållningarna å tidigare beviljade anslag skola bli tillräckliga för utförande av överenskomna nya anläggningar under budgetåret 1926—1927, varför något nytt anslag för ändamålet ej nu äskas.

### **IX. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar.**

Under denna grupp erfordras intet nytt anslag för budgetåret 1926—1927.

### **X. 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 1926—1927, varför något nytt anslag för ändamålet ej behöver äskas av nästa års riksdag.

### **XI. 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 hava vidare 1924 och 1925 års riksdagar anvisat anslag om sammanlagt 425,000 kronor, avsedda för anordnande av en tillförselledning för överförande av elektrisk energi för belysningsändamål från statens kraftnät till statens järnvägars elektriska anläggningar längs linjen Stockholm—Göteborg. Såsom styrelsen tidigare i detta sammanhang meddelat, beräknas nyssnämnda tillförselledning draga en kostnad av 700,000 kronor, vartill komma 300,000 kronor för transformatorer m. m., som emellertid avses bestridas med till styrelsens förfogande stående medel för inköp av inventarier. För anläggningen återstår alltså att bevilja 275,000 kronor, vilket belopp med hänsyn till önskvärheten att få utföra arbetet i möjligast nära samband med anordningarna för den elektriska tågdriften å ifrågavarande linje bör anvisas att utgå under nästa budgetår.

I övrigt erfordras intet nytt anslag för elektriska belysningsanordningar under nästa budgetår, enär ännu kvarstående behållningar av tidigare anvisade medel beräknas bli tillräckliga för täckande av väntade kapitalbehov för de ordinära arbetena till den 1 juli 1927.

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

*att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 275,000 kronor.*

## XII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

I de sist förflutna årens anslagsframställningar har styrelsen framhållit, att ännu åtskilliga arbeten för utveckling av säkerhetsanläggningarna vid statens järnvägar erfordras men att styrelsen med hänsyn till rådande statsökonomiska svårigheter 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 1926—1927.

## XIII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning anvisade 1920 års riksdag för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor. Vidare har 1924 års riksdag medgivit, att av i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1924 omförmälda besparade anslagsmedel för statens järnvägar finge för här ifrågavarande anläggning användas ett belopp av 4,000,000 kronor. Slutligen har innevarande års riksdag dels medgivit, att av de besparingar å anslagsmedel för statens järnvägar, som omförmälas i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1925, finge för ifrågavarande elektrifiering användas ett belopp av 1,327,000 kronor, dels anvisat ett reservationsanslag för samma ändamål av 5,673,000 kronor. För anläggningen hava alltså hittills anvisats sammanlagt 34,000,000 kronor.

Kostnaderna för elektrifieringens genomförande, inklusive kostnader för erforderliga elektriska lokomotiv, hava av styrelsen i dess skrivelse den 7 maj 1923 uppskattningsvis angivits till 39,000,000 kronor. Av detta belopp borde enligt styrelsens åsikt 5,000,000 kronor utgå av statens järnvägars förnyelsefond såsom motiverat av den fördel, som vinnes för driftökonomien 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.

De av riksdagen redan anvisade anslagen — 34,000,000 kronor — täcka sålunda helt det enligt förberörda kalkyler beräknade behovet av kapitalökningensmedel, och skulle alltså några ytterligare dylika medel ej behöva anvisas av statsmakterna.

Såsom styrelsen tidigare meddelat, har emellertid ett överskridande av de beräknade kostnaderna för elektriska lokomotiv ägt rum, i det att den i 1924 års statsverksproposition omförmälda leveransen från svenska fabrikanter av berörda lokomotiv förorsakat en merkostnad av 700,000 kronor. I sin förliedet år ingivna framställning anförde styrelsen i samband härmed, att styrelsen med hänsyn till återstående också stora utgifter och till eventuella prisfluktuationer för det dåvarande ej kunde angiva, i vad mån detta komme att medföra överskridelse av de förut uppgivna totalkostnaderna för elektrifieringen, varför styrelsen ock ansåg sig till nästa år böra uppskjuta med avlämnandet av slutredogörelse för ifrågavarande arbete.

Då ännu mycket omfattande arbeten återstå att utföra och alltjämt oförutsedda omständigheter ju kunna inträffa, varigenom de från början gjorda beräkningarna kunna komma att påverkas i ena eller andra riktningen, är det ännu icke för styrelsen möjligt med visshet avgöra, huruvida det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet och de lämnade anslagen kunna bliva fullt tillräckliga eller icke. Under sådant förhållande måste styrelsen låta anstå med lämnande av slutredogörelsen för arbetet, tills detta hunnit helt avslutas, vilket numera får väntas komma att till allt väsentligt ske under loppet av första halvåret 1926.

