

Avgiven den 22 september 1926.

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1927—1928 äskas av 1927 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar även-

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1927 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar, för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, införande av genomgående tryckluftsbroms, nya inventarier samt förlag.

som 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
A. Nya byggnader och anläggningar.	
I. Bangårdar.	
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>	
a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. (sid. 6)	800,000
b. Ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg (sid. 7)	—
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 8)	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem</i> (sid. 8)	212,000
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 10)	—
b. Vatten- och ayloppsledningar (sid. 10)	123,000
c. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 11)	100,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.	
<i>Omläggning av linjen Källered—Lindome</i> (sid. 12)	—
III. Större broanläggningar (sid. 12)	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.	
1. <i>Notviken, ny malmvagnsverkstad</i> (sid. 13)	—
2. <i>Tomteboda, uppförande av hjulverkstad</i> (sid. 17)	60,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.	
1. <i>Nya lokomotivstationer</i> (sid. 18)	—
2. <i>Tillbyggnad av och diverse förbättringar vid lokomotivstationer</i> (sid. 19)	50,000
3. <i>Driftverkstäder</i> (sid. 19)	60,000

	Anslags- belopp
VI. Husbyggnader (sid. 20)	—
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. (sid. 20)	—
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtag- ning i importhamnar (sid. 21)	—
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 21) .	—
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 21)	—
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 21)	300,000
XII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg (sid. 22)	—
XIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 25) . .	1,000,000
Summa kronor	2,705,000
B. Nya statsbanebyggnader.	
I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare (sid. 26)	1,800,000
II. Hällnäs—Stensele (sid. 31)	1,500,000
III. Jörn—Gubblijaure (sid. 31)	2,000,000
Summa kronor	5,300,000
C. Markförvärv (sid. 33)	—
D. Rullande materiel (sid. 33)	—
E. Införande av genomgående tryckluftbroms (sid. 33) .	—
F. Nya inventarier (sid. 33)	—
G. Förlag (sid. 33)	—
Summa summarum kronor	8,005,000

Beträffande täckandet av föreliggande anslagsbehov har styrelsen under be-
rörda rubriker föreslagit, att besparingar å vissa till styrelsens förfogande
tidigare ställda anslag måtte få tagas i anspråk. Dessa besparingar utgöras
av:

1) Överskott å utförda arbeten, till vilka anslag beviljats under huvudrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar»	430,000 kronor
2) Ej disponerade delar av anslag, som av 1918, 1920 och 1921 års riksdagar beviljats för uppförande av ny lokomotiv- station vid Charlottenberg.	540,000 »
3) Av 1920 års riksdag beviljat anslag för beredande av tvårumslägenheter	175,000 »
4) Av 1921 års riksdag beviljat anslag för uppförande av vattentorn i Malmö	180,000 »

Summa 1,325,000 kronor.

För tillgodoseende av föreliggande totala anslagskrav — 8,005,000 kronor
— skulle alltså 6,680,000 kronor behöva av riksdagen anvisas såsom nya an-
slag.

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 2,705,000 kronor.

I de fall, då för här upptagna särskilda arbeten, förutom anslagsmedel, även avses att till större eller mindre del använda medel ur statens järnvägars förnyelsefond, har detta i motiveringarna angivits.

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 relativt små arbeten, vilka beräknas betinga kostnader understigande 25,000 kronor, utan äro desamma att bestridas av de medel, som här nedan under grupp XIII begäras såsom dispositionsanslag.

Beräffande arbeten vid föreningsstationer har styrelsen, jämlikt under en följd av år tillämpad och av statsmakterna godkänd princip, vid äskandet av anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de berörda anslutande enskilda järnvägarna. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får anmäla, att dylika bidrag numera influtit dels för den av 1917 års riksdag beslutade utvidgningen av spårsystemet vid Krylbo, dels för ombyggnad av bangårdarna vid Storvik och Sala. de senare arbetena beslutade av 1920 års respektive 1923 års riksdag. Bidragsbeloppens storlek m. m. framgår av nedanstående.

	Utvidgning av spårsystemet vid Krylbo	Ombyggnad av bangården vid Storvik	Ombyggnad av bangården vid Sala
Totalkostnad för arbetet kronor	574,629: 84	416,176: 96	213,717: 72
Härav hava			
de anslutande enskilda järnvägarna betalt »	69,379: 06	191,395: 36	82,096: 03
statens järnvägar betalt »	505,250: 78	224,781: 60	131,621: 69
Statens järnvägars kostnadsandel har bestritts sålunda:			
med förnyelsefondsmedel »	140,494: 86	34,791: 41	82,670: 81
med kapitalökningsmedel »	364,755: 92	189,990: 19	48,950: 88
För ändamålet tillgängliga kapitalökningsmedel hava utgjort »	520,000: —	275,000: —	82,000: —
Å kapitalökningsanslagen kvarstår sålunda en behållning av »	155,244: 08	85,009: 81	33,049: 12

Förestående anslagsbehållningar, sammanlagt 273,303 kronor 01 öre, ingå bland här omförmälda besparingar å anslag för under år 1925 avslutade arbeten.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får styrelsen vidare här nedan lämna redogörelse för den omfattning, i vilken 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. Det är då endast å det av 1925 års riksdag beviljade anslaget å 875,000 kronor för

inlösen m. m. jämlikt Kungl. Maj:ts domar den 29 december 1923 av järnvägs-hotellen i Storvik, Bollnäs, Ånge, Bräcke, Ockelbo och Krylbo, som en brist uppstått belöpande sig till 46,530:65 kronor, men däremot har å nedan angivna anslagsgrupper för år 1925 avslutade arbeten följande överskott erhållits, nämligen

Bangårdsombyggnader	118,058:93	kronor
Nya stationer och mötesplatser	41,283:05	»
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem	188,565:95	»
Anläggningar vid huvudverkstäder	270:—	»
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	1,293:30	»
Husbyggnader	125,389:82	»

Summa överskott 474,861:05 kronor.

Efter det ovan berörda anslagsbrist för hotellförvärvet — kronor 46,530:65 — blivit täckt, återstår alltså en behållning av 428,330 kronor 40 öre.

Av den i föregående års motsvarande framställning redovisade nettobehållningen av anslagsöverskott, utgörande 624,955 kronor 21 öre, skall enligt beslut av innevarande års riksdag 619,000 kronor tagas i anspråk för utförande av nya arbeten. Härav kvarstår sålunda en ej disponerad behållning av 5,955 kronor 21 öre. Den tillgängliga sammanlagda nettobehållningen av överskottsmedel uppgår alltså nu till 434,285 kronor 61 öre.

Vidkommande dispositionen av dessa överskottsmedel föreslår styrelsen, att ett till 430,000 kronor avrundat belopp tages i anspråk för täckande av motsvarande del av under denna huvudgrupp äskade anslag för nya arbeten.

Liksom tidigare plägat ske, får styrelsen slutligen innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupprubrikerna lämna en tabell utvisande styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag i jämförelse med motsvarande äskanden till de närmast föregående årens riksdagar.

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1927 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1924, 1925 och 1926 års riksdagar.

	1924	1925	1926	1927
A. Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar	3,976,000	2,026,000	3,434,000	1,235,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . .	300,000	465,000	—	—
Anläggningar vid huvudverkstäder	—	—	50,000	60,000
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .	—	50,000	50,000	110,000
Husbyggnader	94,000	440,000	—	—
Inlösen och istandsättande av vissa järnvägshotell .	—	1,252,200	—	—
Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. . . .	500,000	500,000	—	—
Elektriska belysningsanläggningar	700,000	275,000	275,000	—
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	—	—	—	300,000
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg ¹ . .	6,000,000	7,000,000	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	—	—	800,000	1,000,000
Summa kronor	11,570,000	12,008,200	4,609,000	2,705,000

¹ 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 800,000: —

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 bangårdssystem, avseende omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Enligt de av 1923 och 1925 års riksdagar godkända förslagen för anläggningens utförande beräknades arbetena komma att draga en kostnad av 16,550,000 kronor, av vilket belopp 5,000,000 kronor voro avsedda att utgå från förnyelsefonden 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 »
» » 1926—1927	3,050,000 »
	<hr/>
	Summa 10,050,000 kronor

Därjämte har Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägsstyrelsen att av medel från förnyelsefonden till och med nu innevarande år för ifrågavarande arbeten disponera 4,000,000 kronor.

Utöver hittills anvisade belopp skulle således erfordras av anslagsmedel 1,500,000 kronor och av medel från förnyelsefonden 1,000,000 kronor. Enligt den i styrelsens skrivelse den 4 september 1925 framlagda arbetsplanen beräknades att för budgetåret 1927—1928 skulle erfordras 1,500,000 kronor av anslagsmedel samt därjämte från förnyelsefonden 1,600,000 kronor och 700,000 kronor för åren 1926 respektive 1927, med vilka nu nämnda belopp arbetena beräknades bliva färdigställda.

Emellertid hava på grund av arbetarekonflikter och försvårade arbetsförhållanden entreprenadarbetena med djupgrundläggningen för den i arbetsprogrammet som största post ingående bron över Hammarbyleden så försenats, att broarbetet i sin helhet nu måste beräknas icke kunna färdigställas förrän tidigast under år 1929. Till följd härav kan det för budgetåret 1927—1928 erforderliga anslaget begränsas till 800,000 kronor. Härjämte erfordras visst belopp av medel från förnyelsefonden, varom styrelsen på vanligt sätt kommer att göra framställning i samband med avgivande av förslag till driftkostnadsstaten för år 1927.

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 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

b. Ordnannde av bangårdsförhållandena i Göteborg.

I sin den 8 september 1922 ingivna framställning om anslagsäskanden till 1923 års riksdag meddelade styrelsen, att på initiativ av Göteborgs stad förnyade underhandlingar upptagits angående Göteborgs bangårdsfråga och att dessa underhandlingar väntades 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.

Underhandlingarna kommo emellertid att så draga ut på tiden, att styrelsen vid ingivandet av sina anslagsäskanden den 3 september 1923, den 13 september 1924 och den 4 september 1925 endast kunnat anmäla, att desamma vid respektive tillfällen icke hunnit bringas till sådant läge, att nödig ekonomisk utredning kunnat förebringas. Begäran om anslag för i första hand anslutningen av västkustbanan till statens järnvägars station i Göteborg hade därför dithills icke kunnat göras.

Sistnämnda år meddelades dock, att viss utsikt förefunnes, att underhandlingarna kunde väntas slutförda 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.

En bland förutsättningarna härför vore, att en ny ingångslinje anordnades för västkustbanan till statsbanestationen.

För det fall, att de då pågående underhandlingarna icke komme att leda till något för statsverket antagbart resultat, meddelades vidare, att styrelsen ansåg sig åter böra upptaga frågan om västkustbanans inledande direkt till statsbanestationen i Göteborg utan någon sammanslagning med de övriga till staden inlöpande banorna. Den driftkostnadsbesparing, 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, bleve nämligen så betydande, att den väl motiverade kostnaden 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.

Underhandlingarna i fråga hava emellertid numera förts väsentligen längre, och såsom ett första resultat föreligger ett av delegerade för Göteborgs stad, statens järnvägar och vederbörande enskilda järnvägar den 2 sistlidne juni avlämnat betänkande med förslag till sådant ordnande i centraliseringsssyfte av bangårdsförhållandena i Göteborg, att statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs person-, paket- och ilgodstrafik sammanföres till statens järnvägars nuvarande huvudstation och samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars nuvarande huvudstation. För ett genomförande av detta centraliseringsförslag måste *dels* ovannämnda båda huvudstationer omändras och utvidgas, *dels* Olskrokens station i vissa avseenden omändras, *dels* en ny hamnrangerbangård anläggas för hamnarna utefter södra sidan av Göta älv, *dels ock* nya ingångslinjer till statens järnvägars huvudstation anordnas för såväl västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg som Bergslagernas järnvägar.

Delegerades betänkande är åtföljt av upprättade förslag till de för de ifrågasatta anordningarnas genomförande erforderliga avtalen mellan samtliga de intresserade parterna. Dessa avtalsförslag hava, i vad desamma beröra respek-

tive järnvägar, godkänts av styrelserna för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, av förstnämnda styrelse dock under förutsättning av frågans underställande extra bolagsstämma. Det återstår alltså ännu att Göteborgs stadsfullmäktige taga ståndpunkt i frågan, något som förväntas komma att ske under höstens lopp, och intill dess är det styrelsen icke möjligt att göra några vidare uttalanden eller någon framställning i det sedan länge anmälda ärendet.

