

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 1932 riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar
m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1932/1933 äskas av 1932 års riksdag, ävensom förslag till anvä-
sande 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. <i>Bangårdar.</i>	
1. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem.....	196 000
2. Bangårdsanordningar i övrigt.	
a) Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer	50 000
b) Gångbroar och gångtunnlar	100 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Dubbelspåret Tranås—Aneby	245 000
III. <i>Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.</i>	
1. Ombyggnad av lokstationen i Malmö	—
2. Anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokstationer.....	100 000
IV. <i>Skenfria vägkorsningar m. m.</i>	600 000
V. <i>Telefonledningar och kabelarbeten</i>	100 000
VI. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	100 000
VII. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	600 000
VIII. <i>Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg</i>	200 000
IX. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	1 000 000
	Summa kronor 3 291 000

B. Nya statsbanebyggnader.

✓ I. <i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i>	4 000 000
II. <i>Statsbanan Malung—Vansbro</i>	1 000 000
	Summa kronor 5 000 000

Summa summarum kronor 8 291 000

Häri ingå icke de belopp, som mera extraordinärt erfordras för den pågående elektrifieringen av Malmölinjerna, vilka arbeten behandlas i sista avdelningen av denna framställning.

Vid utarbetandet av föreliggande anslagsäskanden har styrelsen givetvis sökt att i möjligaste mån efterkomma den anmodan att iakttaga sträng återhållsamhet, som Kungl. Maj:t genom cirkulär den 12 juni 1931 riktat till samtliga statsmyndigheter.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 3 291 000 kronor.

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

I överensstämmelse med under en följd av år iakttagen och av statsmakterna godkänd praxis har styrelsen icke heller i denna framställning såsom särskilt äskande medtagit 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 — likaledes jämlikt under en följd av år tillämpad och av statsmakterna godkänd praxis — vid äskandet av anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de anslutande enskilda järnvägarna. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får beträffande det av 1923 års riksdag beslutade arbetet med ombyggnad av bangården i Lund anmäla, att den anslutande enskilda banans bidragsskyldighet genom skiljedomsutslag fixerats till 320 000 kronor, varav 137 000 kronor tillförts det för arbetet upplagda kapitalökningskontot och återstoden förnyelsefondskontot för samma arbete. Å för arbetet beviljade kapitalökningsanslag, sammanlagt 900 000 kronor, har erhållits ett överskott av kronor 158 251: 29, som ingår bland här nedan omförmälda besparingar å anslag för under år 1930 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 uppkommit å anslagen för under år 1930 avslutade arbeten endast inom detaljgruppen lokstations- och driftverkstadsanläggningar kronor 19 367: 40.

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

bangårdsombyggnader	kronor 158 978: 62
spåranordningar i anslutning till förefintliga spårsystem	» 78 649: 92
dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar »	932: 83
Summa överskott kronor	238 561: 37

Efter det ovan angivna anslagsbrist — kronor 19 367: 40 — blivit täckt, återstår alltså en behållning till år 1931 av 219 193 kronor 97 öre, vilket belopp kommer att av styrelsen återbördas.

Genom brev den 25 juni 1926 har Kungl. Maj:t föreskrivit, att av den kontanta behållning — kronor 343 903: 65 — som den 1 september 1925

kvarstod å för *dubbelspårsbyggnaden Rönninge—Ström* beviljade anslag ett belopp av 340 000 kronor omedelbart skulle till riksgäldskontoret inlevereras, i samband varmed statens järnvägars kapital skulle nedskrivras med motsvarande belopp. Därjämte föreskrev Kungl. Maj:t, att de belopp, som komme att inflyta vid försäljning av för järnvägsändamål obehövlige fastigheter, ävensom vad av ovan omförmälda kontanta behållning överstiger 340,000 kronor skulle användas till täckande av utgifter för kapitalökning i avseende å nämnda järnvägar, och anbefallde Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att, sedan medel av nu nämnda anledningar blivit disponibla, framlägga förslag rörande användningen av berörda medel.

På grund härav inlevererade järnvägsstyrelsen i juli månad 1926 nyssberörda belopp 340 000 kronor till riksgäldskontoret. Sedermera har styrelsen i februari månad 1928, då räkenskaperna för dubbelspåret avslutades, till nämnda kontor inlevererat ytterligare 20 000 kronor, utgörande ersättning för försälda fastigheter m. m.