I anslutning till vad ovan anförts har styrelsen nu intet äskande att framställa under förevarande rubrik.

#### **XIV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . . kronor 800,000:—**

Under förestående rubrik beviljade anslag användas för bestridande av utgifter — i den mån dessa ej äro hänförliga till annan anslagsgrupp, varå kollektivanslag disponeras — dels för sådana arbeten, vars utförande påkallats av angelägna, oförutsedda krav, dels för sådana mindre arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad understigande 25,000 kronor.

Ifrågavarande anslag, som tidigare anvisats under rubriken »Diverse arbeten», hava utgjort:

för vart och ett av åren 1910—1915 . . . . .	500,000 kronor
för år 1916 . . . . .	650,000 »
» » 1917 . . . . .	800,000 »
» » 1918 . . . . .	1,250,000 »
» » 1919 . . . . .	1,500,000 »
» » 1920 . . . . .	1,500,000 »
» » 1921 . . . . .	1,500,000 »
» » 1922 . . . . .	1,500,000 »
» » 1923 (första halvåret) . . . . .	500,000 »

Under de senaste åren har styrelsen ej behövt göra framställning om anslag för här ifrågavarande ändamål, beroende därpå, att de respektive år kvarstående behållningarna av tidigare beviljade medel beräknades bliva tillräckliga för tillgodoseende av uppkommande kapitalkrav under följande budgetår. Dessa anslagsbehållningar hava emellertid numera så nedgått, att en förstärkning därav är behövlig. Det för nästa budgetår då lämpligt avvägda anslaget beräknar styrelsen till 800,000 kronor, varav emellertid 600,000 kronor kunna erhållas ur i denna framställning tidigare oförutsedda besparingar å anslag för avslutade arbeten.

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

*dels medgiva, att av i denna framställning oförutsedda anslagsbesparingar må såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten användas ett belopp av 600,000 kronor.*

*dels för samma ändamål för budgetåret 1926—1927 avvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.*

## B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

### I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och

Gällivare . . . . . kronor 2,850,000:—

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 »
» » 1925—1926 . . . . .	2,500,000 »

Summa 30,400,000 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 30,750,000 kronor.

I fråga om arbetena å inlandsbanans norra distrikt, d. v. s. å sträckan från Porjus till Jokkmokk, har redan 1924 års riksdag uttalat sig för arbetenas bedrivande enligt en sådan plan för banbyggnaden, att rälsläggningen hösten 1925 skulle kunna framgå till Vaikijaure, i anslutning vartill såväl 1924 som 1925 års riksdagar för budgetåren 1924—1925 och 1925—1926 beviljat de anslag, som för genomförande av en dylik arbetsplan erfordrades under nämnda budgetår. För fullföljande av arbetena fram till Jokkmokk, en sträcka av cirka 5 kilometer, har beräknats, att arbetena skulle bedrivas så, att rälsläggningen år 1926 skulle framkomma till bron över Lilla Lule älv, för vilken bro järnöverbyggnaden skulle uppsättas vintern 1926—1927, varefter rälsläggningen fram till Jokkmokk skulle utföras under år 1927 och återstående arbeten — huvudsakligen husbyggnader och kompletteringsarbeten — fullbordas år 1928, vilket år banan skulle kunna öppnas för allmän trafik.

För genomförande av ett dylikt arbetsprogram skulle för budgetåret 1926—1927 erfordras ett anslag av 1,250,000 kronor, varefter för budgetåret 1927—1928 ett mindre belopp skulle erfordras i slutanslag.

Vidkommande arbetena å inlandsbanans södra distrikt, d. v. s. å sträckan från Storuman norrut, har 1923 års riksdag uttalat, att den då beslutade omedelbara fortsättningen av arbetena skulle närmast avse ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman upp till Vindelälven. I överensstämmelse härmed har riksdagen åren 1923, 1924 och 1925 beviljat medel till ifrågavarande arbeten. Dessa hava nu fortskridit så långt, att det för arbetenas rationella bedrivande även i fortsättningen blir nödvändigt att nu taga ställning till frågan om huruvida banan skall framdragas vidare norr om Vindelälven.