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Ej heller detta år behöver styrelsen begära nya anslag för anläggningar under denna rubrik.

3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem

kronor 212,000:—

Mora, utvidgning av spårsystemet m. m. 55,000:—

Stationen har länge kämpat med trafikeringsvärigheter. På grund av trångt och mindre lämpligt ordnat spårutrymme fördröjas växlingsarbetet för godstrafiken avsevärt. Tågsätt måste tidvis uppställas på enskilda tillhöriga spår och på huvudlinjen. Efter hand som trafiken växer göra dessa svårigheter på stationen sig allt mera kännbara. För bedömande av denna trafikens vid Mora omfattning och tillväxt må anföras följande siffror:

Å r	Antal till- och avkopplade vagnar per dag	Antal ankomna och avsända styckegodsvagnar per år, cirka	Antal omlastade styckegodsvagnar per år	Antal tåg i medeltal per dag
1921	77	5,700	3,186	21
1922	110	6,200	3,343	31
1923	143	7,300	3,761	35
1924	144	8,200	4,096	35
1925	150	8,458	4,229	35

Även för persontrafiken föreligga svårigheter och olägenheter. Bredden å plattformerna mellan spåren 1 och 2 respektive 2 och 3 utgör endast 138 respektive 160 centimeter. Grupper med minst tre tåg finnas flera gånger om dagen inne på stationen och stor trängsel råder vid dessa tillfällen, varvid risken för olycksfall genom att resande gå ned i spåren och påköras är ofta påkommande och stor. Att för de resande komma förbi en resgodskärra å dessa smala plattformar är nästan omöjligt, varför också personvagnsplattformerna i stor utsträckning användas av de resande för övergång från tåg till tåg.

För att tillgodose de på grund av ovan anförda föreliggande behoven av större spårutrymme och bättre plattformar är angeläget att en ändring och utvidgning av bangården företages. En plan härför har uppgjorts, vars genomförande beräknas draga en kostnad av 90,000 kronor, varav 55,000 kronor böra anvisas av kapitalökningsmedel under det att 35,000 kronor, såsom avseende ändringsarbeten, böra bestridas av medel från förnyelsefonden.

Torneträsk, Rensjön och Krokvik, utvidgning av spårsystemen . . 157,000:—

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag har för nästa år anmält till utfraktning från Kiruna över Narvik en avsevärt större kvantitet malm än den, som hittills under ett år transporterats åt detta håll. Vidare har anmälts att för följande år än större transportkvantiteter torde vara att förvänta. För ombesörjande av dessa sig ökande transporter måste vissa om än relativt små anordningar vidtagas för erforderligt höjande av banans trafikförmåga. Sålunda erfordras utvidgning av spårsystemen vid mellanstationerna å den tyngst trafikerade linjen Kiruna—gränsen mot Norge, Torneträsk, Rensjön och Krokvik, avseende huvudsakligen anordnande av ett tredje tågspår å var och en av platserna i fråga samt dessa spårs förseende med kontaktleddningar för den elektriska tågdriften. Ändamålet med denna spårutvidgning är att bättre kunna möta de omkastningar i tågordningen, som ganska ofta måste förekomma på grund av dels de här rådande säregna klimatiska förhållandena, dels den särskilt täta trafiken. Ett önskemål är därvid att kunna samtidigt intaga tre tåg å en station, varigenom en ändamålsenligare och smidigare tågledning möjliggöres och större rubbningar i tågplanerna med ty åtföljande tidsförlost och förlust av transportkapacitet kunna undvikas.

Huruvida och i vad mån den av gruvbolaget anmälda trafikökningen i verkligheten kommer att äga rum kan styrelsen givetvis ej med bestämdhet säga. Det förhållandet, att de av bolaget tidigare till transport anmälda malmkvantiteter i en del fall visat sig icke kunna av bolaget innehållas — något som vid de oroliga konjunkturerna i och för sig ej är anmärkningsvärt — torde dock mana till en viss försiktighet vid utförandet av nyanläggningar av det slag, varom här är fråga. Styrelsen har också för avsikt att gå till utförande av utvidgningsarbetena i Rensjön och Krokvik, vilka direkt äro beroende av storleken av blivande trafikökning, först sedan inträdande sådan tydligt ådagalagt behov av dessa arbetens utförande, medan utvidgningen vid Torneträsk däremot, såsom i själva verket redan för närvarande trafikstorlek behöflig, avses att efter statsmakternas godkännande snarast möjligt utföras. Emellertid är det uppenbarligen av vikt för järnvägsstyrelsen med dess förpliktelser beträffande malmtrafikens besörjande, att medel även för Rensjön och Krokvik finnas tillgängliga för att dessa anläggningar, när så påkräves, skola snabbt kunna komma till stånd.

Kostnaderna för de ifrågasatta arbetena hava beräknats till för Torneträsk 80,000 kronor, för Rensjön 67,000 kronor och för Krokvik 67,000 kronor. Härav böra emellertid 23,000, 17,000 respektive 17,000 kronor såsom avseende ändringsarbeten bestridas av förnyelsefonden, medan återstående belopp, sammanlagt 157,000 kronor, böra utgå av kapitalökningsmedel.

Det sammanlagda av kapitalökningsmedel erforderliga anslaget för spår-anordningar i anslutning till förefintliga spårssystem uppgår alltså till 212,000 kronor. Detta belopp synes lämpligen böra utgå av förut öförmälda besparade anslagsmedel.

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

att av i denna framställning öförmälda anslagsbesparingar må för spår-anordningar i anslutning till förefintliga spårssystem användas ett belopp av 212,000 kronor.

4. Bangårdsanordningar i övrigt 223,000: —

a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

För uppförande av nytt vattentorn med reningsverk vid *Malmö* har 1921 års riksdag anvisat ett anslag av 180,000 kronor. Emellertid har detta arbete icke hittills kommit till utförande, beroende därpå, att frågan om vattengivning till lokomotiven ansetts lämpligen kunna lösas först i samband med den ombyggnad av de nuvarande mycket otidsenliga och bristfälliga lokomotivstallarna, vilken inom en icke alltför avlägsen framtid ovillkorligen måste företagas. Härvid torde emellertid de erforderliga anordningarna för vattengivningen, liksom för själva lokomotivstallarna, bära, såsom avseende ersättningsarbeten, kunna bekostas med förnyelsefondsmedel. Styrelsen får för den skull föreslå, att nyssberörda kapitalökningsanslag å 180,000 kronor beräknas såsom tillgängligt för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för i denna framställning föreslagna nya arbeten, och har beloppet i anslutning härtill medtagits i uppgiften här ovan över besparingar å hittills till styrelsens förfogande ställda anslagsmedel.

Något annat behov av nya anslag för anläggningar vid kol- och vattenstationer föreligger ej heller nu, utan beräknar styrelsen, att kvarstående behållningar av tidigare för ändamålet anvisade medel skola bli tillräckliga för bestridande av väntade utgifter intill utgången av nästa budgetår.

b. Vatten- och avloppsledningar 123,000: —

Gällivare, anordnande av vatten- och avloppsledningar kronor 123,000: —

Frågan om anordnande av vatten- och avloppsledningar vid Gällivare har länge varit aktuell. Sålunda begärde styrelsen redan uti sin hösten 1916 ingivna anslagsframställning medel för detta ändamål, varvid avsågs utförande av ett separat ledningsnät för statens järnvägar. Emellertid ansågo sig statsmakterna av budgetskalet då icke kunna bevilja det härför erforderliga anslaget utan funno härmed bära anstå till ett följande år. Att styrelsen sedermera icke förnyat sin anslagsbegäran har ingalunda berott på att behovet av dylikt ledningsnät på platsen ansetts mindre trängande utan har, såsom styrelsen förut meddelat, detta haft sin väsentliga grund däri, att upptagna förhandlingar rörande vatten- och avloppsledningsfrågans lösande i gemenskap med samhället, som även planerade anläggning av vattenledningsnät, icke kunnat föras till något för statens järnvägar antagbart resultat.

Sedan emellertid samhället numera förklarat sig villigt medgiva vissa reduktioner i de tidigare uppställda villkoren och förnyade undersökningar rörande anordnande av ett separat ledningsnät för statens järnvägar givit vid handen ett resultat till favör för den gemensamma linjen, har styrelsen under innevarande år träffat avtal om samgående med samhället i frågan, vilket avtal dock för statens järnvägars del gjorts beroende av att statsmakterna bevilja för ändamålet erforderliga medel.

Genom berörda avtal har samhället förbundit sig att, sedan samhällets vattenledningsnät blivit iordningställt till statens järnvägars gräns, vilket skall hava skett senast den 1 juli 1928, och statens järnvägar samtidigt anordnat eget vattenledningsnät, från samhällets vattenledning tillhandahålla statens järnvägar vatten för all den konsumtion, som kan ifrågakomma inom statens järnvägars område vid stationen. Vidare ha statens järnvägar medgivits rätt att ansluta sina avloppsledningar till samhällets nät och därigenom avleda allt spill-, yt-, dränerings- och grundvatten från byggnader och anläggningar m. m.

Ledningarna inom statens järnvägars område skola bekostas av statens järnvägar men utanför detsamma av samhället. För anslutningsrätten erläggas statens järnvägar i ett för allt 17,000 kronor samt för levererat vatten 25 öre per kubikmeter, dock minst 3,000 kronor per år.

Avsaknaden av ett ordnat vatten- och avloppsledningsnät i ett så stort samhälle som Gällivare innebär givetvis sanitära olägenheter och vådor. Upprepade tyfusedemier ha ock härjat å denna plats. Klagomål över de nuvarande mycket otillfredsställande förhållandena hava ock förekommit från personalhåll. Då de bebyggda områdena utanför statens järnvägars gräns genom samhällets försorg numera blivit försedda med dylikt ledningsnät, synes därför frågan om sådana ledningars anordnande även å statens järnvägars område icke längre kunna eller böra uppskjutas.

De på statens järnvägar ankommande kostnaderna för ifrågavarande anläggning beräknas, inklusive ovanberörda anslutningsavgift, uppgå till 123,000 kronor, vilket belopp synes lämpligen kunna utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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 anordnande av vatten- och avloppsledning vid Gällivare användas ett belopp av 123,000 kronor.

c. Gångbroar och gångtunnlar kronor 100,000: —

Såsom styrelsen tidigare i detta sammanhang framhållit, medför trafikens fortgående utveckling ett starkt behov av spårsystemen fritt korsande gångbroar och gångtunnlar. För detta ändamål har ock på styrelsens förslag medel anvisats de tvenne senaste åren i form av kollektivanslag. Till stöd för äskande av fortsatt dylikt anslag tillåter sig styrelsen nu att ur sin år 1924 ingivna anslagsframställning åberopa följande, vilket allt fortfarande äger giltighet.

»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.»

Såväl vid 1924 som vid 1925 års riksdag vidtogs på Kungl. Maj:ts förslag en nedsättning av det för respektive budgetår äskade beloppet från 100,000 kronor till 50,000 kronor. Emellertid anser sig styrelsen med hänsyn till de krav å nya anläggningar, som alltjämt framkomma, nödsakad att återupprepa sin begäran om ett anslag för ändamålet av 100,000 kronor. Detta belopp synes denna gång lämpligen kunna utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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 gångbroar och gångtunnlar användas ett belopp av 100,000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Omläggning av linjen Källered-Lindome.

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

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

Summa 1,125,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 september 1925 meddelade styrelsen, att sedan vattendomstolens utslag rörande utfyllningarna i Sagsjön då fallit, förnyade kostnadsberäkningar för anläggningen verkställdes, av vilka framginge, att utöver dittills anvisade medel ytterligare 50,000 kronor skulle erfordras, varvid styrelsen emellertid framhöll att med hänsyn till svårigheten att kunna bedöma banksjunkningarnas omfattning en slutgiltig kostnadskalkyl likväl ej kunde lämnas. Något anslag för täckande av den emotsebara återstående kostnaden erfordrades dock ej, då styrelsen beräknade jämlikt riksdagens medgivande angående överflyttning av överskottsmedel från andra arbeten kunna erhålla det ytterligare erforderliga beloppet från överskott från andra angivna anläggningar, varom styrelsen i sinom tid komme att till Kungl. Maj:t avlämna närmare redogörelse.

