

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1928—1929 äskas av 1928 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1928 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar, för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, nya inventarier samt förlag.

Bil.: 1 P. M.

ävensom för nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiel, 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. Nya inventarier.
- F. 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. 5)	1,400,000
b. Ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg (sid. 7)	1,100,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i> (sid. 8)	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem</i> (sid. 8)	—
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer (sid. 8)	—
b. Gångbroar och gångtunnlar (sid. 8)	100,000
c. Speciella anläggningar (sid. 9)	—
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.	
<i>Omläggning av linjen Källered—Lindome</i> (sid. 9)	—
III. Större broanläggningar (sid. 10)	
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.	
<i>Notviken, ny malmvagnsverkstad</i> (sid. 10)	425,000
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar (sid. 10)	
VI. Husbyggnader (sid. 10) ¹ (1,550,000; —)	
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. (sid. 12)	
VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar (sid. 12)	
	—

¹ Föreslås att bestridas med pensionsfondsmedel.

	Anslags- belopp
IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten (sid. 13)	100,000
X. Elektriska belysningsanläggningar (sid. 13)	—
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar (sid. 14)	600,000
XII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg (sid. 16)	—
XIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (sid. 16)	1,000,000
Summa kronor	4,725,000
B. Nya statsbanebyggnader.	
I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare (sid. 17)	1,200,000
II. Hällnäs—Stensele (sid. 18)	2,500,000
III. Jörn—Gubblijaure (sid. 21)	1,650,000
Summa kronor	5,350,000
C. Markförvärv (sid. 22)	—
D. Rullande materiel (sid. 22)	—
E. Nya inventarier (sid. 23)	—
F. Förlag (sid. 23)	—
Summa summarum kronor	10,075,000

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 4,725,000 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 härför avsedda medel, som här nedan under grupp XIII begäres såsom dispositionsanslag.

Beträffande 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 för den av 1920 års riksdag beslutade utvidgningen av spårsystemet vid Kävlinge. För utförande av nämnda arbete, som, fränsett markförvärv, år 1919 beräknats draga en kostnad av 95,200 kronor, varav 20,200 kronor för förändringsarbeten, har riksdagen anvisat det av kapitalökningsmedel erforderliga beloppet 75,000 kronor. Kostnaderna för arbetet hava uppgått till 60,052 kronor 53 öre. I detta belopp hava de anslutande enskilda banorna deltagit med 16,291 kronor 81 öre. De på statens järnvägar fallande kostnaderna utgöra sålunda 43,760 kronor 72 öre, varav 3,593 kronor

62 öre bestritts med förnyelsefondsmedel och 40.167 kronor 10 öre med ovan nämnda kapitalökningsanslag å 75,000 kronor. Å anslaget har alltså erhållits ett överskott å 34,832 kronor 90 öre, som ingår bland här nedan omförmälda besparingar å under år 1926 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.

Brist har sålunda uppkommit å anslagen för under år 1926 avslutade arbeten inom detaljgrupperna

Speciella anläggningar å bangårdar med	59:78 kronor
Åtgärder för undvikande av störningar i svagströmsledning vid bandelen Kiruna—Riksgränsen med	55,017:33 »
Iståndsättande av vissa jämlikt Kungl. Maj:ts domar den 29 december 1923 inlösta järnvägshotell med	25,064:67 »

Summa brist 80,141:78 kronor

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem	34,832:90 kronor
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	24,943:55 »
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	70,459:01 »
Husbyggnader	12,078:88 »

Summa överskott 142,314:34 kronor

Efter det ovan berörda anslagsbrist blivit täckt, återstår alltså en behållning av 62.172 kronor 56 öre.

Av den i föregående års motsvarande framställning redovisade nettobehållningen av anslagsöverskott, utgörande 434,285 kronor 61 öre, har enligt beslut av innevarande års riksdag 430,000 kronor tagits i anspråk för budgeten 1927—1928, och kvarstår sålunda en ej disponerad behållning av 4,285 kronor 61 öre. Den tillgängliga sammanlagda nettobehållningen av överskottsmedel uppgår alltså nu till 66,458 kronor 17 öre. Då dessa medel beräknas framtiden bli erforderliga för täckande av förutsedd eller redan uppkommen brist å anslag för vissa ännu icke avslutade arbeten, föreslår styrelsen, att beloppet i fråga nu icke återbördas utan reserveras för nyss angivna ändamål till kommande år.

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

Tablå

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1928 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1925, 1926 och 1927 års riksdagar.

	1925	1926	1927	1928
A. Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar	2,026,000	3,434,000	1,835,000	2,600,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	465,000	—	—	—

	1925	1926	1927	1928
Anläggningar vid huvudverkstäder ¹	—	50,000	60,000	425,000
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar .	50,000	50,000	110,000	—
Husbyggnader	440,000	—	—	2
Inlösen och iståndsättande av vissa järnvägshotell .	1,252,200	—	—	—
Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.	500,000	—	—	—
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabel- arbeten	—	—	—	100,000
Elektriska belysningsanläggningar	275,000	275,000	—	—
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	—	—	300,000	600,000
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg . . .	7,000,000	—	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	—	800,000	1,000,000	1,000,000
Summa kronor	12,008,200	4,609,000	3,305,000	4,725,000

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

- a. Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. kronor 1,400,000: —

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 anläggningarnas 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 anläggningarna 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 »
» » 1927—1928	800,000 »

Summa 10,850,000 kronor

Därjämte har Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägsstyrelsen att av medel från förnyelsefonden till och med innevarande år för ifrågavarande arbeten disponera 5,000,000 kronor, eller hela det belopp, som var avsett att utgå av förnyelsefondsmedel.

Utöver hittills anvisade belopp skulle således av ovan angivna beräknade

¹ För påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken beviljade 1927 års riksdag ett kapitalökningensanslag å 400,000 kronor. I järnvägsstyrelsens förslag hade denna anläggning upptagits bland arbeten att bestridas med förnyelsefondsmedel.

² Erforderligt belopp av 1,550,000 kronor föreslaget att bestridas med pensionsfondsmedel.

kostnadsbelopp återstå för järnvägsstyrelsen att begära 700,000 kronor anslagsmedel.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 september 1926 har styrelsen emellertid anmält, att den tidigare arbetsplanen, enligt vilken arbetena beräknades kunna färdigställas under år 1927, icke kunde följas, enär på grund av arbetskonflikter och försvarade arbetsförhållanden arbetena med djupgrundläggningen för den i arbetsprogrammet som största post ingående bron över Hammarbyleden — vilka arbeten utfördes på entreprenad — blivit så försenade, att broarbetet i sin helhet då beräknades icke kunna färdigställas förrän tidigast under år 1929.

