

TILL KONUNGEN.

Jämlikt § 5 i den för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl fastställda instruktionen får styrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader samt den anskaffning av

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag
att äskas av 1931 års riksdag för nya byggnader och
anläggningar vid statens järnvägar m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1931—1932 äskas av 1931 års riksdag, ävensom förslag till anvisande av medel för nya statsbanebyggnader under samma budgetår.

Till en allmän överblick över för angivna ändamål erforderliga medel har uppställts följande tablå:

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.	Anslags- belopp, kronor
I. Bangårdar.	
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>	
Anläggning av en ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö	600,000
2. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
Gångbroar och gångtunnlar	100,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.	
Dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors (Sandsjö)—Sävsjö	520,000
III. Anläggningar vid huvudverkstäder.	
Notviken, verkstadsbyggnad för reparation av vagnar	1)
IV. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.	
Kristinehamn, ombyggnad av lokomotivstationen	1)
V. Husbyggnader	70,000
VI. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten	100,000
VII. Elektriska belysningsanläggningar	50,000
VIII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	600,000
IX. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	1,000,000
Summa kronor	3,040,000
B. Nya statsbanebyggnader.	
Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare	4,000,000
Summa summarum kronor	7,040,000

Styrelsen övergår så att behandla de olika anslagsposterna.

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR VID STATENS TRAFIKERADE JÄRNVÄGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 3,040,000 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 beräknats betinga kostnader, understigande 25,000 kronor, utan är som vanligt avsett att härför använda medel, som nedan under grupp IX begäras såsom dispositionsanslag.

Beträffande arbeten vid föreningsstationer har styrelsen jämlikt under en följd av år tillämpad och av statsmakterna godkänd praxis, vid äskandet av

1) Kostnaderna föreslås att bestridas med förnyelsefondsmedel.

anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de anslutande enskilda järnvägarna. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får beträffande det av 1918 års riksdag beslutade arbetet med tillbyggnad och förändring av Linköpings stationshus anmäla, att de anslutande enskilda banornas bidragsskyldighet fixerats genom skiljedomslutslag, på grund varav kontot för detta arbete gottskrivits med ett belopp av 54,714 kronor 38 öre. Å de för arbetet beviljade anslagen, tillhoppa 153,000 kronor, har på grund härav erhållits ett överskott av 53,684 kronor 36 öre, som ingår bland här nedan omförmälda besparingar å anslag för under år 1929 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 för särskilda arbeten anvisade 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 dylika arbeten inom samma huvudgrupp.

Brist har sålunda uppkommit å anslagen för under år 1929 avslutade arbeten endast inom detaljgruppen

Bangårdsombyggnader 39,464:41 kronor

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.. 21:33 kronor

Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar..... 33,960:93 »

Anläggningar vid huvudverkstäder 2,409:91 »

Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar 20:93 »

Husbyggnader 53,659:52 »

Brandväsendets ordnande 8,655:18 »

Summa överskott 98,727:80 kronor

Härtill kommer behållning av överskottsmedel från år 1928 146:49 »

..

Summa överskott sålunda 98,874:29 kronor

Efter det ovan angivna anslagsbrist — kronor 39,464:41 — blivit täckt, återstår alltså en behållning till år 1930 av 59,409 kronor 88 öre, vilket belopp kommer att av styrelsen återbördas.

Liksom tidigare plägat ske, får styrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupprubrikerna, 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 1931 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1928, 1929 och 1930 års riksdagar.

	1928	1929	1930	1931
A. Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar	2,600,000	2,925,000	1,710,000	700,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . .	—	—	—	520,000
Anläggningar vid huvudverkstäder	425,000	90,000	—	—
Husbyggnader	1,550,000 ¹⁾	—	—	70,000

¹⁾ Detta belopp, avsett för inköp av fastighet i kvarteret Pensionären i Stockholm, hade järnvägsstyrelsen föreslagit att bestridas med pensionsfondsmedel.

	1928	1929	1930	1931
Skenfria vägkorsningar m. m.	—	500,000	575,000	—
Telegraf- och sektionstelefonledning samt kabel- arbeten	100,000	100,000	100,000	100,000
Elektriska belysningsanläggningar	—	100,000	100,000	50,000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	—	—	250,000	—
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	600,000	600,000	400,000	600,000
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Förbättrade säkerhetsanstalter för inseglingen till Trälleborg	—	—	217,000 ¹⁾	—
Summa kronor	6,275,000	5,315,000	4,352,000	3,040,000

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

Ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1927 års riksdag godkänt vissa mellan järnvägsstyrelsen å ena sidan och Göteborgs stad, Bergslagens järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag å andra sidan träffade överenskommelser angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

Kostnaderna 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 voro avsedda att utgå av anslagsmedel och återstoden, avrundat till 3,100,000 kronor, från statens järnvägars förnyelsefond.

För anläggningarna hava följande anslag anvisats, nämligen

för budgetåret 1927—1928	600,000 kronor
» » 1928—1929	1,100,000 »
» » 1929—1930	575,000 »

Summa 2,275,000 kronor.

Till disponerande av de från förnyelsefonden erforderliga medlen — 3,100,000 kronor — har järnvägsstyrelsen erhållit bemyndigande av Kungl. Maj:t.

I enlighet med den uppgjorda arbetsplanen äro arbetena visserligen nu i huvudsak färdigställda men dock ännu ej fullt avslutade, varför styrelsen för närvarande icke är i tillfälle att kunna lämna slutlig redogörelse över de exakta kostnaderna. Verkställda utredningar giva dock vid handen, att de anslagna medlen synas komma att visa sig tillräckliga för de i den ursprungliga planen ingående arbetena.

Styrelsen får emellertid i detta sammanhang anmäla, att styrelsen under året varit nödsakad att taga i anspråk ett relativt stort belopp ur dispositionsanslaget för en oförutsedd, omedelbart erforderlig utökning av de i den nyssnämnda ursprungliga planen för bangårdsombyggnaden innefattade nya spår-anordningarna.

¹⁾ Järnvägsstyrelsen hade föreslagit, att detta belopp skulle förskjutas av tillgängliga rörelsemedel för att sedermera amorteras av lotsverket med besparingar, som uppträda med den genom fyrens anläggning möjliggjorda indragningen av fyrskeppet & Trälleborgs redd.

Sedan västkustbanan samt Bergslagens järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs persontrafik i medio av sistlidne maj månad överflyttats till statens järnvägars huvudstation, visade det sig nämligen, att de genom ombyggnaden erhållna nya spåranordningarna därstädes, som ingingo i den ursprungliga planen, i vissa avseenden voro för knappt tilltagna för att medgiva en regelrätt och friktionsfri avveckling av trafiken.

Frånsett en i visst avseende gjord felbedömning vid bangårdsförslagets upprättande, sammanhänger detta förhållande därmed, att tågantalet å stationen på sista tiden ökats avsevärt utöver vad som kunde antagas vid bangårdsanordningarnas planläggning eller under tiden för deras utförande, ändock att man härvid kalkylerade med en för det dåvarande till synes rätt vid marginal. Sammanlagda antalet personförande tåg under sommarmånaderna å de till stationen numera anslutande banorna har sålunda från år 1926 till år 1930 ökats med 43.9% eller 50.3 tåg i medeltal per dag (114.4 tåg år 1926 mot 164.7 tåg år 1930).