Styrelsen får nu anmäla, att efter sistnämnda tidpunkt för markförsäljningar influtit sammanlagt 48 536 kronor, vilket belopp styrelsen, såvida Kungl. Maj:t intet har att häremot erinra, har för avsikt att nu inleverera till riksgäldskontoret.

Största delen av de till försäljning avsedda fastigheterna äro numera avyttrade eller tagna i anspråk för visst ändamål. Huruvida och när de återstående fastigheterna kunna för skäligt pris säljas, står i vida fältet, och de belopp, som väntas inflyta vid en eventuell avyttring av dessa fastigheter, äro relativt obetydliga. Med hänsyn härtill vill styrelsen föreslå, att sedan ovannämnda belopp 48 536 kronor inlevererats till riksgäldskontoret, de medel, som därefter eventuellt kunna komma att inflyta, måtte, i likhet med vad sker vid övriga markförsäljningar, få tillföras statens järnvägars markförvärfvond.

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 1932 års riksdag
i jämförelse med styrelsens äskanden till 1929,
1930 och 1931 års riksdagar.

	1929 kr.	1930 kr.	1931 kr.	1932 kr.
<i>A. Nya byggnader och anläggningar.</i>				
Bangårdar	2 925 000	1 710 000	700 000	346 000
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	—	—	520 000	245 000
Anläggningar vid huvudverkstäder	90 000	—	—	—
Lokstations- och driftverkstads- anläggningar ...	—	—	—	100 000
Husbyggnader	—	—	70 000	—
Skenfria vägkorsningar m. m.....	500 000	575 000	—	600 000
Telefonledningnar och kabelarbeten	100 000	100 000	100 000	100 000

	1929 kr.	1930 kr.	1931 kr.	1932 kr.
Elektriska belysningsanläggningar	100 000	100 000	50 000	100 000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	—	250 000	—	—
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	600 000	400 000	600 000	600 000
Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg.....	—	—	—	200 000
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	—	—
Summa kronor	5 315 000	4 352 000	3 040 000	3 291 000

I. Bangårdar.

1. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spår-system..... kronor 196 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1930 års riksdag för spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem anvisat ett reservationsanslag av 660 000 kronor. Härav voro 300 000 kronor avsedda för *utvidgning av spårsystemet vid Stockholms norra*. Såsom i styrelsens anslagsframställning den 17 september 1929 meddelats, har detta arbete, fränsett den del därav, vilken tidigare utförts såsom nödhjulsarbete, beräknats draga en kostnad av 496 000 kronor. För fullbordande av arbetet, som pågått i sakta takt, erfordras alltså ytterligare 196 000 kronor.

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

att för spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 196 000 kronor.

2. Bangårdsanordningar i övrigt.

a) Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer kronor 50 000.

För utförande av diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer har riksdagen tidigare anvisat vissa belopp. Sålunda beviljade 1921 års riksdag för nämnda ändamål ett belopp av 100 000 kronor. Under de senare åren har styrelsen på grund av kvarstående anslagsbehållningar icke behövt äska några nya medel under förestående rubrik. Emellertid hava behållningarna numera så nedgått, att en förstärkning erfordras.

Såsom motivering för här ifrågavarande anslagskrav får styrelsen anföra följande.

Vid statens järnvägars kol- och vattenstationer göra sig behov av utvidgningar och förbättringar löpande gällande, såväl vad beträffar kolupplagen och deras skötsel i och för tids- och personalbesparing som beträffande utlämningsanordningarna för såväl kol som vatten. Vad särskilt de senare

angår, erfordras, sedan de genomgående tågen på grund av de moderna lokens konstruktion nu kunna framföras allt längre sträckor utan lokombyte, snabba utlämningsanordningar vid stationsplattformerna för att kunna undvika uppehåll för kol- och vattengivning utöver den tid, som åtgår för tågens expediering.

Då dessa anordningar draga var för sig jämförelsevis små kostnader samt då det vid nu allt fortfarande förekommande omkastningar vid trafiken ofta befinnes lämpligare med hänsyn till denna trafiks krav att tillgodose ett senare uppkommet behov av hithörande anläggningar före ett tidigare, är det synnerligen önskvärt, att för sådana anläggningar finnes tillgänglig en viss anslagssumma att disponeras för ändamålet i den ordning, behoven göra sig gällande.

För nästa budgetår beräknar styrelsen för ändamålet erforderligt ett belopp av 50 000 kronor.

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

att för diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

b) Gångbroar och gångtunnlar kronor 100 000.