Aven efter den tidpunkt, då styrelsen avlät sin sistnämnda skrivelse, fortfarande svårigheterna i fråga om djupgrundläggningen och det syntes ovisst, om och när entreprenören skulle kunna fullborda de kontrakterade arbetena. Då styrelsen, särskilt med hänsyn till statens skyldigheter i detta avseende gentemot Stockholms stad, icke kunde taga på sitt ansvar, att arbetenas färdigställande sålunda framskötts till en oviss tidpunkt, såg sig styrelsen nödsakad att genom skrivelse till entreprenören den 29 oktober 1926 i enlighet med kontraktets bestämmelser skilja entreprenören från kontraktet. Endast omkring en tredjedel av de kontrakterade arbetena voro då färdigställda, oaktat entreprenören åtagit sig att hava arbetet i sin helhet färdigt den 1 oktober 1926. Återstående arbeten fullföljas nu *dels* av styrelsen i egen regi, sedan erforderlig materiel för pneumatisk grundläggning i fråga om de djupaste grunderna blivit av styrelsen förhyrd, *dels* hava de överlämnats på entreprenad till de båda entreprenörfirmor, som redan förut åtagit sig entreprenadarbete på andra delar av bron.

Det ligger i sakens natur, att genom ovan omtalade tidsutdräkt och svårigheter att få arbetena utförda en väsentlig kostnadsökning måste förutses. Härtill kommer också, att arbetslöner och jämväl materialier, som känt är, stegrats avsevärt, sedan kostnadsberäkningarna verkställdes i februari 1923. Så till exempel hava grovarbetarnas timpenning gått upp från 1.20 till 1.45 kronor och timmermännens från 1.35 till 1.60 kronor. För vissa specialarbetare, såsom exempelvis tryckluftsarbetare, är ökningen utöver den timpenning, som beräknades i februari 1923, ännu större.

Styrelsen är emellertid ännu icke i tillfälle att uppgiva den slutliga kostnaden för omläggningen av västra stambanans ingångslinje med däri ingående brobyggnad över Årsta holmar. Skälet härtill är, förutom svårbedömligheten i det hela taget av dylika svåra undervattensarbeten, huvudsakligen det, att den förre entreprenören för djupgrundläggningarna fordrat betydande skadestånd för det att han blivit skild från entreprenadkontraktet ävensom gjort anspråk på högre ersättningar för de av honom utförda arbetena än styrelsen anser honom vara berättigad att utfå, och att dessa krav blivit av entreprenören hänskjutna till skiljenämnd, vars domslut icke väntas föreligga förrän längre fram.

På grund av arbetenas försening torde desamma icke kunna fullbordas under budgetåret 1928—1929 och slutligt anslag bör därför begäras först då styrelsen nästkommande år gör hemställan om anslag att äskas av 1929 års riksdag. Styrelsen skall i det sammanhanget uppgiva de slutliga kostnaderna för nu ifrågavarande arbeten ävensom närmare redogöra för anledningarna till överskridandet av de år 1923 beräknade kostnaderna.

Emellertid är det för arbetenas fortsatta jämna bedrivande under budgetåret 1928—1929 nödvändigt, att styrelsen redan under nämnda budgetår kan disponera en del av det belopp, varmed kostnaderna komma att överskridas. Utöver de 700,000 kronor, som, enligt vad ovan sagts, återstå att anvisa av det tidigare beräknade anslagsbeloppet, 11,550,000 kronor, ser sig styrelsen där-

för nödsakad att för budgetåret i fråga begära ytterligare 700,000 kronor eller sammanlagt 1,400,000 kronor. Ehuru styrelsen, såsom ovan anförts, icke nu är i stånd att uppgiva med vilket slutligt belopp de tidigare beräknade kostnaderna komma att överskridas, framgår dock av kalkyler, som redan nu kunna göras, att detta belopp i alla händelser kommer att bliva större än det tilläggsbelopp av 700,000 kronor, som styrelsen nu anser sig behöva begära för budgetåret 1928—1929.

Även i fråga om de nu fullbordade arbetena vid Stockholms norra station har man att emotse vissa överskridelser av de ursprungligen beräknade kostnaderna.

Beträffande dessa arbeten kan beloppet av överskridelsen redan nu uppgivas, nämligen 175,000 kronor. Anledningen till överskridelsen är till övervägande del att finna däruti, att det under arbetets gång befunnits fördelaktigt eller nödvändigt att utföra en del arbeten, som icke förutsågos vid de ursprungliga kostnadsberäkningarnas verkställande. Sålunda har rörpostanläggning ansetts böra anordnas i och mellan godsmagasinen. Förutom den fördel för såväl allmänheten som för expeditionspersonalen, som ligger i godshandlingarnas snabba expediering, ernås en sådan personalbesparing, att det därför nedlagda kapitalet, 65,000 kronor, mer än väl förräntar sig. Vidare har måst inrättas utrymme för en köttbesiktningsbyrå, för vilken emellertid hyresbelopp erhållas, som lämna mycket god ränta på det därför nedlagda kapitalet. Dessutom har grundläggningsförhållandena inbjudit till att ordna källare i grunden till magasinet för ankommande gods, vilket utrymme apterats till garage, som uthyrt lämnar mycket god avkastning på det för källarelokalen använda kapitalet 53,000 kronor. Till skydd för arbetet med lossning av vagnarna vid magasinet för ankommande gods har det blivit nödvändigt anordna plattformstak för en kostnad av 10,000 kronor. Återstående överskridelse förklaras av de högre arbetsprisen. Av den för norra stationen ursprungligen beräknade anläggningskostnaden, 2,000,000 kronor, hava 1,700,000 kronor utgått av anslagsmedel och 300,000 kronor av förnyelsefondsmedel. Styrelsen anser för sin del, att även de 175,000 kronor, varmed de beräknade kostnaderna sålunda överskridits, böra kunna bestridas med medel ur förnyelsefonden, och avser styrelsen således att upptaga detta belopp i sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel för år 1928.

Vidkommande Stockholms centralstation, äro arbetena ännu ej fullt avslutade och styrelsen alltså för närvarande icke i stånd att exakt angiva storleken av det belopp, vartill ombyggnadskostnaderna slutgiltigt komma att uppgå. Då alla kostnader för denna station bestritts med medel från förnyelsefonden, bör givetvis även det tillskott, som kan komma att erfordras, utgå från förnyelsefonden. Styrelsen avser därför att lämna redogörelse för detta ombyggnadsarbete vid avgivande av sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel för år 1928, vid vilken tid de sista arbetena för Stockholms centralstations ombyggnad lära föreligga fullt färdiga.

Med stöd av vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:ts 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 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

b. **Ordnanande av bangårdsförhållandena i Göteborg** kronor 1,100,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1927 års riksdag godkänt vissa mellan järnvägsstyrelsen å ena sidan och Göteborgs stad, Bergslagernas järn-

vägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag å andra sidan träffade överenskommelser angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

Kostnaden för genomförande av härför erforderliga arbeten beräknades, i vad på staten ankomme, till ett belopp av 5,374,800 kronor, av vilket belopp 2,275,000 kronor voro avsedda att utgå av anslagsmedel och återstoden, avrundad till 3,100,000 kronor, från statens järnvägars förnyelsefond.

För arbetenas påbörjande anvisade riksdagen för budgetåret 1927—1928 ett reservationsanslag av 600,000 kronor. Därjämte har Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen att av medel från förnyelsefonden under innevarande år för ifrågasvarande arbeten disponera 200,000 kronor.

Arbetenas fortsatta bedrivande enligt uppgjord arbetsplan beräknas för budgetåret 1928—1929 kräva 1,100,000 kronor av anslagsmedel. Härjämte erfordras visst belopp av medel från förnyelsefonden, varom styrelsen på vanligt sätt kommer att göra framställning vid avgivande av förslag till disposition under år 1928 av medel ur nämnda fond.