För att i möjligaste mån säkerställa expedieringen av här angivna stora tågantal blev det på grund av de vid den gemensamma stationens ibruktagande gjorda erfarenheterna nödvändigt, att oförtövat vidtaga åtgärder för utökande av de i den nya bangårdsanläggningen ingående uppställnings- och utdrags-spåren. Styrelsen har för detta ändamål för två grupper av arbeten måst taga i anspråk ett beräknat sammanlagt belopp av omkring 295,000 kronor ur dispositionsanslaget, vilket enligt statsmakternas anvisning får användas bland annat för sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna oförutsedda krav. Dessa medel hava använts för utläggande *dels* av tvenne för utbackning av tömda persontågsätt avsedda spår, *dels* av ett nytt utdragsspår för vagnuppställningsbangården, *dels ock* av tre nya uppställningsspår vid sistnämnda bangård — spåranordningar, som redan äro utförda — varjämte arbeten därutöver igångsatts, bestående *dels* i förlängning av en del av spåren å uppställningsbangården, *dels ock* i anordnandet av en ny spårförbindelse mellan denna bangård och ovannämnda nyutlagda utbackningsspår. Av det belopp sistnämnda grupp av arbeten beräknats kosta har ansetts, att 65,000 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden.

Utöver de här angivna, redan utförda eller planerade, ofördröjligen eller mera omedelbart erforderliga utvidgningsarbetena, vilka, enligt vad som framgår av ovan lämnade beskrivning, i sin helhet gälla utökning och förbättring av stationens uppställnings- och utdragsspår, kan det måhända bliva nödvändigt, att, för ett fullständigt säkerställande av trafikens regelrätta avveckling, särskilt vid högtafrikstillfällen eller vid inträffande mera avsevärda rubbningar i tågtrafiken, utöka plattformsspårens antal med tvenne nya spår samt anlägga en ny personplattform mellan dessa spår. Kostnaderna för dessa arbeten hava preliminärt beräknats till sammanlagt 525,000 kronor, varav 75,000 kronor, såsom gällande ändringsarbeten skulle bestridas av förnyelsefondsmedel och återstoden, 450,000 kronor, böra utgå av kapitalökningsmedel.

Det framstår emellertid icke för styrelsen så alldeles visst, att denna förstoring av stationsanläggningarna i Göteborg skall vara oundgängligen nödvändig, utan önskar styrelsen härvidlag se tiden något an och göra sina iakttagelser, om behovet skall bekräfta sig. Styrelsen har alltså icke nu något anslagsäskande att göra under denna rubrik.

Anläggning av en ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö kronor 600,000.

I planen för den av 1913 års riksdag beslutade ombyggnaden av statens järnvägars stationsanordningar i Malmö ingick bland annat utvidgning och moder-

nisering av de för godsvagnsväxling och uppställning av persontågssätt avsedda spåranordningarna vid huvudstationen i sådan omfattning, att dessa anordningar beräknades böra motsvara trafikens växande behov för en tid av 15 å 20 år framåt.

I sin framställning till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 angående behovet av anslag att äskas av 1921 års riksdag anförde styrelsen i fråga om nämnda av 1913 års riksdag beslutade men då ännu icke fullbordade ombyggnad, att styrelsen med hänsyn till under senare tiden inträdd trafikminskning ansåg, att med utförandet av vissa i den ursprungliga planen ingående anläggningar kunde tills vidare anstå samt att styrelsen i anslutning härtill låtit upprätta ett förslag till provisoriskt fullbordande av bangårdsombyggnaden.

Detta förslag, som sedermera kom till utförande, innefattade bland annat avsevärda inskränkningar beträffande spåranordningarna för personvagnsuppställning och godsvagnsrangering.

De nu befintliga, vid förenämnda ombyggnad erhållna spåranordningarna för godsvagnsrangeringen äro sålunda av provisorisk karaktär och hava på grund av begränsat spårutrymme samt i övrigt olämplig utformning sedan lång tid tillbaka visat sig medföra avsevärda svårigheter för ett ekonomiskt ombesörjande av det nödvändiga rangeringsarbetet för de till stationen anslutande järnvägslinjerna.

Önskvärheten och behovet av lämpligare och utökade rangerspåranordningar hava särskilt på senare tid gjort sig allt kraftigare gällande, bland annat med hänsyn till nutida, alltfört sig stegrande krav på snabb och systematisk behandling av godstransportarbetet. Avgångstiderna från Malmö för de fjärrgående godstågen äro sålunda numera koncentrerade till kvällstimarna, vilket medfört, att arbetet med bildandet av dessa godståg med under dagen lastade godsvagnar måste utföras under stark forcering. Med de nu befintliga provisoriska spåranordningarna kräver detta, att rangeringsarbetet måste uppdelas på olika platser och spårgrupper, vilket erfordrar ett större antal växellokomotiv och större personal än som skulle erfordrats, om man haft tillgång till rymligare och mera lämpligt ordnade spåranordningar.

De för uppställning och skötsel av personvagnsparken tillgängliga spårutrymmena hava likaledes sedan lång tid tillbaka visat sig otillräckliga för betjäandet av den stora persontrafiken vid stationen. Någon utökning av dessa spår har emellertid icke kunnat vidtagas, så länge de nuvarande spåranordningarna för godsvagnsrangeringen kvarligga. Genom anläggandet av en ny rangerspårgrupp vinnes emellertid möjlighet att för jämförelsevis ringa kostnad aptera en del av de nu för godsvagnsrangering använda spåren såsom uppställningsspår för personvagnar.

I anslutning till vad här framhållits har styrelsen funnit tidpunkten nu vara inne för anordnandet av en ny rangerbangårdsanläggning i Malmö, i samband varmed även den synnerligen önskvärda utvidgningen av spåranordningarna för uppställning och skötsel av stationens personvagnspark kunde genomföras.

Kostnaderna för ifrågavarande anläggningar hava av styrelsen beräknats till sammanlagt 1,150,000 kronor, varav 550,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden samt återstoden, 600,000 kronor, med kapitalökningsmedel.

Genom tillkomsten av här omhandlade nya rangerbangårdsanläggning kan stationens godsvagnsväxling utföras med avsevärt mindre antal växellokomotiv-timmar och växlingspersonal än med nuvarande mindre tillfredsställande bangårdsanordningar. Den besparing i driftkostnader, som härigenom uppstår, beräknar styrelsen till omkring 90,000 kronor per år. Härutöver skulle ernås avsevärda förbättringar i avseende på snabb och regelrätt expediering av godstransportrörelserna å de till stationen anslutande järnvägslinjerna.

I sin skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 januari 1928 angående användning av statens järnvägars förnyelsefond under femårsperioden 1928—1932 har styrelsen upptagit här ifrågavarande anläggningar såsom erforderliga och angivit kostnaderna för desamma till 850,000 kronor, varav 450,000 kronor ansågs böra bestridas med medel ur förnyelsefonden och återstående 400,000 kronor begäras såsom kapitalökningssmedel.

