

TILL KONUNGEN.

Jämlikt § 5 i den för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl gällande 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 1934 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1934/1935 äskas av 1934 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	1 200 000
III. <i>Väggkorsningar</i>	250 000
IV. <i>Husbyggnader.</i>	
Björkliden, tillbyggnad av till semesterhem apterad byggnad	25 000
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	1 000 000
VI. <i>Telefonledning och kabelarbeten</i>	100 000
VII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	50 000
VIII. <i>Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen.</i>	
Anordningar för förbättrad ekonomi vid lokstationer m. m.	50 000
IX. <i>Anläggningar vid huvudverkstäderna.</i>	
Örebro, tillbyggnad och modernisering av huvudverkstaden	425 000
X. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	600 000
	<u>Summa kronor 3 800 000</u>
B. Nya statsbanebyggnader.	
I. <i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i>	4 000 000
II. <i>Statsbanan Malung—Vansbro</i>	700 000
	<u>Summa kronor 4 700 000</u>
C. Rullande materiel.	
<i>Postvagnar</i>	165 000
	<u>Summa summarum kronor 8 665 000</u>

Häri ingå icke de belopp, som mera extraordinärt erfordras för den pågående elektrifieringen av Ängelinjerna och Väst kustbanan, 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 3 800 000 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 — på ett undantag när — 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 härför använda medel, som nedan under grupp X 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, har i förevarande sammanhang ingen anmälan att göra.

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 2 672: 94 kronor har sålunda uppkommit å det under år 1932 avslutade arbetet tillhörande anslag Husbyggnader, Restaurangbyggnad i Laxå, varemot överskott av 8 381: 61 kronor erhållits å dylika arbeten under anslag Husbyggnader, anordnande av lokaler för postverkets behov i vissa statens järnvägars byggnader. En behållning av 5 708: 67 kronor återstår alltså, vilket belopp av styrelsen återbördats.

Liksom tidigare plägat ske, får järnvägsstyrelsen 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 1934 års riksdag
i jämförelse med styrelsens äskanden till 1931,
1932 och 1933 års riksdagar.

	1931 kr.	1932 kr.	1933 kr.	1934 kr.
<i>A. Nya byggnader och anläggningar.</i>				
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	520 000	245 000	—	—
Bangårdar	700 000	346 000	100 000	100 000
Spåröverbyggnaden	—	—	750 000	1 200 000
Väggkorsningar	—	600 000	150 000	250 000
Husbyggnader	70 000	—	80 000	25 000
Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar	600 000	600 000	500 000	1 000 000
Telefonledningar och kabelarbeten	100 000	100 000	100 000	100 000
Elektriska belysningsanläggningar	50 000	100 000	—	50 000
Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen	—	100 000	50 000	50 000

	1931 kr.	1932 kr.	1933 kr.	1934 kr.
Anläggningar vid huvudverkstäderna	—	—	425 000	425 000
Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg.....	—	200 000	260 000	—
Förbättringsarbeten å f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg.....	—	—	240 000	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	1 000 000	1 000 000	800 000	600 000
Summa kronor	3 040 000	3 291 000	3 455 000	3 800 000

I. Bangårdar.

Gångbroar och gångtunnlar kronor 100 000.

Som styrelsen i sina tidigare anslagsäskanden framhållit, är ett viktigt medel 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 mellanplattformen å en bangård kunna dylika broar och tunnlar därjämte ofta vara av behovet påkallade såsom förbindelseled mellan ett samhälles på ömse sidor om banan belägna delar.

I fråga om anläggning, som avser förbindelse mellan ett samhälles olika delar, påfordrar styrelsen, där så kan anses motiverat, 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 tre 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 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

II. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden..... kronor 1 200 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m., allt enligt uppgjord plan, erfordras för nästkommande budgetår, respektive kalenderår ett totalbelopp av 3 miljoner kronor. I nämnda plan ingående rälsutbyten i huvudspår omfatta en sammanlagd spårlängd av 145 kilometer.

I anslutning till vad styrelsen i fråga om denna objektgrupp anfört i sin framställning till Kungl. Maj:t den 28 september 1932 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. samt till departementschefens uttalande i 1933 års statsverksproposition skulle härav å riksstaten erfordras 1 200 000 kronor, medan 1 800 000 kronor böra lämnas av förnyelsefonden.

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 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 1 200 000 kronor.

III. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 250 000.