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

att för fortsättande av arbetena för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor.

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser samt

3. Spåransordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

För budgetåret 1928—1929 erfordras icke något anslag för anläggningar, som avses i ovanstående rubriker.

4. Bangårdsanordningar i övrigt.

a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Av tidigare beviljade medel för här avsedda arbeten beräknas vid slutet av löpande budgetår så stort belopp återstå icke konsumerat, att något nytt anslag ej erfordras för budgetåret 1928—1929 under denna rubrik.

b. Gångbroar och gångtunnlar kronor 100,000:—

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. För anläggningar av detta slag har ock sedan många år medel anvisats, de tre senaste åren på styrelsens förslag i form av kollektivanslag.

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.

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 1925 som vid 1926 och 1927 års riksdagar vidtogs emellertid på Kungl. Maj:ts förslag en nedsättning av det för respektive budgetår äskade beloppet från 100,000 kronor till 50,000 kronor. Styrelsen anser sig dock med hänsyn till de krav å nya anläggningar, som föreligga och alltjämt framkomma, nödsakad att återupprepa sin begäran om ett anslag för ändamålet av 100,000 kronor.

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

*att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1928—1929
anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.*

c. Speciella anläggningar.

Under förestående rubrik har 1920 års riksdag för år 1921 anvisat ett belopp av 114,000 kronor, varav 25,000 kronor voro avsedda för nedläggning av vagnvåg vid Möckeln. Härtill har sedermera 1921 års riksdag för år 1921 anvisat ett konjunkturstillägg å 5,000 kronor, ingående i ett ävenledes under förestående rubrik beviljat anslag å 15,000 kronor.

Till följd av ändrade trafikdispositioner har emellertid ifrågavarande arbete icke behövt komma till utförande. De anvisade beloppen, sammanlagt 30,000 kronor, som tidigare blivit lyftade, hava därför, såsom för avsett ändamål obehöfliga, nu återbördats till riksgäldskontoret, vilket styrelsen härmed velat anmäla.

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 22 september 1926 meddelade styrelsen, att ehuruval arbetena med linjeomläggningen då fortskridit ytterligare ett år, styrelsen dock icke ansåge sig kunna med visshet uppgiva kostnaderna för arbetets slutförande. Detta beroende på att det av vederbörande vattendomstol meddelade utslaget, som av järnvägsstyrelsen överklagats, ännu vore på högre domstols prövning beroende, samt att vissa expropriationskostnader ännu icke kunde med säkerhet angivas.

Sedan dess hava arbetena fortskridit så, att linjeomläggningen beräknas bli va färdig att tagas i bruk i slutet av innevarande år.

Detta oaktat anser sig styrelsen ej heller nu kunna med säkerhet uppgiva de återstående kostnaderna för ifrågavarande arbete, emedan något utslag ej heller nu föreligger i det förenämnda, av styrelsen överklagade vattendomstolens beslut och enär alla expropriationskostnader ännu ej äro kända.

Av gjorda överslagsberäkningar synes emellertid framgå, att för kostnadernas täckande ytterligare erforderligt belopp kan erhållas genom — på sätt riksdagen medgivit — överflyttning av överskottsmedel från andra liknande ar-

beten, nämligen omläggning av linjen Lindome—Anneberg och ombyggnad av Varbergs bangård. Styrelsen skall i sinom tid till Kungl. Maj:t avlämna närmare redogörelse härom.

Något särskilt anslag för täckande av emotsebara återstående kostnader beräknas sålunda icke behöva äskas.

III. Större broanläggningar.

Styrelsen har intet äskande att göra under denna rubrik.

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder . 425,000:—

Notviken, ny malmvagnsverkstad . . kronor 425,000:—

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1927 års riksdag för påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken för budgetåret 1927—1928 anvisat ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

De totala kostnaderna för anläggningen hava beräknats till 825,000 kronor. Utöver redan beviljade 400,000 kronor skulle sålunda för arbetets färdigställande erfordras ett belopp av 425,000 kronor.

Då enligt arbetsplanen anläggningen är avsedd att fullbordas under nästa år, vilket ock, särskilt med hänsyn till den emotsedda ökningen av malntrafiken, är synnerligen behöfligt, bör hela slutanslaget anvisas för budgetåret 1928—1929.

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

att för fullbordande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 425,000 kronor.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Med den behållning av redan förut till styrelsens förfogande ställda medel för utförande av anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokomotivstationer, som beräknas förefinnas vid utgången av löpande budgetår, blir något ytterligare anslag för detta ändamål ej erforderligt under budgetåret 1928—1929. Styrelsen har ej heller i övrigt något anslagsäskande att framställa under denna rubrik.

VI. Husbyggnader.

Stockholm, inköp av fastighet.

På därom av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 28 juli 1916 gjord framställning bemyndigade Kungl. Maj:t genom brev den 25 augusti 1916 järnvägsstyrelsen att med direktionen för statens järnvägars änke- och pupillkassa träffa överenskommelse om förhyrande för en tid av högst 25 år, räknat från och med den 1 oktober 1916, av fasta egendomarna nr 10, 21 och 22 i kvarteret Svanen — numera nr 1 i kvarteret Pensionären — i Stockholm med adressnummer 1 och 3 Vasagatan, 66 och 68 Klarabergsgatan samt 75 och 77 Mästersamuelsgatan att användas till tjänstelokaler för statens järnvägars behov och till bostäder för sådana vid nämnda järnvägar anställda tjänstemän, som kunde er-

hålla bostad in natura, med rätt för järnvägsstyrelsen att mot ersättning uthyra för nyss angivna ändamål icke behövlige utrymmen. Med stöd av detta bemyndigande förhyrde järnvägsstyrelsen ifrågavarande fastighet för en tid av 25 år, eller från och med den 1 oktober 1916 till och med den 30 september 1941.

I sin ovannämnda skrivelse meddelade styrelsen jämväl, att änke- och pupillkassans direktion förklarar sig villig att till fullmäktige för kassans delägare framlägga förslag, att fullmäktige ville medgiva, att direktionen finge träffa avtal om försäljning av fastigheten till styrelsen under förutsättning, att Kungl. Maj:t inom 15 år från den 1 oktober 1916 bemyndigade styrelsen att inköpa densamma och under villkor, att köpeskillingen bestämdes till fastighetens bokförda värde, ökat med så stort belopp, att kassans ränteinkomst under vart och ett av de år, kassan varit ägare till fastigheten, uppginge till 5.5 procent av bokförda värdet därå. Fullmäktige lämnade också vid sammanträde den 7 juni 1917 bifall till försäljning under angivna förutsättning och villkor.