De nu beräknade kostnaderna överstiga sålunda med 300,000 kronor nyssnämnda år 1928 uppgivna kostnader. Anledningen härtill är — fränsett den av styrelsen i 1928 års skrivelse framhållna vanskligheten att många år i förväg beräkna kostnader och att därför de uppgivna kostnadsbeloppen icke finge betraktas annat än som approximativa — delvis beroende av att större delen av den i bangården nu befintliga spårmateriel, som vid ombyggnaden skulle komma att upptagas, vid närmare undersökning visat sig vara så försliten, att den icke lämpligen bör användas för återinläggning i de nya spåranordningarna. Härigenom har uppstått en kostnadsökning på cirka 150,000 kronor.

Slutligen anser styrelsen sig böra meddela, att i den nu framlagda kostnadssumman ingår ett belopp av 176,000 kronor, utgörande halva kostnaden för omkring 60,000 kubikmeter schaktningsmassor, som vid den av 1923 års riksdag beslutade ombyggnaden av Lunds bangård måste, såsom varande överskottsmassor, borttransporteras från Lund, enär någon lämplig upplagsplats för desamma ej fanns att tillgå i närheten av bangården. I valet mellan att antingen frakta dessa massor till avstjälpning vid de höga bankarna vid den omkring 2 kilometer från Lund belägna bron över Höje å, där de icke kunde påräknas bliva till någon som helst nytta, eller att transportera dem till Malmö, där de inom närliggande tid kunde finna användning vid den redan då planerade nya rangerspårgruppen ansåg styrelsen sig böra bestämma sig för detta senare alternativ såsom det för verket mest lämpliga och ekonomiska. Då det härvid syntes rimligt och skäligt, att det blivande anslaget till ny rangerbangård skulle få vidkännas vederbörlig anpart av kostnaderna för ifrågavarande schaktningsmassors upptagning, transport och utplanering, har styrelsen, såsom på sin tid under hand meddelats kommunikationsdepartementet, bestämt, att förutnämnda 176,000 kronor, utgörande halva kostnaden för nämnda arbeten, tills vidare skola balanseras i räkenskaperna för att sedermera påföras kontot för anläggandet av den nya rangerspårgruppen i Malmö.

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

att för anläggandet av en ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

2. Bangårdsanordningar i övrigt.

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 i form av kollektivanslag.

Där så kan anses motiverat — och detta gäller särskilt anläggning, som endast avser förbindelse över eller under bangård mellan ett samhälles olika

delar, — påfordrar styrelsen, att samhället bidrager till kostnaderna, varom då särskild överenskommelse träffas.

Betydande krav å nya dylika anläggningar föreligga och framkomma alltjämt. Det årliga medelsbehovet för ändamålet varierar men torde, som styrelsen i flera tidigare framställningar utsagt, kunna beräknas till i medeltal 100,000 kronor. Upplysningsvis kan här meddelas, att för anläggandet av en gångtunnel vid Älvsjö har innevarande år under denna rubrik disponerats 188,000 kronor.

Anslaget har också under en lång följd av år av styrelsen föreslagits till 100,000 kronor, men har detsamma av riksdagen på Kungl. Maj:ts förslag ned-satts till 50,000 kronor.

Enär genom förskjutning av arbetsplanerna viss behållning kvarstod å tidigare anvisade medel, begränsade styrelsen år 1929 sitt äskande till 50,000 kronor. Emellertid anser sig styrelsen med hänsyn till föreliggande pressande behov nödsakad att nu 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 1931—1932
anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.*

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors (Sandsjö)—Sävsjö . . . kronor 520,000.

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

För ifrågavarande anläggning hava beviljats följande anslag:

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

Summa 3,020,000 kronor.

Vidare har 1922 års riksdag medgivit, att av medel för arbeten, med vilkas utförande ansetts tills vidare böra anstå, skulle för denna dubbelspårsbyggnad få användas 500,000 kronor. Därjämte har till den ifrågavarande dubbelspårsbyggnaden överflyttats 1,240,000 kronor av överskottsmedel från dubbelspårsbyggnaden Aneby-Bodafors samt av 1923 års riksdag medgivits, att av anslagsmedel för arbeten, med vilkas utförande ansetts böra tills vidare anstå, skulle få användas 250,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 september 1922 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. anförde styrelsen, att, ehuru styrelsen, i likhet med vad som skedde i dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 september 1921, för sin del ville framhålla den obestridda betydelsen för statsbanedriften av ifrågavarande dubbelspårs anordnande, styrelsen dock med hänsyn till den ekonomiska situationen och till den mindre trafikbelastning å linjen i fråga, som under dåvarande konjunkturer vore rådande, ville ifrågasätta, att dessa arbeten tills vidare skulle nedläggas, därvid dock på anförda skäl en successiv avveckling av desamma borde äga rum. Arbetena borde då avvecklas enligt en av styrelsen skisserad plan, därvid beträffande delen Tranås—Aneby arbetena skulle inskränka sig att omfatta terrassering och underballastning å linjen samt å Gripenbergs och Frinnaryds bangårdar. Vidare skulle all erforderlig

mark utom för Tranås bangård anskaffas. Delen Bodafors—Sävsjö skulle däremot i sin helhet fullbordas. Styrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att erforderlig mark för framtida utvidgning av Tranås bangård sedermera anskaffats genom överenskommelse av den $\frac{2}{4}$ — $\frac{11}{5}$ 1927 mellan järnvägsstyrelsen å ena, och Tranås stad genom dess drätselkammare å andra sidan, angående framtida omgestaltung av Tranås bangård m. m., vilken överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t den 8 juli 1927.

Vidare har styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 september 1924 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. framhållit, att de motiv, som år 1922 anfördes för arbetenas avvecklande enligt ovannämnda plan, kunde anses i stort sett ännu vara bestående, men ville styrelsen dock med hänsyn till fördelar i tidtabells-, tågförings- och driftkostnadshänseende föreslå, att avvecklingen av denna dubbelspårsbyggnad skedde efter en något vidare plan, innebärande att dubbelspår även skulle utläggas å en del av sträckan Tranås—Aneby, nämligen å delen Frinnaryd—Aneby. Kostnaderna för ett dylikt färdigställande av dubbelspåret mellan Frinnaryd och Aneby beräknades uppgå till 465.000 kronor, och har 1925 års riksdag medgivit, att av i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 2 januari 1925 omnämda besparade anslagsmedel må för ifrågavarande arbeten användas nämnda belopp av 465.000 kronor, varav dock 100.000 kronor utgöra besparingar å tidigare för dubbelspårsbyggnaden anvisade medel, som alltså redan ingå i de här ovan såsom beviljade angivna anslagen.

Härmed hava sålunda för dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö ställts till förfogande sammanlagt 5.375.000 kronor.