För anordnande av skenfria vägkorsningar samt för utförande av s. k. parallellvägar som ersättning för vägkorsningar i plan har riksdagen anvisat för budgetåret 1930/1931 575 000 kronor, för budgetåret 1932/1933 500 000 kronor samt för budgetåret 1933/1934 150 000 kronor.

Anslaget för år 1930/1931 var i sin helhet avsett för en speciell större anläggning, nämligen för en av samhället framtingad gatuviadukt över bangårdsområdet i Malmö vid Sjölunda. Av anslaget för sistförflutna budgetår 1932/1933 hade vid sagda års slut 220 000 kronor av järnvägsstyrelsen anvisats såsom beräknat bidrag för beslutade arbeten. — Summa odisponerade medel vid innevarande budgetårs början utgjorde alltså 280 000 + 150 000 = 430 000 kronor.

Med hänsyn till dels planerade ordinarie arbeten, tillhörande förevarande grupp, dels det avsevärda anslag, som av innevarande års riksdag anvisats för utförande såsom beredskapsarbeten av skenfria vägkorsningar, av vilka medel en stor del torde komma att disponeras för anläggningar vid statens järnvägar, är det att förutse, att de på statens järnvägar belöpande, enligt gängse grunder beräknade bidragen till anläggningarna ifråga skola komma att väsentligt stegras.

Eftersom det gäller arbeten, beträffande vilkas tillkomst järnvägsstyrelsen icke har att träffa avgörande, kan styrelsen givetvis ej heller framlägga någon säker förhandsberäkning över sagda bidrag. Styrelsen har emellertid uppskattat bidragen ifråga till 700 000 kronor för arbeten beslutade under budgetåret 1933/1934. Härtill kommer för budgetåret 1934/1935 erforderliga bidragsbelopp, vilka helt äro beroende av, i vilken omfattning medel för beredskapsarbeten för detta år komma att av riksdagen anvisas.

Frånsett sistnämnda bidrag skulle alltså — räknat efter medelsanvisningarna i samband med arbetenas igångsättande — utöver av riksdagen redan beviljade medel erfordras ett belopp av 270 000 kronor.

Enär statens järnvägars bidrag för ifrågavarande arbeten i regel icke utbetalas, förrän desamma blivit färdigställda, vilket som regel drager avsevärt lång tid, torde man kunna utgå ifrån, att en mindre del av bidragen för under budgetåret 1933/1934 och större delen av bidragen för under budgetåret 1934/1935 igångsatta arbeten icke komma att behöva utbetalas förrän under budgetåret 1935/1936, varför styrelsen ansett sig kunna räkna med, att endast 250 000 kronor skola bliva behövlige för nästkommande budgetår, medan återstående medel beräknats erforderliga tidigast under budgetåret 1935/1936.

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

att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 250 000 kronor.

IV. Husbyggnader.

Tillbyggnad av till semesterhem apterad byggnad vid

Björkliden kronor 25 000.

I underdånig skrivelse den 17 januari 1914 hemställde järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes i proposition till riksdagen föreslå, att av trafikmedel finge under vissa närmare angivna villkor överlämnas till svenska järnvägs-männens vilohemsförening ett belopp av 10 000 kronor.

Styrelsen anförde därvid, att nämnda förening hade till ändamål att upprätta och förvalta vilohem, ett eller flera, avsedda för föreningens medlemmar,

och att aktivt medlemskap kunde vinnas av en var vid någon av Sveriges järnvägar i ordinarie eller extra tjänst anställd manlig eller kvinnlig funktionär. Styrelsen förklarade sig finna vilohemsföreningens syfte behjärtansvärt och väl förtjänt av understöd från statsbaneförvaltningens sida, så mycket hellre, som en vistelse å föreningens vilohem kunde antagas i många fall bidra till att återställa av en eller annan anledning nedsatta arbetskrafter och sålunda i viss mån förebygga sjuklighet bland personalen med därav följande, av trafikmedel utgående sjukvårdskostnader och sjukavlönning.