Oaktat arbetena nu fortskridit ytterligare ett år anser sig styrelsen emellertid icke heller denna gång kunna med visshet uppgiva kostnaderna för arbetets slutförande. Dels har nämligen vattendomstolens ovannämnda utslag av styrelsen överklagats och är på högre domstols prövning beroende, dels kunna vissa expropriationskostnader ännu icke med säkerhet angivas. Styrelsen kan därför först framdeles för Kungl. Maj:t angiva de slutliga kostnaderna för här ifrågavarande arbetsföretag, men anser fortfarande, att ännu återstående kostnader skola kunna fyllas, på sätt ovan antytts, medelst överflyttande av överskott å medel anvisade för andra anläggningar.

III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Notviken, ny malmvagnsverkstad.

I sitt förslag till stat för förnyelsefondens användning under år 1926 hade järnvägsstyrelsen upptagit ett belopp av 200,000 kronor för påbörjande av arbeten med uppförande av en ny malmvagnsverkstad i Notviken, beräknad att kostä färdig 825,000 kronor. Kungl. Maj:t, som i övrigt gillade styrelsens förslag, ansåg emellertid, att de erforderliga byggnadsmedlen ej borde tagas från förnyelsefonden utan anvisas såsom kapitalökning och avlät alltså proposition angående anslag för den begärda verkstadsanläggningen till 1926 års riksdag. Där tillstyrktes också arbetets utförande av statsutskottet, ehuru dock så att arbetet ansågs böra bestridas med medel från statens järnvägars förnyelsefond. Frågan, som föranledde gemensam votering i kamrarna, föll emellertid för denna gång, i det att riksdagen, om ock med mycket ringa majoritet, avskog statsutskottets hemställan, varvid riksdagen icke gav någon anvisning huru den till riksdagen förda angelägenheten borde på annat sätt än det föreslagna ordnas.

De nuvarande förhållandena vid malmbanans drift äro emellertid sådana, att ett skyndsamt ordnande av ifrågavarande angelägenhet kräves. Den största trafikanten på malmbanan, Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, har med avtalsenlig rätt anmält till besörjande med de närmaste åren hastigt sig ökande transporter av malm, och betryggande anstalter för malmvagnsmaterielens underhåll måste då ovillkorligen träffas. Järnvägsstyrelsens förut framlagda utredningar hava tydligen visat och nu ytterligare gjorda utredningar hava bekräftat, att en utvidgning av den nuvarande verkstadsanläggningen i Boden varken kan bliva tillfyllest för de förutsebara behoven eller så ekonomisk i drift, som om malmvagnsreparationerna förflyttas från Boden till nya moderna lokaler i Notviken. Järnvägsstyrelsen är därför nödsakad att ånyo framkomma med begäran om medel för flyttning av malmvagnsverkstaden till Notviken och alltså med framställning, att denna för malmtrafiken så viktiga fråga måtte få bliva föremål för en riksdagens ytterligare prövning vid in-studande års riksdag.

Av riksdagsdebatten rörande denna fråga synes skäligen tydligt framgå, att motståndarna till anslaget tagit starkt intryck av påståenden, som Bodens stadsfullmäktige gjort i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 1 februari 1926 i ett deras samhälles särintresse, vilket dock är statens järnvägars affärsdrift helt ovidkommande. Likaså synes mycket avseende ha fästats även vid innehållet i en broschyr, som ungefär samtidigt på stadsfullmäktiges i Boden föranstaltande blivit utdelad bland riksdagens ledamöter.

Järnvägsstyrelsen har redan i detalj bemött dessa inlägg från Bodens stadsfullmäktiges sida och anser sig hava till fullo påvisat den brist på kännedom om verkliga sakläget och om vad som för en rationell och ekonomisk verkstadsdrift verkligen erfordras, som i desamma uppenbaras. Järnvägsstyrelsen vill därför ej nu uppehålla sig vidare med dessa detaljer utan vill inskränka sig till att påvisa ohållbarheten i stadsfullmäktiges påstående, att den nuvarande malmvagnsverkstaden i Boden skulle vara tillräcklig för behovet. Detta påstående torde till fullo vederläggas av följande fakta.

Statens järnvägars malmvagnspark består för närvarande av i runt tal 3,000 vagnar. Varje vagn skall undergå revision vart tredje år. Årligen borde således revideras i runt tal 1,000 vagnar, ett antal, som därtill med malmvagnsparkens tilltagande genomsnittsålder måste komma att ökas. Närmast föregående år, under vilka på ett driftsekoniskt riktigt sätt normal

arbetstid tillämpats, ha emellertid i medeltal medhunnits endast 670 revisioner. Följden härav har blivit, att vagnarna ej kunnat underhållas i det skick, som för vagnarnas normala bestånd och trafikens obehindrade skötsel varit önskvärt, och det är påtagligt, att därest ej en förbättring av reparationsmöjligheterna snarligen åstadkommes, så kommer materielen successivt att förfalla.

Innevarande år kommer visserligen att medföra en ökning i revisionskapaciteten, i det att, efter vad som för närvarande kan bedömas, omkring 1,000 malmvagnar skola hinna revideras. Detta är emellertid beroende på att från och med februari månad måst igångsättas skiftesgång i Boden-verkstan samt att verkstan i Notviken fått lämna hjälp vid reparation av vissa detaljer, vilka fått ditsändas för reparation samt sedan återsändas till Boden. Dessa åtgärder, som i mycket väsentlig grad fördrat revisionsarbetet, hava nödvändiggjorts av den redan nu rådande trafikens krav på ökad tillgång å vagnar, men de böra av driftsekonomiska hänsyn givetvis ej få bliva permanenta. De komma för övrigt i varje fall snart nog att visa sig otillräckliga, då ju gruvbolaget-trafikanten, som ovan anförts, successivt kommer att öka malmtransporterna och härigenom även malmvagnsparken kommer att ökas. I varje fall blir det därför oundgängligen nödvändigt att bereda ökat verkstadsutrymme för malmvagnsparkens tillfälliga reparationer och periodiska underhåll.

Bodens stadsfullmäktige framhålla, att därest en sådan ökning av verkstadsutrymmet anses ovillkorligen påkallad, denna kan ske med relativt små kostnader vid Boden. Som bevisningsmateriel därför har framlagts en plan till disponerande av verkstadsområdet i Boden, varå angivas platser, som skulle lämna möjligheter till en arbetsuppställningsplats för 18 vagnar och vilka enligt Boden-intressenternas förmenande skulle vara möjliga att bebygga utan ändring av tillhörande befintliga spåranläggningar. Dessa möjligheter att utvidga verkstan skulle kunna tillgripas utan några som helst olägenheter för verkstadsanläggningen i övrigt.

Denna av platsintresserade föreslagna utvidgning av Boden-verkstan, bestående väsentligen uti en förlängning av den nuvarande malmvagnsverkstan, är dock i ingen mån lämpad att förbättra de nuvarande förhållandena. Det framlagda helt lekmanmässiga förslaget måste utdömas huvudsakligen av följande skäl.

Spårutrymmet utanför den nuvarande vagnverkstan är redan som det nu kan i sin helhet disponeras alltför trångt för uppställning och rangering av reparationsvagnarna. Genom den föreslagna tillbyggnadens väsentliga inkräktande på spårutrymmet komma svårigheterna härvidlag givetvis att än ytterligare ökas.

På grund av det otillräckliga avståndet i bredd mellan de befintliga arbetsspåren skulle en dylik förlängning icke medföra någon lindring i nuvarande transportsvårigheter eller förbättra arbetsmöjligheterna. Tvärtom skulle dessa väsentligen försämrast.

Genom uppställning av ytterligare ett antal reparationsvagnar i följd på samma arbetsspår, varigenom ej mindre än 8 vagnar skulle komma att stå i rad efter varandra, uppstår nämligen missförhållandet, att färdiga vagnar icke omedelbart kunna uttagas, då ju en eller flera ännu ej färdiggjorda vagnar kunna stå hindrande i vägen för uttagningen av andra som blivit färdiga. Det har visserligen antytts, att vagnarna skulle före intagningen i verkstan kunna underkastas en förhandsbesiktning å verkstadsgården för att sorteras, i syfte att alla samtidigt insatta vagnar sedan skola behöva vara inne i verkstan ungefär lika länge. Detta är emellertid alls ej riktigt eller möjligt. En dylik förhandsbesiktning är nämligen icke tillfyllest för upptäckande av felaktigheter, som sedermera kunna framträda under reparationsarbetets gång

och som kunna kräva en alltså på förhand ej förutsebar lång tid för avhjälpande. En plananordning av en vagnverkstad sådan som den av platsintresserade framlagda har därför oundgängligen till följd, att den regelrätta och planmässiga gången i arbetet kommer att rubbas eller att vagnarna kvarhållas i verkstaden mer än behövt.

Ehuru det anförda lär vara skäl nog emot en dylik oteknisk utvidgning av verkstaden, må tilläggas till beaktande, att under ombyggnadstiden högst väsentliga störningar måste drabba verkstadsdriften till men för trafikarbetets jämna gång.

Med detta vill järnvägsstyrelsen dock ej hava sagt, att varje utvidgning av reparationsverkstaden i Boden är otänkbar. Järnvägsstyrelsen har blott velat hävda, att en utvidgning av den numera i allt otidsenliga verkstaden i Boden varken kan komma att motsvara de förutsebara behoven för någon längre tid framåt eller så utföras, att kostnaderna för malmvagnsreparationerna där bliva nedbringade till vad som genom en rationell och naturlig utvidgning av den moderna verkstaden i Notviken kan åstadkommas. Järnvägsstyrelsen har för att visa detta också velat förutsättningslöst uppgöra ett förslag till nya anordningar i Boden, så lämpliga som över huvud taget är möjligt att där åstadkomma samt tilltagna i så stor utsträckning som de lokala utrymmena tillåta.

Av den utredning, som för framställande av detta förslag företagits, har det framgått, att den enda praktiskt lagda och tekniskt riktiga utvidgning, som kan åstadkomma en verklig förbättring i nuvarande förhållanden, vinnes genom utförande av en tillbyggnad på bredden av den nuvarande malmvagnsverkstaden. Denna plan åskådliggöres närmare av närlagda ritning, bilaga 1.¹ Genom en sådan tillbyggnad av verkstaden, vilken då också skulle utrustas med alla moderna driftstekniska hjälpmedel, kan spårutrymme vinnas för uppställning av ytterligare 8 malmvagnar, och genom samtidig modernisering av befintliga hjälpverkstäder skulle den årliga revisionskapaciteten kunna ej oväsentligt ökas. Den ökning, som kan vinnas, beräknar styrelsen dock vara begränsad till högst 1,200 vagnar. Kostnaden för dessa nybyggnads- och förändringsarbeten komma enligt verkställd beräkning att uppgå till omkring 300,000 kronor.

Huru än denna modernisering alltså söktes på bästa sätt planläggas är det dock ofrånkomligt, att en del olägenheter och brister, som vidlåda den föråldrade anläggningen i Boden, ej helt kunna bortelimineras. Trots moderniseringen komma väsentliga sådana att kvarstå och ett mindre gott resultat av verkstadsdriften i Boden blir alltså alltid att beräkna gentemot vad som genom en nyanläggning i Notviken kan vinnas.

Det kan sålunda ej undvikas, att kostnaderna för in- och utväxling av reparationsvagnar i Boden bli betydande till följd av byggnadernas ogynnsamma belägenhet och uppställningsområdets otillräcklighet.

Genom att vagnarna inkomma till verkstaden i Boden genom ett flertal portar, som samtidigt måste hållas öppna, uppstår en värmeförlust, som kan uppskattas till ett par tusen kronors värde årligen. Detta äger ej motsvarighet i Notviken, där vagnarna införas i den nya verkstadsanläggningen genom en vestibul.

Transportförhållandena bliva genom den inbördes ogynnsamma belägenheten av montage- och hjälpverkstäderna i Boden besvärligare och mera tidsödande samt alltså kostsammare än i Notviken.