Den punkt omedelbart söder om älven, till vilken riksdagen sålunda avsett att banan i första hand borde framdragas, kan icke anses utgöra någon godtagbar slutpunkt för en järnväg, i fall ett avbrott i anläggningen av inlandsbanan skulle bliva påkallat, och detta är fallet även om ett sådant avbrott beräknas bliva endast av mera tillfällig natur. Det är nämligen att märka, att den egentliga bygden med tillhörande landsvägsförbindelse påträffas först norr om älven. Under alla förhållanden måste man därför enligt styrelsens förmenande tänka sig, att banan, för att bliva av verklig nytta för de berörda orterna, bör utsträckas till att övergå älven, varvid den bro, som skall utföras, lämpligen — till nytta för orten — kan tänkas jämväl anordnad för landsvägstrafik. Norr om älvövergången bör banan sedan utsträckas åtminstone fram till en punkt norr om älven, där lämpligt stationsläge kan erhållas. En sådan punkt är Blattnicksele, beläget cirka 5 kilometer norr om Vindelälven. Kostnaderna för banans färdigställande å den redan beslutade sträckan fram till Vindelälven samt dess utsträckande vidare till Blattnicksele beräknas, inklusive kostnader för stationen vid Blattnicksele, uppgå till 3,600,000 kronor utöver de medel, som hittills anvisats för ifrågavarande byggnadsföretag. Av sistnämnda belopp beräknas 1,500,000 kronor utgöra kostnaden för delen från och med Vindelälven till och med Blattnicksele. Med ett anslag för budgetåret 1926—1927 av 1,600,000 kronor och för budgetåret 1927—1928 av 1,500,000 kronor samt med anvisande av återstoden för det därpå följande budgetåret skulle räsläggningen år 1927 kunna framkomma till Vindelälven, bron uppsättas vintern 1927—1928 samt räsläggningen år 1928 framdragas till Blattnicksele. För arbetena å norra och södra distrikten skulle sålunda för budgetåret 1926—1927 erfordras 1,250,000 respektive 1,600,000 kronor, eller sammanlagt 2,850,000 kronor.

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 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 2,850,000 kronor.*

## II. Statsbanan Forsmo—Hoting kronor 860,000: —

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 »

för år 1921 . . . . .	2,600,000	kronor
» » 1922 . . . . .	2,600,000	»
» första halvåret 1923 . . . . .	1,200,000	»
» budgetåret 1923—1924 . . . . .	2,200,000	»
» » 1924—1925 . . . . .	424,900	»
» » 1925—1926 . . . . .	750,000	»

Summa 14,724,900 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 ifrågavande 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 17,500,000 kronor.

I enlighet med vad styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 september 1924 meddelat, beräknade styrelsen på grund av ett av arbetsbefälet under sommaren upprättat kostnadsförslag, att för bananläggningens färdigställande skulle sammanlagt åtgå 17,500,000 kronor, vadan enligt sagda beräkning samtliga för banans fullbordande erforderliga medel sålunda skulle hava anvisats.

Emellertid har det vid nu ytterligare gången ett års arbetstid och senast under juli månad 1925 av arbetsbefälet verkställda beräkningar över kostnader för återstående arbeten visat sig, att dessa medel icke bliva för ändamålet tillräckliga.

En stor del av banan framgår som bekant längs Ängermanälvens dalgång och i en ur järnvägsbyggnadssynpunkt mycket besvärlig och svårarbetad terräng, där i många fall särdeles omfattande och kostsamma åtgärder måste vidtagas till banvallens skydd mot utskärningar genom vattenflöden och uppfrysningar. När under sommaren 1924 de kostnadsförslag upprättades, som skulle ligga till grund för styrelsens begäran om anslag för budgetåret 1925—1926 i och för bananläggningens fullbordande, beräknades kostnaderna för de efter 1 juli 1924 återstående arbetena till 5,170,000 kronor, varav 4,420,000 kronor kunde bestridas av redan anvisade och då icke i anspråk tagna medel. Styrelsen ansåg sig därför då behöva begära endast 750,000 kronor i ytterligare anslag. De vid nyssnämnda tidpunkt alltså mycket omfattande och stora kostnader betingande återstående arbetena utgjordes till avsevärd del av dylika skydds- och befästningsarbeten, såsom anordnande av stödmurar av sten och torv, isolerande släntbeklådnader samt dräneringar, spårisoleringar m. m. Vid utförandet av dylika i regel mycket dyrbara arbeten är det klart, att en viss återhållsamhet gärna iakttages, så att icke arbeten komma att utföras i större omfattning än som är strängt nödvändigt för banans goda bestånd och med hänsyn till det rationella framtida underhållet. Först efter någon tid — i regel efter påfrestningar under någon vinter och efterföljande tjällossning — kan man i många fall avgöra, huruvida de vidtagna åtgärderna varit tillräckliga eller icke. De skydds- och isoleringsarbeten, som i stor utsträckning utfördes under år 1924, kunde sålunda beträffande sin tillfyllest-