Då Kungl. Maj:t enligt protokoll över civilärenden, hållet i statsrådet den 13 maj 1914, föreslog riksdagen att medgiva, att av statens järnvägars trafikmedel måtte få utbetalas ett belopp av 10 000 kronor till nämnda vilohemsförening, uttalade statsrådet bland annat följande:

»Beträffande själva saken synes det mig icke böra råda mer än en mening därom, att det syfte, i vilket ifrågavarande vilohem och rekreationshem upprättats, är i hög grad behjärtansvärt. Den stora kår av statstjänare, varom här är fråga, har en ofta slitande tjänstgöring, och flertalet av dem lever i små ekonomiska omständigheter. Upprättandet av dylika hem, där de vid inträffande överanstängning, nedsättning av arbetskrafterna eller sjukdom kunna mot en billig avgift bereda sig vila och rekreation, möjliggör emellertid för dem att utan större ekonomiska uppoffringar återvinna hälsa och krafter. Det förtjänar ock framhållas, att, på sätt av järnvägsstyrelsen blivit antytt, enligt gällande bestämmelser sjukvårdskostnader och sjukavlönning skola i vissa fall av trafikmedel utgå till järnvägspersonalen. Då nu vid fall av överanstängning eller nedsättning av arbetskrafterna en tids vistelse vid något av de ifrågavarande hemmen måste antagas många gånger förebygga eljest inträffande sjuklighet, synes det i viss mån ligga i statsbaneförvaltningens intresse, att understöd lämnas hemmen. Att dessa i varje fall äro en allmännyttig uppgift, torde vara ovedersägligt.»

Propositionen vann riksdagens bifall, och bemyndigade Kungl. Maj:t genom brev den 21 augusti 1914 styrelsen att av statens järnvägars trafikmedel utbetala ett belopp av 10 000 kronor till nämnda vilohemsförening.

Föreningen har under den tid, som sedan dess förflutit, ständigt gått framåt och genom sin verksamhet kunnat bereda allt flera av sina medlemmar en nyttig och uppfriskande semester. Den av föreningen år 1912 inköpta fastigheten Fredensborg i närheten av Hultsfred syftar närmast till att lämna föreningens medlemmar möjlighet att tillbringa sin semester i högt beläget skogsbygds-klimat. Den i föreningens stadgar intagna bestämmelsen, att föreningens ändamål vore att upprätta och förvalta vilohem, föranledde föreningen omkring år 1925 att söka förverkliga en länge närd plan att jämväl i fjälltrakterna upprätta ett vilohem. Järnvägsstyrelsen, som städse vidhållit sin uppfattning om värdet av dylika semesterhem för personalen, ställde då till vilohemsföreningens förfogande en barack, belägen vid Björklidens järnvägsstation och förut använd för förläggning av snöskottningsmanskap. På grund av införda maskinella anordningar för snöröjning ansågs då, vilket sedermera även bekräftats, att nämnda barack icke skulle längre vara behöflig för statens järnvägar. Baracken ställdes avgiftsfritt till vilohemsföreningens förfogande. Den har sedermera givits en del om- och tillbyggnader samt moderniseringar, och erlägger vilohemsföreningen en efter kostnaderna härför avvägd hyra för baracken.

Detta vilohem vid Björkliden har, alltsedan detsamma i juni 1926 öppnades och ända tills detta år använts av föreningen endast 2½ månader sommartid, förutom under påskarna, då det fått tagas i anspråk av några i Kiruna och Luleå bosatta järnvägsmän med familjer.

Förutom vad styrelsen nu anfört rörande vikten för järnvägsdriften att i allmänhet understödja järnvägspersonalens önskan och behov av att på ett

billigt sätt erhålla rekreation och semester, vill styrelsen också framhålla, att styrelsen i personalbesparingsavsikt föreskrivit, att semester icke får uttagas enbart under sommarmånaderna, utan skall uttagas mera fördelat under hela året. Denna för verket ekonomiskt fördelaktiga anordning anser styrelsen kunna än mer motivera, att statsmakterna hjälpa järnvägspersonalen till ett semesterhem, som skall kunna vara lämpligt även för vinterbruk.

Såsom ett ytterligare skäl för statsmakterna att härvid vara vilohemsföreningen behjälpliga vill styrelsen framhålla, att semesterhemmet vid Björkliden, då det ej är fullbelagt av föreningens medlemmar eller andra järnvägsmän, även plägar mottaga andra gäster, och att anläggningen därför kan beräknas komma att i viss utsträckning användas för den skidåkande allmänheten. Statens järnvägar kunna förväntas härigenom bliva tillförda en direkt och icke helt obetydlig inkomst, enär ifrågavarande skidsportsintresserade personer komma att å en i allmänhet lång färdsträcka befara statens järnvägar.

