

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 1933 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1933/1934 äskas av 1933 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. <i>Bangårdar.</i>	
Gångbroar och gångtunnlar.....	100 000
II. <i>Spåröverbyggnaden.</i>	
Fortlöpande förstärkning	750 000
III. <i>Väggorsningar</i>	150 000
IV. <i>Husbyggnader.</i>	
Falköpings Central, nytt stationshus	—
Riksgränsens turiststation	80 000
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	500 000
VI. <i>Telefonledning</i> ar och kabelarbeten.....	100 000
VII. <i>Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.</i>	
Anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokstationer	50 000
VIII. <i>Anläggningar vid huvudverkstäderna.</i>	
Örebro, tillbyggnad och modernisering av huvudverkstaden	425 000
IX. <i>Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Söderman-</i> <i>lands järnväg</i>	260 000
X. <i>Förbättringsarbeten å f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg</i>	240 000
XI. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	800 000
	Summa kronor 3 455 000

B. Nya statsbanebyggnader.

I. <i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i>	4 000 000
II. <i>Statsbanan Malung—Vansbro</i>	800 000
	Summa kronor 4 800 000

Summa summarum kronor 8 255 000

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

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 3 455 000 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 motiveringen angivits.

I överensstämmelse med under en följd av år iakttagen och av statsmakterna godkänd praxis har styrelsen icke heller i denna framställning såsom särskilda äskanden medtagit sådana relativt små arbeten, vilka beräknats betinga kostnader, understigande 25,000 kronor, utan är som vanligt avsett att här för användas medel, som nedan under grupp XI begäras såsom dispositionsanslag (givetvis i den mån arbetena icke tillhöra grupper, för vilka särskilda kollektivanslag finnas anvisade).

Vid äskande av anslag för arbeten vid föreningsstationer har styrelsen under en följd av år — likaledes jämlikt tillämpad och av statsmakterna godkänd praxis — ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från anslutande enskilda järnvägar. Styrelsen, som övervakar, att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, får beträffande det av 1927 års riksdag beslutade arbetet med utvidgning av spårsystemet i Mora anmäla, att den anslutande enskilda banan såsom bidrag till denna anläggning erlagt ett belopp av 7 922: 08 kronor, vilket ingår i det summaöverskott, vilket nedan redovisats under rubriken spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får styrelsen vidare här 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 kalenderår tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å anslag för dylika arbeten inom samma huvudgrupp.

Brist av 7 899: 21 kronor har under budgetåret uppkommit å under år 1931 avslutade arbeten, tillhörande anslag för bangårdsombyggnader, varemot överskott av 7,976: 73 kronor erhållits å dylika arbeten under anslag för spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårssystem. En behållning av 77: 52 kronor återstår alltså, vilket belopp av styrelsen återbördats.

Liksom tidigare pläгат 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 1933 års riksdag
i jämförelse med styrelsens äskanden till 1930,
1931 och 1932 års riksdagar.

	1930 kr.	1931 kr.	1932 kr.	1933 kr.
<i>A. Nya byggnader och anläggningar.</i>				
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.....	—	520 000	245 000	—
Bangårdar	1 710 000	700 000	346 000	100 000
Spåröverbyggnaden	—	—	—	750 000
Väggkorningar	575 000	—	600 000	150 000
Husbyggnader	—	70 000	—	80 000
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	400 000	600 000	600 000	500 000

	1930 kr.	1931 kr.	1932 kr.	1933 kr.
Telefonledningar och kabelarbeten	100 000	100 000	100 000	100 000
Elektriska belysningsanläggningar	100 000	50 000	100 000	—
Anläggningar för elektrisk tågdrift	250 000	—	—	—
Lokstations- och driftverkstads- anläggningar	—	—	100 000	50 000
Anläggningar vid huvudverkstäder	—	—	—	425 000
Förbättrade säkerhetsanstalter för inseglingen till Trälleborg	217 000	—	—	—
Förstärkning av spåröverbygg- naden å f. d. Norra Södermanlands järnväg.....	—	—	200 000	260 000
Förbättringsarbeten å f. d. Härnö- sand—Sollefteå järnväg.....	—	—	—	240 000
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	1 000 000	1 000 000	1 000 000	800 000
Summa kronor	4 352 000	3 040 000	3 291 000	3 455 000

I. Bangårdar.

Gångbroar och gångtunnlar kronor 100 000.

För utförande av anläggningar under denna rubrik har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1925—1931 anvisat ett belopp av 50 000 kronor samt för vardera av budgetåren 1931/1932 och 1932/1933 ett belopp av 100 000 kronor.

Som styrelsen i sina tidigare anslagsäskanden framhållit, är ett av de viktigaste medlen för betryggande av trafiksäkerheten vid stationer med livlig persontrafik anordnandet av gångbroar eller gångtunnlar, varigenom de resande på sin väg till eller från tågen undgå att korsa spåren i plan. Förutom såsom förbindelseled till och från mellanplattformar å en bangård kunna dylika broar och tunnlar därjämte ofta vara av behovet synnerligen påkallade såsom förbindelseled mellan ett samhälles på ömse sidor om bangården belägna delar.

Där så kan anses motiverat i fråga om anläggning, som avser förbindelse 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 vart och ett av de två senaste budgetåren.

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

att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

II. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden kronor 750 000.

För tillgodoseende av de successivt ökade kraven på driftsäkerhet, tåghastighet, möjlighet att använda tyngre rullande materiel, ävensom fordonens

jämna gång har — då på grund av förslitning behov av ersättning samtidigt förelegat — å statens järnvägar använd lättare spårmateriel i betydande omfattning måst utbytas mot tyngre.

Ifråga om bokföring av kostnaderna för utbyte av räler och växlar har vid olika tider något skilda förfaringssätt kommit till användning. Under äldre tider och till och med år 1910 synes sålunda den totala kostnaden för dessa utbyten genomgående — med undantag för någon övertagen enskild järnväg — hava bokförts som underhållskostnad.

Efter förnyelsefondens tillkomst år 1911 har en uppdelning av kostnaderna ifråga ägt rum sålunda, att kostnad för utbyte av enstaka räler och växlar fortfarande bokförts å konto för löpande underhåll, under det att utgifter för rälsutbyten i längre följd bestritts med förnyelsefundsmedel.