Såsom styrelsen anført i sin ovannämnda skrivelse den 28 juli 1916, var det främst för att tillgodose det dåvarande och framtida behovet av centralstationen närbelägna tjänstelokaler för vissa styrelsens byråer och kontor samt distriktsexpeditioner, som styrelsen begärde få hyra fastigheten. Denna har också alltmer tagits i anspråk för nämnda ändamål, så att för närvarande endast en mindre del disponeras för bostäder för tjänstemän vid statens järnvägar eller uthyres till enskilda. Av styrelsens byråer äro sålunda där inrymda: byggnadsbyråns båda avdelningar, elektrotekniska byrån jämte byråns telegraf- och belyningsavdelning, militärbyrån, administrativa byråns avdelning för ekonomiska utredningar, banbyråns geotekniska avdelning, maskinbyråns statistiska avdelning, maskinbyråns inspektionsavdelning, godsregleringen (avdelning under andra trafikbyrån) samt inrikes taxebyråns ersättningsavdelning. Av I distriktet disponeras lokaler för baningenjörsexpeditionen och telegrafingenjörsexpeditionen, varjämte en del utrymmen användas såsom verkstäder för reparatörpersonal med mera. Statens järnvägars tjänstgöringsnämnd och kommunikationsverkens lönenämnd förfoga även över kontorslokaler i denna fastighet.

Då sålunda fastigheten i fråga till övervägande delen behövt tagas i anspråk för tjänstelokaler och det bör anses med god omtänksamhet förenligt, att statens järnvägar tillförsäkra sig fri dispositionsrätt över lokalerna inom fastigheten i fråga, synes det järnvägsstyrelsen, som redan i sitt den 18 januari 1927 avgivna utlåtande över överrevisorernas berättelse för år 1925 berört denna fråga, att statens järnvägar böra begagna sig av dem enligt ovanstående tillkommande rätt till inlösen av fastigheten.

Fastigheten upptager en tomtareal av 1,799 kvadratmeter. Fyra mot gator vettande hus äro uppförda i 5 våningar, i tre fall därjämte vindsvåning, samt två gårdshus i 4 våningar. I fastigheten finnas sammanlagt 188 rum, varvid kök räknas som rum och de större lokalerna uppdelats efter normalrum. Taxeringsvärdet utgör 2,080,000 kronor. Byggnaderna äro brandförsäkrade för all framtid för ett belopp av 960,000 kronor.

Enligt ovannämnda av änke- och pupillkassan uppställda försäljningsvillkor skall köpeskillingen bestämmas till fastighetens bokförda värde, ökat med så stort belopp, att kassans ränteinkomst under vart och ett av de år, kassan varit ägare till fastigheten, uppgår till 5.5 procent å deras bokförda värde. Detta värde, vilket motsvarar köpeskillingen 1916 och under årens lopp förändrats med endast några tiotal kronor, uppgår nu till 1,458,776 kronor 75 öre. Kassans ränteinkomst per år har hittills utgjort 5 procent av det bokförda värdet eller 72,940 kronor. Den utfyllnad, som erfordras för att ränteinkomsten skall uppgå till 5.5 procent, utgör därför 0.5 procent eller 7,294 kronor per år.

Förutsatt att statens järnvägar övertaga fastigheten den 1 oktober 1928, stiger således ränteskillingen för hela tidsperioden — 12 år — till cirka 87,500 kronor. Köpeskillingen skall alltså den 1 oktober 1928 utgöra i runt tal 1,550,000 kronor.

Den ekonomiska innebörden av nu ifrågavarande fastighetsförvärv belyses närmare i bifogade P. M.

I betraktande av fastighetens läge samt byggnadernas storlek och beskaffenhet torde ett pris av 1,550,000 kronor få anses förmånligt och torde vid statens järnvägars fortbestående behov av lägenheterna det få anses obetingat klokt att skrida till ett förvärv av fastigheten.

Det för fastighetsförvärvet erforderliga beloppet, 1,550,000 kronor, skulle enligt gängse system för finansiering upptagas som reservationsanslag. Emellertid är ju önskligt att undvika större belastning av riksstaten och ökning av statens järnvägars lånekapital än vad som är strängt nödvändigt. I förevarande fall erbjuder sig ock möjlighet att ordna finansieringsfrågan utan att vare sig riksstaten eller statsbanornas lånekapital därav behöver röna inverkan. Likvideringen av köpeskillingen skulle nämligen kunna ske med statens järnvägars rörelsemedel. Av dessa medel, som i sista hand härröra från pensionsfonderna, beräknas vid tidpunkten för köpeskillingens erläggande med säkerhet så stort belopp finnas att tillgå, att medel därur kan disponeras för angivna ändamål. Frågan synes alltså kunna enklast och lämpligast ordnas sålunda, att järnvägsstyrelsen erhåller Kungl. Maj:ts tillstånd att placera 1,550,000 kronor pensionsfondsmedel i den nu ifrågavarande fastigheten samt att gottgöra fonden ränta enligt samma procent — för närvarande 4 — som jämlikt Kungl. Maj:ts kungörelse den 10 oktober 1924 lämnas för fondmedel, liggande som rörelsekapital.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte medgiva

att av statens järnvägars pensionsfondsmedel får för inköp av fastigheten nr 1 i kvarteret Pensionären i Stockholm disponeras ett belopp av 1,550,000 kronor.

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.

Åren 1925 och 1926 ansåg sig styrelsen ej böra 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 då icke kunnat komma till stånd. Numera har uppgörelse visserligen träffats i vissa fall, men anser styrelsen dock, att någon förstärkning av de återstående behållningarna av tidigare beviljade anslag fortfarande ej erfordras, utan beräknas redan tillgängliga medel bliva tillräckliga för utförandet av här ifrågavarande 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 förestående rubrik har 1918 års riksdag för år 1919 anvisat ett belopp av 125,000 kronor, avsett för utförande av förstärkningsarbeten å kajer för uppställning av kolkrantar vid Stugsund och Sundsvall. Arbetena å den

förstnämnda platsen hava utförts för en kostnad av i runt tal 62,100 kronor. Vid Sundsvall hava däremot några kajförstärkningsarbeten ännu ej kommit till utförande och väntas ej heller framdeles bli därstädes behövlige, enär staden nu planerar anläggning av ny djupvattenshamn vid Mon, där statens järnvägar skulle erhålla upplagsplats för det över Sundsvall importerade kolbränslet. Den kvarstående delen av förberörda riksdagsanslag, 62,900 kronor, som tidigare blivit lyftad, har därför nu återbördats till riksgäldskontoret, vilket styrelsen härmed velat anmäla.

IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten kronor 100,000:—

För utförande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten har riksdagen under gångna år anvisat vissa belopp. Sålunda anvisade för detta ändamål

1915 års riksdag	102,900 kronor
1916 » »	180,900 »
1917 » »	638,000 »
1818 » »	640,000 »
1919 » »	885,000 »
1920 » »	396,000 »

Det sist beviljade anslaget, 396,000 kronor, har dock, jämlikt av 1923 års riksdag lämnat medgivande, såsom då icke omedelbart behövt för sitt ändamål, tagits i anspråk för andra arbeten än de här omhandlade.

Under de senaste åren hava några medel för arbeten under förestående rubrik icke behövt av styrelsen äskas, emedan kvarstående behållningar av förut beviljade anslag varit tillräckliga för bestridande av utgifterna för det relativt ringa antal anläggningar, som dessa år behövt komma till utförande. Emellertid hava behållningarna numera så nedgått, att en förstärkning av anslaget är behövt. För nästa budgetår beräknas sålunda erforderligt ett nytt anslag av 100,000 kronor, huvudsakligen avsett att disponeras för anordnande av en direkt sektionstelefonledning å bansträckorna Krylbo—Bollnäs och Ånge—Östersund, varav starkt behövt gjort sig gällande.