Vad nu sagts föranleder styrelsen att hos Kungl. Maj:t föreslå, att den behjärtansvärda verksamhet, som omhänderhaves av svenska järnvägsmäns vilohemsförening, måtte av statsmakterna stödjas på så sätt, att järnvägsstyrelsen bemyndigas *dels* att till vilohemsföreningen kostnadsfritt få upplåta den av föreningen nu disponerade byggnaden vid Björkliden att av föreningen, vilken dock skall åligga normal underhållsskyldighet, disponeras så länge föreningen vill driva sin verksamhet på platsen, *dels ock* få verkställa och bekosta en sedan länge planerad för rörelsens ändamål erforderlig tillbyggnad å densamma, vilken beräknas kosta cirka 25 000 kronor.

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

dels medgiva, att den av Svenska järnvägsmäns vilohemsförening disponerade byggnaden i Björkliden måtte kostnadsfritt få upplåtas till föreningen, så länge denna bedriver sin verksamhet å platsen,

dels för byggnadens tillbyggnad för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 25 000 kronor.

V. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 1 000 000.

De under denna rubrik anvisade anslagsbeloppen hava för de senare åren utgjort:

för budgetåret 1930/1931	kronor	400 000
»	»	1931/1932 » 600 000
»	»	1932/1933 » 600 000
»	»	1933/1934 » 500 000

Då erfarenheterna av utförda anläggningar visat, att växel- och signalsäkerhetsanläggningar jämte linjeblocksanläggningar utgöra ett verkningsfullt medel för en ur ekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd rationalisering av driftförhållandena, synes det styrelsen angeläget, att arbeten av detta slag hädanefter utföras i hastigare tempo än hittills.

Enligt preliminär beräkning föreligger ett anslagsbehov för utförande av nya anläggningar och ombyggnad av föråldrade dylika av sammanlagt omkring 6 000 000 kronor, varav 3 000 000 kronor böra utgå av kapitalökningsmedel och 3 000 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Ifrågavarande program bör enligt styrelsens förmenande såvitt möjligt genomföras under en tid av 3 år.

I enlighet härmed hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

VI. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 100 000.

För utförande av telefonledningar samt kabelarbeten har å riksstaterna för de senare åren — fr. o. m. budgetåret 1928/1929 — årligen anvisats ett belopp av 100 000 kronor.

I skrivelsen rörande anslagsäskande 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 vunna fördelarna får styrelsen hänvisa till nämnda skrivelse.

De närmast planerade ändringarna voro beräknade att draga en totalkostnad av 575 000 kronor, varav 200 000 kronor för nya telefonledningar och 375 000 kronor för med förnyelsefundsmedel bekostad omändring av förut befintliga telegrafledningar till telefonledningar.

Förenämnda belopp hava också ställts till styrelsens förfogande dels å riksstaterna för budgetåren 1932/1933 och 1933/1934, dels att utgå av förnyelsefundsmedel under åren 1932 och 1933.

De förväntningar, åt vilka styrelsen sålunda givit uttryck, hava till fullo uppfyllts, och har det befunnits särdeles önskvärt att under instundande år få gå vidare å den inslagna vägen och därvid disponera samma belopp kapitalökningsmedel som under vart och ett av de senaste åren eller 100 000 kronor.

Behov av nya telefonledningar har gjort sig gällande å bland annat följande linjer, nämligen Boden—Haparanda, Vännäs—Långsele, Orsa—Brunflo—Östersund, Östersund—Hoting och Forsmo—Hoting—Storuman.

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

att för telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VII. Elektriska belysningsanläggningar kronor 50 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen under de senare åren anvisat vissa belopp, avsedda att användas i de fall, där de lokala förhållandena ansåges betinga vederbörande anläggnings utförande. Senast har 1932 års riksdag anvisat 100 000 kronor.

Det är alltfört styrelsens avsikt 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 banelektrifieringen erbjuder sig möjlighet att under gynnsamma förutsättningar anordna elektrisk belysning i sådana banvaktstugor 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.

För sagda ändamål har utöver redan anvisade medel ett belopp av 50 000 kronor beräknats erforderligt under nästkommande budgetår.

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

att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

VIII. Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen.

Anordningar för förbättrad ekonomi vid lokstationer m. m. kronor 50 000.

För utförande av driftsekonomska 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 teknikens utveckling. Senast har 1933 års riksdag för sagda ändamål anvisat 50 000 kronor, vilket torde ungefärligen motsvara ett års förbrukning.