För utförande av anläggningar, som avses i denna rubrik, har riksdagen plägat anvisa anslag att av järnvägsstyrelsen disponeras, i den mån behov av dylika anläggningar uppkommer. Sålunda har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1925—1931 för ändamålet anvisat ett belopp av 50 000 kronor och för budgetåret 1931/1932 100 000 kronor.

Betydande krav å nya gångbroar och gångtunnlar föreligga och framkomma alltjämt. Styrelsen nödgas därför även denna gång åska medel för ifrågavarande ändamål. Härvid får styrelsen såsom motiv för sitt anslags-åskande upprepa, vad styrelsen tidigare härutinnan anfört.

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.

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.

För nästa budgetår beräknar styrelsen erforderligt ett anslag av 100 000 kronor eller lika stort belopp, som av riksdagen anvisats för budgetåret 1931/1932.

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

att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Dubbelspåret Tranås—Aneby kronor 245 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1931 års riksdag till full-

bordande av dubbelspåret Tranås—Aneby för budgetåret 1931/1932 anvisat ett reservationsanslag av 520 000 kronor.

Kostnaderna för dubbelspåret färdigställande hava, såsom meddelats i järnvägsstyrelsens anslagsframställning den 27 september 1930, beräknats uppgå till ett belopp av 765 000 kronor.

Då arbetet, som pågår, avses att färdigställas under nästa år, erfordras alltså slutanslaget, 245 000 kronor, för budgetåret 1932/1933.

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

att för fullbordande av dubbelspåret Tranås—Aneby för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 245 000 kronor.

III. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

I. Ombyggnad av lokstationen i Malmö.

I den plan för disposition av förnyelsefondsmedel under femårsperioden 1928—1932, vilken styrelsen jämlikt föreläggande uppgjort och den 13 januari 1928 ingivit till kommunikationsdepartementet, upptogs under rubriken »Spår och bangårdar med husbyggnader» ett belopp av 1 035 000 kronor för ombyggnad av lokstationen i Malmö. Styrelsen framhöll därvid, att en sådan ombyggnad ingått i 1912 års förslag till nya bangårdsanordningar i Malmö, men att man sedermera med hänsyn till vissa inträdda förändringar ansett därmed kunna anstå någon tid framåt. Som de befintliga lokstationsbyggnaderna äro synnerligen bristfälliga och ur driftsekonomisk synpunkt icke ändamålsenliga, var emellertid från början klart, att uppskovet ifråga icke lämpligen kunde utsträckas alltför lång tid.

Genomförandet av det av innevarande års riksdag fattade beslutet angående Malmölinjernas elektrifiering förutsätter, såsom också förut anmälts, att jämväl förevarande fråga omgående föres fram mot sin lösning sålunda, att en — vissa av de gamla anläggningarna ersättande — ny lokstationsbyggnad uppföres för elektroloken. De nuvarande anläggningarna kunna nämligen icke lämpligen omändras för elektrolok; en del av desamma avses däremot att användas för återstående ånglok.

Kostnaderna för den nya lokstationen med tillhörande fullt moderna lokaler beräknas komma att uppgå till cirka 650 000 kronor. Kostnaden för en ny ånglokstation, som, därest elektrifieringen ej kommit till stånd, icke längre lämpligen kunnat uppskjutas, beräknades som nämnt till 1 035 000 kronor, varför sålunda genom elektrifieringen kostnaderna för en ny lokstation i Malmö kunnat nedbringas med cirka 400 000 kronor.

Då en ombyggnad av Malmö lokstation är av sådan karaktär, att den planenligt bör bekostas med förnyelsefondsmedel, har styrelsen för avsikt att i sina äskanden av dylika medel för år 1932 medtaga ovannämnda belopp 650 000 kronor.

Styrelsen, som för ändamålet alltså icke har något äskande om kapitalökningssmedel, har likväl velat redan nu anmäla saken, för den händelse Kungl. Maj:t skulle anse erforderligt att föra frågan till riksdagen.

2. Anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokstationer..... kr. 100 000.

För utförande av driftsekonomiska förbättringar vid lokstationer har riksdagen pläгат anvisa anslag, avsedda att disponeras i den ordning, behov av sådana förbättringar komma att uppstå på grund av trafikens växlingar och teknikens utveckling. Senast anvisade sålunda 1927 års riksdag för ända-

målet ett belopp av 50 000 kronor. Under de sista åren har styrelsen på grund av kvarstående behållningar å dels nyssnämnda, dels tidigare beviljade anslag icke behövt äska några nya medel under förestående rubrik. Emellertid äro anslagsbehållningarna numera helt disponerade, varför styrelsen nödgas åter äska anslag för ifrågavarande ändamål.