Sektionstelefonens främsta uppgift är att tjäna som förmedlare av den löpande tåg-tjänsten berörande, oftast mycket brådskande meddelanden dels mellan tågledaren och stationerna, dels mellan dessa senare inbördes.

På grund av sektionstelefonens stora praktiska fördelar har densamma därjämte, så långt de befintliga linjernas kapacitet det medgivit, under årens lopp alltmer tagits i anspråk även för annan korrespondens i driftfrågor, varigenom en snabbare behandling av ärendena ernåtts, samtidigt som den mera tyngande skrift- och telegramväxlingen härigenom kunnat avsevärt inskränkas.

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

att för telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

X. Elektriska belysningsanläggningar.

I sin skrivelse den 3 september 1923 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 700,000 kronor för år 1924 för utförande av belysningsledningar å lin-

jen Stockholm—Göteborg, vilka enligt styrelsens mening borde utföras i samband med banelektrifieringen av nämnda linje. Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet föreslog emellertid, på skäl som angivas i statsrådsprotokollet, att för budgetåret 1924 borde på detta arbete upptagas endast ett belopp av 150,000 kronor, vilket förslag vann Kungl. Maj:ts bifall. Riksdagen biföll även propositionen härom. Sedermera har riksdagen för åren 1925 och 1926 beviljat ytterligare 275,000 kronor för vardera året, och utgör sålunda hela det beviljade anslaget för ändamålet i fråga 700,000 kronor.

Arbetet med belysningsledningarna är nu till största delen färdigställt, men återstå ännu vissa detaljarbeten, såsom uppsättning av strömbrytare å vissa stationer m. m. Slutkostnaden för arbetet har emellertid icke ännu kunnat fastställas, enär dels arbetet, som ovan angivits, icke är fullt färdigt och dels fördelningen av kostnaderna för i samband med arbetet företagna åtgärder i fråga om redan förefintliga belysnings- och elektriska signalanläggningar icke ännu kunnat slutföras.

Som styrelsen sålunda icke för närvarande kan inkomma med slutredogörelse angående kostnaden för arbetet i fråga, har styrelsen icke för närvarande något äskande beträffande det nämnda anslaget.

XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . kronor 600,000:—

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 Malm-slätt.

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 påkallade 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 åstadkomna avsevärda driftbesparingar, medförande full förräntning å det i anläggningen nedlagda kapitalet.

Alltsedan år 1892 hava särskilda medel årligen anvisats för berörda ändamål med undantag av budgetåren 1923—1924, 1924—1925, 1925—1926 och 1926—1927. De anvisade anslagsbeloppen hava utgjort

för år 1892	50,000 kronor
» » 1893	50,000 »
» » 1894	42,000 »
» » 1895	50,000 »
» » 1896	20,000 »
» » 1897	86,000 »
» » 1898	80,000 »
» » 1899	75,000 »
» » 1900	317,000 »

för år 1901	150,000	kronor
» » 1902	100,000	»
» » 1903	150,000	»
» » 1904	150,000	»
» » 1905	150,000	»
» » 1906	150,000	»
» » 1907	100,000	»
» » 1908	150,000	»
» » 1909	150,000	»
» » 1910	350,000	»
» » 1911	250,000	»
» » 1912	450,000	»
» » 1913	500,000	»
» » 1914	600,000	»
» » 1915	800,000	»
» » 1916	800,000	»
» » 1917	800,000	»
» » 1918	1,500,000	»
» » 1919	1,600,000	»
» » 1920	1,900,000	»
» » 1921	2,000,000	»
» » 1922	800,000	»
» » 1923 (första halvåret)	125,000	»
» budgetåret 1927—1928	150,000	»

Summa 14,645,000 kronor

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 äskande 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 å 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 äskande av medel för nya säkerhetsanläggningar.

I sin föregående år ingivna framställning angående anslag för nya byggnader och anläggningar under budgetåret 1927—1928 meddelade styrelsen, att dittills tillgängliga överskottsmedel beräknades bliva förbrukade eller disponerade för olika ändamål under budgetåret 1926—1927 och begärde för fortsatta arbeten ett nytt anslag av 300,000 kronor, vilket emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsattes till 150,000 kronor.

Åtskilliga angelägna arbeten återstå ännu för utveckling av anordningarna för trafiksäkerheten i anslutning till Malmslättskommissionens direktiv. Förslag till nya 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 anordningarna för trafiksäkerheten i ett tidsenligt skick.

För att ernå möjlighet att utföra nya anordningar i den utsträckning, som anses erforderlig för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för ernående av förbättrad driftsekonomi, erfordras för nästa budgetår ett anslag av 600.000 kronor.

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

*att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budget-
året 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 600.000 kro-
nor.*

XII. Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg.

I sin underdåniga skrivelse den 22 september 1926 har styrelsen beträffande ovannämnda arbete anmält, att det för arbetet beviljade anslaget beräknades komma att överskridas med ett belopp av i runt tal 3.1 miljoner kronor. Styrelsen anförde därvid, att en del mindre justerings- och andra efterarbeten samt detaljarbeten å vissa stationer ännu återstode och att styrelsen därför icke för det dåvarande med full säkerhet kunde bestämma de slutliga kostnaderna för arbetet i fråga. De beräkningar, som verkstälts, gävo emellertid vid handen, att den på sin tid beräknade och uppgivna kostnaden samt det på grund därav beviljade anslagsbeloppet, 39 miljoner kronor, komme att överskridas med ovan angivna belopp av i runt tal 3.1 miljoner kronor. Beträffande täckningen av detta senare belopp föreslog styrelsen, att detsamma, på skäl som styrelsen i sin skrivelse anført, måtte få bestridas av till styrelsens förfogande stående medel ur förnyelsefonden. Detta förslag vann ock riksdagens bifall.

Sedan nu elektrifieringen helt avslutats och en slutsammanställning av kostnaden för densamma kunnat göras, visar det sig, att totala överskridelsen uppgår till i avrundat tal 3,290,000 kronor, vilket belopp styrelsen i överensstämmelse med ovan omnämnda beslut täckt med tillgängliga förnyelsefondsmedel.

Med anmälan härom har styrelsen sålunda icke att göra något vidare äskande av anslag för det nu slutförda arbetet med elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg.

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
» år 1916	650,000 »
» » 1917	800,000 »
» » 1918	1,250,000 »
» » 1919	1,500,000 »
» » 1920	1,500,000 »
» » 1921	1,500,000 »
» » 1922	1,500,000 »

för år 1923 (första halvåret)	500,000 kronor
» budgetåret 1926—1927	800,000 »
» » 1927—1928	800,000 »

I sin förhållning år ingivna anslagsframställning framhöll styrelsen, att det anslag — 800,000 kronor — som anvisats för budgetåret 1926—1927, visat sig vara alltför knappt tilltaget, i det att medlen till största delen måste disponeras redan vid tiden för anslagsframställningens ingivande, d. v. s. endast cirka tre månader in på det löpande budgetåret. Styrelsen hemställde därför, att för budgetåret 1927—1928 måtte såsom dispositionsanslag anvisas ett något högre belopp eller 1,000,000 kronor. Emellertid fann sig föredragande departementschefen icke kunna tillstyrka mer än 800,000 kronor, vilket ock blev Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Av det för nu löpande budgetår sålunda beviljade anslaget har redan disponerats närmare 600,000 kronor och återstår alltså att disponera för tiden intill den 1 juli 1928, d. v. s. omkring nio månader, blott cirka 200,000 kronor.