Behov att genomföra moderniseringar och driftsekonomska förbättringar, särskilt ifråga om uppvärmningsanordningar, kvarstår alltjämt. Då detta gäller icke blott för själva lokstationerna utan jämväl för diverse, oftast i samband med dessa drivna maskinella anläggningar, såsom gasverk, värmecentraler m. m. har styrelsen ansett lämpligt företaga viss ändring i den hittillsvarande anslagsrubriken.

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

att för anordningar för förbättrad driftsekonomska vid lokstationer och diverse maskinella anläggningar å linjen för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

IX. Anläggningar vid huvudverkstäderna.

Tillbyggnad och modernisering vid huvudverkstaden i

Örebro..... kronor 425 000

För tillbyggnad och modernisering av huvudverkstaden i Örebro har å innevarande års riksstat anvisats ett anslag av 425 000 kronor. Vidare har Kungl. Maj:t genom brev den 10 mars 1933 medgivit, att av statens järnvägars förnyelsefond må under år 1933 för samma ändamål användas ett belopp av 90 000 kronor.

I sin föregående år ingivna skrivelse angående anslagsbehovet för budgetåret 1933/1934 meddelade styrelsen, att de sammanlagda kostnaderna för ifrågavarande arbetes utförande beräknats till cirka 1 220 000 kronor, varav 370 000 kronor ansågos böra utgå av förnyelsefundsmedel och 850 000 kronor — nämligen 800 000 kronor för nybyggnaden till personvagnsverkstaden och 50 000 kronor för inventarieanskaffning — av kapitalökningsmedel.

Då tillbyggnaden avsåges att utföras under budgetåren 1933/1934 och 1934/1935, föreslogs, att förenämnda anslagsbelopp 850 000 kronor skulle lika fördelas å åren ifråga.

I enlighet härmed skulle för arbetenas planenliga färdigställande erfordras slutanslag av dels 280 000 kronor å förnyelsefundsstaten för år 1934 och dels 425 000 kronor å riksstaten för nästkommande budgetår.

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

att för tillbyggnad samt inventarieanskaffning vid huvudverkstaden i Örebro för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag (slutanslag) av 425 000 kronor.

X. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 600 000.

Under denna rubrik hava under en följd av år anslag anvisats för bestående av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallas av ange-

lägna oförutsedda krav, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande 25 000 kronor. Sålunda har riksdagen för ifrågasvarande ändamål beviljat för budgetåret 1928/1929 900 000 kronor och för vartdera av budgetåren 1929/1930—1932/1933 1 000 000 kronor samt för budgetåret 1933/1934 800 000 kronor.

Styrelsen får i fråga om behovet av detta anslag upprepa vad styrelsen tidigare därom anfört, 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 statsbanenädetts nuvarande skick och inom den närmare tiden förutsebar trafikstorlek har styrelsen räknat med att för nästkommande budgetår kunna begränsa utgifterna för de arbeten, som här ovan avses, till 600 000 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 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 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 Kasker beräknades med tillämpning av år 1914 före kristidens inträdande gällande priser till 30 150 000 kronor. Dessa förkrigspriser hava givetvis ej kunnat hållas vid banbyggnadens utförande, och för anläggningarna hava hittills anvisats följande anslag, nämligen

För år 1917	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
» » 1933/1934	»	4 000 000

Summa kronor 52 550 000

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 52 850 000 kröner.

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, 1932 och 1933 års riksdagar beviljade också 4 000 000 kronor för vardera budgetåret 1931/1932, 1932/1933 och 1933/1934 till berörda bygge. Med årliga anslag av denna storlek beräknades, att Inlandsbanan skulle bliva 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 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

II. Statsbanan Malung—Vansbro..... kronor 700 000.

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 bära utgå av förnyelsefondsmedel, 700 000 kronor av lånemedel och 2 200 000 kronor av andra statsinkomster.

För anläggningens utförande hava hittills av riksdagen anvisats sammanlagt 2 400 000 kronor, därav av 1931 och 1932 års riksdagar 700 000 kronor av lånemedel och 900 000 kronor av reservationsanslaget för beredskapsarbeten för motverkande av arbetslösheten samt av 1933 års riksdag 800 000 kronor under rubrik »Utgifter för kapitalökning. Fonden för förlag till statsverket». Därjämte har Kungl. Maj:t medgivit, att av medel från förnyelsefonden må under år 1933 för anläggningen användas 200 000 kronor. För banbyggnaden hava således hittills disponerats sammanlagt 2 600 000 kronor.