Vid den tidvis hårda belastningen av verkstadens kapacitet kunna hjälpverkstäderna i Boden ej räcka till. De nu förefintliga olägenheterna och därmed förenade kostnaderna med reparationsdetaljers sändande fram och tillbaka mellan Boden och Notviken kunna alltså ej undvikas.

¹ Ritningen endast bilagd originalskrivelsen.

Vid en malmvagnsverkstad i Boden vinnes ej fördelen som vid Notviken, att de å Svartön sammansatta tomtågen kunna orubbade framföras till bestämmelseorten vid gruvfälten, utan måste tågsätten såsom nu är fallet brytas vid Boden för avlämnande eller mottagande av reparationsvagnar. Med verkstaden förlagd i Notviken kunna reparationsvagnarna däremot sändas och returneras i lokaltågen mellan Svartön och den närbelägna verkstaden.

Slutligen kan man ej ernå den besparing i administrationskostnader, som en centralisering av verkstäderna till Notviken innebär.

Genom den utvidgade och moderniserade gamla anläggningen i Boden kan man visserligen få de direkta kostnaderna i någon mån förbilligade men till samma goda resultat som med en nyanläggning i Notviken kan man dock ej komma.

Reparationskostnaden (exklusive materialkostnad) i medeltal per vagn belöper sig sålunda för närvarande i Boden till 284 kronor. I de moderniserade lokalerna i Boden beräknas samma kostnad kunna nedbringas till 243 kronor — en kostnad vartill dock enligt vad som nedan anföres får läggas kostnaden för en snabb amortering av nyanläggningskapitalet — under det att reparationskostnaden i en ny verkstadsanläggning i anslutning till den övriga verkstaden i Notviken ej beräknas komma att uppgå till mera än 184 kronor i medeltal per vagn.

Detta är vad som i stort sett kan vinnas genom en tillbyggnad och utvidgning i Boden utan att gå till en fullständig omstöpning av de gamla verkstads- och förrådslokalerna därstädes, bestående i desammas nedrivning samt planläggning och utförande av ett helt nytt modernt verkstadskomplex. Någonting dylikt kan dock ej gärna ifrågasättas redan på grund av de därmed förbundna mycket stora kostnaderna, rörande sig om miljoner, vartill får läggas de stora olägenheterna av hinder i driften under en lång byggnadstid. Men främst träder ju den omständigheten fram som ett prohibitivt skäl emot en dylik åtgärd, att statsbanan redan har en långt utvecklad anläggning av en modern driftsekonomisk och kapacitetsrik verkstad nära intill vid Notviken, där de efter hand erforderliga tillbyggnaderna omkring anläggningens kärna — med de gemensamma hjälpverkstäderna såsom smedja, plåtslageri m. fl. redan befintliga — givetvis måste ställa sig vida billigare än en total nyanläggning, vartill kommer den bestämmande gynnsamma faktor, som en centraliserad drift lika givet bildar. Det lär väl icke kunna betraktas såsom förnuftigt eller ens försvarbart att nu — med avsteg från vad som alltid tänkts, då statsmakterna enligt järnvägsstyrelsens förslag på sina tider beslutat anläggandet och fullföljandet av Notvikens verkstad — börja inrikta sig på nyttjandet för all framtid och utvecklingen därför av två nära varandra belägna driftsorgan av den betydelse och egenart, som dessa huvudverkstäder äga.

Styrelsen måste här med all skärpa understryka den stora vikten av att den ursprungliga planen ända till slut fullföljes och att alltså Notvikens verkstad, efter hand som behoven så påkalla, ensamt utvecklas och utvidgas samt Bodens verkstad samtidigt efter hand avvecklas och driften där inskränkes för att en gång helt nedläggas. Några statens järnvägars affärsdrift ovidkommande intressen böra ej få tråda hindrande emellan för denna ensamt riktiga och av statsmakterna sedan länge avsedda utveckling.

Nu kan det också antagas såsom tämligen visst, att för de under de närmaste åren efter hand sig ökande malmtransporterna inalles omkring 4,000 vagnar komma att erfordras. De nyssnämnda åtgärderna i Boden lära alltså mycket snart kanske bliva otillräckliga, och man står sålunda likaledes mycket snart kanske inför kravet på ytterligare utrymme för malmvagnsreparationer. Detta kan då ej beredas på platsen utan dessa totala omgestaltningar, mot vilka, som ovan nämnts, prohibitiva skäl tala, och att under sådana förhållanden

tillgripa den av Bodens stad anvisade utvägen för avhjälpande av det omedelbara behovet av förbättrade anordningar för malmvagnsparkens underhåll är tydligen ej förenligt med en god planläggning av verkstadsdriften.

I anseende till sin kortvariga verkan bleve den praktiskt möjliga ändringen i Boden, som alltså i varje fall måste betraktas som ett provisorium, synnerligen dyrbar i utförande, och det lär väl icke kunna anses såsom ekonomiskt förnuftigt att praktiskt taget utan utvecklingsmöjligheter på denna plats nedlägga det minsta kapital, som erfordras, ovannämnda 300,000 kronor. Detta kapital skulle då behöva amorteras på en mycket kort tid, och lägges kostnaden härför till den förut nämnda efter omändringen av verkstaden beräkningsbara medelkostnaden för vagnreparationerna, så kommer denna kostnad givetvis att ställa sig synnerligen ogynnsam, vare sig man vill jämföra med den nuvarande kostnaden i Boden eller den som beräknats i Notviken. Lägges sålunda till de nyss anförda direkta kostnaderna för malmvagnsrevisionerna exempelvis 5 års amortering å den utvidgade anläggningen i Boden samt skäligen räntekostnad för den gamla Boden-anläggningen och för en nyuppförd malmvagnsverkstad i Notviken, blir sammanlagda kostnaden i medeltal per reviderad malmvagn i den nuvarande verkstaden i Boden 293 kronor, i den utvidgade och moderniserade verkstaden därstädes 298 kronor samt i en nyuppförd verkstad i Notviken 212 kronor. Härav framgår ju otvetydigt, att den enda utvidgning och modernisering, som tekniskt är tänkbar i Boden, även ur ren affärsynpunkt ställer sig synnerligen ogynnsam. Då därtill kommer att en utvidgning i Boden ej skapar den trygghet beträffande möjligheterna att alltid hålla vagnreparationsarbetet å jour med den växande trafiken, så får järnvägsstyrelsen därför på det bestämdaste avstyrka tillgripandet av den diskuterade åtgärden i Boden och vågar alltså med hänvisning i övrigt till vad styrelsen i samma ärende anförde i sin framställning angående förnyelsefondsstaten för år 1926 av den 22 december 1925 i stället ännu en gång till statsmakternas prövning framföra sitt då framlagda förslag om utvidgning av Notvikens verkstad för upptagande till en början även av malmvagnsreparationerna.

Till frågan, om de medel, som samtidigt måste äskas, skola tagas av räntedragande lånemedel eller från statens järnvägars förnyelsefond, ställer sig järnvägsstyrelsen mera neutral. Det torde kunna finnas skäl, som tala för båda utvägarna. Styrelsen vill emellertid härvidlag tillåta sig framhålla, att om det nu varit fråga om ett fullföljande på en gång av de sedan länge förhandenvarande planerna att flytta hela den gamla verkstaden vid Boden till Notviken och att ej göra detta successivt, så hade, liksom beträffande huvudverkstaden i Göteborg, hela flyttningen säkerligen ansetts böra bekostas med förnyelsefondsmedel. Att den i princip beslutade flyttningen från Boden till Notviken avsetts att företagas i repriser synes styrelsen icke innebära någon sådan skiljaktighet gent emot Göteborgsfallet i sak, att ett annat förfarande beträffande finansieringen kan vara motiverat i här förevarande fall. Styrelsen vågar därför även vidhålla sin mening, att arbetet lämpligen bör bekostas med förnyelsefondsmedel och har därför för sin del intet äskande av statsbudgeten belastande anslagsmedel att göra.

2. Tomteboda, uppförande av hjulverkstad kronor 60,000:—

Av den till Stockholm förlagda huvudverkstaden, varav en avdelning är belägen i Liljeholmen och en i Tomteboda, har den senare främst till uppgift att ombesörja de periodiska så kallade mindre revisionerna å den till stockholmsstationerna samlade, mycket betydande personvagnparken. Emellertid är verkstadens i Tomteboda tekniska utrustning i viss mån otillräcklig. Sålunda sak-

nas bland annat anordningar för hjulpåkrympning. Detta arbete måste därför nu utföras vid verkstaden i Liljeholmen, vilket alltid vållat tidsutdräkt och extra kostnader för hjulens transport mellan de båda verkstadsavdelningarna men hädanefter, sedan järnvägslinjen skall omläggas till att ej längre föra över Liljeholmen, kommer att göra detta i ännu högre grad.

Förslaget till förebyggande härav avser anordnandet vid Tomtebodas av en särskild hjulverkstad genom en mindre tillbyggnad av den nuvarande verkstadsbyggnaden därstädes. Härigenom beredes vid denna verkstad möjlighet att utan transporter till Liljeholmen utföra allt hjulreparationsarbete, varvid detta kommer att ske både snabbare och billigare än som vid nuvarande ordning är möjligt. Enbart i transportkostnader kan en besparing av cirka 3,000 kronor per år härvid beräknas uppstå. Genom planerad överflyttning från den gamla till den nya verkstadstillbyggnaden av vissa arbetsmaskiner för hjulreparationer vinnes därjämte i förstnämnda lokaler större utrymme för uppställnings-spår, varigenom en ytterst välbehövlig utökning av verkstadens kapacitet åstadkommes.

Kostnaderna för den sålunda behövliga tillbyggnaden hava beräknats till 60,000 kronor. Detta belopp kan lämpligen utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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 uppförande av hjulverkstad vid Tomteboda användas ett belopp av 60,000 kronor.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar 110,000:—

1. Nya lokomotivstationer.

För anordnande av ny lokomotivstation vid Charlottenberg hava 1918, 1920 och 1921 års riksdagar anvisat sammanlagt 695,000 kronor. För arbetet avsågs därjämte användas 150,000 kronor av förnyelsefondsmedel. Av förstnämnda anslag hava hittills tagits i anspråk endast omkring 155,000 kronor, för vilket belopp utförts en del terrasserings-, dränerings- och andra förberedande arbeten. Några förnyelsefondsmedel hava däremot hittills ej alls disponerats för ifrågavarande anläggning. Arbetena för den nya lokomotivstationen avbröts år 1921, huvudsakligen emedan vid den då inträdande trafikdepressionen driftbesparing, som avsetts vinnas genom bandelens förstärkning och lokomotivstationens utbyggnad för användningen av kraftigare lokomotiv, icke vidare kunde beräknas motsvara de med dessa arbetens utförande förenade kostnaderna. När planerna på arbetets utförande kunna komma att behöva återupptagas, är vid ännu rådande svaga trafikkonjunkturer ovisst, men i varje fall torde så icke komma att bli motiverat inom de närmaste åren. Styrelsen anser därför att den återstående delen av kapitalökningsanslaget icke vidare bör hållas reserverat för sitt ändamål och är detta desto mera fallet som det numera synes styrelsen att kostnaderna för det framtida slutförandet av lokomotivstationsbygget, såsom i huvudsak avseende ersättningsarbeten, böra kunna bestridas med medel ur förnyelsefonden.

Styrelsen får för den skull föreslå att den kvarstående behållningen — 540,000 kronor — av beviljade anslag för anordnande av ny lokomotivstation

vid Charlottenberg beräknas såsom tillgänglig för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbelopp för i denna framställning föreslagna nya arbeten, och har sagda belopp i anslutning härtill medtagits i uppgiften här ovan över besparingar å till styrelsens förfogande ställda anslagsmedel.

- 2. Tillbyggnad av och diverse förbättringar vid lokomotivstationer 50,000:—**
Anordningar för förbättrad driftsekonomi kronor 50,000:—

För utförande av driftsekonomiska förbättringar vid vissa lokomotivstationer har riksdagen plägat anvisa anslag, avsedda att disponeras i den ordning behov av sådana förbättringar komma att uppstå på grund av trafikens växlingar och teknikens utveckling. Sålunda anvisade föregående års riksdag för ändamålet ett belopp av 50,000 kronor. För nästa budgetår beräknas ett lika stort belopp bliva erforderligt för utförande av dylika arbeten.