I ett fall, nämligen ifråga om spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg, har en ytterligare klyvning företagits, i det att anslagsmedel lämnats (å innevarande års riksstat) för täckande av merkostnad, uppkommen genom användning av banans kapacitet ökande, tyngre spårmateriel.

I övriga fall av rälsutbyten och bangårdsombyggnader har däremot jämväl av angivna orsak uppkommen merkostnad bestritts med förnyelsemedel. Huru stor sagda merkostnad under de många årens lopp varit framgår ej direkt av bokföringen; en verkställd överslagsberäkning slutar på ett belopp av 7.2 miljoner kronor för åren 1912—1931.

Då enligt gällande bestämmelser, vilka i sak överensstämma med vad tidigare tillämpats, avsättningen till förnyelsefonden skall så avvågas, att den totala avsättningen för ett objekt kan vid detsamma utrantering täcka slopningskostnaden, det vill säga — fränsett prisvariationer — kostnaden för ersättning med likvärdigt objekt, har densamma icke kunnat vara i stånd att täcka jämväl förenämnda värdeökning, i vidare mån än som denna kompenserats av å andra objekt, tillhörande samma grupp, uppkommen icke genom anläggningar eller anskaffningar ersatt värdeminskning — relativt ställningen vid förnyelsefondens tillkomst — eller eventuellt därigenom att avsättningen varit för högt tilltagen.

Någon sådan kompensation har dock icke ernåtts; utgifterna från förnyelsefonden å konto för räler och växlar ha fastmer under årens lopp kommit att överstiga avsättningarna med ett än större belopp än förenämnda överslagsberäkning anger, eller i runt tal 9.7 miljoner kronor.

Användning av förnyelsefundsmedel till bestridande av sådan merkostnad, som kan uppkomma därigenom att ett nytt objekt är av högre kapacitet eller kvalitet än det som utranterats, är förutsedd i gällande bestämmelser såsom en förstahandsuppgift näst efter den att bekosta ren ersättning. Enligt järnvägsstyrelsens även förut hävdade och av statsmakterna godtagna uppfattning är i princip heller intet att erinra däremot, att för sådan värdeökning tages i anspråk jämväl medel avsatta för *annan* objektgrupp. Statens järnvägars förnyelsefond har ju, vad de likvida medlen beträffar, ständigt betraktats såsom en enda stor reservoar, gemensam för all egendom, ett betraktelsesätt, som för övrigt står i närmaste anslutning till praxis inom den enskilda affärsverksamheten. Styrelsen har därför ock ansett sig kunna väl motivera att för rälsutbyten och därmed samhörande medel från förnyelsefonden kommit till användning på sätt som skett. Det har emellertid därvid alltså måst förutsättas, att ianspråkstagandet av för annan grupp avsatta medel begränsas till vad denna grupp för en tidrymd kan avvåra utan efterstående av erforderlig ersättning.

Hittills har sagda villkor varit uppfyllt huvudsakligen tack vare en betydande behållning å kontot för rullande materiel, men den tidpunkt börjar

nu närmå sig, då man måste räkna med, att för sistnämnda objektgrupp avsatta medel komma att i väsentligt ökad utsträckning bliva erforderliga för gruppens eget behov. Det torde följaktligen bliva nödvändigt, att inom nuvarande underskottsgrupper, och i första hand för gruppen räler och växlar, vilken grupp uppvisar den största bristen, böra gradvis övergå till en sådan ordning, som enligt riksdagens nyssberörda beslut skall tillämpas beträffande spåröverbyggnadens förstärkning å f. d. Norra Södermanlands järnväg, nämligen att anslagsmedel beviljas för täckande av den merkostnad, som vid rälsutbyten uppkommer genom användande av kapacitetens ökande, tyngre spårmateriel.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underlagsplattor m. m., allt enligt uppgjord plan, erfordras för nästkommande budgetår resp. kalenderår ett totalbelopp av 2 900 000 kronor. I nämnda plan ingående rälsutbyten i huvudspår omfatta en sammanlagd spårlängd av 154 kilometer. Häri inberäknas då icke den förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg, vilken, såsom rörande en tillfällighet, avhandlas på annat ställe i denna skrivelse.

Av sagda belopp skulle vid tillämpande av ovan angiven ordning 1 700 000 kronor lämnas av förnyelsefonden, medan å riksstaten skulle erfordras 1 200 000 kronor. Men då styrelsen vid detta tillfälle endast avser att gradvis söka åstadkomma den lättnad för här ifrågavarande konto inom förnyelsefonden som börjar påkrävas, anser sig styrelsen böra begära ett anslag å riksstaten, belöpande sig till det mindre beloppet av 750 000 kronor.

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

att för den fortlöpande förstärkningen av spåröverbyggnaden vid statens järnvägar för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 750 000 kronor.

III. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 150 000.

För anordnande av skenfria vägkorsningar samt för utförande av s. k. parallellvägar, som ersättning för vägkorsningar i plan, har riksdagen anvisat för budgetåren 1924 - 1926 sammanlagt 800 000 kronor, för budgetåret 1929/1930 500 000 kronor, för budgetåret 1930/1931 575 000 kronor samt för budgetåret 1932/1933 500 000 kronor. Det för år 1930/1931 anvisade anslaget var i sin helhet avsett för en speciell större anläggning, nämligen för en gatuviadukt över bangårdsområdet i Malmö vid Sjölunda.

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 borde få komma till användning för anordnande av skenfria vägkorsningar framför en del andra vägarbeten. Dessa av styrelsen alltjämt omfattade synpunkter hava i så måtto vunnit beaktande, att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i skrivelse den 9 november 1929 anmodat länsstyrelserna att medverka till att skenfria korsningar komma till stånd. Emellertid synes, fränsett de här nedan omhandlade beredskapsarbetena, dessa så angelägna arbeten med plankorsningarnas friläggande under den närmaste framtiden alltjämt komma att bedrivas i ett — relativt sett — sakta tempo.

Vad beträffar utförandet av skenfria vägkorsningar såsom beredskapsarbeten förutsätter styrelsen, att detta kommer att fortgå även nästa budgetår. Enligt Kungl. Maj:ts av riksdagen bifallna proposition angående beredskapsarbeten

skulle statens järnvägar till dessa anläggningar bidra med belopp, som motsvarar värdet av de fördelar, som uppstå för järnvägarna genom anordningarnas vittgående, och dessa bidrag böra ju utgå av anslaget för skenfria vägkorsningar m. m.