För arbetenas slutförande, som är avsett att äga rum under budgetåret 1934/1935, skulle enligt ursprungliga kostnadsförslaget för bananläggningen erfordras ytterligare 700 000 kronor, av vilket belopp 200 000 kronor beräknats bära utgå av förnyelsefondsmedel. Vid verkställd utredning av slutliga kostnaden för de återstående arbetena har det dock visat sig, att den beräknade kostnaden torde komma att överskridas med 200 000 kronor. Denna kostnadsöverskridelse har uppkommit därigenom, att järnvägsstyrelsen, vid den utveckling frågan om åtgärder för avlägsnande av korsningar i plan mellan järnväg

och landsväg tagit, måst anse sig vara bunden av krav, som av vederbörande länsstyrelse framstälts om anordnandet av fyra skenfria landsvägskorsningar, vilka icke voro upptagna i det ursprungliga förslaget.

Med stöd av vad sålunda anförts, får styrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1934 upptaga det av fondmedel under nämnda år erforderliga beloppet eller 200 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av arbetena å statsbanan Malung—Vansbro för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 700 000 kronor att utgå av för beredskapsarbeten anslagna medel.

C. Rullande materiel.

Postvagnar..... kronor 165 000.

Statens järnvägars postvagnspark har under de senaste åren — fr. o. m. 1928 — befunnit sig i ett tillstånd av genomgripande, relativt snabb föryngring, vilket förhållande är att se mot bakgrunden av den stagnation å området, som därförinnan under lång tid varit rådande.

I sin skrivelse den 22 december 1926 med förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1927 anmälde järnvägsstyrelsen bland annat, att en betydande del av den i användning varande postvagnsmaterielen på grund av hög ålder och otidsenlig konstruktion var i det skick, att en utgallring av de sämsta vagnstyperna vore i hög grad av behovet påkallad, ävensom att en utredning om den ordning, i vilken vagnarna ifråga borde slopas och ersättas med nya, påginge i samarbete med generalpoststyrelsen och beräknades föreligga färdig under förra delen av år 1927.

Sedan dels den sålunda bebådade planen för slopningen blivit uppgjord, dels det inbörides förhållandet mellan järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen beträffande ersättningsfrågan för postbefordran å statens järnvägar blivit fastställd genom kungl. brev den 9 september 1927, och därmed även lösning vunnits å det sedan mycket lång tid svävande spörsmålet om täckande av förnyelsekostnaderna för postvagnar, anmälde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 4 november 1927 en första ersättningsanskaffning av 15 st. kombinerade post- och resgodsboggie-vagnar samt hemställde om tillstånd att för verkställande av förskottslikvid i samband med leveranskontraktens utväxling få av förnyelsefondsmedel disponera 120 000 kronor. Det begärda beloppet ställdes till styrelsens förfogande genom kungl. brev den 11 november 1927.

I anslutning till förenämnda plan hava ersättningsanskaffningarna sedermera fortskridit och anslag för ändamålet funnits upptagna å förnyelsefondsstaterna för samtliga följande år. I vilken omfattning förnyelsen ägt rum, framgår av följande tablå.

Å r	Anskaffade vagnar		Slopade vagnar		Disponerade förnyelsefondsmedel kr.	
	Antal	Värde kr.	Antal	Värde kr.		
1928	15	506 100	17	96 380	354 896	34
1929	14	253 790	14	93 000	354 715	11
1930	12	312 275	12	96 250	219 079	76
1931	13	266 140	12	77 830	252 437	76
1932	6	43 200	3	24 900	198 667	76
Summa	60	1 381 505	58	388 360	1 379 796	73

Av tablån framgår, att på grund av under åren 1928—32 skedd ersättningsanskaffning postvagnsparken erhållit ett med 993 145 kronor ökat anläggningsvärde samt att hela utgiften för ersättningsköpen och följaktligen jämväl kostnaderna för sagda värdeökning täckts med förnyelsefondsmedel. — Att beloppen i de skilda kolumnerna ej exakt stämma överens, beror på att likvid i viss utsträckning sker i förskott.