Beräffande 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 driftsystem 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.

Det för nästa budgetår erforderliga beloppet kan lämpligen utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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 anordningar för förbättrad driftsekonomi vid vissa lokomotivstationer användas ett belopp av 50,000 kronor.

- 3. Driftverkstäder 60,000:—**
Hagalund övre, anordnande av driftverkstad kronor 60,000:—

Vagnarna i de person- och snälltåg, som hava sin utgångs- respektive slutstation i Stockholm, uppställas under tiden mellan tågen vid Hagalunds personvagnsstation, där som bekant hallar för vagnsättens rengöring, uppvärmning och tillsyn finnas anordnade. Antalet boggievagnar, som därstädes hava sin så kallad hemstation, uppgår till ungefär 200 stycken.

Förutom den varje fjärde månad återkommande revisionen av boggievagnarna erfordras å desamma titt och tätt mindre reparationer av olika slag, såsom boggie- eller hjulutbyten, lyftning för lagertillsyn, avhjälpande av mindre bristfälligheter å ljus-, värme- eller bromsanordningarna m. m. Det är givetvis av stor ekonomisk betydelse att för dessa arbetens utförande tillräckliga och praktiska anordningar finnas tillgängliga så nära vagnarnas uppställningsplats som möjligt. Så är emellertid för närvarande icke fallet vid Hagalund, i det att därstädes nödiga spårutrymmen samt lyft- och traversanordningar saknas. Det blir därför ofta erforderligt att för relativt obetydliga reparationsarbeten å vagnarna uttaga dem ur tågsätten samt transportera dem till Tomtebodas vagnverkstad. Härigenom förloras en icke obetydlig del av vagnar-

nas användbarhetstid, vilket i sin tur inverkar förstorande på det erforderliga antalet vagnar för reserv och utbyte och försämrande på relationen mellan vagnar i tjänst och vagnar under reparation och tillsyn. På grund av ovannämnda förhållanden måste också vid vissa ofta återkommande tillfällen, då tid för vagnarnas insändande till Tomtebodas saknas eller denna verkstad varit fullsatt, synnerligen oekonomisk forcering av arbetet vid Hagalund vidtagas.

Genom den föreslagna driftverkstaden, som tänkts förlagd i omedelbar närhet av vagnarnas uppställningsplats och som kan utföras i omedelbar anslutning till den stora vagnhallen, skulle de nuvarande olägenheterna avhjälpas. Arbetet med småreparationer skulle förbilligas och för övrigt skulle möjliggöras utförandet av en hel del revisioner och reparationer inkräktande på vagnarnas normala tjänstetider.

Den föreslagna driftverkstaden beräknas kosta 85,000 kronor, och har verkställd utredning givit vid handen, att god ränta å detta belopp erhålles endast i inbesparade arbetskostnader. Härtill kommer, att den genom den nya anläggningen möjliggjorda förkortningen av vagnarnas revisions- och reparationstider beräknas motsvara en besparing av cirka 1,000 vagnreparationsdagar. Detta betyder, att av den befintliga vagnparken ytterligare 3 boggiévagnar med ett beräknat värde av 150,000 kronor göras tillgängliga för nyttig användning.

Av den som ovan nämnts till 85,000 kronor beräknade kostnaden för driftverkstaden böra 25,000 kronor kunna bestridas med förnyelsefondsmedel såsom motsvarande kostnader för förändringar och flyttningar av nu befintliga men icke ändamålsenliga anordningar och anläggningar vid Hagalunds personvagnstation. Det sedan av kapitalökningsmedel erforderliga beloppet, 60,000 kronor, synes lämpligen kunna utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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 anordnande av driftverkstad för vagnhallen vid Hagalund övre användas ett belopp av 60,000 kronor.

VI. Husbyggnader.

Något nytt anslag för budgetåret 1927—1928 erfordras ej under denna rubrik. Styrelsen har fastmera att anmäla, att det av 1920 års riksdag beviljade anslaget å 175,000 kronor för beredande av tvårumslägenheter genom nybyggnad i de fall, då förändring av befintliga enrumslägenheter skulle medföra minskning av antalet lägenheter, icke hittills behövt och ej heller för närvarande väntas behöva komma till användning för sitt ändamål. Styrelsen får för den skull föreslå, att ifrågavarande anslag beräknas såsom tillgängligt för täckande av motsvarande del av erforderligt anslagsbehov för i denna framställning föreslagna nya arbeten, och har beloppet i anslutning härtill medtagits i uppgiften här ovan över besparingar å till styrelsens förfogande ställda anslagsmedel.

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.

Föregående år behöfde styrelsen ej äska nytt anslag för arbeten under denna rubrik, beroende därpå, att de förhandlingar med vederbörande samhällen eller väghållningsskyldige, som alltid måste föregå dylika arbetens tillkomst, dragit ut på tiden och att ett flertal planerade arbeten alltså icke kunnat komma

till stånd. Nämnda förhållande äger alltså rum och någon förstärkning av de kvarstående behållningarna av tidigare beviljade anslag behöves alltså icke heller nu, utan beräknas redan tillgängliga medel bliva tillräckliga för utförande av här ifrågakommande slags arbeten intill utgången av nästa budgetår.

VIII. 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 1927—1928.

IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

Styrelsen beräknar, att de vid slutet av löpande budgetår kvarstående behållningarna å tidigare beviljade anslagsmedel skola bliva tillräckliga för utförande av erforderliga nya anläggningar under budgetåret 1927—1928, varför något nytt anslag för ändamålet ej föreslås att äskas av nästa års riksdag.

X. Elektriska belysningsanläggningar.

Även för denna grupp beräknar styrelsen, att de vid slutet av löpande budgetår kvarstående behållningarna å tidigare beviljade anslagsmedel skola bliva tillräckliga för utförande av erforderliga nya anläggningar under budgetåret 1927—1928, varför något nytt anslag för ändamålet ej behöver äskas av nästa års riksdag.

XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . kronor 300,000:—

Under denna rubrik beviljade anslagsmedel användas för utveckling av säkerhets- och signalväsendet vid statens järnvägar enligt de riktlinjer, som i huvudsak uppdrogos av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, vilken tillsattes av Kungl. Maj:t i anledning av järnvägsolyckan vid Malmslätt.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar hava sålunda utförts företrädesvis vid mindre stationer, som passeras av snabbgående tåg eller där tågmöten ofta förekomma. Vid större eller medelstora stationer, där spårsystemen blivit mera definitivt ordnade, utföras säkerhetsanläggningar för underlättande av växelinspektionen och förregling av tågvägarna. Därjämte erfordras utvidgningar och förbättringar å äldre säkerhetsanläggningar för att tillgodose av trafiken på kallade krav på nya anordningar för trafiksäkerheten.

Huvudsyftet med växel- och signalsäkerhetsanläggningar har från början varit att därmed ernå en höjning av järnvägens säkerhetsstandard för att möjliggöra större tåghastighet, snabbare tågexpediering m. m. I mån som de tekniska hjälpmedlen utvecklats har det därjämte visat sig möjligt i flertalet fall, att samtidigt med den eftersträfvade ökningen i trafiksäkerhet åstadkomma avsevärda driftbesparingar, medförande full förräntning å det i anläggningen nedlagda kapitalet.

Särskilt anslag för arbeten av ifrågavarande slag beviljades senast av 1922 års riksdag, då ett belopp av 125,000 kronor ställdes till förfogande för första hälften av år 1923. Förutom detta anslag disponerade järnvägsstyrelsen vid samma tidpunkt dels ett belopp av 175,000 kronor ur det för nödhjälpsarbeten vid kommunikationsverken avsedda anslaget, dels ock betydande besparingar på det belopp av sammanlagt 2,800,000 kronor, som för ifrågavarande ändamål beviljats av 1920 och 1921 års riksdagar.

I sitt år 1922 ingivna förslag till nya byggnader och anläggningar under budgetåret 1923—1924 meddelade järnvägsstyrelsen, att de under konjunkturväxlingen inträffade prisfallen medfört, att så betydande besparingar kunnat göras å av riksdagen tidigare beviljade anslag, att järnvägsstyrelsen kunde avstå från åskande av ytterligare anslag för hithörande ändamål, oaktat ännu åtskilliga arbeten för utveckling av säkerhetsanordningarna vid statens järnvägar återstodo att utföra.

På grund av fortsatta sänkningar å material- och arbetspriser samt genom nedgången i trafiken, vilket möjliggjorde inskränkningar i arbetenas omfattning eller uppskov med planerade anordningar i avvaktan på gynnsammare priser, visade det sig möjligt att under flera därpå följande år tillgodose de nödvändigaste anspråken med behållningar å tidigare anvisade anslag. Järnvägsstyrelsen kunde av denna anledning i sina år 1923, 1924 och 1925 ingivna förslag utan olägenhet avstå från åskande av medel för nya säkerhetsanläggningar.

Med utgången av innevarande budgetår beräknar styrelsen emellertid, att de hittills tillgängliga överskottsmedlen skola vara förbrukade eller disponerade för olika ändamål, men fortfarande återstå givetvis åtskilliga angelägna arbeten för utveckling av säkerhetsväsendet. Nya förslag till anordningar framkomma tid efter annan från linjeförvaltningarna i syfte att åstadkomma ökad säkerhet för trafikrörelsen eller att ernå lättnader och besparingar vid trafikarbetets utförande. Ett successivt utförande av behöfliga nyanläggningar är också nödvändigt för att hålla statens järnvägars utrustning i tidsenligt skick.

För att äga möjlighet att fortsätta hithörande arbeten i mån av behov och i samma begränsade omfattning, som ägt rum under en rad av år, erfordras för nästa budgetår ett anslag av 300,000 kronor. Detta belopp kan lämpligen utgå av förut förmälda besparade anslagsmedel.

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

att av i denna framställning förmälda anslagsbesparingar må för växel- och signalsäkerhetsanläggningar användas ett belopp av 300,000 kronor.

XII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

I underdånig skrivelse av den 27 februari 1920 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag till utförande av elektrifieringen Stockholm—Göteborg, som vid denna tid beräknades betinga en totalkostnad av 105 miljoner kronor. Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition beträffande denna elektrifiering beslöt riksdagen med bifall till propositionen att bevilja ett första anslag för arbetets utförande av 23 miljoner kronor men framställde samtidigt en del erinringar mot den framlagda planen, som krävde ytterligare utredning, innan arbetet kunde igångsättas. Denna ytterligare utredning har järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse av den 7 maj 1923 framlagt, och har Kungl. Maj:t därefter efter

riksdagens hörande givit järnvägsstyrelsen i uppdrag att igångsätta elektrifieringsarbetet. Kostnaden för elektrifieringsarbetets utförande beräknades enligt järnvägsstyrelsens förnyade förslag till endast 39 miljoner kronor, således en högst betydande kostnadsminskning, beroende delvis på den allmänna pris-sänkning, som under tiden inträtt, delvis på de avsevärda förenklingar, som på grund av tillkommen gynnsam erfarenhet kunnat göras.

Emellertid var det redan från början uppenbart, att man för ett arbete av den omfattning och den komplicerade beskaffenhet det här gällde samt den osäkerhet i konjunkturerna, som fortfarande förefanns, icke kunde påräkna mer än ett approximativt förverkligande av förhandskalkylerna. I de skrivelser angående behovet av anslagsmedel för nästkommande budgetår, som varje år avgivits, har järnvägsstyrelsen därför också haft anledning meddela konstaterade eller befarade avvikelser från beräkningarna. Sålunda anmäldes i skrivelse den 13 september 1924, att de beräknade kostnaderna för anskaffande av de elektriska lokomotiven komme att överskridas med 700,000 kronor, vartill orsaken som bekant var, att man ville låta beställningen gå till svenska fabrikanter. På samma sätt meddelades i skrivelse den 4 september 1925 beträffande elektrifieringen, att, då ännu mycket omfattande arbeten återstodo att utföra och alltjämt oförutsedda omständigheter kunde inträffa, det ännu icke vore möjligt att med visshet avgöra, huruvida det ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet och de lämnade anslagen kunde bli tillräckliga eller icke. Någon slutredogörelse för arbetet kunde givetvis icke lämnas, innan detsamma hunnit helt avslutas, vilket beräknades i allt väsentligt ske under loppet av första halvåret 1926.