görande verkan icke iakttagas förrän under den därpå följande vårens tjällossning. Det kom därvid att visa sig, att de voro långt ifrån tillräckliga och att man för att befästa och på ett betryggande sätt skydda banvallen måste utföra skydds- och isoleringsarbeten i en högst betydligt större omfattning än man förut räknade med. Det är härvid att märka även, att en icke obetydlig del av banan först under sommaren 1924 terrasserades, vadan särskilt å denna del omfattningen av erforderliga åtgärder i nu förevarande avseende icke kunde med någon större grad av säkerhet bedömas redan förra året.

Den merkostnad utöver vad tidigare beräknats — sålunda till allt väsentligt beroende på nyss anförda behov av ytterligare förstärkningsarbeten — beräknas nu uppgå till 660,000 kronor.

Härutöver kommer emellertid ytterligare ett belopp att behöva tagas i anspråk för företagets slutförande, beroende på en omständighet, som styrelsen vid sina anslagsäskanden till 1925 års riksdag tyvärr icke kom att beakta. En del av de för en bana anvisade medlen måste givetvis alltid användas för anskaffning av förrådseffekter, dels byggnadsmaterialier, som under banbyggnadens fortgång komma till användning för olika arbeten, vilka successivt debiteras värdet av de använda materialerna, dels ock redskap, verktyg, provisoriska byggnader och dylikt, vilka icke på samma sätt förbrukas, utan vilka vid banarbetets slut finnas kvar visserligen som en tillgång, men en sådan, som i varje fall icke före arbetenas avslutande kan realiseras och sålunda bidra till byggnadskostnadernas bestridande. Under senaste förflutna följd av år hava de i dylika förrådsbehållningar bundna penningbeloppen kunnat göras disponibla för de under avslutande varande banbyggnaderna därigenom, att ifrågavarande effekter till vederbörligen nedskrivna värden kunnat övertagas av annat beslutat byggnadsföretag. Situationen är emellertid nu av kända skäl en annan, i det att för närvarande något påbörjande av nya banbyggnader icke kan vara att motse. Under sådana förhållanden måste man tydligen räkna med att särskilda medel ställas till förfogande för täckande även av det vid Forsmo—Hotingbanan uti kvarvarande förrådseffekter nedlagda beloppet. Värdet av de effekter, som på detta sätt skulle vid arbetets slut vara påförda förrådet, beräknas, under förutsättning att detsamma på förut vanligt sätt skulle efter skäliga avskrivningar kunnat övertagas av annat byggnadsföretag, till 200,000 kronor.

Då det emellertid, som ovan antytts, är helt ovisst när något sådant kan komma att ske, torde effekterna icke annat än så småningom och först kanske långt framdeles kunna nyttiggöras för arbeten. På grund härav kan ifrågavarande belopp av 200,000 kronor i varje fall icke bliva disponibelt för arbetenas avslutande å Forsmo—Hotingbanan. Då härtill kommer, att det under nuvarande marknadsförhållanden är lika osäkert om något skäligt belopp kan erhållas för effekterna vid en eventuell omedelbar realisation av desamma, så anser järnvägsstyrelsen nödvändigt att utöver nyss angivna belopp av 660,000 kronor ytterligare för banbyggnadens avslutande anvisas ett belopp av 200,000 kronor, som då skulle användas till förrådets fullständiga avskrivande.

Ifrågavarande förrådseffekter skulle därefter överlämnas till statens järnvägars förråd, varifrån i mån av effekternas försäljning och förbrukning på i statsbanerörelsen vanligt sätt de härför influtna medlen komma att gottskrivnas statens järnvägars kapital- eller driftskonto.

För täckande av viss del av det belopp å 860,000 kronor, som enligt vad ovan anförts är erforderligt för banbyggnadens fullbordande, vill styrelsen ifrågasätta, att de 200,000 kronor må komma till användning, som enligt vad här ovan meddelats nu beräknas obehövligen av för dubbelspåret Örebro—Hallsberg—Laxå anvisade medel.