Då vid utgången av innevarande budgetår av tidigare anvisade medel beräknas komma att återstå i runt tal 300 000 kronor, anser styrelsen sig icke nu behöva för här ifrågasvarande ändamål begära större belopp än 150 000 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 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

IV. Husbyggnader.

1. Falköpings Central, nytt stationshus.

I sitt den 20 december 1927 avgivna förslag till disposition av förnyelsefondsmedel för år 1928 framhöll styrelsen, att stationshuset vid Falköping-Ranten (numera Falköpings Central), vilket uppfördes år 1858, numera är synnerligen bristfälligt och icke motsvarar de krav, som måste ställas på de allmänna lokalerna vid en så viktig och livlig trafikplats som denna station. Trävirket i byggnaden är delvis svårt angripet av svamp och röta, och inredningen såväl i allmänhetens lokaler som i tjänstelokaler är otidsenlig, varjämte de senare lokalerna äro olämpligt grupperade ur synpunkten av ett rationellt utnyttjande av personalen. Styrelsen sade sig därför länge hava varit betänkt på att verkställa en restaurering och omgestaltung av byggnaden, ehuru åtgärder härför dittills ansetts böra uppskjutas av ekonomiska skäl.

Av sedermera verkställda undersökningar ha framgått, att byggnadsstommen i oväntat stor omfattning är av synnerligen dålig beskaffenhet. I anledning härav har utredning jämväl verkställts om huru det skulle ställa sig i kostnadshänseende, därest ett helt nytt stationshus uppfördes i ersättning för det nuvarande. Av denna utredning har framgått, att uppförande av en helt ny byggnad skulle komma att hålla sig inom samma kostnadsram som en tillfredsställande ombyggnad av det nuvarande stationshuset.

Då en nybyggnad därjämte medför den fördelen, att man, obunden av befintliga anordningar, har möjlighet att åstadkomma en bättre och lämpligare plandisposition av såväl tjänstelokalerna som de för allmänheten avsedda lokalerna samt då man genom att förlägga den nya byggnaden i ett läge bakom den nuvarande även kan bereda plats för en framdeles påräknelig utökning av stationens spår- och plattformsanordningar, finner styrelsen alla skäl tala för uppförande av ett helt nytt stationshus vid Falköpings centralstation.

Med hänsyn till det dåliga skick, vari den nuvarande stationsbyggnaden befinner sig, samt med hänvisning till vad som i frågan motionsledes framfördes vid innevarande års riksdag, anser styrelsen det icke lämpligen kunna anstå med den nya byggnadens uppförande. Då detta arbete är av sådan karaktär, att detsamma bör bekostas med förnyelsefondsmedel, har styrelsen för avsikt att i sina äskanden av dylika medel för år 1933 medtaga de till 240 000 kronor beräknade kostnaderna för arbetet i fråga.

Styrelsen, som för ändamålet sålunda icke har något äskande om anslag av kapitalökande natur att göra, har emellertid redan nu velat anmäla saken, för den händelse Kungl. Maj:t skulle anse önskligt att föra frågan till riksdagen, då den förut kommit att befatta sig med densamma.

2. Tillbyggnad till och förändring av turiststationen i Riksgränsen kronor 80 000.

Jämlikt av Kungl. Maj:t den 6 november 1931 givet bemyndigande har järnvägsstyrelsen från och med den 1 december 1931 till föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige utan särskild ersättning upplåtit en vid Riksgränsen befintlig, statens järnvägar tillhörig byggnad för att, så länge densamma icke erfordras för statligt ändamål, av föreningen disponeras såsom turiststation. Byggnaden, som ursprungligen varit använd såsom arbetarbarack och som tidigare från den 1 april 1929 förhyrts av föreningen, har — i syfte att söka höja resefrekvensen — i samverkan med föreningen genom statens järnvägars försorg blivit inredd för sitt nuvarande ändamål med plats för ett femtiotal gäster.

Turiststationens utveckling har gått i ett betydligt raskare tempo än man från början vågade räkna med, och de utrymmen, som nu stå till buds, fylla under skidsportsäsongerna ej på långt när behovet, utan — och givetvis med menlig inverkan på resefrekvensen — har ett mycket stort antal beställningar fått avvisas på grund av bristande utrymme.

Antalet besökande under åren 1930—1932 har utgjort:

	Antalet fasta gäster	Antalet belagda nätter
1930	198	880
1931	390	1 758
1932	564	3 349

Härtill kommer ett antal mera tillfälliga dagsgäster, som under innevarande år uppgått till 1 414, huvudsakligen personer boende i Kiruna och Malmberget. Sammanlagt har turiststationen under innevarande år således besökts av cirka 2 000 personer, vilka, med undantag av ett mindre antal besökande från Narvik, samtliga färdats fram och åter å statens järnvägar.

Av vad ovan framhållits framgår, att det finnes stora utsikter för att i Riksgränsen skapa en verklig replipunkt för särskilt vintersport, och att detta har sin betydelse även för statens järnvägars inkomstekonomi är uppenbart. Förutsättningen för att så skall kunna ske är dock, att turiststationen avsevärt utvidgas i vad gäller såväl bäddarnas antal som ock ekonomi- och matsalsutrymmen.

För att i möjligaste mån kunna möta trafiken under nästa års vintersäsong, har styrelsen, såsom en mera omedelbar åtgärd funnit sig böra besluta, att för en relativt mindre kostnad låta inreda en i närheten av turiststationen befintlig, oanvänd barack med ett antal sovhytter, rymmande tillsammans 16 bäddar samt med ett mindre samlingsrum med tillhörande kaffekök och serveringsrum.

Emellertid är denna åtgärd av mera underordnad betydelse och väsentligen mera måste göras, för att syftet skall kunna uppnås. Då det, som ovan antytts, för statens järnvägar måste vara av trafikökande inverkan att en vintersportplats skapas i Riksgränsen, synes det järnvägsstyrelsen vara riktigt ur järnvägsekonomisk synpunkt sett, att statens järnvägar åtaga sig den större utvidgning av turiststationen, som nu anses vara av behovet påkallad. Föreningen för skidlöpningens främjande äger icke de därför erforderliga ekonomiska resurserna, men föreningen bör givetvis till statens järnvägar erlægga en lämpligt avvägd hyra.

Med hänsyn till det här anförda har styrelsen låtit upprätta förslag till sådan tillbyggnad och förändring av turiststationen i Riksgränsen, som be-

räknas erforderlig för tillgodoseende av platsbehovet under den närmaste framtiden.