Såsom motivering för sitt anslagskrav får styrelsen anföra följande.

Vid äldre lokstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilkas utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra drifts-ekonomiska fördelar. Hit höra anordningar för uppvärmning, vilken i äldre stallar sker medelst kaminer med ty åtföljande större kostnader för personal och bränsle än vid användande av central värmekälla. Hit höra vidare anordnande av ångcentraler för uppvärmning av personvagnar å bangårdarna, elektrifiering av diverse maskinerier m. m.

Med hänsyn till de ökade krav på anordningar av här ifrågavarande slag, som göra sig gällande i samband med den pågående elektrifieringen av Malmölinjerna, anser styrelsen anslaget för nästa budgetår icke böra utgå med lägre belopp än 100 000 kronor.

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

att för anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokstationer för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

IV. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 600 000.

För anordnande av skenfria vägkorsningar har riksdagen för åren 1917—1919, 1921 och 1922 anvisat tillhoppa 1 150 000 kronor. Vidare har riksdagen, som genom beslut år 1924 medgivit, att anslaget skulle få användas jämväl för utförande av s. k. parallellvägar, som ersatte vägkorsning i plan, anvisat för budgetåren 1924—1926 sammanlagt 800 000 kronor, för budgetåret 1929/1930 500 000 kronor och för budgetåret 1930/1931 575 000 kronor. Sistnämnda anslag var avsett för en speciell, större anläggning, nämligen för en gatuviadukt över bangårdsområdet i Malmö vid Sjölundan.

Styrelsen har i sina tidigare anslagsäskanden framhållit nödvändigheten av, att arbetet med plankorsningarnas förändring till skenfria forcerades, ävensom uttalat, att inflytande automobilskattemedel i största möjliga utsträckning måtte få komma till användning för anordnande av skenfria vägkorsningar framför andra vägarbeten. Dessa av styrelsen allttjämt omfattade synpunkter hava vunnit beaktande, bland annat genom 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.

Den av styrelsen redan tidigare påtalade långsamma takt, vari behandlingen av dessa ärenden utföres, innan uppgörelser kunna vinnas med vederbörande samhällen och väghållningsskyldige om anläggningarnas utförande, har tyvärr ännu ej fränkommit, dock har på senare tid en strävan gjort sig märkbar att påskynda ärendenas behandling i syfte att bereda arbeten till motverkande av den allmänna arbetslösheten.

Med hänsyn till de krav på bidrag till anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. — i det följande behandlade beredskapsarbeten undantagna — som under senaste åren framkommit, beräknar styrelsen för nästa budgetår erforderligt ett anslag av 150 000 kronor.

För budgetåret 1931/1932 har riksdagen till *beredskapsarbeten för motverkande av arbetslöshet* anvisat ett totalanslag av 3 000 000 kronor, varav största delen torde komma att disponeras för utförandet av skenfria vägkorsningar eller vägomläggningar för borttagande av korsningar i plan vid statens järnvägar. Härigenom kan förväntas, att borttagandet av de farliga plankorsningarna kommer att än ytterligare något påskyndas. Enligt Kungl. Maj:ts av riksdagen bifallna proposition angående förenämnda beredskapsarbeten skulle statens järnvägar till dessa anläggningar bidra med ett belopp, motsvarande värdet av de fördelar, som uppstå för järnvägarna av anordningarnas vidtagande. Enär sagda bidrag ju böra utgå av anslaget för skenfria vägkorsningar m. m., innebär detta ökade krav på anslaget.

Styrelsen, som förutsätter, att utförandet av skenfria vägkorsningar *såsom beredskapsarbeten* kommer att fortgå även nästa budgetår, beräknar för ändamålet erforderligt ett anslag av 450 000 kronor.

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

att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

V. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 100 000.

För utförande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten har riksdagen under gångna år anvisat vissa belopp, varav för vart och ett av budgetåren 1928—1932 100 000 kronor.

Av det för löpande budgetår beviljade anslaget hava i runt tal 62 000 kronor redan tagits i anspråk, vadan den för återstående del av budgetåret tillgängliga anslagsbehållningen utgör blott omkring 38 000 kronor.