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

*att för fullbordande av arbetena å statsbanan Forsmo—Hoting för budgetåret 1926—1927 dels må användas 200,000 kronor av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar, dels anvisa ett reservationsanslag av 660,000 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	»
» » 1925—1926 . . . . .	1,500,000	»

Summa 10,375,000 kronor

Förutom nämnda anslag har Kungl. Maj:t för utförande av arbeten å ifrågasvarande 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 har sålunda hittills anvisats ett belopp av sammanlagt 11.375.000 kronor.

I sin skrivelse den 13 september 1924 föreslog styrelsen beträffande delen Lycksele—Storuman av ifrågasvarande bana, att arbetena skulle få bedrivas såväl från Lycksele som från Storuman. Riksdagen beslöt emellertid på förslag av Kungl. Maj:t, att arbetet skulle bedrivas endast från Lycksele.

Enligt i anslutning härtill uppgjord approximativ byggnadsplan skulle, under förutsättning att för vartdera av budgetåret från och med 1926—1927 till och med 1930—1931, i likhet med vad som skett för budgetåret 1925—1926, beviljas ett anslag av 1.500,000 kronor, räsläggningen år 1926 framkomma till Rusbäcken, år 1927 till Ume älv, år 1928 till Gunnarn (Bastuträsk), år 1929 till Barsele och år 1930 till Storuman.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.*

#### IV. Statsbanan Jörn—Gubblijaure kronor 2,000,000: —

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

För bananläggningen hava beviljats följande anslag nämligen:

för budgetåret 1924—1925 . . . . .	500,000 kronor
» » 1925—1926 . . . . .	1,000,000 »
	Summa 1,500,000 kronor

Styrelsen har tidigare icke framlagt någon arbetsplan för här ifrågavarande banbyggnad, men sedan banan nu renstakats å sträckan Jörn—Arvidsjaur, för vilken del jämväl definitiv plan av Kungl. Maj:t numera fastställt, har järnvägsstyrelsen upprättat en plan för arbetenas bedrivande å bandelen Jörn—Arvidsjaur. Enligt denna plan skulle räsläggningen år 1926 framkomma till Glommersträsk, år 1927 till Aborrträsk och år 1928 till Arvidsjaur. I samband med denna plan verkställda beräkningar utvisa, att anläggningskostnaden för sträckan Jörn—Arvidsjaur skulle, såvitt nu kan förutses, uppgå till 6,700,000 kronor. Utöver redan beviljade medel, 1,500,000 kronor, skulle sålunda ytterligare erfordras 5,200,000 kronor för bandelens fullbordande.

I enlighet med den ovan skisserade planen skulle av detta belopp för budgetåret 1926—1927 erfordras 2,000,000 kronor.

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

*att för fortsättande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure anvisa för budgetåret 1926—1927 ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.*

Järnvägsstyrelsen tillåter sig i detta sammanhang erinra om frågan på vad sätt medel för här berörda statsbanor skola anskaffas och anslås.

Då år 1912 beslut fattades om byggande av statsbanan Sveg—Hede, förklarade riksdagen med anledning av viss motion, att för ifrågavarande järnvägsbyggnad erforderligt belopp borde utgå av skattemedel, och har detta beslut följts vid senare skedda anvisningar av medel för nämnda banbygge.

I motiveringen till motionen, vilken med gillande anförts av riksdagen, yttras bland annat, att den bygd, som banan ifrågasatts att genomlöpa, vore föga ägnad att göra en statsbana räntebärande, att motionären vore av den meningen, att en stor del av då i Norrland pågående järnvägsbyggnader bort komma till utförande allenast i den mån som medel därtill kunnat anvisas i riksstaten, samt att det icke syntes förenligt med en god och försiktig finanspolitik att genom upplåning anskaffa medel till utförande av en järnvävanläggning sådan som den föreslagna.

Av de statsbanor, för vilka anslag nu begäres, synas bandelarna Storuman—Sorsele, Porjus—Jokkmokk och Lycksele—Storuman kunna vara i driftsekonomiskt hänseende att ställa på samma plan som Sveg—Hedebanan. De skäl, som föranledde 1912 års riksdags beslut beträffande sistnämnda bana, synas alltså kunna anföras och tala jämväl för anvisning av skattemedel till byggande av förenämnda nya linjer.