Detta förslag, som också erbjuder framtida utvecklingsmöjligheter, avser att i en tillbyggnad till stationen förlägga matsal, rymmande omkring 70 gäster, med erforderliga köks- och ekonomiavdelningar m. m. samt att förändra de härigenom ledigblivna utrymmena i den nuvarande byggnaden till sovrum, varigenom ett antal av omkring 95 bäddar skulle erhållas inom denna byggnad. Vidare skulle erforderliga toalettanordningar och duschrum inredas i byggnaden.

Tillsammans med de bäddar, som erhållas genom inredning av sovhytter i förutnämnda barack, skulle sålunda efter genomförande av här angivna förslag vid stationen erhållas plats för omkring 110 bäddar.

Kostnaderna för detta förslags genomförande äro beräknade till sammanlagt 120 000 kronor, varav 40 000 kronor, såsom hänförande sig till förändringar i den befintliga byggnaden, anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden samt återstoden, 80 000 kronor, med kapitalökningsmedel.

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

att för utvidgning och förändring av turiststationen vid Riksgränsen för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 80 000 kronor.

V. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar..... kronor 500 000.

Behovet av anslagsmedel för utveckling av statens järnvägars säkerhetsanordningar hava under de senare åren beräknats i anslutning till en av järnvägsstyrelsen den 21 oktober 1927 till kommunikationsdepartementet överlämnad utredning rörande,

dels vilka arbeten, som vid nämnda tidpunkt återstodo för utveckling av trafiksäkerheten i anslutning till 1912 års säkerhetskommissions direktiv,

dels vilka arbeten, som vid sagda tidpunkt kunde förutses bliva behöfliga under närmaste 5-årsperiod i syfte att åstadkomma ökad säkerhet för trafikrörelsen eller att ernå lättnader eller besparingar vid trafikarbetets utförande.

Kostnaden för den förra kategorien av arbeten beräknades i utredningen till sammanlagt 4 300 000 kronor, varav 2 000 000 kronor ansågos erforderliga under perioden 1928—1932.

För den andra kategorien av arbeten beräknades kostnaden under samma 5-årsperiod till 2 700 000 kronor.

För fullgörande av 5-årsprogrammet har hittills till styrelsens förfogande ställts

dels förnyelsefondsmedel med sammanlagt omkring 2 500 000 kronor för tiden till och med innevarande kalenderår,

dels av riksdagen anvisade kapitalökningsmedel med sammanlagt 2 500 000 kronor, i vilket belopp ingår det anslag av 600 000 kronor, som av innevarande års riksdag anvisades för budgetåret 1932/1933.

I sin föregående år ingivna skrivelse angående anslagsbehovet för budgetåret 1932/1933 meddelade styrelsen, att planens genomförande visat sig draga större kostnad, än som ursprungligen beräknades, beroende därpå, att anläggningarna på grund av utökade spåranordningar samt krav på rationellare tekniska anordningar i många fall blivit vidlyftigare, än som först avsågs.

Härtill kommer, att en del av de tillgängliga medlen måst reserveras för arbeten, varav behov uppkommit under loppet av 5-årsperioden, och som därför icke kunnat förutses i det år 1927 uppgjorda programmet.

Anslagsmedlen hava sålunda icke medgivit utförande av alla i 1927 års plan för 5-årsperioden beräknade arbeten, trots att de disponibla anslagsmedlen med 300 000 kronor överstiga det år 1927 beräknade anslagsbehovet. Kostnaden för resterande arbeten enligt 5-årsplanen har uppskattats till omkring 500 000 kronor.

Av de i 1927 års utredning till 4 300 000 kronor beräknade kostnaderna för utveckling av trafiksäkerheten i enlighet med Malmsslättskommissionens direktiv återstå, sedan 5-årsperiodens arbeten frånräknats, arbeten för i runt tal 2 300 000 kronor.

Under de närmaste åren torde automatisk linjeblockering böra komma till användning i större utsträckning än hittills varit avsett. Å bansträckor med stort tågantal innebär automatisk blockering stora fördelar för trafikens avveckling genom att möjliggöra tätare tågföljd och förebygga förseningar, samtidigt med att i regel kunna påräknas sådana driftbesparingar, som förränta det nedlagda kapitalet. För de mest angelägna av ifrågakörande arbeten beräknar styrelsen under de närmaste åren ett anslagsbehov av omkring 700 000 kronor.

För fortsatt utförande av säkerhetsanläggningar hade det varit önskvärt, att för nästa budgetår anslag kunnat beredas med samma belopp som för budgetåret 1932/1933, så att utförandet av behövlige nya anläggningar kunnat bedrivas åtminstone i samma omfattning som hittills. Detta synes styrelsen även böra vara av stor betydelse för vissa industrier, som specialiserat sig på materiel för dylika anläggningar, och vilka på grund av minskade exportmöjligheter nu äro i stort behov av inhemska order för att kunna sysselsätta den på området inövade personalen. Även för ett rationellt utnyttjande av statens järnvägars för ifrågakörande arbeten fackutbildade arbetare och tekniska personal med deras samlade erfarenheter är ett kontinuerligt bedrivande av de behövlige arbetena en stor fördel.

Med hänsyn till de statsfinansiella förhållandena har styrelsen emellertid ansett sig böra föreslå ett, jämfört med föregående år, något minskat anslag och hemställer, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

VI. 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.

I skrivelsen rörande anslagsäskanden vid 1932 års riksdag meddelade styrelsen vissa resultat av en utredning angående möjligheten att, med visst angivet undantag, övergå till telefon för överförande av praktiskt taget alla för järnvägstjänsten erforderliga meddelanden.

Beträffande de genom omläggningen kunna fördelarna får styrelsen hänvisa till nämnda skrivelse. Ändringen var beräknad draga en totalkostnad av 575 000 kronor, varav 200 000 kronor för nya telefonledningar och 375 000 kronor för med förnyelsefondsmedel bekostad omändring av förut befintliga telegrafledningar till telefonledningar.

I överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag anvisade 1932 års riksdag ett anslag av 100 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t å förnyelse-

fondsstaten för innevarande år ställt till förfogande ett belopp av 180 000 kronor.

För arbetets planenliga fortsättande erfordras, att återstående anslagsmedel 100 000 resp. 195 000 kronor anvisas å riksstaten för budgetåret 1933/1934 resp. förnyelsefondsstaten för år 1933.