För nästa budgetår beräknar styrelsen erforderligt ett anslag av samma storlek som det senast beviljade, det vill säga 100 000 kronor.

Som motivering för sitt anslagskrav får styrelsen anföra följande.

Telefonledningarnas främsta uppgift är, såsom styrelsen i tidigare anslagsäskanden framhållit, att tjäna som förmedlare av den löpande tåg tjänsten 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.

Styrelsen har låtit verkställa utredning angående möjligheten att nu helt övergå till telefon för överförande av alla för järnvägstjänsten erforderliga meddelanden med undantag för en förbindelse mellan Stockholm och femte, det vill säga det nordligaste distriktet, som tills vidare skulle upprätthållas per telegraf. Utredningen visar, att det är möjligt att genomföra denna ändring för en totalkostnad av 575 000 kronor, varav 200 000 kronor beräknats för nya telefonledningar och 375 000 kronor för — med förnyelsefundsmedel bekostad — omändring av förut befintliga telegrafledningar till telefonför-

bindelser. Arbetet beräknas kunna bli färdigt före utgången av år 1933 och avses att bedrivas sålunda, att av förenämnda båda kostnadssummor ungefärligen hälften blir behövligen under år 1932.

Genom sålunda föreslagna åtgärder ernås förutom betydligt förbättrade förbindelser en betydlig personalbesparing, vilken beräknats motsvara en kostnad av cirka 250 000 kronor årligen.

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

att för telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VI. Elektriska belysningsanläggningar kronor 100 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen beviljat för åren 1917—1920 och 1922 tillhopa 1 079 000 kronor samt för budgetåren 1924—1927 sammanlagt 700 000 kronor. Detta senare belopp var avsett för en speciell anläggning, nämligen en tillförselledning för belysningsändamål utmed den elektrifierade järnvägslinjen Stockholm—Göteborg. Slutligen har riksdagen för vartdera av budgetåren 1929—1931 för elektriska belysningsanläggningar beviljat 100 000 kronor och för budgetåret 1931/1932 50 000 kronor.

Av statens järnvägars stationer och övriga trafikplatser, uppgående till ett antal av omkring 1 100 st., voro vid utgången av år 1930 i runt tal 850 utrustade med anordningar för elektrisk belysning. Ett betydande antal banvaktsstugor — framför allt å elektrifierade linjer — samt bostadshus voro ävenledes försedda med dylika anordningar.

Styrelsens avsikt är att, i den mån elektrisk energi kan på fördelaktiga villkor erhållas, fortsätta med utförandet av elektriska belysningsanläggningar, såväl å bangårdar och i allmänna och tjänstelokaler som, mot ersättning för brukandet, i personalens bostäder.

I samband med den nu pågående elektrifieringen av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer erbjuder sig möjlighet att under gynnsamma förutsättningar anordna elektrisk belysning i sådana banvaktsstugor och andra lokaler, vilka alltjämt äro i saknad av dylik belysning, i det att den erforderliga elektriska energien till billigt pris kan erhållas från statens järnvägars egna ledningar.

På grund härav anser styrelsen, att anslaget till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1932/1933 bör utgå med större belopp än vad som anvisats för innevarande budgetår. Styrelsen får sålunda för ändamålet föreslå ett anslag av 100 000 kronor.

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

att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 600 000.

Under denna rubrik beviljade anslagsmedel användas för utveckling och modernisering av statens järnvägars signal- och säkerhetsanordningar. Huvudsyftet med dylika anordningar är att betrygga tågtrafiken. Erfarenheten har nämligen visat, att modern järnvägstrafik med dess krav på hög tåg-hastighet och täta tågförbindelser icke är möjlig utan rationellt ordnade växel- och signalsäkerhetsanläggningar. Genom förbättringar i fråga om de

tekniska hjälpmedlen har det visat sig möjligt att samtidigt med ökningen i trafiksäkerhet åstadkomma driftsbesparingar, vilka ofta medföra full för-
räntning av det nedlagda anläggningskapitalet.

Sedan en lång följd av år hava för växel- och signalsäkerhetsanläggningar anvisats särskilda anslag. De anvisade anslagsbeloppen hava för de senare åren utgjort:

för budgetåret 1928/1929.....	400 000	kronor
» » 1929/1930.....	500 000	»
» » 1930/1931.....	400 000	»
» » 1931/1932.....	600 000	»

Anslagen för de senare åren hava utgått i anslutning till en av järnvägsstyrelsen år 1927 till kommunikationsdepartementet överlämnad plan, omfattande femårsperioden 1928—1933. Enligt denna beräknades medelsbehovet för ifrågavarande femårsperiod till sammanlagt 2 000 000 kronor, varav 1 700 000 kronor skulle utgå under de fyra första åren, d. v. s. till och med budgetåret 1931/1932.