Det vore givetvis för järnvägsstyrelsen med dess ställning i frågan om kraven på förräntning av statsbanekapitalet fördelaktigt, om jämväl de medel, vilka av 1923—1925 års riksdagar anvisats för banan i fråga, kunde på ett eller annat sätt genast eller efter hand överföras från rubriken »anslag av lånemedel» till rubriken »anslag av övriga statsinkomster», och vill styrelsen ifrågasätta, att en sådan åtgärd toges i övervägande. Till förmån för en sådan överföring måste enligt järnvägsstyrelsens mening det förhållandet anses tala, att linjerna i fråga ligga utanför det arbetsprogram, vilket såsom lämpat för nuvarande brydsamma finansiella situation, framlades av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 8 september 1922, och vilket program jämväl upptogs av Kungl. Maj:t. De summor frågan gäller uppgå till

	Storuman— Sorsele	Porjus— Jokkmokk	Lycksele— Storuman	Summa
	k r o n o r			
Redan beviljade medel . . . . .	1,500,000	8,300,000 <sup>1</sup>	2,000,000	11,800,000
Nu begärda medel . . . . .	1,600,000	1,250,000	1,500,000	4,350,000
Tillsammans	<b>3,100,000</b>	<b>9,550,000</b>	<b>3,500,000</b>	<b>16,150,000</b>

Det synes styrelsen jämväl böra tagas i övervägande, vilka åtgärder, utöver ett redan tillämpat förenklat byggnadssätt, som kunna vidtagas för nedbringande av den bokförda kapitalökning, som inträder vid byggandet av banor av här berörd art, vilka sakna varje affärsvärde. Medlet är givetvis att av de personer och korporationer, vilka draga fördel av den nya kommunikationsleden, kräves större bidrag än hittills varit vanligt.

Då det som i förevarande fall gäller banor, som redan befinna sig under byggnad, kan man givetvis icke framställa några ökade krav på bidrag från landsting, kommuner eller enskilda. Däremot synes det mycket rimligt ifrågasätta en utvidgning genom ett generellt beslut av riksdagen av statens järnvägars rättighet att utan ersättning erhålla för banbyggnaden behöflig kronomark att omfatta jämväl å densamma växande skog. Beträffande denna fråga tillåter sig styrelsen hänvisa till sina den 31 juli 1919 och 31 december 1924 ingivna framställningar angående ersättning för skog å för inlandsbanan i anspråk tagen mark, vilka ännu icke föranlett något Kungl. Maj:ts beslut. Då i dessa framställningar, jämte därtill hörande handlingar, de principiella skälen för en sådan utvidgning ingående berörts, vill styrelsen här begränsa sig till att ännu en gång understryka den utgångspunkt, varå hela yrkandet vilar, nämligen att den kapitalförlust, som domänverket tillskyndas därigenom att viss mark jämte därå växande träd utan ersättning överlämnas till statens järnvägsbyggnader, mångfaldigt uppväges av den värdestegring, som i och med banans tillkomst inträder å närliggande skogsmark. Vederbörande kronoparker äro med andra ord uttryckt av väsentligt högre värde, sedan den behöfliga smala markkresan avskiljts för banbygget än förut.

Ifrågavarande värdestegring, vilken är högst betydlig och som framförts såsom ett bland de viktigaste av de ekonomiska skälen för byggandet av vissa norrlandsbanor, skulle jämväl kunna starkt motivera ett direkt bidrag från domänfonden. Närmast till hands ligger härvidlag en gratisleverans av det virke, som erfordras för banbygget. Genom en sådan bestämmelse skulle be-

<sup>1</sup> Beräknat belopp. Anslagen delvis gemensamma för flera bandelar.

hovet av anslagsmedel för järnvägsbyggnaderna ej oväsentligt nedbringas. Med hänsyn till omständigheten att det gäller redan beslutade banor kan det dock måhända icke vara lämpligt gå så långt som till framförande av ett dylikt krav, men så långt synes det dock styrelsen rimligt härmed ifrågasätta till statsmakternas övervägande och beslut, att åtminstone behöfligt antal sliprar, omkring 1.600 per bankilometer, böra lämnas till berörda banbyggen genom domänverkets försorg och på dess bekostnad.

### C. MARKFÖRVÄRV . . . kronor 400,000:—

Här ifrågavarande anslag är avsett för inköp av mark, erforderlig för beslutade eller till utförande inom närliggande tid planerade utvidgningar av stationernas spårssystem, uppförande av husbyggnader, anordnade av dubbelspår m. m.