Sedan arbetena å dubbelspåret Tranås—Aneby och Bodafors—Sävsjö fullföljts i enlighet med ovannämnda avvecklingsplan och i sin helhet avslutats, förefanns ett överskott å för dubbelspåret anvisade medel av 620.000 kronor. Dessa medel hava emellertid enligt 1929 års statsverksproposition enligt allmängiltiga direktiv tagits i anspråk för budgeten. För ifrågavarande dubbelspårsbyggnad har sålunda, sedan från anvisade medel frändragits ovannämnda 620.000 kronor, hitintills disponerats ett kapital av 4.755.000 kronor.

Såsom av ovanstående redogörelse framgår, avbröts på sin tid — år 1926 — arbetet med färdigställandet av dubbelspåret Tranås—Aneby, vad delen Tranås—Frinnaryd beträffar, med hänsyn till den ekonomiska situationen och den mindre trafikbelastning å linjen i fråga, som under dåvarande konjunkturer var rådande. Sedan nämnda tidpunkt hava förhållandena emellertid i många hänseenden ändrats.

I sin förenämnda skrivelse den 13 september 1924 har styrelsen framhållit, att fördelar i tidtabells-, tågförings- och driftkostnadshänseende stode att vinna genom färdigställandet av sträckan Frinnaryd—Aneby. Under den sedan dess förflutna tidrymden har erfarenheten särskilt under de senare åren, bekräftat, att ursprungligen beaktade liknande fördelar skulle ernås genom dubbelspårets färdigställande jämväl å den återstående delen Tranås—Frinnaryd.

Särskilt för tågföringen har behovet av dubbelspåret år från år ökat. Godstågslägena äro ytterst hårt bundna på grund av bristen på framkomstmöjlighet norr om Frinnaryd och hava på grund av hänsynen till person- och snälltågs-möten måst läggas oförmånligt för rangeringsarbetet i Nässjö. Vidare förekomma dagligen förseningar av godstågen genom möten på enkelspåret och olägenheter genom begränsning av godstågens axelantal. Tecken tyda också på, att viktiga tågmöten måste komma att läggas norrut mot Tranås utanför det nuvarande dubbelspåret. Tågföringen kommer därav att ytterligare försvåras.

De driftkostnadsbesparingar, som bliva en direkt följd av anordnandet av dubbelspår å linjen Frinnaryd—Tranås låta sig endast till en mindre del siffer-

mässigt beräknas. Bland de största fördelarna ur driftssynpunkt som dock alla ytterst bottna i besparingar, må därför här blott omnämnas de viktigaste. Oberoende av och undvikande i största möjliga utsträckning av de eljest å enkelspårslinjer med livlig trafik lätt uppkommande tågförseeningarna med därav följande rubbningar i trafiken, vilka särskilt under de periodiska högtrafiktillfällena så gott som undantagslöst uppkommit; förenklad tågledning med därav minskat telegraferingsarbete och minskad ordergivning; minskade oregelmässigheter beträffande rangerings- och annat arbete å såväl linje- som ändstationer; undvikande av övertidstjänstgöring för stationspersonal samt slutligen större frihet vid såväl extratågs inläggande som vid uppgörande av tidtabeller vid tidtabellsskiftet m. m.

Dubbelspåret inledande å därav berörda stationer — Frinnaryd, Gripenberg och Tranås — påfordrar åtminstone för det närvarande icke några större omgestaltningar av bangårdsanordningarna å dessa platser. Vad Tranås beträffar måste stationsanordningarna därstädes i varje fall — oavsett om dubbelspåret kommer till stånd eller ej — förändras och moderniseras. Förhandlingar om vissa omgestaltningar av stationen pågå med kommunen, och vissa arbeten där torde komma att föreslås till utförande inom närmaste tiden, men då med hänsyn till dessa ändringsarbetens karaktär kostnaderna till huvudsaklig del böra bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond, behöver styrelsen icke nu begära något särskilt kapitalökningsanslag för ändamålet.

Då sålunda, såsom här förutsatts, genomförandet av dubbelspårsbyggnaden begränsas till själva linjen, bliva kostnaderna icke så avsevärda, varvid spelar in också att de redan nedlagda betydande kostnaderna för spårets terrassering m. m. kunna nyttiggöras.

Kostnaderna för dubbelspåret färdigställande på här föreslaget sätt beräknas uppgå till 765,000 kronor, villket belopp dock lämpligen kan uppdelas på de tvenne närmaste budgetåren. Under budgetåret 1931—1932, då dubbelspåret skulle färdigställas å delsträckan Tranås—Gripenberg, erfordras ett anslag av 520,000 kronor.

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

att för igångsättande av arbeten med fullbordande av dubbelspåret mellan Tranås och Frinnaryd för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 520,000 kronor.

III. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Notviken, verkstadsbyggnad för reparation av vagnar.

Sedan malmvagnsreparationerna år 1928 överflyttats från Boden till Notviken i därstädes för detta ändamål uppförd verkstad, återstår av reparationsverksamheten i Boden blott handhavandet av underhållet å ett mindre antal person- och godsvagnar, med vilka arbeten för närvarande en arbetarstam av 75 man är sysselsatt.

Såsom redan förut i järnvägsstyrelsens motivering för byggandet av malmvagnsverkstaden i Notviken anfördes, är verkstadsanläggningen i Boden mycket omodern och oekonomisk i drift. Då därjämte en modernisering av sistnämnda verkstad ej kan ifrågasättas på grund av därmed förenade kostnader — utan att man ändock får en fullt tillfredsställande anläggning — framhöll styrelsen vidare 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.

Enär driftsresultatet av ännu kvarvarande verksamhet i Boden är synnerligen oekonomiskt och ej för rimlig kostnad kan förbättras, kan styrelsen ej taga på sitt ansvar att längre dröja med Bodenverkstadens fullständiga utrymmande och driftens överflyttande till den moderna verkstaden i Notviken.

För att bereda nödigt utrymme härför i Notviken erfordras planenligt en tillbyggnad av vagnsverkstaden därstädes jämte vissa spåranordningar samt materialbodar. Dessa anläggningar hava av järnvägsstyrelsen beräknats komma att draga en kostnad av 850,000 kronor.

I gengäld för detta kapitalutlägg beräknas, att de med den omoderna verkstadsdriften i Boden förbundna, onödigt stora driftkostnaderna kunna undgås dels genom att den nu tudelade administrationen centraliseras till en plats, dels genom att tidsbesparande metoder kunna utnyttjas i den nya anläggningen. Därjämte bortfalla eller väsentligt förminska en hel del av de kostnader, som nu tynga utgiftsstaten beträffande Boden, såsom avlöning till port- och nattvakter, underhålls- och övrig kostnad för byggnader, kraft, belysning och värme samt renhållning och snöskottning.

En försiktig beräkning har visat, att dessa med verkstadsdriften förbundna merkostnader sammanlagt skulle komma att uppgå till 105,000 kronor årligen. Denna kalkyl är utförd på enahanda sätt som de, vilka lades till grund för beräkningen av den år 1927 till utförande beslutade vagnsverkstadens räntabilitet, och då dessa sistnämnda kalkyler visat, att de verkliga utgiftsbesparingarna fullt upp motsvara de beräknade, är styrelsen förvissad om, att jämväl det nu beräknade undanröjdandet av bestående merkostnader skola motsvaras av verkligheten.