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

att för telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

Anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokstationer kr. 50 000.

För utförande av driftsekonomiska förbättringar vid lokstationer har riksdagen plägat anvisa anslag, avsedda att disponeras i den ordning, behov av sådana förbättringar uppstå på grund av trafikens växlingar och teknikkens utveckling. Senast har 1932 års riksdag för sagda ändamål anvisat 100 000 kronor, varav redan nu, sedan ungefär ett kvartal av budgetåret gått till ända, förbrukats ungefär en tredjedel.

Behov att genomföra driftsekonomiska förbättringar, särskilt ifråga om uppvärmningsanordningar, kvarstår alltfjämt.

Med hänsyn till ännu kvarstående behållning och önskvärdheten av att nedbringa anslagen anser styrelsen sig kunna begränsa förevarande anslagsäskande till 50 000 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 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

VIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Tillbyggnad och modernisering vid huvudverkstaden

Örebro kronor 425 000

Såsom ett led i sina strävanden att rationalisera och ekonomisera verkstadsdriften vid statens järnvägar har järnvägsstyrelsen efter mogen prövning i år att föreslå företaget av vissa om- och nybyggnader vid huvudverkstaden i Örebro.

Under det sistförflutna årtiondet har statens järnvägars personvagnspark kvalitativt och kvantitativt i väsentlig grad förbättrats och utökats. Härmed har även följt, att underhållet av personvagnsmaterielen fått en succesivt ökad omfattning, varvid särskilt inverkat dels de nytillkomna anordningarna å moderniserade vagnar, dels ökningen av antalet 4-axliga personvagnar.

Härigenom ha påtagligen ökade krav kommit att ställas på statens järnvägars personvagnsverkstäder, vilka under denna tidsrymd ej utvidgats, och svårigheter ha förelegat för verkställandet i rätt tid av de reglementsliga revisionerna. Trots vidtagna provisoriska hjälpanordningar vid nämnda verkstäder och trots det att enskilda verkstäder anlåtats vid särskilt stor anhopning av revisionspliktiga vagnar, har revisionsarbetet dock ej alltid hunnit utföras inom föreskriven — eller för vagnarnas tillhandahållande å trafikbefälet erforderlig — tid.

De större revisionerna av personvagnarna verkställas f. n. vid statens järnvägars huvudverkstäder i Örebro, Malmö och Göteborg. Av dessa verkstäder är den i Örebro den mest betydande. Av denna anledning och av skäl, som här nedan närmare skola utvecklas, har det befunnits mest lämpligt låta behövliga utvidgningar och moderniseringar ske vid nämnda verkstad. De övriga vagnverkstäderna skulle därvid bibehållas i nuvarande omfattning.

Huvudverkstaden (Centralverkstaden) i Örebro, ursprungligen avsedd endast för reparation av ånglokomotiv, blev år 1908 tillökad med en avdelning, huvudsakligast avsedd för reparation av personvagnar samt i mindre omfattning även för reparation av godsvagnar.

Med tanke på kommande ökat behov inneslöt den för detta ändamål uppförda byggnaden flera arbetsuppställningsspår än som dåtida reparationsbehov krävde. Det för uppställning av reparationsvagnar tills vidare behöfliga utrymmet togs därför i början i anspråk för provisoriskt inredda hjälpverkstäder såsom snickare- och polerareverkstad, tapetseri, smedja och ångcentral. Allt efter som ökade arbetsuppställningsplatser för vagnsmaterielen komme att behövas, var det meningen, att dessa hjälpverkstäder skulle utflyttas och inrymmas i särskilda för de olika arbetsgrenarna anpassade nya byggnader.

Så har ock ägt rum i så måtto, att ny byggnad för ångcentral tillkom år 1916 samt en ny byggnad för vagnsavdelningens smidesarbeten år 1918.

Övriga hjälpverkstäder, nämligen snickare-, polerare- samt tapetserareverkstäder, äro däremot fortfarande inrymda i montageverkstaden, skilda från varandra och från vagnsmontagehallen genom provisoriskt uppförda träväggar.

I löpande följd i sitt omorganisationsarbete inom verkstadsväsendet har järnvägsstyrelsen nu företagit en omfattande och detaljerad undersökning rörande de förändringar och utvidgningar av Örebro-verkstaden, som äro påfordrade, för att statens järnvägar skola kunna i egen verkstadsregi rationellt och ekonomiskt utföra allt revisionsarbete å personvagnarna med nödig kapacitet. Härvid har i detalj verkstädernas nuvarande kapacitet och arbetsekonomi undersökts samt förslag uppgjorts för dennas ökning till för revisionsbehovet väl anpassad storlek, varvid givetvis också beaktats kravet på kapacitetens tånjbarhet och även möjligheter till utveckling vid eventuellt uppträdande väsentligt ökat arbetsomfång. Detta förslag upptager till utförande såväl de härför erforderliga nya husbyggnaderna som ock sådana förändringar i den nuvarande vagnverkstadsbyggnaden, som erfordras för att kunna omlägga nuvarande arbetsmetoder till det moderna »flytande» arbetsförfarandet. Därjämte ha detaljerade beräkningar utförts över den kostnad dessa nybyggnader och förändringar skulle draga samt den besparing i drift- och produktionskostnaderna, som det ändrade arbetssystemet skall medföra.

Enligt detta förslag skulle snickare-, polerare- och tapetserareverkstäderna jämte de i vagnverkstadsbyggnaden nu inrymda lokalerna för vagnverkstadsens tekniska och administrativa personal utflyttas till nybyggnad, och det härigenom inom vagnverkstadsbyggnaden ledigblivna utrymmet tagas i anspråk för arbetsuppställning av personvagnar.

För nyssnämnda arbetsgrenar skulle i nära anslutning till vagnverkstaden uppföras en ny byggnad i trenne våningar, inrymmande i bottenvåningen maskinsnickeriet samt lokaler för administrationspersonal, i mellanvåningen lokaler för finsnickare och polerare samt i översta våningen lokaler för tapetserare. Totala golvytan enligt de föreliggande ritningarna uppgår till 6 200 m².

Kostnaden för byggnaden jämte inredning exkl. den maskinella utrustningen har beräknats belöpa sig till i runt tal 800 000 kronor.

De omändringar, som samtidigt föreslås till utförande i den befintliga verkstadsbyggnaden, äsyfta anordningar för tillämpning av det »flytande» arbetsförfarandet.