Såsom styrelsen förut vid framställningar om anslag av här ifrågavarande slag framhållit, har tidigare erfarenhet visat, att, då beslut om anläggningar förelegat, den erforderliga marken ofta ej kunnat erhållas till skäligt pris. Stundom har marken under tidernas lopp hunnit bebyggas, varigenom dryga kostnader för inlösen av byggnader uppstått, stundom har, då bebyggelse icke skett, det allmänna spekulationsintresset, särskilt i större samhällen, bidragit till att driva markpriserna i höjden. För att i möjligaste mån undvika, att staten skall bliva nödsakad betala dylika uppdrivna markpris, är det av stor vikt, att till styrelsens disposition varje år finnas tillräckliga anslag, varigenom styrelsen beredes möjlighet att i tid och innan spekulationen kommit i gång förvärva för järnvägsändamål erforderlig mark.

Här berörda synpunkter hava ock av statsmakterna beaktats i det att till styrelsens förfogande ställts följande anslag för tiden efter år 1913, nämligen för

år 1914 . . . . .	300,000 kronor
» 1915 . . . . .	300,000 »
» 1916 . . . . .	400,000 »
» 1917 . . . . .	500,000 »
» 1918 . . . . .	1,200,000 »
» 1919 . . . . .	900,000 »
» 1920 . . . . .	800,000 »
» 1921 . . . . .	700,000 »
» 1922 . . . . .	400,000 »

Under de senaste åren har styrelsen ej behövt göra framställning om anslag för här ifrågavarande ändamål, beroende därpå, att de respektive år kvarstående behållningarna av tidigare beviljade medel beräknades bliva tillräckliga för tillgodoseende av väntade kapitalbehov under följande budgetår. Emellertid hava dessa behållningar numera så nedgått, att en förstärkning är behöflig, varvid det för nästa budgetår lämpligt avvägda anslagsbeloppet beräknas till 400.000 kronor.

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

*att för markförvärv för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 400.000 kronor.*

## D. RULLANDE MATERIEL.

Så vitt nu kan förutses, torde trafiken icke komma att under den närmare tiden uppgå i sådan grad, att någon nyanskaffning av rullande materiel till ökning av trafikkapaciteten skall komma att erfordras före utgången av budgetåret 1926—1927. Då dessutom för eventuellt ändock ifrågakommande dylik anskaffning betydande belopp, bestående dels av hittills ännu icke i anspråk tagna medel av förut för ändamålet beviljade anslag och dels av medel från förnyelsekontot, komma att stå till styrelsens förfogande, torde nya anslagsmedel för anskaffning av rullande materiel icke bliva behövlige för tiden  $\frac{1}{7}$  1926— $\frac{30}{6}$  1927.

Styrelsen anser sig därför icke böra göra något äskande under denna rubrik.

## E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFTBROMS.

I den redogörelse över kostnaderna för införande av genomgående tryckluftbroms, som styrelsen lämnade i sin skrivelse angående behov av anslag för budgetåret 1925—1926 den 13 september 1924, beräknade styrelsen totalkostnaden för tryckluftbromsens införande till cirka 17,500,000 kronor, varav anslagsmedel 13,000,000 kronor och medel från förnyelsekontot 4,500,000 kronor.

Då för ifrågavarande arbeten av anslagsmedel hittills anvisats inalles 14,800,000 kronor, skulle sålunda, under förutsättning av oförändrad prisnivå, av dessa redan beviljade medel cirka 1,800,000 kronor ej behöva tagas i anspråk för sitt ursprungliga ändamål. Sedermera har Kungl. Maj:t genom skrivelse den 20 mars 1925 meddelat styrelsen rätt att av det beräknade överskottet å anslagsmedel för tryckluftbromsens införande disponera 1,200,000 kronor för vissa andra ändamål.

Då material- och arbetspriser ej undergått några väsentliga förändringar, sedan styrelsen lämnade ovan omnämnda kostnadsredogörelser, och någon ökning av dessa priser för närvarande ej synes vara att befara, beräknar styrelsen de medel, som stå till förfogande, vara tillräckliga för fullföljande av monteringsplanen till slut.

Styrelsen har därför intet äskande att göra under denna rubrik.

## F. NYA INVENTARIER.

I likhet med vad under motsvarande rubrik angivits i nästföregående års framställning beträffande budgetåret 1925—1926, beräknar styrelsen, att så stora belopp dels av besparingar å redan beviljade reservationsanslag för anskaffande av nya inventarier och dels av medel från förnyelsekontot för inventarier komma att fortfarande stå till förfogande, att några nya anslagsmedel icke bliva behövlige för budgetåret 1926—1927.

Styrelsen anser sig därför icke heller under denna rubrik böra göra något äskande.

## G. FÖRLAG.

Liksom för de närmast föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1926—1927 något anslag för ökat förlag.