Då det är av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationella avveckling alltid påfordras eller som med teknikens utveckling ur driftsekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda, finner styrelsen sig nödsakad att nu återupprepa sin begäran om höjning av dispositionsanslaget till 1,000,000 kronor.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och

Gällivare kronor 1,200,000:—

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 måste 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 »
» » 1927—1928	1,600,000 »

Summa 34,850,000 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 35,150,000 kronor.

I fråga om inlandsbanans norra distrikt, d. v. s. sträckan från Porjus mot Jokkmokk, meddelade styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 september 1926 angående behovet av anslag att äskas av 1927 års riksdag, att för färdigställandet av bandelen Porjus—Jokkmokk icke erfordrades något ytterligare anslag. Vidare framhöll styrelsen i nämnda skrivelse, att styrelsen ansåge, att man vid nuvarande järnvägsekonomiska och statsfinansiella läge borde i avvaktan på förhållandenas utveckling tills vidare stanna med banbygget vid Jokkmokk. I proposition till 1927 års riksdag föreslog även Kungl. Maj:t i likhet med järnvägsstyrelsen, att arbetena å norra distriktet skulle tills vidare nedläggas, när järnvägen färdigställts till Jokkmokk. Mot detta förslag fann riksdagen icke någon anledning till erinran.

Beträffande inlandsbanans södra distrikt, d. v. s. sträckan från Storuman, dit banan fullbordades år 1923, och norrut, beslöt innevarande års riksdag i enlighet med Kungl. Maj:ts på förslag av järnvägsstyrelsen avgivna proposition, att arbetena skulle omedelbart fortsättas från Blattnicksele till Sorsele och beviljade visst anslag för påbörjande av dessa arbeten. De för arbetenas bedrivande till sistnämnda plats erforderliga återstående anslagen äro enligt i styrelsens ovannämnda skrivelse den 22 september 1926 omnämnd arbetsplan avsedda att utgå under de två närmaste budgetåren, varav 1,200,000 kronor beräknas erforderliga för budgetåret 1928—1929.

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

att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

II. Statsbanan Hällnäs—Stensele kronor 2,500,000:—

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 »

för budgetåret 1925—1926	1,500,000 kronor
» » 1926—1927	1,500,000 »
» » 1927—1928	1,500,000 »
	<hr/>
Summa	13,375,000 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 ut 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 14,375,000 kronor.

Beträffande kostnaderna för banan i sin helhet mellan Hällnäs och Storuman vill styrelsen här anföra följande. I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 hade styrelsen på anförda skäl såsom sin åsikt uttalat, att banbyggnaden borde för någon tid framåt få avstanna i och med det att banan färdigställts till Lycksele. Styrelsen förklarade sig också i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 september 1923 icke hava funnit anledning att frångå denna sin ståndpunkt. I enlighet härmed begärde styrelsen icke då anslag för banbyggnadens fortsättande förbi Lycksele och Kungl. Maj:t åskade icke heller medel för sådant ändamål av 1924 års riksdag. Med den ståndpunkt styrelsen sålunda tagit till frågan om denna banbyggnad hade styrelsen icke haft anledning att verkställa någon närmare utredning om vad en banbyggnad skulle kosta från Lycksele till Storuman. Vid avfattandet av statsverkspropositionen att föreläggas 1924 års riksdag begärde emellertid kommunikationsdepartementet den 23 november 1923 under hand hos styrelsens byggnadsbyrå, att en approximativ uppgift omedelbart skulle lämnas angående de sannolika kostnaderna för banans fortsättande från Lycksele till Storuman. För efterkommande av denna begäran hade byggnadsbyråen icke annat underlag att utgå ifrån än dels de förberedande kostnadsutredningar, som gjorts år 1915 för tvärbanan Hällnäs—Stensele, dels de mera detaljerade uppgifter över kostnaderna för redan utförda samt återstående arbeten å den under byggnad varande bandelen Hällnäs—Lycksele. Vid jämförelse mellan dessa senare kostnader och de, som år 1915 beräknats för motsvarande arbeten, fann man, att kostnadsökningen för bandelen Hällnäs—Lycksele utgjorde i runt tal 93 procent. Då emellertid arbetena utförts till stor del under kristidens ogynnsamma arbetsförhållanden och såväl arbets- som materialpriser år 1923 nedgått avsevärt samt särskild anledning då ej fanns antaga, att de åter skulle stiga nämnvärt under den närmaste tidsperioden, antogs, att kostnaderna för en bana mellan Lycksele och Storuman icke skulle behöva uppgå till mera än 70 å 75 procent utöver dem, som beräknats år 1915. Dessa approximativa kalkyler gåvo vid handen, att sistnämnda bandel kunde antagas komma att kosta 9,500,000 kronor. Detta belopp uppgavs till kommunikationsdepartementet såsom svar på den framställda frågan samt angavs också i statsverkspropositionen, utan att dock, såsom redan ovan omnämnts, läggas till grund för något anslagskrav från Kungl. Maj:ts sida, enär Kungl. Maj:t i likhet med järnvägsstyrelsen ansåg, att banbygget tills vidare borde avstanna vid Lycksele.

I anslutning till inom riksdagens båda kamrar i ämnet väckta motioner beslöt emellertid 1924 års riksdag banans fortsatta utbyggande från Lycksele till Storuman.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 september 1924 erinrade järnvägsstyrelsen om, att den år 1923 uppgivna kostnaden för Lycksele—Storuman endast var approximativ och att någon ny kostnadsberäkning sedan icke verk-

stälts, enär en exaktare kostnadsuppgift icke kunde åstadkommas förrän efter slutförandet av renstakning av bandelen i fråga.

Sedan emellertid numera banans renstakning avslutats och mera detaljerade utredningar verkstälts över kostnaderna för återstående arbeten å bandelen Lycksele—Storuman, har det befunnits, att man måste räkna med, att denna bandel kommer att kosta 10,500,000 kronor eller i runt tal 100,000 kronor per kilometer. Kostnadsökningen — 1,000,000 kronor — motsvarar 10.5 procent av den år 1923 approximativt antagna anläggningskostnaden av 9,500,000 kronor. Beträffande bandelen Hällnäs—Lycksele däremot har det visat sig, att kostnaderna hålla sig inom ramen av de kostnadsberäkningar, som verkställdes år 1923 med ledning av de detaljerade utredningar, som då förelågo. Denna bandel kostar 9,375,000 kronor eller samma belopp, som järnvägsstyrelsen upp-gav i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 september 1923.

Den ovan angivna nu motsebara kostnadsökningen för bandelen Lycksele—Storuman är till övervägande del försakad av den sedan år 1923 successivt åter inträdda stegringen i arbetslönerna. Årsmedeltalet av timförtjänsterna hava nämligen vid banbyggnaderna i nu berörda trakter under tiden 1923 till 1927 gått upp med i runt tal 15 procent av de timförtjänster, som man hade att räkna med år 1923.