En utgiftspost kommer dock att under en del år något förminska denna besparing, nämligen kostnad för arbetaretåg mellan Boden och Notviken.

På grund av att den nuvarande arbetarestammen i Boden nästan uteslutande består av egnahemsinnehavare, vilka kunna hava mer eller mindre svårt att avyttra sina lägenheter, har järnvägsstyrelsen nämligen ej för avsikt att vid Bodenverkstadens nedläggande tvångstransportera därvarande personal till Notviken utan ämnar dagligen befordra dessa arbetare den 31 kilometer långa vägen mellan Boden och Notviken med särskilda tåg till och från arbetet. Härför uppstående kostnader, som årligen komma att belöpa sig till 20,000 kronor, bortfalla givetvis vid den tidpunkt, då i Boden varande verkstadspersonal avgår ur tjänst eller frivilligt avflyttar till Notviken.

Vidkommande slutligen frågan med vad för slags medel — kapitalökningsmedel eller medel ur statens järnvägars förnyelsefond — kostnaderna för den här ifrågakvarande verkstadsbyggnaden böra täckas får styrelsen anföra följande.

Styrelsen vill då först erinra om, att styrelsen i fråga om den senast uppförda verkstadsbyggnaden vid Notviken (malmvagnsverkstaden) föreslog, att denna, såsom avsedd att ersätta motsvarande utrymmen i Boden, skulle bekostas med förnyelsefondsmedel. Emellertid ansåg sig föredragande departementschefen icke kunna biträda detta förslag, dels emedan det icke vore avsett att slopa den gamla verkstaden i Boden, dels emedan bestridandet av kostnaderna i fråga med förnyelsefondsmedel möjligen kunde komma att inverka på omfattningen av malmbolagets förpliktelser på grund av lämnad garanti för malmbanornas avkastning. Departementschefens åsikt gillades av Kungl. Maj:t, som i proposition till 1927 års riksdag äskade erforderligt anslag av kapitalökningsmedel i och för anläggningens påbörjande. På Kungl. Maj:ts framställning hava sedermera 1928 och 1929 års riksdagar anvisat ytterligare anslag av samma natur för anläggningens fullbordande.

Enär i och med tillkomsten av den nu ifrågasatta tillbyggnaden av verkstaden i Notviken huvudverkstaden i Boden kommer att helt slopas, har det föreslagna arbetet karaktären av rent ersättningsarbete, som i enlighet med gällande grundregler bör bekostas med förnyelsefondsmedel. Den omständigheten, att disponerandet av dylika medel för arbetet möjligen skulle kunna komma att något inverka på omfattningen av malmbolagens garantiförpliktelser i fråga om malmbanornas avkastning, torde enligt styrelsens mening icke böra föranleda till sådant avsteg från praxis, som anlitaandet av kapitalökningsmedel i detta fall skulle innebära. Det må för övrigt framhållas, att malmbolagens garantiförpliktelser i avseende å huvudverkstadsanläggningarna i Notviken och Boden endast omfatta så stor del av det i anläggningarna bundna kapitalet, som svarar mot de för malmbanorna utförda prestationerna i förhållande till verkstädernas totala prestationer, och att den nu föreslagna verkstadstillbyggnaden i Notviken är avsedd att till vida övervägande del disponeras icke för malmbanornas räkning utan för statens järnvägars övriga norrländska linjer.

På grund av vad sålunda anförts har styrelsen för avsikt att i förslaget till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1931 för här ifrågasatt verkstadstillbyggnad upptaga ett belopp av 400,000 kronor såsom erforderligt för nästa års arbeten samt återstående 450,000 kronor i statförslaget för år 1932. Styrelsen, som för ändamålet alltså icke har något äskande av kapitalökande natur, har likväl velat redan nu anmäla saken, för den händelse Kungl. Maj:t skulle på grund av dess ekonomiska storleksordning anse det erforderligt att föra frågan till riksdagen.

IV. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Kristinehamn, ombyggnad av lokomotivstationen.

Maskinavdelningens anläggningar i Kristinehamn — lokstallar, revisionsverkstad för lok och vagnar, kolgivningsanordningar m. m. — ligga i förhållande till varandra så ofördelaktigt placerade, att expeditioner, förråd, kolupplag och kolgivningsanordningar m. m. äro belägna på ena sidan om huvudspåren och de övriga anläggningarna å motsatta sidan. Med undantag av byggnaden för befälsexpeditionerna och förrådet äro samtliga anläggningar i bristfälligt skick, obekväma, mörka och ohygieniska.

Ny lokstation planerades redan i samband med Mora—Vänerns-banans övertagande år 1917. Järnvägsstyrelsen har emellertid på grund av finansiella hänsyn och för att ej behöva riskera ett undanträngande av vissa ännu angelägnare ombyggnadsarbeten hitintills ansett sig böra låta anstå med uppförande av en ny lokstallsanläggning, utom i vad gäller en år 1923 uppförd stallbyggnad med plats för fyra lokomotiv jämte tillhörande 20 meters vändskiva, vilken anläggning kom till stånd såsom ersättning för ett från Mora—Vänerns järnväg övertaget, i bangårdens östra del beläget lokomotivstall, vilket måste rivas för genomförande av en enligt ett år 1919 träffat avtal med Kristinehamns stad bestämd och år 1924 färdigställd vägportsanläggning under bangården å den plats, där detta stall var beläget.

De nuvarande gamla lokomotivstallsanläggningarna hava i avseende på bristfällighet och obekvämligheht nu kommit därhän, att ett bibehållande av desamma oundgängligen och inom närmaste framtiden skulle förutsätta en genomgripande reparation och modernisering, därvid man dock icke skulle kunna bereda möjlighet att utvinna några mera betydande ekonomiska fördelar i driften. Genom att i stället gå till en fullständig rivning av hela komplexet, med undantag för förenämnda expeditionsbyggnad, och uppförande till ersättning

av en väl avvägd, fullt modern lokstationsanläggning i anslutning till de förenämnda, relativt nybyggda lokstallarna, vilka äro förlagda på för ändamålet av staden i förutnämnda avtal upplåten mark, beräknas väsentliga fördelar i jämförelse med nuvarande förhållanden stå att ernå såväl i avseende på drifts-ekonomi som på personalens allmänna trevnad.

En förflyttning av lokomotivstallsanläggningen skulle därjämte vara till fördel med hänsyn till att densamma i sitt nuvarande läge så gott som helt omöjliggör en lämplig utformning av inom en närmare framtid säkerligen erforderlig mindre utvidgning av stationens spårplanordningar.

Vid uppförandet av den nya lokstationen är det icke avsett att kombinera densamma med några större verkstadsanordningar, då de revisionsarbeten, som nu utföras i de för rivning avsedda verkstadslokalerna, enligt länge föreliggande plan skola överflyttas till huvudverkstaden, varigenom en avsevärd förenkling och förbilligande av lokstallarnas drift ernås.