Vid tillämpningen av nämnda plan visade det sig, att vissa anläggningar behövde igångsättas tidigare än man förut beräknat, och att kostnaden för anläggningarna ofta visade sig överstiga de ursprungligen beräknade beloppen, enär anläggningarna på grund av utvidgningar i spår-anordningarna och krav på rationellare tekniska anordningar i många fall blevo vidlyftigare än som först avsetts. Vidare ansåg styrelsen nödigt att, till beredande av ökad säkerhet mot kollisionsrisker å fria banan, påbörja införandet av automatisk linjeblockering å vissa sträckor, ehuru detta innebar en utökning av det år 1927 framlagda programmet.

Med beaktande av dessa synpunkter bifölls järnvägsstyrelsens framställning om ökat anslag för budgetåret 1931/1932, så att hittills ett belopp av 200 000 kronor anvisats utöver det belopp, som år 1927 preliminärt beräknades erforderligt t. o. m. budgetåret 1931/1932.

Erfarenheterna från utförda anläggningar hava också visat, att helautomatisk linjeblockering bör komma till användning i större utsträckning än hittills till allmän fördel för driftstjänsten och bland annat för att förebygga kollisionsrisk å fria banan. Utom ur ren trafiksäkerhetssynpunkt kunna dylika anordningar med ändamålsenligt utförande medföra avsevärda lättnader i trafikarbetet och möjliggöra driftsbesparingar, som ofta till större eller mindre del även förränta det nedlagda kapitalet.

För fortsättande av det år 1927 uppgjorda programmet samt för fortsatt utförande av linjeblockanläggningar, i den mån dylika kunna anses av trafikförhållandena påkallade ur trafiksäkerhets- eller driftsekonomisk synpunkt, hade varit önskvärt, om för nästa budgetår större anslag kunnat beredas än det som anvisats för budgetåret 1931/1932. Med hänsyn till de statsfinansiella förhållandena har styrelsen emellertid ansett sig ej böra nu framkomma med krav på förhöjning av anslaget.

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

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

VIII. Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra

Södermanlands järnväg..... kronor 200 000

I sin skrivelse den 20 juni 1931 angående den av staten fr. o. m. den 1 juli innevarande år förvärvade Norra Södermanlands järnväg har styrelsen

anmält sin avsikt att så snart ske kunde till Kungl. Maj:t inkomma med uppgift å de åtgärder, som vore erforderliga för järnvägens rationella drift vid sammanslagning med berörda statens järnvägars linjer.

I anslutning härtill får styrelsen anföra följande.

Redan i sina underdåniga utlåtanden rörande banans inlösen framhöll järnvägsstyrelsen, att järnvägsanläggningarna befunde sig i ett skick, som i mångt och mycket vore otillfredsställande, samt att ett betydande kapitalutlägg under de närmaste åren måste företagas för anläggningarnas istandsättande och överbbyggnadens förstärkning.

Spåröverbbyggnaden såväl å största delen av huvudlinjen som å sidolinjerna består av klena räler, vägande blott 21·5 kg pr meter, utlagda på sliprar med ett inbördes avstånd av 0·65 meter. Spårväxlarna äro i allmänhet av klen konstruktion.

Det förhandenvarande överbbyggnadssystemet tillåter ej användande av de statens järnvägars loktyper och den tåghastighet, som för en rationellt ordnad trafik bör ifrågakomma å banan, för att den skall kunna fylla sin uppgift.

I enlighet med vad tidigare förutsatts bör därför erforderlig förstärkning av banans överbbyggnad verkställas och banan i övrigt bringas i fullgott skick. Då det ökade axeltrycket och den större hastigheten t. v. äro avsedda att komma till användning blott å huvudlinjen Södertälje södra—Eskilstuna central, behöva dock de förstärknings- och kompletteringsarbeten, vilka äro betingade av denna mera påfrestande trafik, utföras endast å nämnda linje men däremot, åtminstone tillsvidare, ej å bilinjerna.

Å den förra skulle de i huvudspår och sidotågspår befintliga rälerna utbytas mot begagnade men brukbara räler av 1896 års modell, vägande 40·5 kg pr meter. Vidare skulle i nämnda spår liggande växlar utbytas mot växlar av statsbanornas motsvarande modeller.