Detta arbetssystem, som numera dominerar vid nästan all industriell rationalisering, har sedan flera år tillbaka också praktiserats med synnerligen gott resultat vid godsvagnsavdelningarna i Göteborgs- och Malmö-verkstäderna samt för mindre revision av personvagnar vid verkstaden i Tomtebodan. F. n. är systemet under införande vid godsvagnsverkstäderna i Bollnäs och Notviken.

Det nya arbetssystemet kännetecknas av att arbetsobjekten flyttas — »flyta» — inom verkstaden från den ena arbetsplatsen till den andra i och för bestämda arbetens utförande å varje plats, som härför utrustas med speciella anordningar och maskinerier, för vad som skall förekomma till utförande å denna plats. Vid tidigare arbetsförfarande stodo åtminstone större arbetsobjekt i regel stilla å samma plats i verkstaden under hela bearbetningstiden, och arbetarna av olika yrkesgrupper måste med material och erforderliga verktyg förflytta sig från objekt till objekt över hela verkstadsområdet — ett förfarande, som tydligen medför stor tidsspilla och kostbara transporter samt bl. a. omöjliggör användandet av åtminstone tyngre arbetssparande specialmaskinerier. Det ligger visserligen i sakens natur, att den nya arbetsmetoden bäst kommer till sin rätt vid nyttiverkning, men av de synnerligen goda resultat av densamma, som kunnat uppvisas såväl i utlandet vid allt omfattande underhållsarbete å järnvägsmateriel som av statens järnvägar själva vid godsvagnsunderhåll och mindre revision av personvagnar, framgår, att högst avsevärda besparingar skola kunna erhållas med denna metod även vid större revision av personvagnar hos oss.

En av betingelserna för ett gynnsamt resultat av systemets tillämpning är att arbetsobjekten förekomma i ett tillräckligt stort antal. Örebroverkstaden mottager också som förut är nämnt ett mycket större antal vagnar än de övriga vagnverkstäderna och uppfyller denna betingelse.

Att nuvarande system, trots de påtagliga nackdelarna ej redan frångåtts i Örebro, beror på att styrelsen först velat skaffa sig en tillräckligt stadgad erfarenhet om systemet, tillämpat för våra förhållanden. Systemet kräver nämligen en omfattande omorganisation av verkstadsdriften med åtföljande lokalförändringar och utökningar, större utrymme mellan arbetsplatserna fordras för upplag av utbytesdelar, rymliga transportvägar inom verkstäderna m. m. Allt måste på en och samma gång komma till utförande, och man har ej velat söka få skrida till detta, förrän goda erfarenheter gjorts. Vägledande sådana föreligga emellertid nu från driften vid de statens järnvägars verkstäder, där systemet redan införts.

De omändringsarbeten, som alltså nu anses böra föreslås att komma till utförande i vagnverkstaden, äro av en mångfald olika slag.

Bland dessa må framhållas: Nedtagning av träväggar och nuvarande inredning i de avdelningar, som skola flyttas från vagnverkstaden; inläggning av arbetsuppställningsspår å dessa områden. Uppförande av väggar och inredning till rum för målning av vagnar medelst en modern sprutningsmetod. Omflyttning av arbetsmaskiner. Upptagning av portöppning å ytterväggen. Anordning av fasta plattformar för arbeten å vagnstak samt rullande plattformar för arbeten å vagnssidor. Inläggning av löpbanor för traverser och telfervagnar. Uppsättning av hyllfack och arbetsbänkar. Om och nyanläggning av elektriska kraft- och belysningsledningar m. m.

Dessa ändringsarbeten hava beräknats att samfällt draga en kostnad av i runt tal 300 000 kronor.

Därtill kommer nyanskaffning av specialmaskiner och annan maskinell utrustning för komplettering av vagnverkstadens maskininventarier och för de i den nya byggnaden inrymda yrkesgrenarna. Denna kostnad beräknas komma att uppgå till 120 000 kronor.

Hela kapitalutlägget för de föreslagna nybyggnads- och förändringsarbetena inklusive maskinell utrustning beräknas sålunda komma att uppgå till ett belopp av i runt tal 1 220 000 kronor.

Detta kapitalutlägg må förefalla stort, men genom detsamma åstadkommas dock så betydande besparingar i verkstadsdriften, att kapitalinvesteringen med all säkerhet kommer att lämna även ett mycket gott direkt affärsutbyte.

I första hand är dock vad man genom ovannämnda arbetens utförande vinner, att det nuvarande reparationsbehovet för personvagnarna blir på ett rationellt sätt tillgodosett, och att man vid den fortgående ökningen av personvagnsparken skall kunna i väsentlig mån möta reparationsbehovet utan ytterligare ökning av verkstädernas lokala utrymmen.

Därjämte ernås emellertid även stora driftsbesparingar genom de föreslagna förändringarna. De undersökningar och beräkningar, som i detta avseende företagits, grunda sig dels på kändedomen om de besparingar, som man redan ernått genom liknande åtgärders vidtagande vid övriga statens järnvägars verkstäder, dels på erhållna uppgifter vid studier av de modernaste arbetsmetoderna vid privata företag inom de yrkesbranscher, som ingå i vagnverkstadsdriften.

Av resultatet av dessa beräkningar framgår, att reparationen av den personvagnspark, som är avsedd att efter verkstadens ombyggnad sändas till Örebro, kommer att med tilltänkta nya arbetsmetoder draga en kostnad, som beräknas komma att med ej mindre än i runt tal 250 000 kronor per år understiga kostnaden för samma arbetsprestationer utförda med hittillsvarande arbetsmetoder.

Då hela kapitalutlägget enligt vad ovan anförts kommer att belöpa sig på 1 220 000 kronor, utgör således besparingen ej mindre än 21 % av detta belopp.

Till denna direkta besparing kommer en mera indirekt sådan, härrörande från det förhållandet, att vagnarna efter verkstadens modernisering komma att kunna repareras och revideras på väsentligt kortare tid än förut. Härav följer uppenbarligen, att varje vagns effektiva användning i trafik förlänges, och detta kommer i sak att verka så, att personvagnsparken kan betraktas ökad med ett visst antal vagnar, som alltså vid fortgående trafikutveckling icke behöva nyanskaffas med ty åtföljande penningutlägg. Den härom gjorda beräkningen har visat, att den genom verkstadens modernisering åstadkomna minskningen av antalet verkstadsdagar utlöser en eljest erforderlig anskaffning av 10 st. 4-axliga personvagnar, representerande i anskaffningsvärde omkring 600 000 kronor.