I sin ovannämnda skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 september 1924 fram-lade järnvägsstyrelsen två alternativa arbetsplaner för bandelen Lycksele—Storuman, den ena avseende arbetenas bedrivande från såväl Lycksele som Storuman, den andra utgående från, att arbetena endast skulle fortgå från Lycksele mot Storuman. Då det av budgethänsyn ansetts nödvändigt att be-gränsa de årliga anslagskraven till minsta möjliga belopp, förutsattes i båda de alternativa arbetsplanerna, att arbetena skulle bedrivas i långsamt tempo med ett anslag — utöver de 500,000 kronor, som anvisats av 1924 års riksdag — av endast 1,500,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1925—1926 till och med 1930—1931, under vilket sistnämnda budgetår arbetena beräknades färdig-ställda enligt båda alternativen. Kungl. Maj:t bestämde, att arbetena skulle drivas efter den senare av de två alternativa arbetsplanerna.

Arbetena hava också hittills fortgått i enlighet med den sålunda bestämda planen, så när som på att de under sistförflutna budgetår måst utsträckas till att omfatta vissa terrasseringsarbeten utöver arbetsplanen för att därigenom bereda arbetstillfällen åt en del äldre järnvägsarbetare, som gingo arbetslösa. I detta avseende vill styrelsen erinra om, att Kungl. Maj:t med anledning av framställning från svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet samt från kommunalfullmäktige i Sorsele angående beredande av ökade arbetsmöj-ligheter för arbetslösa järnvägsarbetare bemyndigat järnvägsstyrelsen att för igångsättande utöver arbetsplanen av vissa såsom vinterarbeten lämpliga skär-ningar av trafikmedel förskottsvis taga i anspråk ett belopp av högst 200,000 kronor. Enligt Kungl. Maj:ts brev den 18 juni 1927 har detta förskott måst återbetalas av det för budgetåret 1927—1928 anvisade anslaget på 1,500,000 kronor, varigenom de för arbetenas bedrivande under detta år tillgängliga med-len avsevärt reducerats.

Härtill kommer, att den ovan angivna kostnadsökningen för banan på 1,000,000 kronor givetvis fördelar sig jämväl på de redan utförda arbetena. Det har därför icke varit möjligt framföra räsläggningen enligt arbetsplanen — vilket dock skett — utan att man måst eftersätta vissa utgifter, som borde belöpt sig på de hittills utförda arbetena, såsom vederbörlig avskrivning av förbrukade materialier och förrådseffekter m. m. dylikt.

Om därför icke större årliga anslag kunna påräknas för denna banbyggnad än tidigare förutsatts, eller 1,500,000 kronor, är det givetvis icke möjligt att hålla arbetsplanen, utan måste i så fall byggnadstiden utsträckas även till bud-

getåret 1931—1932. Detta vore dock enligt styrelsens förmenande synnerligen olämpligt ur flera synpunkter icke minst byggnadsekonomiska, i det att de mera fasta kostnader, såsom för förråd, administration m. m., vilka äro proportionella mot byggnadsperiodens längd och inom vissa gränser mindre beroende av arbetsstyrkans storlek, komma att stå i ett ogynnsammare förhållande till de direkta arbetskostnaderna än om arbetsperiodens längd kan hållas inom den hittills avsedda genom anvisande av högre anslagsbelopp för de återstående byggnadsåren.

Styrelsen vill därför för sin del förorda, att den redan bestämda arbetsplanen icke frångås. För dess genomförande erfordras dock såsom redan nämnts, att de årliga anslagen ökas utöver vad som tidigare förutsatts.

Såsom av det ovanstående framgår kostar bandelen Hällnäs—Lycksele 9,375,000 kronor och bandelen Lycksele—Storuman beräknas till 10,500,000 kronor. Sammanlagt skulle således banan från Hällnäs till Storuman komma att kosta 19,875,000 kronor. För statsbanan Hällnäs—Stensele äro för budgetåren till och med 1927—1928 anvisade 14,375,000 kronor. Således skulle återstå att ytterligare anvisa 5,500,000 kronor att fördelas på budgetåren 1928—1929 till och med 1930—1931. Av skäl, som torde framgå av det föregående, anser styrelsen erforderligt, att för nästkommande budgetår anvisas ett jämförelsevis stort belopp, och bör för detta år upptagas 2,500,000 kronor. Resterande 3,000,000 kronor bliva att fördela på därefter följande två budgetår.

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

att för fortsättande av arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor.

III. Statsbanan Jörn—Gubbljåure kronor 1,650,000: —

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en statsbana Jörn—Gubbljåure 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 »
»	»	1927—1928 2,000,000 »

Summa 5,500,000 kronor

Enligt i styrelsens skrivelse den 4 september 1925 framlagd arbetsplan skulle de fortsatta arbetena å bandelen Jörn—Arvidsjaur bedrivas i sådan omfattning, att rälsläggningen år 1928 skulle framkomma till Arvidsjaur. I samband med denna plan verkställda beräkningar utvisade, att kostnaderna för sträckan Jörn—Arvidsjaur skulle, så vitt då kunde förutses, uppgå till 6,700,000 kronor. Denna kostnadsberäkning var verkställd med ledning endast av då utförd uppstakning av linjen, innan man hunnit bilda sig närmare omdöme om jordmånens beskaffenhet och andra arbetsförhållanden, som inverka på anläggingskostnaderna. Den kunde därför endast bliva approximativ. Sedan bandelen i fråga numera hunnit i sin helhet bliva definitivt uppstakad, detaljerade markundersökningar utförts och bangårdsplaner med mera upprättats, hava nya mera specificerade kostnadsberäkningar verkställt, varvid givetvis hänsyn även tagits till de såsom bekant stegrade arbetskostnaderna. Det har därvid visat

sig, att kostnaderna komma att något överstiga de tidigare uppgivna och beräknas nu uppgå till 7,150,000 kronor.

Anledningen till kostnadsökningen ligger huvudsakligen däruti, att jordmånen befunnits vara sådan, att dyrbarare åtgärder nu måst förutsättas för banvallens dränering och isolering till förebyggande av tjälskjutning, varjämte en stor del av de myrmarker, banan går över, visat sig kräva större fyllnadsmassor än tidigare ansetts behövliga.

Då enligt arbetsplanen bandelen i fråga beräknats vara färdigställd under år 1929, bör för budgetåret 1928—1929 anvisas det för bandelens fullbordande behövliga beloppet av 1,650,000 kronor.