Kostnaderna för räls- och växelutbytena hava av styrelsen beräknats till 1 060 000 kronor. 600 000 kronor böra utgå av förnyelsefondsmedel och 460 000 kronor, utgörande den beräknade merkostnaden till följd av användandet av tyngre spårmateriel, ökande banans kapacitet, anvisas såsom kapitalanslag.

I den på järnvägsbolagets uppdrag av överingenjören överste Hj. Fogelmarck verkställda tekniska utredningen — omnämnd i Kungl. Maj:ts proposition nr 105 till 1931 års riksdag — hava kostnaderna för nyssberörda arbeten upptagits till 835 000 kronor. Den till 225 000 kronor uppgående kostnadsskillnaden beror huvudsakligen dels därpå, att överste Fogelmarck förutsatt ett högre pris vid avyttringen av den från utbytet erhållna spårmaterielen, än vad järnvägsstyrelsen vid nuvarande tryckta marknadsläge ansett sig kunna räkna med, dels därpå, att överste Fogelmarck utgått från att man skulle kunna använda växlarna av en annan, enklare typ, än vad järnvägsstyrelsen anser böra komma ifråga vid den för banan förutsatta kapaciteten.

För att så snart som möjligt ernå de fördelar, som införandet av en mera rationell drift å banan beräknas medföra, anses förstärkningsarbetena icke böra utsträckas över längre tid än de två närmaste åren. De erforderliga anslagen böra ungefärligen lika fördelas, förnyelsefondsanslaget på åren 1932 och 1933 och kapitalanslaget på budgetåren 1932/1933 och 1933/1934. I anslutning härtill torde förnyelsefondsanslaget för nästa år lämpligen böra utgå med 300 000 kronor och kapitalanslaget för budgetåret 1932/1933 med 200 000 kronor.

Utöver räls- och växelutbytena böra vissa arbeten utföras även för banvallens och en del andra anläggningars bringande i bättre skick.

Dessa arbeten, som alltså i övrigt måste utföras för bananläggningarnas iordningställande, äro emellertid av den art, att kostnaderna för desamma böra bestridas såsom underhållsutgift. Arbetena kunna fördelas på ett flertal år och bestridas på vanligt sätt med löpande anslag för underhålls- eller förnyelsearbeten, vadan intet anslag behöver äskas av riksdagen för detta ändamål.

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

att till förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får i samband härmed anmäla sin avsikt att inom närmaste tiden, så snart erforderliga utredningar hunnit verkställas, inkomma med framställning rörande sådan inskränkning av trafiken å bandelen Eskilstuna C—Mälarbaden, som omförmäles i Kungl. Maj:ts proposition till 1931 års riksdag, angående statsförvärv av förevarande järnväg.

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

Under denna rubrik hava under en följd av år anslag anvisats för bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallas av angelägna oförutsedda krav, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande 25 000 kronor. Sälunda har riksdagen för ifrågavarande ändamål beviljat för vardera av budgetåren 1926—1928 800 000 kronor, för budgetåret 1928/1929 900 000 kronor och för vardera av budgetåren 1929—1932 1 000 000 kronor.

Styrelsen får i fråga om behovet av detta anslag upprepa vad styrelsen tidigare därom anført, nämligen att 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 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 erfordras ett anslag av 1 000 000 kronor eller samma belopp, som beviljats för vardera av de trenne senaste budgetåren. Att anslaget icke tål vid någon beskärning torde framgå därav, att av det belopp, 1 000 000 kronor, som anvisats för innevarande budgetår, över 700 000 kronor redan äro tagna i anspråk och att alltså för återstående nio månader av budgetåret återstå ej fullt 300 000 kronor.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

B. Nya statsbanebyggnader.

I. 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 Kasper beräknades med tillämpning av år 1914 före kristidens inträdande gäl-

lande 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	kronor 3 500 000
» » 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
» » 1931/1932	» 4 000 000
<hr/>	
Summa kronor 44 550 000	

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 44 850 000 kronor.