Ehuru styrelsen, då nämnda skrivelse avgavs, fann utsikterna att kunna undvika ett slutligt överskridande av förhandsberäkningarna — och detta oavsett om lokomotivens fördyring medräknades eller ej — icke vara särdeles stora, ansåg styrelsen därför lämpligast icke för det dåvarande framkomma med några ytterligare äskanden.

Arbetet med elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg har under innevarande år fortskridit så, att den 15 maj elektrisk trafik å hela linjen kunnat igångsättas, men ännu återstå dock en del mindre justerings- och andra efterarbeten å linjen samt mindre detaljarbeten å vissa stationer. Dessa arbeten hinna visserligen slutföras under loppet av innevarande år, men är det dock fortfarande ej möjligt att med full säkerhet bestämma kostnaderna för desamma och kan följaktligen ej heller nu lämnas någon slutgiltig uppgift om totala anläggningkostnaden. De beräkningar, som nu kunnat verkställas, äro emellertid ojämförligt mycket säkrare, än vad som kunde åstadkommas för ett år sedan. Desamma hava givit vid handen, att den på sin tid beräknade och uppgivna kostnaden samt det på grund därav beviljade anslagsbeloppet, 39 miljoner kronor, kommer att överskridas med i runt tal 3.1 miljoner kronor. I denna summa är då inkluderad den förut meddelade merkostnaden för lokomotivens beställning i Sverige, 700,000 kronor.

Beträffande anledningen till denna ökade kostnad får styrelsen anföra, att, under det kostnaderna för vissa delar av arbetet kunnat hållas vid eller under den beräknade storleken, så har å andra sidan och i större omfattning kostnaden för andra delar av arbetet blivit högre. Förutom ovannämnda merkostnad för de elektriska lokomotiven äro merkostnader sålunda att konstatera även beträffande arbetena å själva linjen. Sålunda ha arbetena för de befintliga tunn-larnas anordnande för den elektriska driften icke kunnat hållas inom den beräknade ramen, utan ha dessa arbeten medfört en ökad kostnad av cirka 200,000 kronor. Bostadshusbyggnaderna hava betingat en merkostnad av cirka 100,000 kronor och omformarestationerna av cirka 600,000 kronor, vartill kommer såsom dominerande, att kontaktledningarna kommit att draga en kostnad av cirka

2.4 miljoner kronor mer än den beräknade. Häremot står, att exempelvis den beräknade kostnaden för ändring av svagströmsledningarna underskridits, så att där erhållits en besparing av cirka 1 miljon kronor.

Slutligen har det under elektrifieringen fortgående utredningsarbetet visat, att å de elektrifierade linjerna erfordras ångfinkor för tåguppvärmningen av större typ än de vanliga. Någon kostnad för dessa finkor var icke upptagen i de ursprungliga kostnadsberäkningarna. Det torde böra påpekas, att desamma icke äro avsedda för de tågsätt, som uteslutande gå å linjen Stockholm—Göteborg — dessa uppvärmas på elektrisk väg — utan för vagnar till och från de ångdrivna linjerna. Kostnaden är med andra ord närmast en följd av den blandade driften, men har järnvägsstyrelsen i allt fall ansett byggandet av finkorna i fråga böra ingå som ett oundkomligt led i elektrifieringsarbetet, och har styrelsen därför också som nödvändigt var för trafikens rätta besörjande under den nya driftsformen gått till anskaffning av desamma i god tid för instundande vintersäsong. Denna anskaffning har kommit att betinga en sammanlagd kostnad av 795,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen måste ju beklaga att den konstaterade överskridelsen av anslaget icke varit att undgå, men anser sig styrelsen dock kunna göra gällande, att den totala elektrifieringskostnaden icke desto mindre är att anse som synnerligen låg, i det att den betydligt understiger motsvarande kostnad för anläggningar av detta slag, som kommit till utförande utomlands.

Järnvägsstyrelsen övergår nu till frågan på vad sätt täckning skall beredas för den brist, som sålunda kan beräknas uppkomma å de anslag av låne- och förnyelsemedel, som ställts till styrelsens förfogande för elektrifieringen. Av skäl, som strax skola angivas, finner järnvägsstyrelsen lämpligast, att hela den ökade kostnaden bestrides med tillgängliga förnyelsemedel. Visserligen har överskridandet till större delen uppkommit å de fasta anläggningar, vilkas tillkomst medför en oomtvistlig kapitalökning. Å andra sidan synes anskaffningen av de elektriska lokomotiven, vilken företages under en tid då intet ökat behov av dragkraft föreligger, vara att beteckna som en ersättningsanskaffning, ehuru av någon annan art än de hittills förekommande. Den ökning i realkapital, som därigenom uppkommer, är nämligen åtminstone till en stor del blott tillfällig. Visserligen äro statens järnvägars ånglokomotiv för närvarande i mycket gott skick. Under årens lopp bli de emellertid förslitna eller av annan orsak icke lämpliga att använda och komma därför att utstrangeras. Om elektrifieringen icke ägt rum, hade i samband med denna slopning nya ånglokomotiv kommit att anskaffas för förnyelsemedel. Under nuvarande förhållanden komma givetvis i stället de å linjen Stockholm—Göteborg frigjorda ånglokomotiven att insättas. — Att huvudparten av dessa lokomotiv, vilka tillhöra statens järnvägars allra bästa, sannolikt komma att omedelbart sättas i regelbunden tjänst, under det att äldre och mindre ekonomiska lokomotiv ställas i reserv, torde icke ändra något i princip.

Då förevarande anskaffning av elektriska lokomotiv sålunda träder i stället för framtida ersättningsköp av lokomotiv, är densamma tydligen trots den omedelbara kapitalökningen själv i grunden att betrakta som en ersättningsanskaffning. Skulle uteslutande anslagsmedel hava kommit till användning, borde dessa alltså rätteligen hava partiellt återlevererats, allteftersom slopning av äldre lokomotiv utan följande ersättningsanskaffning ägt rum.

Antyddas besvärliga och med tidigare praxis föga överensstämmande processer undvikas genom att — om så ske kan — från början sätta in lämpligt belopp förnyelsemedel. Kungl. Maj:t har som nämnt också efter riksdagens hörande redan medgivit sådan investering av 5 miljoner kronor förnyelsemedel.

Vad här sagts om lokomotiven gäller i ännu högre grad om ångfinkorna, vilkas anskaffning blott framskjutits ett fåtal år. Det förhåller sig nämligen så,

att av de befintliga äldre ångfinkorna ett stort antal äro av sådan beskaffenhet, att de icke längre med ekonomisk fördel kunna användas dels på grund av ålder och dels på grund av att deras kapacitet är för ringa för de nu allmänt förekommande tågstorlekarna. Slopning av desamma måste därför efter hand ske inom en nära framtid, varvid i stället bör avses finkor av den typ, som nu påskyndat av elektrifieringen fått anskaffas.

Beträffande de nya ångfinkorna vill styrelsen också framhålla, att konstruktionen är sådan, att desamma, då de efter en eventuell utökning av elektrifieringen möjligen kunna bli obehövlige vare sig på elektrifierade eller ångdrivna linjer som ångfinkor, kunna efter värmemaskineriets borttagande användas såsom resgodsvagnar, beträffande vilket vagnslag jämväl ersättning efter hand av äldre materiel angeläget erfordras.

Vad ångfinkorna angår synes uppenbart, att desamma böra helt bekostas av förnyelsemedel. Däremot är det givetvis omöjligt med någon större säkerhet förutberäkna, vilka framtida besparingar förnyelsefonden kan komma att göra tack vare de lokomotiv, som genom elektrifieringen frigöras, då detta beror på en mängd omständigheter. Då emellertid totalkostnaden för lokomotiven uppgår till ej mindre än 10.7 miljoner kronor, har styrelsen icke tvekat att förorda, att, förutom den förhandsberäknade kostnadsandelen å 5 miljoner kronor, här omskrivna kostnadsökning å tillsammans 3.1 miljoner kronor inklusive ångfinkorna må helt täckas med förnyelsemedel.

Styrelsen framställer så mycket hellre detta förslag, som det synes styrelsen mycket önskligt, att det i statens järnvägar investerade lånekapitalet icke får bli större än nödvändigt är. Genom det förordade förfarings sättet undvikes ju också ytterligare belastning av statsbudgeten. Järnvägsstyrelsen vill slutligen framhålla, att ingen risk synes förefinnas för att förnyelsefonden, även med här föreslagna användning för framtida ändamål, skall bli otillräcklig för den förnyelse av rullande materielen, som kan komma att erfordras under närmaste åren.

Om detta styrelsens förslag att täcka överskridelsen av de förut beräknade kostnaderna för elektrifieringen kan vinna Eders Kungl. Maj:ts bifall, har styrelsen alltså intet äskande att göra av anslag för detta ändamål belastande statsbudgeten.

XIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1,000,000:—

Under en följd av år hava anslag under förestående rubrik anvisats för bestridande av utgifter — i den mån dessa ej äro hänförliga till annan anslagsgrupp, varå kollektivanslag disponeras — dels för sådana arbeten, vilkas 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 »

för år 1922	1,500,000 kronor
» » 1923 (första halvåret)	500,000 »
budgetåret 1926—1927	800,000 »

Vid ett affärsföretag av så stor omfattning som statens järnvägar måste givetvis kraven på ett kollektivanslag såsom detta bliva betydande. Det för budgetåret 1926—1927 beviljade anslaget — 800,000 kronor — har också visat sig vara alltför knappt tilltaget, i det att medlen till största delen redan måst disponeras.

Då det är av stor vikt, att erforderliga belopp finnas tillgängliga för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationella avveckling påfordras eller som med teknikens utveckling ur driftsekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda, anser sig styrelsen nödsakad att nu begära något högre belopp än det senast beviljade. För nästa budgetår erfordras sålunda ett anslag av 1,000,000 kronor. Härav skulle 420,000 kronor lämpligen kunna utgå av förut omförmälda besparade anslagsmedel.

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

dels medgiva, att av i denna framställning omförmälda anslagsbesparingar må såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten användas ett belopp av 420,000 kronor,

dels för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 580,000 kronor.

B. NYA STATSBANEBYGGNADER.

I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och

Gällivare kronor 1,800,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1916 års riksdag beslutat anläggandet av inlandsbanedelen 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. Dessa förkrigspriser hava givetvis ej kunnat innehållas vid banbyggnadens utförande och för anläggningarna hava därför hittills måst anvisas 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 »
» » 1923 (första halvåret)	1,500,000 »
» budgetåret 1923—1924	1,700,000 »
» » 1924—1925	1,200,000 »
» » 1925—1926	2,500,000 »
» » 1926—1927	2,850,000 »

Summa 33,250,000 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. Av nyssnämnda belopp 150.000 kronor har dock Kungl. Maj:t sedermera genom brev den 2 maj 1924 och den 21 maj 1926 bestämt, att sammanlagt 50.000 kronor skola överflyttas till andra byggnadsföretag.

För ifrågavarande anläggning hava således hittills disponerats sammanlagt 33.550.000 kronor.

I fråga om inlandsbanans norra distrikt, d. v. s. sträckan från Porjus mot Jokkmokk, har styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 september 1925 angående behovet av anslag för bland annat nya statsbanebyggnader uttalat som sin åsikt, att arbetena borde så bedrivas, att rälsläggningen under år 1927 skulle framkomma till Jokkmokk och att återstående arbeten — huvudsakligen husbyggnader och kompletteringsarbeten — skulle fullbordas år 1928, vilket år banan skulle kunna öppnas för allmän trafik. Enligt detta arbetsprogram beräknades ett belopp å 1.250.000 kronor erforderligt för budgetåret 1926—1927, vilket belopp även anslogs och ingick i det av 1926 års riksdag beviljade beloppet å 2.850.000 kronor för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. För budgetåret 1927—1928 beräknades ett mindre belopp bliva erforderligt såsom slutanslag.

Emellertid har det nu visat sig, att på grund av vissa förenklade anordningar, som under byggnadsarbetets gång ansetts kunna vidtagas, något ytterligare anslag för färdigställande av bandelen Porjus—Jokkmokk icke erfordras.