Slutligen bör ett annat viktigt sedan länge framträdande skäl framhållas för den föreslagna nybyggnadens uppförande i Örebro.

Det gäller den stora brandrisk för hela verkstadsanläggningen, som den nuvarande placeringen av snickare-, polerare- och tapetserareverkstäderna under samma tak som vagnshallen medför. Som förut är nämnt begränsas dessa avdelningar av träväggar, varjämte även taket består av plank liggande på träbjälkar. Dessa verkstäders eldfarlighet ökas dessutom av det i dessa befintliga upplaget av bearbetat och obearbetat trävirke, från vagnarna uttagen träinredning, hyvel- och kutterspån m. m. samt i tapetserareverkstaden av stora upplag av till vagnarna hörande bilstervaror. Uppstår eld i någon av dessa avdelningar, föreligger en uppenbar risk för dess vidare spridning

med åtföljande fara för hela vagnverkstaden och förintelse av färdiga där inrymda materiella värden samt fara för vagnsbrist och hinder i trafikens jämna avveckling.

Genom hjälpverkstädernas inrättande i den föreslagna nya från vagnshallbyggnaden avskilda byggnaden, som uppföres av glas och betong, samt denna byggnads förseende med »automatic sprinklers», komma brandriskerna att reduceras till ett minimum.

Beträffande frågan om beredande av medel för täckande av de sålunda till sammanlagt cirka 1 200 000 kronor beräknade kostnaderna för projektets genomförande får styrelsen anföra följande.

De föreslagna ombyggnads- och moderniseringsarbetena i den befintliga verkstadsbyggnaden äro av den karaktär att kostnaderna för desamma — 300 000 kronor — böra bestridas med förnyelsefondsmedel. Styrelsen avser därför att i förslaget till stat för disposition av dylika medel upptaga för ändamålet erforderligt belopp.

Kostnaden för behövlig ny resp. moderniserad inventarieutrustning — 120 000 kronor — anser styrelsen böra bestridas till ett belopp av 70 000 kronor med medel från det anslag från förnyelsefonden för diverse fortlöpande ersättningsanskaffningar av inventarier, vilket varje år brukar ställas till styrelsens disposition, samt återstoden 50 000 kronor med särskilda kapitalökande anslagsmedel.

Av riksdagen skulle alltså behövas äskas anslag, dels för nybyggnaden till personvagnsverkstaden med 800 000 kronor, dels för inventarieanskaffningen till ett belopp av 50 000 kronor. Då tillbyggnaden avses att utföras under de tvenne närmaste budgetåren, kan det erforderliga totalanslaget, 850 000 kronor, lika fördelas på budgetåren 1933/1934 och 1934/1935.

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

att för tillbyggnad samt inventarieanskaffning vid huvudverkstaden i Örebro för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 425 000 kronor.

IX. Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra

Södermanlands järnväg kronor 260 000.

För förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg har å innevarande års riksstat anvisats ett anslag av 200 000 kronor. Vidare har Kungl. Maj:t genom brev den 4 mars 1932 medgivit, att av statens järnvägars förnyelsefond må under år 1932 för samma ändamål användas ett belopp av 300 000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 september 1931 angående anslag för nya byggnader och anläggningar avseende nyssnämnda budgetår framhöll styrelsen, att av de beräknade kostnaderna 1 060 000 kronor för ifrågasvarande arbetes utförande 600 000 kronor borde utgå av förnyelsefondsmedel och 460 000 kronor, utgörande den beräknade merkostnaden till följd av användandet av tyngre spårmateriel, ökande banans kapacitet, av kapitalökningsmedel.

På anförda skäl uttalade styrelsen vidare, att dessa förstärkningsarbeten icke lämpligen borde utsträckas över längre tid än de närmaste två åren.

I enlighet härmed skulle sålunda för arbetenas färdigställande under av styrelsen avsedd tidrymd erfordras anslag av dels 300 000 kronor å förnyelsefondsstaten för år 1933 och dels 260 000 kronor å riksstaten för nästkommande budgetår.

I anledning av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 260 000 kronor.

X. Förbättringsarbeten å f. d. Härnösand—Sollefteå

järnväg kronor 240 000.

I Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Härnösand—Sollefteå järnväg har departementschefen i fråga om medelsbehovet för höjande av järnvägens kapacitet bland annat anført, att av inhämtade uppgifter från järnvägsstyrelsen framgått, att vad som härvidlag ansetts vara mycket angeläget, är ombyggandet av vissa svagt konstruerade järnbroar, så att statens järnvägars lokomotiv skola kunna införas å bandelen och därmed möjlighet vinnas för ett rationellt utnyttjande av den rullande materielen i samband med trafiken på de angränsande statsbanelinjerna. Kostnaderna för dessa broombyggnader voro av järnvägsstyrelsen beräknade till sammanlagt 480 000 kronor och ansågos kunna fördelas på de tvenne budgetåren 1932/1933 och 1933/1934 med hälften på vardera budgetåret.

I anslutning härtill har riksdagen för budgetåret 1932/1933 beviljat ett anslag av 240 000 kronor för här ifrågavarande förbättringsarbeten.

I enlighet härmed erfordras sålunda nu för arbetenas färdigställande ett anslag av 240 000 kronor för budgetåret 1933/1934.

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

att för förbättringsarbeten å f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 240 000 kronor.

XI. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 800 000.

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. Sålunda 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—1933 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.

Med hänsyn till nu rådande ekonomiska tidsläge, då det för styrelsen framstår som angeläget att i möjligaste mån nedbringa alla utgifter och ställa på framtiden sådana arbeten, som icke oundgängligen äro erforderliga, har styrelsen dock räknat med att för nästkommande budgetår kunna begränsa utgifterna för de arbeten, som här ovan avses, till 800 000 kronor.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 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 Kas-ker 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
» » 1932/1933	» 4 000 000

Summa kronor 48 550 000

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 48 850 000 kronor.

1930 års riksdag anslag 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 be-

hövligt för nämnda järnvägsbyggnader och att detta belopp då skulle komma att helt nedläggas på det fortsatta Inlandsbanebygget. 1931 och 1932 års riksdagar beviljade också 4 000 000 kronor för vardera budgetåren 1931/1932 och 1932/1933 till berörda bygge. Med årliga anslag av denna storlek beräknades, att Inlandsbanan skulle bli fullbordad under budgetåret 1937/1938.