1930 års riksdag anslog till järnvägsbyggnaderna i Norrland för budgetåret 1930/1931 4 000 000 kronor, därav 1 500 000 kronor för färdigställandet av statsbanan Hällnäs—Stensele och 2 500 000 kronor för fortsättandet av arbetena å Inlandsbanan. Samtidigt uttalade riksdagen, att man jämväl för kommande år torde få räkna med ett belopp av 4 000 000 kronor som behövt för nämnda järnvägsbyggnader och att detta belopp då skulle komma att helt nedläggas på det fortsatta Inlandsbanebygget. 1931 års riksdag beviljade också 4 000 000 kronor för budgetåret 1931/1932 till berörda bygge. Med årliga anslag av denna storlek beräknades att Inlandsbanan skulle bliva fullbordad under budgetåret 1937/1938.

I anslutning till förenämnda uttalande av riksdagen får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

II. Statsbanan Malung—Vansbro

kronor 1 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1931 års riksdag beslutat anläggning av statsbanan Malung—Vansbro för en beräknad kostnad av 3 300 000 kronor.

För arbetenas påbörjande anvisades för budgetåret 1931/1932 600 000 kronor, därav 300 000 kronor av lånemedel och 300 000 kronor av reservationsanslaget till beredskapsarbeten för motverkande av arbetslöshet.

Enligt den för arbetenas bedrivande föreliggande finansieringsplanen erfordras för budgetåret 1932/1933 ett belopp av 1 000 000 kronor, av vilket belopp 400 000 kronor skola utgå av lånemedel och 600 000 kronor av för beredskapsarbeten anslagna skattemedel.

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

att för fortsättande av arbetena å statsbanan Malung—Vansbro för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor att utgå 400 000 kronor av lånemedel och 600 000 kronor av för beredskapsarbeten anslagna skattemedel.

Elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl.

linjer kronor 19 600 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 1 har 1931 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlöv—Lomma och Malmö—Trälleborg, vilken elektrifiering beräknats draga en totalkostnad av 70 000 000 kronor, varav 16 300 000 kronor skulle bestridas av medel ur statens järnvägars förnyelsefond och återstoden, 53 700 000 kronor, skulle utgå i form av kapitalökningsanslag.

För budgetåret 1931/1932 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat ett reservationsanslag av 23 000 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t genom brev den 6 mars 1931 medgivit, att ur statens järnvägars förnyelsefond må under innevarande år för samma ändamål användas ett belopp av 4 300 000 kronor.

Enligt den för 1931 års riksdag framlagda arbetsplanen, mot vilken ingen erinran framställts, skulle de elektriska anläggningarna vara slutförda:

å sträckan	Järna—Norrköping	oktober 1932
»	» Katrineholm—Norrköping ...	december 1932
»	» Falköping—Nässjö	april 1933
»	» Örebro—Mjölby	maj 1933
»	» Norrköping—Mjölby	september 1933
»	» Lomma—Malmö—Hässleholm	januari 1934
»	» Mjölby—Nässjö	februari 1934
»	» Nässjö—Hässleholm	mars 1934 samt
»	» Malmö—Trälleborg	april 1934.

För skilda slag av arbeten och anskaffningar erforderliga medel för fullföljandet av denna arbetsplan under kommande år framgår av nedanstående tablå.

	Beräknad totalkostnad	Härav redan anvisat	Erfordras för budgetåret	
			1932/1933	1933/1934
			kr.	kr.
Överföringsanläggningen	35 000 000	12 000 000	13 000 000	10 000 000
Diverse ändringsarbeten, inkl. tele- grafverkets ledningar	13 200 000	10 000 000	3 200 000	—
Elektriska lok	18 700 000	4 300 000	8 900 000	5 500 000
Elektrisk värmeledning	3 100 000	1 000 000	1 000 000	1 100 000
Summa	70 000 000	27 300 000	26 100 000	16 600 000
varav:				
Anslag för kapitalökning	53 700 000	23 000 000	19 600 000	11 100 000
Förnyelsefondsmedel	16 300 000	4 300 000	6 500 000	5 500 000

För elektrifieringen erfordras alltså enligt denna plan, som icke frångåtts, för nästa budgetår sammanlagt 26 100 000 kronor, varav 19 600 000 kronor kapitalökningsmedel och 6 500 000 kronor förnyelsefondsmedel.

Järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1932 upptaga det av fondmedel under nämnda år erforderliga beloppet, får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 19 600 000 kronor.

För i tidigare liknande framställningar förekommande men ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1932/1933 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigen Hjorth, överingenjören Fogelmarck, byråcheferna Öfverholm, Stjerna, Svensson, Tydén och Bildt samt ff. byråchefen Ruist.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST.

tjf.

Stockholm den 18 september 1931.