Beträffande banbyggnadsarbetenas fortsättande vidare söderut från Jokkmokk vill styrelsen tillåta sig erinra om, att styrelsen redan i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 anförde, att under då inträdda konjunktioner och rådande kritiska tidsläge norra inlandsbanan enligt styrelsens mening ej borde omedelbart fortsättas söder om Porjus längre än till det i samband med Harsprångets då beslutade och pågående kraftverksbyggnad nödvändiga överbroandet av Luleälv. Styrelsens sålunda uttalade mening, att banbyggnaden tills vidare icke borde fortsättas söder om bron, biträdades emellertid ej av statsmakterna, utan vidhölls beslutet om utförande av inlandsbanan söderut i första hand till Jokkmokk. Denna punkt är nu snart uppnådd och ett ställningstagande beträffande fortsättningen är nödvändigt. Järnvägsstyrelsen anser då, att man vid nuvarande järnvägsekonomiska och statsfinansiella läge ovillkorligen bör i avvaktan på förhållandenas utveckling tills vidare stanna med banbygget åtminstone där. Styrelsen har stöd för denna sin mening i en nyligen av Konungens befallningshavande i Norrbottens län avgiven underdånig framställning angående järnvägsplanerna i länet, däri Konungens befallningshavande säger beträffande inlandsbanan mellan Arjeppluog och Jokkmokk, att den går genom en ödemark och i alldeles övervägande grad skulle tjäna militära ändamål samt att med utförandet av denna bandel sålunda kan anstå, tills militära skäl tvinga fram densamma.

Vidkommande inlandsbanans södra distrikt, d. v. s. sträckan från Storuman, dit banan fullbordades 1923, och norrut, uttalade 1923 års riksdag i samband med beslut om banbyggnadens omedelbara fortsättande, att därmed närmast avsågs ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman upp till Vindelälven och hava 1923, 1924 och 1925 års riksdagar också beviljat härför erforderliga medel.

I sin ovannämnda skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 september 1925 framhöll styrelsen emellertid som sin åsikt, att den punkt omedelbart söder om Vindel-

älven, dit banan enligt riksdagens beslut skulle framdragas, icke kunde anses vara någon godtagbar slutpunkt för banan, enär den egentliga bygden med sina landsvägsförbindelser påträffades först norr om älven. Banan borde därför framdragas över Vindelälven på bro, som, till nytta för orten, även kunde upplåtas för landsvägstrafik, samt vidare åtminstone fram till Blattnicksele, cirka 5 kilometer ovanför älvövergången, den närmaste plats, där lämpligt stationsläge förefanns. För fullbordande av arbetena å inlandsbanans södra distrikt fram till Blattnicksele uppgavs därvid 3,600,000 kronor åtgå utöver dittills beviljade medel, varav 1,600,000 kronor skulle erfordras för budgetåret 1926—1927, 1,500,000 kronor för 1927—1928 samt resten 500,000 kronor för 1928—1929. Med denna anslagsfördelning skulle räsläggningen år 1927 framkomma till Vindelälven, bron uppsätts under vintern 1927—1928 samt banan fullbordas fram till Blattnicksele sistnämnda år.

Innevarande års riksdag beslöt också banans framdragande till Blattnicksele och anslag det för budgetåret 1926—1927 begärda beloppet av 1,600,000 kronor såsom ingående i det belopp å 2,850,000 kronor, vilket, enligt vad ovan anförts, beviljades för sistnämnda budgetår i och för arbetenas fortsättande å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. För fullföljande av den arbetsplan å bandelen fram till Blattnicksele, som ovan angivits, erfordras för budgetåret 1927—1928 ett belopp av 1,500,000 kronor.

Emellertid är det av skäl, som styrelsen i det efterföljande kommer att beröra, nödvändigt, att statsmakterna nu i sammanhang med nyss av styrelsen behandlade frågan om nedläggande tills vidare av arbetena å viss återstående del av inlandsbanan även taga ställning till frågan, huruvida därvid arbetena å inlandsbanans södra del böra avbrytas vid Blattnicksele eller om banbyggnaden skall fortsättas något längre norrut till en slutpunkt, som i bananläggningens syfte kan vara lämpligare än den vid Blattnicksele.

Styrelsen vill såsom varande av betydelse för denna fråga då erinra om, att styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 angående behovet av anslag för bland annat nya statsbanebyggnader för sin del uttalade sig för, att man i avvaktan på gynnsammare konjunkturen borde göra ett tillfälligt avbrott i banans framdragande norrut, redan då densamma fullbordats fram till Storuman. Emellertid beslutade sedan 1923 års riksdag, att något avbrott i anläggningen av inlandsbanan icke borde ske vid Storuman och bygandet av densamma har därefter fullföljts vidare norrut. Då så beslutats och skett tydligen i syfte att hjälpa berörda orter, håller styrelsen före, att man ej bör nöja sig med något, som lär kunna betecknas såsom i viss mån en halvmesyr, utan att man bör i en följd framdraga banan norrut till en plats, som med hänsyn till det nya befolkningsområde norr om Storuman, dit den i varje fall beslutats böra framgå, kan anses fullt lämplig såsom slutpunkt. Såsom redan omnämnts har styrelsen härvidlag visserligen år 1925 uttalat, att banan åtminstone borde framdragas till Blattnicksele, den närmaste plats, där en station kunde förläggas i lämpligt läge för den befintliga bebyggelsen och i mera omedelbar anslutning till det huvudsakligen på älvens norra sida befintliga landsvägsnätet, men styrelsen har därmed ej velat säga, att Blattnicksele utgör någon fullt lämplig slutpunkt för banan, enär banan där icke framkommer till den huvudsakliga bygden i berörda landsända eller till någon mera markerad knutpunkt för vägnätet.

Kraven från ortsbefolkningens sida på banans fortsättande norr om Blattnicksele hava också på senaste tid kommit till uttryck. Sålunda hava deputerade från Sorsele kommun därom gjort framställning dels inför representanter för regeringen och järnvägsstyrelsen vid en orienteringsresa, som av dessa nyligen företagits i dessa trakter, dels i en till Kungl. Maj:t ställd, till styrelsen överlämnad skrivelse av den 28 sistlidne augusti. I nämnda skrivelse fram-

hålles till en början, att banans avstannande vid Blattnicksele skulle innebära ett dråpslag mot den utveckling, som på senare tiden, tack vare tron på banans snara framdragande till Sorsele kyrkoplats, kraftigt gjort sig gällande, icke blott inom hela Sorsele socken utan även inom stora delar av Arjepluog, vilken socken till stor del har sin naturliga utfart till Sorsele. Vidare påpekas, att kyrkbyn odisputabelt är centralpunkten i socknen och att Blattnicksele på grund av dess belägenhet i sådant hänseende är av avsevärt mindre betydelse. Alla vägförbindelser, både de redan färdiga och de som äro under byggnad och planlagda, leda fram till kyrkbyn. Naturförhållandena äro vidare sådana, att, om banan kommer att stanna i Blattnicksele, alla, som norr eller västerifrån skola färdas till järnvägsstationen, likväl måste taga sin väg över kyrkbyn och därifrån vidare till Blattnicksele. Då avståndet mellan denna by och kyrkbyn uppgår till 2.4 mil, skulle således alla dessa, som komme att utgöra något över hälften av den till omkring 4,800 personer uppgående befolkningen i Sorsele socken, få en med detta avstånd förlängd väg till järnvägsstationen. Slutligen angives i skrivelsen, med hänvisning till en skrivelsen bilagd karta, upptagande, bland annat, redan färdiga eller beslutade nya vägar, det antal personer längs de olika vägarna, som skulle få direkt nytta av banans framdragande till Sorsele.

Vidare har Arjepluogs järnvägskommitté i en till Kungl. Maj:t ställd, likaledes till järnvägsstyrelsen överlämnad skrivelse av den 30 augusti 1926 hemställt om beviljande av medel för järnvägens framdragande till kyrkoplatsen i Sorsele under påpekande av fördelen för Arjepluogs befolkning av ovanberörda vägförkortning å cirka 2.4 mil.

Nu nämnda båda skrivelser från deputerade i Sorsele och från Arjepluogs järnvägskommitté hava med särskild skrivelse från järnvägsstyrelsen överlämnats till Kungl. Maj:t.

Slutligen har länsstyrelsen i Norrbottens län i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 sistlidne augusti, vilken skrivelse den 7 dennes remitterats till järnvägsstyrelsen för utlåtande, bland annat hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vid nästa riksdag framlägga proposition om anslag till inlandsbanans fortsättning söderifrån, i första hand till Sorsele. Länsstyrelsen uttalar därvid, att det föreligger ett stort intresse för bygden av att inlandsbanan söderifrån framdrages i första hand till Sorsele i Västerbottens län med fortsättning sedermera till Arjepluog. Stora delar av Arjepluogs socken ha nämligen sin naturliga förbindelse åt detta håll, om järnväg framdrages. Bebyggelsen här har i brist på kommunikationer nått en ganska ringa omfattning, men det är ett livskraftigt och präktigt släkte, som bor här, och människorna längta efter möjligheter till utveckling. Särskilt i Arjepluogs sockens södra del finnas väldiga vider odlingsbar mark, som hittills föga tillgodogjorts i brist på kommunikationer. Kommer järnvägsförbindelse inom nära räckhåll, blir detta ett ypperligt kolonisationsområde för länets södra delar med dess starkt växande befolkning.

De skäl, som sålunda andragits för banbyggnadens fortsättande, synas styrelsen tala för, att banan omedelbart framdrages vidare till Sorsele kyrkoby. Till belysande av den tendens till framåtskridande, som under senare tider onekligen gjort sig gällande inom Sorsele socken, vill styrelsen här bifoga en karta, bilaga 2¹, utvisande vägnätets utveckling i berörda delar av Västerbottens län och även angränsande delar av Norrbottens län. Av denna karta framgår, dels att nya vägar redan blivit byggda till mycket betydande längd, dels att avsevärda vägsträckor äro beslutade att komma till utförande, dels slutligen att vägnätet såväl beträffande redan anlagda eller beslutade vägar, som i fråga om de planerade vägarna i stort sett koncentrerar sig mot Sorsele såsom en centralpunkt. Särskilt denna omständighet anser styrelsen utgöra skäl till att

¹ Kartan endast bilagd originalskrivelsen.

banan nu fortsättes fram till Sorsele. Banan når då fram till en plats med vitt utgrenat vägnät, som gör platsen särskilt lämpad såsom slutpunkt för banan under den sannolikt avsevärt långa tid, under vilken styrelsen för sin del anser, att avbrott uti inlandsbanebygget bör ske i avvaktan på bättre konjunkturen såväl för det allmänna som för järnvägen. Ett sådant avbrott anser styrelsen i varje fall, såsom förhållandena utvecklats sig, vara erforderligt för samlande av iakttagelser och erfarenheter angående vägväsendets och biltrafikens utveckling. Det sannolika antagandet, att man med motortrafik på landsvägarna lär kunna länge tillfyllestgörande tillgodose kommunikationsbehovet för de mellan Sorsele och Arjeppluog samt mellan Sorsele och Arvidsjaur belägna bygderna måste vara av största betydelse. Och ett rätt bedömande av behovet av och bästa sättet för järnvägsanläggningarnas återupptagande lär enligt styrelsens förmenande näppeligen kunna ske, innan man under en förhållandevis lång tid kunnat konstatera verkningarna även här av den kommunikationsväsendets omgestaltung, som, efter det att styrelsen framlagt sin plan för inlandsbanan och de norrländska tvärbanorna, gör sig gällande genom motorfordonens insats.