Då här ifrågavarande ombyggnad är av sådan karaktär, att den planenligt bör bekostas med förnyelsefondsmedel har styrelsen för avsikt att i sina äskanden av dylika medel för år 1931 medtaga erforderligt belopp av de till cirka 800,000 kronor beräknade kostnaderna för anläggningens utförande. Styrelsen, som alltså icke har något äskande av anslagsmedel av kapitalökande natur, har emellertid velat anmäla saken redan nu, för den händelse Kungl. Maj:t med hänsyn till ombyggnadsföretagets storleksordning skulle anse det erforderligt att föra frågan till riksdagen.

V. Husbyggnader.

Laxå, uppförande av restaurangbyggnad kronor 70,000.

Den nu befintliga hotell- och restaurangbyggnaden vid Laxå med tillhörande uthus tillhör privat person, men är belägen å statens järnvägar tillhörigt och av statens järnvägar enligt kontrakt till ägaren uthyrt markområde. Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag har hittills av ägaren till byggnaderna förhyrt desamma för drivande av hotell- och restaurangrörelse, i samband varmed bolaget använt sig av hotellet som replipunkt för att fundera bolagets restaurangvagnar å linjerna Stockholm—Göteborg och Laxå—Charlottenberg. Hotell- och restaurangbyggnaden är, även fastän den på nyssnämnt sätt för närvarande användes såsom centralkök i viss utsträckning för restaurangvagnarna, alltför stor för nuvarande hotell- och restaurangrörelse. Byggnaden är för övrigt numera i oundgängligt behov av en omfattande reparation och modernisering. Järnvägsstyrelsen har också efter viss utredning uppsagt kontraktet angående uthyrningen av mark och har förklarat sig icke vilja inlösa eller eljest övertaga byggnaderna, utan har styrelsen anmodat ägaren till byggnaderna att från och med den 1 januari 1931 borttaga desamma och återställa markområdet i avröjt skick.

Även om byggnaderna skulle få av statens järnvägar övertagas utan vederlag, skulle nämligen kostnaderna för byggnadernas istandsättande uppgå till 105,000 kronor. Med hänsyn härtill samt till kostnaderna för rörelsens drift och underhåll, anses denna icke kunna drivas i de även efter en sådan istandsättning ej ändamålsenliga lokalerna utan avsevärd förlust för statens järnvägar. Lokalerna äro nämligen tilltagna i större skala än som behöves för den järnvägsresande allmänhetens behov, vilket numera kan fyllas genom hotell- och restaurangdrift i mera inskränkt omfattning. Medeltalet nattgäster i hotellet har vid verkställd undersökning visat sig vara sex, men utgöres flertalet härav av bilresande och resande järnvägsmän. I stationshuset vid Laxå

hava statens järnvägar inrättat s. k. nattväntsal med sovhytter till ett antal av fyra stycken. Beläggningen i dessa har genomsnittligt utgjort 1 per natt. Med nuvarande goda tågförbindelser via Laxå har denna station i allt högre grad blivit endast genomfartsstation för de resande. De fåtaliga övernattande järnvägsresandena bliva därför fullt tillgodosedda genom logi i nattväntsalen. Resande järnvägsmän kunna utan olägenhet övernatta i Hallsberg. Då vidare frågan om beredande av erforderligt logi åt bilresande och andra icke järnvägsresande torde vara en enbart Laxå samhälle berörande fråga, synes behov icke föreligga av något järnvägshotell i Laxå.

Beträffande restaurangfrågan är till en början att påpeka, hurusom restaurangvagnar framföras i dagsnälltågen 9, 10, 27 och 28 mellan Stockholm och Göteborg, i dagpersontågen 161 och 162 mellan Stockholm och Laxå samt i dagsnälltågen 51 och 52 mellan Laxå och Charlottenberg. Antalet järnvägsresande, som icke å den ena eller andra sträckan kunna begagna sig av restaurangvagnarna, utan som vilja intaga måltid i Laxå, är mycket ringa. För tillgodosedandet av dessa resandes behov ävensom behovet för de fåtaliga i nattväntsalen övernattande resandena är det tillräckligt med en mindre restaurang, där möjlighet kan beredas till erhållande av måltider. Dessutom kan, om så behöves, s. k. ambulerande tågservering lätt anordnas i vissa tågförbindelser för servering av smörgåsar, pilsnerdricka m. m.

Med hänsyn till det anförda synes det sålunda icke ur statens järnvägars synpunkt lämpligt att bibehålla den nuvarande hotell- och restaurangbyggnaden vid Laxå med därmed följande ekonomiska uppoffringar för statens järnvägar, utan torde den bästa lösningen vara att å platsen uppföra en restaurangbyggnad i mindre skala. En sådan byggnad anser styrelsen kunna utföras för ett belopp av 70,000 kronor. Härvid skulle vinnas dels den fördelen, att restaurangen komme i statens järnvägars ägo, dels att densamma skulle kunna utarrenderas till belopp, som lämnar skäligen avkastning å däri nedlagda kapital.

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

att för uppförande av en restaurangbyggnad vid Laxå för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 70,000 kronor.

VI. 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 »
1918 » »	640,000 »
1919 » »	885,000 »
1920 » »	396,000 »
1928 » »	100,000 »
1929 » »	100,000 »
1930 » »	100,000 »

Det av 1920 års riksdag beviljade anslaget, 396,000 kronor, har dock jämligt av 1923 års riksdag lämnat medgivande, såsom då icke omedelbart behövligt för sitt ändamål, tagits i anspråk för andra arbeten än de här omhandlade.

De s. k. sektionstelefonledningarnas främsta uppgift är, såsom styrelsen i tidigare anslagsäskanden framhållit, att tjäna som förmedlare av den löpande tågtjänsten berörande, oftast mycket brådskande meddelanden dels mellan tågledaren och stationerna, dels mellan dessa senare inbördes och dels för tjänsten i övrigt.

På grund av telefonens 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.

Användningen av telefonen vid statens järnvägar har i och med övergången till den nya säkerhetsordning, som trädde i kraft den 1 oktober 1929, än ytterligare utsträckts, i det att även sådana order rörande säkerhetstjänsten, för vilka tidigare användandet av telegraf varit obligatoriskt, numera få utväxlas medelst telefon.

Tillgodoseendet av det ökade behovet av telefonförbindelser har i viss utsträckning kunnat ske genom att för ändamålet aptera sådana telegrafledningar, vilka på grund av nedgången i telegrafkorrespondensen kunnat frigöras. Ofta nog kan dock en sådan anordning av tekniska och andra skäl ej vidtagas, utan måste i dylika fall det ökade behovet tillgodoses genom utförandet av nya telefonledningar, kablar och dylikt.

För nästa budgetår beräknar styrelsen sålunda för ifrågavarande ändamål erforderligt ett belopp av 100,000 kronor.

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

att för telegraf- och telefonledningar samt kabelarbeten för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

VII. Elektriska belysningsanläggningar kronor 50,000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen beviljat för åren 1917—1920 och 1922 tillhoppa 1,079,000 kronor, för budgetåren 1924—1927 sammanlagt 700,000 kronor, vilket belopp var avsett för anordnande av en tillförselledning för belysningsändamål utmed järnvägslinjen Stockholm—Göteborg, samt slutligen för vartdera av budgetåren 1929—1930 och 1930—1931 100,000 kronor.