I behandlingen av detta ärende häva, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigena Strömberg och Adelswärd, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Öfverholm, Englund, Svensson, verkstadsdirektören Sabelström samt tjänsteförättande byråchefen Trolle och tjänsteförättande byrådirektören Malmkvist, och har beredning av ärendena

under grupp A I 2—4, III, VI—IX, XII och XIV samt C verkställt av byråchefen Tydén,

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

under grupp A X, XI och XIII av byråchefen Öfverholm,

under grupp A V, D, E och F av byråchefen Svensson,

under grupp A IV 2 av verkstadsdirektören Sabelström samt

under grupp G av tjänsteförättande byrådirektören Malmkvist.

Stockholm den 4 september 1925.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

*A. Tydén.*

## REGISTER.

	Sid.
Anslag för nya statsbanor, sätt för anskaffning m. m. . . . .	26
Anslagsmedel, erhållna besparingar å . . . . .	3, 5
Bangårdsanordningar i övrigt . . . . .	9
Bangårdsombyggnader . . . . .	7
Belysningsanläggningar, elektriska . . . . .	18
Besparingar å anslagsmedel . . . . .	3, 5
Broanläggningar . . . . .	15
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten . . . . .	20
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . .	11
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg . . . . .	19
Elektriska belysningsanläggningar . . . . .	18
Forsmo—Hoting, ny statsbana . . . . .	22
Förbättrad driftsekonomi . . . . .	16
Förlag . . . . .	30
Genomgående tryckluftbroms, införande av . . . . .	29
Gubbljaure—Jörn, ny statsbana . . . . .	26
Gångbroar och gångtunnlar . . . . .	10
Gällivare—Volgsjön, ny statsbana . . . . .	21
Göteborg, ny huvudverkstad . . . . .	15
Göteborgs statsbanestation, västkustbanans anslutning till m. m. . . . .	13
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen . . . . .	19
Hoting—Forsmo, ny statsbana . . . . .	22
Husbyggnader . . . . .	17
Huvudverkstäder, anläggningar vid . . . . .	15
Hällnäs—Stensele, ny statsbana . . . . .	25
Införande av genomgående tryckluftbroms . . . . .	29
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare . . . . .	21
Inventarier, nya . . . . .	29
Järna—Rönninge, dubbelspår m. m. . . . .	11
Järnvägshotell, inlösen och iståndsättande av . . . . .	17
Jörn—Gubbljaure, ny statsbana . . . . .	26
Kabelarbeten . . . . .	18
Kol- och vattenstationer . . . . .	9
Kolupplagsplatser m. m. . . . .	18
Kållered—Lindome, omläggning av linjen . . . . .	13
Laxå—Örebro, dubbelspår . . . . .	11
Lindome—Kållered, omläggning av linjen . . . . .	13
Lokomotivstations- och driftsverkstadsanläggningar . . . . .	16

	Sid.
Markförvärv . . . . .	28
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av . . . . .	8
Nya byggnader och anläggningar . . . . .	5, 6
Nya inventarier . . . . .	29
Nya stationer och mötesplatser . . . . .	8
Nya statsbanebyggnader . . . . .	21
Oförutsedda och mindre arbeten, dispositionsanslag för . . . . .	20
Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation . . . . .	7
Rullande materiel . . . . .	29
Rönninge—Järna, dubbelspår m. m. . . . .	11
Sanitära anordningar vid huvudverkstäderna . . . . .	16
Sektionstelefonledningar . . . . .	18
Signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	19
Skenfria vägkorsningar m. m. . . . .	17
Speciella anläggningar . . . . .	10
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem . . . . .	8
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av . . . . .	8
Statsbanebyggnader, nya . . . . .	21
Stensele—Hällnäs, ny statsbana . . . . .	25
Stockholm C, förbättrade anordningar m. m. . . . .	7
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen . . . . .	19
Större broanläggningar . . . . .	15
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten . . . . .	18
Tomteboda, utvidgning av spårsystemet . . . . .	8
Tryckluftbroms, genomgående, införande av . . . . .	29
Upplagsplatser m. m. för stenkol . . . . .	18
Uttran, förbättrade plattformsanordningar . . . . .	10
Vatten- och avloppsledningar . . . . .	9
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana . . . . .	21
Vägkorsningar m. m., skenfria . . . . .	17
Västkustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation m. m. . . . .	13
Västra stambanans ingångslinje till Stockholm, omläggning av . . . . .	7
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . . . .	19
Örebro—Hallsberg—Laxå, dubbelspår . . . . .	11
Överskott å anslagsmedel . . . . .	3, 5