Vidkommande frågan om arbetenas fortsatta bedrivande å tvärbanan från Arvidsjaur till inlandsbanan får styrelsen erinra om de uttalanden, styrelsen gjorde i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 september 1926 angående bland annat inlandsbanans framdragande norrifrån till Jokkmokk och söderifrån till Sorsele. Styrelsen framhöll därvid på angivna skäl såsom sin åsikt, att uppehåll i banbygget borde för åtskilliga år framåt göras, sedan banan framkommit till nu nämnda platser. En följd härav skulle givetvis vara, att icke heller banan från Jörn borde utbyggas längre än till Arvidsjaur utan stanna där för framdragande till anknytning med inlandsbanan först vid en senare tidpunkt i samband med ett eventuellt återupptagande av arbetena, helt eller delvis, på den återstående parcellen av inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk. För sin del hade styrelsen därför ansett frågan om ett fortsättande av banan Jörn—Arvidsjaur förbi sistnämnda plats för närvarande icke vara aktuell. Emellertid har Kungl. Maj:t den 22 sistlidne april anbefallt styrelsen att i samråd med länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län samt chefen för generalstaben inkomma med utredning angående bland annat den med hänsyn till numera inträdda förhållanden lämpligaste sammanbindningen av inlandsbanans södra del och den påbörjade banan Jörn—Gubblijaure. För denna utredning, vilken givetvis har sin betydelse för frågan om Jörn—Arvidsjaurbanans eventuella fortsättning, kommer styrelsen under närmaste tid att lämna redogörelse.

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

att för slutförande av arbetena å bandelen Jörn—Arvidsjaur av statsbanan Jörn—Gubblijaure anvisa för budgetåret 1928—1929 ett reservationsanslag å 1,650,000 kronor.

C. MARKFÖRVÄRV.

Styrelsen beräknar, att ännu kvarstående behållningar av under förestående rubrik tidigare anvisade medel jämte de inkomster för försålda markområden, som enligt särskilda beslut komma att tillföras markförvärvsanslaget, skola bli tillräckliga för bestridande av utgifterna för nya förvärv intill utgången av nästa budgetår.

Styrelsen behöver fördenskull nu icke framkomma med något äskande för här ifrågavarande ändamål.

D. RULLANDE MATERIEL.

För ifrågakommande anskaffning av rullande materiel beräknas de belopp, som dels i form av ännu icke i anspråk tagna medel av förut för ändamålet

beviljade anslag och dels i form av förnyelsefondsmedel stå till förfogande, bliva tillräckliga under budgetåret 1928—1929.

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

E. NYA INVENTARIER.

Besparingar å förut för ändamålet beviljade anslag jämte disponibla förnyelsefondsmedel beräknas likaledes bliva tillräckliga för bestridandet av kostnaderna för inventarieanskaffningen under budgetåret 1928—1929.

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

F. FÖRLAG.

Liksom för de närmast föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1928—1929 något anslag för ökat förlag.

I behandlingen av detta ärende hava, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigena Johansson och Hjorth, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Iacobi, Öfverholm och Svensson, verkstadsdirektören Sabelström och tjänsteförrättande byrådirektören Malmkvist, och har beredning av ärendena

under grupp A I 2—4, III, IV, VI—VIII, XI och XIII samt C verkställt 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 och E av byråchefen Svensson samt

under grupp F av tjänsteförrättande byrådirektören Malmkvist.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Å. Tydén.

Stockholm den 9 september 1927.

P. M.

angående den ekonomiska innebörden av föreslaget förvärfv av fastigheten nr 1 i kvarteret Pensionären i Stockholm.

Köpeskillingen utgör 1,550,000 kronor.

Den sammanlagda tomtarealen uppgår till 1,799 kvadratmeter. Då tomtvärdet här icke gärna understiger 600 kronor per kvadratmeter, kan enbart tomtens värde uppskattas till något över 1,000,000 kronor eller omkring $\frac{2}{3}$ av köpesumman. Brandförsäkringsvärdet å byggnaderna är 960,000 kronor. Fastighetens taxeringsvärde, som utgör 2,080,000 kronor, överstiger ovannämnda köpeskillning med 530,000 kronor.

De årliga utgifterna för de i fastigheten inrymda kontorslokalerna torde efter förvärfvet och sedan vissa redan nu planerade omdispositioner blivit vidtagna, härvidlag kunna beräknas sålunda:

ränta, 5 % å 1,550,000 kronor	77,500 kr.
amortering, 2 % å 960,000 »	19,200 »
underhåll, uppvärmning m. m.	<u>25,000 »</u>
Summa	121,700 kr.
Avgår inkomster för uthyrda lokaler:	
butiks-, lager- och dylika lokaler	60,000 kr.
personalbostäder	<u>14,000 »</u>
Summa	74,000 kr.
Återstår kostnad, avseende statens järnvägars kontorslokaler, omfattande 107 normalrum	47,700 kr.

eller cirka 440 kronor per rum och år.

Vid ett förhvirande i allmänna marknaden av ett motsvarande antal likvärdiga rum torde vid nuvarande prisnivå årshyran icke kunna beräknas lägre än 900 kronor per rum eller för 107 rum sammanlagt 96,300 kronor att sålunda jämföras med ovannämnda 47,700 kronor.

Stockholm den 9 september 1927.

Å. Tydén.
Byråchef.

REGISTER.

	Sid.
Anslagsmedel, erhållna besparingar å	4
Bangårdsanordningar i övrigt	8
Bangårdsombyggnader	5
Besparingar å anslagsmedel	4
Broanläggningar	10
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	16
Driftverkstäder	10
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	9
Elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg	16
Elektriska belysningsanläggningar	13
Förbättrad driftsekonomi, anordningar för	10
Förlag	23
Gubblijaure—Jörn, ny statsbana	21
Gångbroar och gångtunnlar	8
Gällivare—Volgsjön, ny statsbana	17
Göteborg, ordnande av bangårdsförhållandena	7
Göteborg—Stockholm, elektrifiering av linjen	16
Hammarbyleden, omläggning av västra stambanans ingångslinje m. m.	5
Husbyggnader	10
Huvudverkstäder, anläggningar vid	10
Hällnäs—Stensele, ny statsbana	18
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare	17
Inventarier, nya	23
Jörn-Gubblijaure, ny statsbana	21
Kabelarbeten	13
Kol- och vattenstationer	8
Kolupplagsplatser m. m.	12
Källered—Lindome, omläggning av linjen	9
Lindome—Källered, omläggning av linjen	9
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	10
Markförvärv	22
Möckeln, återlämnande av anslag för nedläggning av vagnvåg	9
Mötesplatser och stationer, nya	8
Notviken, ny malmvagnsverkstad	10
Nya byggnader och anläggningar	3, 4
Nya inventarier	23

	Sid.
Nya stationer och mötesplatser	8
Nya statsbanebyggnader	17
Oförutsedda och mindre arbeten, dispositionsanslag för	16
Rullande materiel	22
Sektionstelefonledningar	13
Signalsäkerhetsanläggningar	14
Skenfria vägkorsningar m. m.	12
Spårplanordningar i anslutning till förefintliga spårssystem	8
Stationer och mötesplatser, nya	8
Statsbanebyggnader, nya	17
Stensele—Hällnäs, ny statsbana	18
Stockholm C och N, förbättrade anordningar m. m.	5
Stockholm C, inköp av fastighet	10
Stockholm—Göteborg, elektrifiering av linjen	16
Större broanläggningar	10
Sundsvall, återlämnande av anslag för kajförstärkning	12
Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	13
Upplagsplatser m. m. för stenkol	12
Volgsjön—Gällivare, ny statsbana	17
Vägkorsningar m. m., skenfria	12
Västra stambanans ingångslinje till Stockholm, omläggning av	5
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	14
Överskott å anslagsmedel	4