I den mån elektrisk energi står att erhålla på fördelaktiga villkor, är det styrelsens avsikt att fortsätta med anordnandet av elektrisk belysning å bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt, mot ersättning för brukandet, i personalens bostäder. Därjämte erfordras å en del platser utvidgning och komplettering av tidigare utförda anläggningar.

För nästa budgetår beräknar styrelsen för här ifrågavarande arbeten erforderligt ett anslag av 50,000 kronor.

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

att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

VIII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . kronor 600,000.

Under denna rubrik beviljade anslagsmedel användas för utveckling av statens järnvägars signal- och säkerhetsanordningar. Riktlinjer för behovet av dylika anordningar uppdrogos av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, vilken tillsattes av Kungl. Maj:t i anledning av järnvägsolyckan vid Malmslätt. I enlighet härmed hava växel- och signalsäkerhetsanläggningar utförts företrädesvis vid mindre stationer, som passeras av snabbgående tåg eller där tågmöten ofta förekomma. Vid större eller medelstora stationer utföras säkerhetsanläggningar för underlättande av växelinspektion, förregling av tågvägarna och säkerhetsställande av rörelserna å bangården genom att göra desamma beroende av fasta signalinrättningar. Såsom i tidigare anslagsframtällningar framhållits, är huvudsyftet med växel- och signalsäkerhetsanläggningar givetvis att därmed ernå en höjning av järnvägens säkerhetsstandard, i det att man genom dessa anordningar avser att åstadkomma en mekaniskt verkande kontroll å vissa, för tågens säkra framförande väsentliga åtgöranden, en kontroll, som eljest skulle helt påvila personalen och därvid bliva förknippad med den osäkerhet, vilken alltid är förbunden med mänsklig funktion. Erfarenheten har visat, att modern järnvägstrafik, med dess krav på hög tåghastighet jämte täta tågförbindelser och precision i tågexpediering, icke är möjlig utan rationellt ordnade signal- och säkerhetsanläggningar. De tekniska hjälpmedlen hava under årens lopp utvecklats och förbättrats. De senare årens strävanden att genom förbättrad teknik öka den mänskliga arbetskapaciteten hava även inom detta område gjort sig gällande. I mån som nyare metoder och hjälpmedel kunnat tagas i anspråk, har det visat sig möjligt att samtidigt med den eftersträfvade ökningen i trafiksäkerhet åstadkomma avsevärda driftsbesparingar, ofta medförande full förräntning av det nedlagda anläggningskapitalet.

Alltsedan år 1892 hava för ifrågavarande anläggningar anvisats särskilda anslag om tillhopa 15,945,000 kronor.

Uppdelat på 5-årsperioder hava de anvisade anslagsbeloppen utgjort:

1892—1897 (6 år)	298,000 kronor
1898—1902	722,000 »
1903—1907	700,000 »
1908—1912	1,350,000 »
1913—1917	3,500,000 »
1918—1922	7,800,000 »
1923—1928	275,000 »
för budgetåret 1928—1929	400,000 »
» » 1929—1930	500,000 »
» » 1930—1931	400,000 »

Såsom järnvägsstyrelsen i tidigare ingivna förslag till nya byggnader och anläggningar framhållit, möjliggjordes inskränkning av anslagsbeloppen för perioden närmast efter 1922 genom behållningar å förut beviljade anslag, som uppkommit dels genom sänkta material- och arbetspriser i och med kristidsförhållandenas avveckling, dels genom nedgången i trafiken, vilket möjliggjorde inskränkningar i arbetenas omfattning eller uppskov med planerade anordningar i avvaktan på gynnsammare priser. Järnvägsstyrelsen kunde av denna anledning avstå från äskande av nya medel för budgetåren 1924—1927. Efter denna tidpunkt voro tillgängliga överskottsmedel förbrukade eller disponerade för olika ändamål, vadan styrelsen för fortsatta arbeten begärde för budgetåret 1927—1928 ett anslag av 300,000 kronor, för budgetåret 1928—1929 600,000 kronor och för budgetåret 1929—1930 600,000 kronor, vilka belopp

emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsattes till 150,000, 400,000 respektive 500,000 kronor. Av järnvägsstyrelsen för budgetåret 1930—1931 begärt anslag, 400,000 kronor, anvisades, såsom framgår av ovanstående, däremot oavkortat av statsmakterna.

Åtskilliga angelägna arbeten återstå ännu för utveckling av anordningarna för trafiksäkerheten i anslutning till Malmsslättskommissionens av styrelsen och sedermera av Kungl. Maj:t godtagna direktiv. Förslag till nya anordningar föreligga också alltjämt och framkomma tid efter annan från linjemyndigheterna i syfte att ernå lättnader och besparingar vid trafikarbetets utförande. 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, det vill säga 200,000 kronor mer än vad som anvisats för innevarande budgetår. Denna ökning av anslaget erfordras i och för utförande av hittills undanskjutna men av trafiksäkerhetsskäl starkt påkallade linjeblockanordningar å vissa livligt trafikerade bansträckor.

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

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

IX. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1,000,000.

Under en följd av år hava anslag under förestående rubrik anvisats för bestridande av utgifterna för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna, oförutsedda krav, dels 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 »
» vart och ett av åren 1919—1922	1,500,000 »
» år 1923 (första halvåret)	500,000 »
» vart och ett av budgetåren 1926—1927 och 1927—1928	800,000 »
» budgetåret 1928—1929	900,000 »
» vart och ett av budgetåren 1929—1930 och 1930—1931	1,000,000 »

Såsom styrelsen tidigare framhållit, är det av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag eller av angelägna oförutsedda arbeten, som för trafikens rationella avveckling alltid påfordras vid ett så stort företag som statens järnvägar, eller som där med teknikens utveckling ur driftsekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda.

För nästa budgetår beräknar styrelsen erforderligt ett lika stort belopp som det för vartdera av de tvenne senaste budgetåren beviljade eller 1,000,000 kronor.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare

kronor 4,000,000.

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 hållas vid banbyggnadens utförande, och för anläggningarna hava hittills anvisats följande anslag, nämligen

för år 1917	3,500,000 kronor
» » 1918	6,000,000 »
» » 1919	3,900,000 »
» » 1920	1,900,000 »
» » 1921	4,200,000 »
» » 1922	4,000,000 »
» » 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 »
» » 1928—1929	1,200,000 »
» » 1929—1930	2,000,000 »
» » 1930—1931	2,500,000 »

Summa 40,550,000 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 skulle överflyttas till andra byggnadsföretag.

För ifrågavarande anläggning hava således hittills disponerats sammanlagt 40,850,000 kronor.

1927 års riksdag beslöt, att arbetena å inlandsbanans södra distrikt skulle omedelbart fortsättas från Blattnicksele till Sorsele, men att arbetena å inlands-

banans norra distrikt, när järnvägen färdigställts till Jokkmokk, skulle tills vidare nedläggas.