Till slut vill styrelsen anföra skälet till, att styrelsen anser frågan om banans fortsättande norr om Blattnicksele böra föreläggas redan nästkommande års riksdag. Styrelsen vill härvidlag framhålla, att arbetena å banan söder om sistnämnda plats nu fortskridit så långt, att, om de skola fortsättas norr om Blattnicksele och ej genast avvecklas, det för ett rationellt bedömande av arbetena är önskligt att redan på våren 1927 omedelbart efter ett eventuellt riksdagsbeslut kunna överflytta en del av den söder om Blattnicksele nu anställda arbetsstyrkan till linjen norr om denna plats. Förutom ett lämpligare bedrivande av terrasseringsarbetena vinnes därmed, att arbetarna icke skola behöva entledigas till större antal, än som i alla händelser brukar vara nödvändigt med hänsyn till vinterklimatets inverkan på arbetenas bedrivande i dessa nordliga trakter. En stor del av arbetsstyrkan måste ju under vintern som vanligt entledigas, och med hänsyn till nu rådande svårigheter för dem att erhålla sysselsättning på annat håll vore det ju angeläget att kunna återtaga dem i arbete på linjen norr om Blattnicksele, så snart väderleken på våren medgiver arbetenas återupptagande.

Kostnaderna för byggandet av delen Blattnicksele—Sorsele å förut nämnda karta angiven med svart streckprickad linje, har av styrelsen beräknats till 2,500,000 kronor. Den tid, som lämpligen borde tillmätas byggandet av nämnda bandel, synes styrelsen böra utsträckas att omfatta tre år. Vidkommande anslagens storlek för de olika åren synes ett begynnelseanslag av 300,000 kronor lämpligt för budgetåret 1927—1928 samt att resten av erforderliga anslag bör ungefär jämnt fördelas å därpå följande två budgetår. Det för budgetåret 1927—1928 ifrågasatta anslaget vore då avsett att huvudsakligen användas för bedrivandet av en del till denna tid lämpligt förlagda terrasserings- och stenarbeten, varigenom också sysselsättning för en del å linjen söder om Blattnicksele nu sysselsatta arbetare skulle, såsom tidigare antytts, kunna beredas.

Enligt ovanstående skulle således för budgetåret 1927—1928 erfordras dels ett anslag å 1,500,000 kronor för arbetenas fortsatta bedrivande å bandelen Storuman—Blattnicksele, dels ett anslag av 300,000 kronor för påbörjande av arbetena å bandelen Blattnicksele—Sorsele eller sammanlagt 1,800,000 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 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,800,000 kronor.

II. 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 »
» » 1923 (första halvåret)	1,000,000 »
» budgetåret 1923—1924	1,700,000 »
» » 1924—1925	1,100,000 »
» » 1925—1926	1,500,000 »
» » 1926—1927	1,500,000 »

Summa 11,875,000 kronor.

Förutom nämnda anslag har Kungl. Maj:t för utförande av arbeten å ifrågasvarande statsbana på hemställen 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 12,875,000 kronor.

Vidkommande arbetenas fortsatta bedrivande å banan anser styrelsen, att den i styrelsens skrivelse den 4 september 1925 omnämnda approximativa arbetsplanen, enligt vilken räsläggningen år 1927 skulle framkomma till Ume älv, år 1928 till Gunnarn (Bastuträsk), år 1929 till Barsele och år 1930 till Storuman, bör följas. För genomförandet av denna arbetsplan skulle det för budgetåret 1927—1928 erforderliga anslaget uppgå till 1,500,000 kronor eller samma belopp, som anvisats för vardera av de två närmast föregående budgetåren.

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 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

III. Statsbanan Jörn—Gubbljaure kronor 2,000,000:—

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.

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen

för budgetåret 1924—1925	500,000 kronor
» » 1925—1926	1,000,000 »
» » 1926—1927	2,000,000 »

Summa 3,500,000 kronor.

Enligt i styrelsens skrivelse den 4 september 1925 framlagd arbetsplan skulle de fortsatta arbetena å banan bedrivas i sådan omfattning, att räsläggningen år 1927 skulle framkomma till Abborträsk och år 1928 till Arvidsjaur. I samband med denna plan verkställda beräkningar utvisade, att anläggningskostnaderna för sträckan Jörn—Arvidsjaur skulle, så vitt då kunde förutses, uppgå till 6,700,000 kronor. Utöver redan beviljade medel, 3,500,000 kronor, skulle således ytterligare erfordras 3,200,000 kronor för bandelens fullbordande.

I enlighet med den framlagda planen, vilken styrelsen fortfarande anser böra följas, skulle för budgetåret 1927—1928 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—Gubbljåure anvisa för budgetåret 1927—1928 ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

I sin ofta nämnda skrivelse av den 4 september 1925 framhöll styrelsen bland annat, att skäl syntes kunna anföras för att de då begärda anslagen för inlandsbanan och bandelen Lycksele—Storuman skulle utgå av skattemedel i stället för, som förut ägt rum, av lånemedel. På Kungl. Maj:ts förslag beslöt också innevarande års riksdag, att de för budgetåret 1926—1927 anvisade anslagen till ovanberörda bansträckningar skulle utgå av skattemedel. I överensstämmelse härmed anser styrelsen, att av nu äskade anslag de till inlandsbanan och statsbanan Hällnäs—Stensele skola utgå av skattemedel.

I samma skrivelse av den 4 september 1925 hade styrelsen också ifrågasatt huruvida ej åtgärd borde vidtagas för att jämväl de medel, sammanlagt 11.8 miljoner kronor, vilka av 1923—1925 års riksdagar redan anvisats för nu nämnda bandelar, skulle kunna på ett eller annat sätt genast eller efter hand överföras från rubriken »anslag av lånemedel» till rubriken »anslag av övriga statsinkomster». Kungl. Maj:t ansåg sig dock icke böra föreslå vidtagande av sådan åtgärd utan förordade endast, såsom ovan antytts, att de medel, som äskades för dessa bandelar, för budgetåret 1926—1927, borde anvisas av andra statsinkomster än lånemedel.

Vid frågans behandling i riksdagen följde riksdagen visserligen Kungl. Maj:ts förslag i så måtto, att det beslöts, att skattemedel skulle tagas i anspråk för ifrågavarande bandelar endast beträffande de anslag, som krävdes för budgetåret 1926—1927, men riksdagen uttalade dock i sin skrivelse den 27 februari 1926 angående reglering för nyssnämnda budgetår av utgifterna för kapitalökning i avseende på bland annat statens järnvägar, att det på av riksdagen i skrivelsen angivna skäl, tvivelsutan vore önskligt, att i samband med skeende återbetalning av överskjutande oräntabla delar av det i bland annat statens järnvägar nedlagda lånekapitalet en avskrivning härav kunde ske eller ock, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, att i vissa anläggningar placerat lånekapital kunde ersättas av andra statsinkomster, vilket finge anses innebära, att ränteanspråken i denna del tills vidare eftergäves. På grund av den statsfinansiella situationen och särskilt i betraktande av de betydande belopp, som enligt budgetförslaget skulle tagas i anspråk för täckning av andra kristidsförkluster, torde dock icke vid den då samlade riksdagen en sådan plan låta sig genomföras. Oavsett detta framstode det emellertid som en angelägen uppgift att söka åvägabringa en ökad amortering av det i affärsverken nedlagda lånekapitalet.

Järnvägsstyrelsen har velat erinra härom för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna skäl att åter upptaga frågan om huruvida och i vad mån åtgärd nu skulle kunna vidtagas för att, på sätt styrelsen ifrågasatte i sin skrivelse den 4 september 1925, de medel, som av 1923—1925 års riksdagar anvisats för bandelarna Storuman—Sorsele, Porjus—Jokkmokk och Lycksele—Storuman må kunna bliva överförda från rubriken »anslag av lånemedel» till rubriken »anslag av övriga statsinkomster».

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 1927—1928.

D. RULLANDE MATERIEL.

För ifrågakommande anskaffningar av rullande materiel beräknas betydande belopp dels i form av ännu icke i anspråk tagna medel av förut för ändamålet beviljade anslag för anskaffning av materiel vid malmbanan och dels av förnyelsefondsmedel komma att stå till förfogande.

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

E. INFÖRANDE AV GENOMGÅENDE TRYCKLUFTBROMS.

För detta ändamål har, såsom i föregående framställningar närmare utvecklats, beviljats inalles 14.800.000 kronor anslagsmedel, av vilka dock 1.200.000 kronor medgivits få disponeras för diverse andra ändamål, samt 4.500.000 kronor förnyelsefondsmedel. De sålunda till styrelsens förfogande ställda medlen beräknas bliva tillräckliga för arbetets slutförande.

Styrelsen har därför intet äskande att göra under denna rubrik.

F. NYA INVENTARIER.

Även under budgetåret 1927—1928 beräknas betydande belopp av behållningar å förut beviljade reservationsanslag för ändamålet komma att stå till förfogande, vilka jämte disponibla förnyelsefondsmedel bliva tillräckliga för ifrågakommande inventarieanskaffningar.

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

G. FÖRLAG.

Liksom för de närmast föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1927—1928 något anslag för ökat förlag.

I behandlingen av detta ärende hava, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigena Strömberg och Johansson, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Öfverholm, Svensson och Lewenhaupt, verkstadsdirektören Sabelström, byrådirektören Norrman och förste aktuarien Malmkvist och har beredning av ärendena

under grupp A I 2—4, III, VI—VIII, XI och XIII samt C verkstälts av byråchefen Tydén,

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

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

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

under grupp B av byråchefen Lewenhaupt,

under grupp A IV av verkstadsdirektören Sabelström samt

under grupp G av byrådirektören Norrman och förste aktuarien Malmkvist.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

A. Tydén.

REGISTER.

	Sid.
Anslag för nya statsbanor, sätt för anskaffning m. m.	32
Anslagsmedel, erhållna besparingar å	3, 5
Bangårdsanordningar i övrigt	10
Bangårdsombyggnader	6
Besparingar å anslagsmedel	3, 5
Broanläggningar	12
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	25
Driftverkstäder	19
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	12
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg	22
Elektriska belysningsanläggningar	21
Förbättrad driftsekonomi, anordningar för	19
Förlag	33
Genomgående tryckluftbroms, införande av	33
Gubblijaure—Jörn, ny statsbana	31
Gångbroar och gångtunnlar	11
Gällivare, anordnande av vatten- och avloppsledningar	10
Gällivare—Volgsjön, ny statsbana	26
Göteborgs statsbanestation, västkustbanans anslutning till m. m.	7
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen	22
Hagalund övre, anordnande av driftverkstad	19
Hammarbyleden, omläggning av västra stambanans ingångslinje m. m.	6
Husbyggnader	20
Huvudverkstäder, anläggningar vid	13
Hällnäs—Stensele, ny statsbana	31
Införande av genomgående tryckluftbroms	33
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare	26
Inventarier, nya	33
Jörn—Gubblijaure, ny statsbana	31
Kabelarbeten	21
Kol- och vattenstationer	10
Kolupplagsplatser m. m.	21
Krokvik, Rensjön och Torneträsk, utvidgning av spårsystemen	9
Källered—Lindome, omläggning av linjen	12
Lindome—Källered, omläggning av linjen	12
Lokomotivstationer, nya	18
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	18

	Sid.
Markförvärv	33
Mora, utvidgning av spårsystemet	8
Mötesplatser och stationer, nya, anordnande av	8
Notviken, ny malmvagnsverkstad	13
Nya byggnader och anläggningar	4, 5
Nya inventarier	33
Nya lokomotivstationer	18
Nya stationer och mötesplatser	8
Nya statsbanebyggnader	26
Oförutsedda och mindre arbeten, dispositionsanslag för	25
Rensjön, Krokvik och Torneträsk, utvidgning av spårsystemen	9
Rullande materiel	33
Sektionstelefonledningar	21
Signalsäkerhetsanläggningar	21
Skenfria vägkorsningar m. m.	20
Spårordningar i anslutning till förefintliga spårsystem	8
Stationer och mötesplatser, nya, anordnande av	8
Statsbanebyggnader, nya	26
Stensele—Hällnäs, ny statsbana	31
Stockholm C, förbättrade anordningar m. m.	6
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen	22
Större broanläggningar	12
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	21
Tomteboda, uppförande av hjulverkstad	17
Torneträsk, Rensjön och Krokvik, utvidgning av spårsystemen	9
Tryckluftsbroms, genomgående, införande av	33
Upplagsplatser m. m. för stenkol	21
Vatten- och avloppsledningar	10
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana	26
Vägkorsningar m. m., skenfria	20
Väst kustbanans anslutning till Göteborgs statsbanestation m. m.	7
Västra stambanans ingångslinje till Stockholm, omläggning av	6
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	21
Överskott å anslagsmedel	3, 5