Styrelsen har i anslutning till förenämnda uttalande av riksdagen här ansett sig böra hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

II. Statsbanan Malung—Vansbro..... kronor 800 000.

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, av vilket belopp 400 000 kronor avsågos böra utgå av förnyelsefondsmedel, 700 000 kronor av lånemedel och 2 200 000 kronor av andra statsinkomster.

För anläggningens utförande hava hittills av 1931 och 1932 års riksdagar anvisats sammanlagt 1 600 000 kronor, därav 700 000 kronor av lånemedel och 900 000 kronor av reservationsanslaget för beredskapsarbeten för motverkande av arbetslöshet.

Enligt den för arbetenas bedrivande föreliggande finansieringsplanen erfordras för budgetåret 1933/1934 ett belopp av 1 000 000 kronor, av vilket belopp 200 000 kronor skola utgå av förnyelsefondsmedel och 800 000 kronor av för beredskapsarbeten anslagna skattemedel.

Med stöd av vad sålunda anförts, får styrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1933 upptaga det av fondmedel under nämnda år erforderliga beloppet, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å statsbanan Malung—Vansbro för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 kronor att utgå av för beredskapsarbeten anslagna skattemedel.

Elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö med flera linjer kronor 9 000 000.

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, för vilka linjer i detta sammanhang använts den gemensamma benämningen Malmölinjerna. Elektrifieringen hade 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 budgetåren 1931—1933 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat reservationsanslag å tillsammans 42 600 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t medgivit att ur statens järnvägars förnyelsefond må under åren 1932 och 1933 för samma ändamål användas ett belopp av 10 800 000 kronor.

Vad beträffar arbetets utförande kan styrelsen nu meddela, att detsamma fortskridit väsentligt snabbare än vad som förutsågs i den för 1931 års riksdag framlagda arbetsplanen.

Så äro sträckorna

Järna—Norrköping,
Katrineholm—Åby samt
Örebro—Hallsberg,

vilka beräknats klara under oktober och december 1932 samt maj 1933 respektive, redan färdigställda och tagna i bruk för elektrisk drift.

Även ifråga om övriga linjer kunna väsentliga tidsbesparingar ställas i utsikt, såsom framgår av följande sammanställning. Orsaken är, att den — relativt tidigare elektrifieringsarbeten — förbättrade organisationen av arbetsledningen och ökade erfarenheten visat sig medföra större vinst i tid och — såsom i det följande skall beröras — penningar, än vad man år 1931 vägat räkna med.

Sträcka	Tidpunkt för färdigställande	
	Enligt 1931 års plan	Nu förutsebar
Falköping—Nässjö	april 1933	febr. 1933
Hallsberg—Mjölby	maj »	» »
Norrköping—Mjölby	sept. »	» »
Lomma—Malmö—Lund	jan. 1934	» »
Lund—Eslöv	» »	maj »
Eslöv—Hässleholm	» »	nov. »
Mjölby—Nässjö	febr. »	juli »
Nässjö—Alvesta	mars »	» »
Alvesta—Hässleholm	» »	nov. »
Malmö—Trälleborg	april »	jan. 1934

Det torde böra framhållas, att förestående tidsuppgifter äro approximativa samt att en förskjutning på någon månad i ena eller andra riktningen ingalunda är utesluten.

I förenämnda plan upptagna kostnader för skilda slag av arbeten och anskaffningar ävensom desammäs uppdelning i kapitalöknings- respektive förnyelsefondsmedel samt fördelning å olika budgetår (respektive kalenderår) jämligt sedermera träffade beslut framgår av följande tablå.

	Beräknad totalkostnad kr.	Härav anvisat för budgetåret		Erfordras för budgetåret 1933/1934 kr.
		1931/1932 kr.	1932/1933 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
	Kalenderåret	1931	1932	1933
Förnyelsefondsmedel	16 300 000	4 300 000	6 500 000	5 500 000

För elektrifieringen skulle alltså enligt denna plan för nästa budgetår erfordras sammanlagt 16 600 000 kronor, varav 11 100 000 kronor kapitalökningsmedel och 5 500 000 kronor förnyelsefondsmedel.

Huru höga de faktiska kostnaderna kunna komma att bliva, är ännu ej möjligt med full säkerhet uppgiva. Av föreliggande uppgifter anses emellertid otvetydigt framgå, att — tack vare förenämnda förbättringar i arbetets organisation, ävensom sänkning av vissa materialpriser — mycket betydande besparingar äro att påräkna gentemot förenämnda plan. Angivna belopp, 11 100 000 kronor, anses därför kunna, utan större risk för framtida överskridande, minskas till 9 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1933 upptaga det av fondmedel under nämnda år planenligt erforderliga beloppet, får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö med flera linjer för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 9 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får i detta sammanhang anmäla sin avsikt att under innevarande höst till Kungl. Maj:t inkomma med framställning rörande ban elektrifieringens fortsättning. De statsbanesträckor, vilka skulle tagas under arbete, sedan de så kallade Malmölinjerna blivit färdigställda, äro Stockholm—Ånge och Örebro—Krylbo.

Enär utredningarna rörande sagda elektrifieringsföretag ännu ej hunnit slutföras, kan styrelsen nu icke lämna någon mera exakt uppgift angående för detsamma beräkningsbart medelsbehov.

Enligt vad en verkställd överslagskalkyl givit vid handen, kan emellertid preliminärt räknas med, att den finansplan, som förenämnda framställning skall innehålla, kommer att sluta på ett totalbelopp av 50 000 000 kronor, varav kapitalökningsmedel 37 000 000 och förnyelsefondsmedel 13 000 000 kronor, ävensom att angivna summor fördelas på olika år sålunda, att för budgetåret 1933/1934 förutsättes ett första anslag av kapitalökningsmedel, uppgående till 19 000 000 kronor, samt för kalenderåret 1933 ett likaledes första anslag ur förnyelsefonden, uppgående till 3 500 000 kronor.

För i tidigare liknande framställningar förekommande men ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1933/1934 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, verkstadsdirektören Sabelström, byråcheferna Öfverholm, Bildt och Lindblad samt t.f. byråcheferna Nordberg och Törjeson.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST.
t.f.

Stockholm den 28 september 1932.