Sedan beslöt 1928 års riksdag, att det en gång fattade beslutet om inlandsbanans byggande skulle fullföljas, om ock på grund av tidsförhållandena planens genomförande måste utsträckas över en betydligt längre tidrymd än som ursprungligen tänkts. Någon ändring i beslutet av år 1927 om arbetenas nedläggande tillsvidare å inlandsbanans norra distrikt gjordes icke. Jämväl 1929 års riksdag beslöt, att inlandsbanebygget skulle utan avbrott fullföljas.

I sin skrivelse av den 17 september 1929 angående behovet av penningmedel för inlandsbanans fortsatta byggande hade järnvägsstyrelsen för budgetåret 1930—1931 ifrågasatt ett anslag av 2,000,000 kronor och till denna skrivelse fogat en tablå angivande de tidpunkter, vid vilka de olika delarna av inlandsbanan skulle under förutsättning av vissa angivna årliga byggnadsanslag kunna färdigställas. Därvid hade då avsetts, att arbetena från Arvidsjaur norrut skulle påbörjas först under budgetåret 1931—1932.

Vid ärendets behandling i riksdagen fann emellertid statsutskottet skäl förorda, att anslaget för inlandsbanan måtte höjas från 2,000,000 till 2,500,000 kronor, varigenom skulle öppnas möjlighet till ett påskyndande av inlandsbanebyggets fortsättning från Arvidsjaur upp mot Jokkmokk.

Detta statsutskottets förslag blev av riksdagen bifallet.

I anslutning härtill hava också arbetena å linjen från Arvidsjaur norrut igångsatts under innevarande budgetår.

Genom detta beslut av riksdagen och genom beviljandet av slutanslag å 1,500,000 kronor för färdigställandet av statsbanan Hällnäs—Stensele uppgå anslagen till järnvägsbyggnaderna i Norrland för budgetåret 1930—1931 till sammanlagt 4,000,000 kronor, ett belopp, som järnvägsstyrelsen enligt statsutskottets uttalande jämväl för kommande år torde hava att räkna med såsom av statsmakterna avsett att nedläggas på det fortsatta inlandsbanebygget. Med årliga anslag av denna av statsmakterna avsedda storlek skulle inlandsbanan bli fullbordad under budgetåret 1937—1938.

I anslutning härtill får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1931—1932 anvisa ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

Beträffande anslagsrubrikerna *Skenfria vägkorsningar m. m.* och *Markförvärv*, å vilka några anslag för året icke begäres, får styrelsen anföra följande:

År 1929 ansåg sig styrelsen ej böra äska nytt *kollektivt* anslag för arbeten under först berörda rubrik, emedan kvarstående behållning kunde väntas bli tillräcklig för budgetåret 1930—1931. Däremot gjordes framställning om anslag av 575,000 kronor för ett speciellt arbete tillhörande samma grupp, nämligen för en gatuviadukt över bangårdsområdet i Malmö vid Sjölanda, vilket anslag även blev av riksdagen beviljat.

I sina tvenne närmast föregående anslagsframställningar har styrelsen dels framhållit nödvändigheten av att arbetet med plankorsningarnas förändring till skenfria forcerades, dels uttalat, att inflytande automobilskattemedel i största möjliga utsträckning måtte få komma till användning för anordnande av skenfria korsningar framför andra vägarbeten. Dessa styrelsens synpunkter,

som styrelsen givetvis allt fortfarande omfattar och vill understryka, hava i så måtto vunnit beaktande, att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i skrivelse den 9 november 1929 anmodat länsstyrelserna att medverka till att överenskommelser om anordnande av skenfria korsningar komma till stånd.

På grund emellertid av den tyvärr allttjämt mycket långsamma takt, vari några uppgörelser kunna vinnas med vederbörande samhällen och väghållningsskyldige om genomförandet av här ifrågavarande slag av anläggningar, anser styrelsen, att någon förstärkning av de återstående behållningarna av tidigare beviljade anslag fortfarande ej erfordras, utan beräknas redan tillgängliga medel bliva tillräckliga intill utgången av budgetåret 1931—1932.

Likaledes beräknar styrelsen, att under rubriken: *Markförvärv* kvarstående behållning av tidigare för detta ändamål anvisade medel jämte de inkomster för försålda markområden, som enligt särskilda beslut komma att tillföras markförvärvsanslaget, skola bliva tillräckliga för bestridande av utgifterna för nya förvärv intill utgången av nästa budgetår.

Styrelsen behöver för den skull ej heller nu framkomma med något äskande för sist berörda ändamål.

För i tidigare liknande framställningar upptagna men ovan ej särskilt omnämnda anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1931—1932 heller inga nya anslagsbelopp erforderliga.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 239 har innevarande års riksdag medgivit, att erforderligt belopp må av trafikmedel tagas i anspråk för vidtagande av förberedande åtgärder i och för elektrifiering av statsbanelinjerna Järna—Norrköping—Malmö—Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlöv—Lomma och Malmö—Trälleborg.

Sedermera har Kungl. Maj:t genom brev den 16 maj 1930 anbefallt järnvägsstyrelsen att efter den ytterligare utredning, som kan finnas påkallad i samband med anslagsäskanden, avsedd att föreläggas 1931 års riksdag, till Kungl. Maj:t inkomma med fullständigt förslag beträffande elektrifieringsföretaget i fråga jämte finansieringsplan för detsamma ävensom å nämnda plan grundad anslagsberäkning.

Några förberedande åtgärder i och för elektrifieringen av nämnda statsbanelinjer, såsom anskaffningar, utförande av byggnadsarbeten eller dylikt, har styrelsen, efter inhämtande också under hand av vederbörande departementschefs mening, icke ansett sig kunna företaga, innan statsmakternas definitiva beslut om elektrifieringens genomförande föreligger, och har styrelsen alltså icke heller behövt att för ändamålet taga några trafikmedel i anspråk.

De anbefallda ytterligare utredningarna rörande elektrifieringsföretaget hava av styrelsen omedelbart igångsatts. De hava dock ännu ej hunnit slutföras, och styrelsen är fördenskill icke nu i tillfälle att framlägga begärt fullständigt förslag. Detta beräknar styrelsen kunna ske först under början av instundande november månad, vilket allt styrelsen härmed velat anmäla. Styrelsen utgår visserligen ifrån, att anslagen för elektrifieringen måste på grund av frågans särart och storleksordning få sin plats på sidan om statens järnvägars ordinarie anslagsbudget, men styrelsen önskar dock vid detta tillfälle även anmäla, att, såvitt styrelsen nu kan förutse, den finansplan, som det fullständiga elektrifieringsförslaget skall innehålla, torde komma att för budgetåret 1931—1932 förutsätta ett första anslag av kapitalöknings natur uppgående till omkring 22,000,000 kronor samt för kalenderåret 1931 ett likaledes första anslag ur förnyelsefonden uppgående till omkring 4,000,000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Öfverholm, Stjerna och Svensson, tjänsteförrättande verkstadsdirektören Liljegren, tjänsteförrättande byråcheferna Marcus och Gabrielson samt byrådirektören Törjeson.

Underdånigst
AXEL GRANHOLM.

A. Thorsell
tjf.

Stockholm den 27 september 1930.