Då emellertid enligt gällande bestämmelser, vilka i sak överensstämma med vad tidigare tillämpats, avsättningen till förnyelsefonden skall så avvägas, att den totala avsättningen för ett objekt kan vid detsamma utrangering täcka slopningskostnaden, det vill säga — frånsatt 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.

Sådan kompensation har emellertid erhållits endast i tämligen ringa mån, varför förnyelsefondens konto för postvagnar kommit att uppvisa en år från år alltmer försämrad ställning. Vid slutet av år 1932 uppgick bristen till i runt tal 677 000 kronor, ett i förhållande till det totala anläggningsvärdet. 3 237 000 kronor, mycket betydande belopp.

Användning av förnyelsefondsmedel till bestridande av sådan merkostnad, som kan uppkomma därigenom att ett nytt objekt är av högre kapacitet eller kvalitet än det som utrangerats, 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, såsom järnvägsstyrelsen vid olika tillfällen haft anledning framhålla, 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 här förevarande anskaffning medel från förnyelsefonden kommit till användning på sätt som skett. Det har emellertid därvid alltså måst förutsättas, att ianspråktagandet av för annan grupp avsatta medel begränsas till vad denna grupp för en tidrymd kan avvara utan eftersättande av erforderlig ersättning.

Hittills har sagda villkor varit uppfyllt, huvudsakligen tack vare en betydande behållning å det för samtliga till rullande materiel hörande fordon utom postvagnar gemensamma kontot, men den tidpunkt börjar nu närma sig, då man måste räkna med, att för ifrågavarande objektgrupper avsatta medel komma att i väsentligt ökad utsträckning bliva erforderliga för gruppernas eget behov.

Såsom styrelsen redan framhållit i sin skrivelse rörande anslagsäskande till 1933 års riksdag under rubriken »Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden», torde det följaktligen bli nödvändigt att inom nuvarande underskottsgrupper gradvis övergå till en sådan ordning, att anslag å riksstaten beviljas för täckande av den i och med ersättningsanskaffningen inträdande ökningen i anläggningsvärden.

Bland dessa underskottsgrupper intager — såsom förestående siffror visa — gruppen postvagnar en mycket framträdande plats, förefintlig brist är relativt, d. v. s. i förhållande till anläggningsvärdena, betydligt större än för gruppen räler och växlar, som uppvisar det absolut taget största underskottet, och beträffande vilken nämnda nya ordning införts genom beslut av innevarande års riksdag.

Av generalpoststyrelsen har för nästkommande år begärts anskaffning av tillhoppa åtta kombinerade post- och resgodsboggievagnar, varav fem av typ DFo5 och tre av typ DFo6. De sistnämnda beteckna en direkt utökning av vagnparken, och böra följaktligen kostnaderna för desamma, beräknade till 165 000 kronor, bestridas med medel från anslag å riksstaten.

Även förvärvet av de fem förstnämnda vagnarna innebär en betydande värdeökning, ehuru det här är frågan om ersättning, och borde alltså vid en övergång till förenämnda nya ordning kostnaderna för desamma delvis bestridas med kapitalökningsmedel. Enär emellertid anskaffningen ifråga angivits såsom särdeles brådskande — generalpoststyrelsen önskar vagnarna levererade före tidtabellsskiftet den 15 maj 1934 — har det synts järnvägsstyrelsen nödvändigt att begränsa förevarande anslagsäskanden till ovanberörda mindre brådskande anskaffning av tre DFo6-vagnar, i samband med vilken fråga riksdagen beredes tillfälle att taga ställning till ovan behandlade principspörsmål — medan kostnaderna för DFo5-vagnarna upptagas i förslaget till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1934.

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

att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 165 000 kronor.

Elektrifiering.

I. Elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö med flera linjer.

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—1934 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat reservationsanslag å tillsammans 51 600 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t medgivit, att ur statens järnvägars förnyelsefond må under åren 1931—1933 för samma ändamål användas ett belopp av 16 300 000 kronor.

Vad beträffar arbetets utförande kunde styrelsen i skrivelsen rörande anslagsäskanden till 1933 års riksdag meddela, att detsamma fortskridit väsentligt snabbare än vad som förutsågs i den för 1931 års riksdag framlagda arbetsplanen.

Så voro sträckorna

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

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

Även ifråga om övriga linjer kunde väsentliga tidsbesparingar ställas i utsikt, innebärande att hela anläggningen skulle föreligga färdig redan omkring årsskiftet 1933—1934, eller omkring fyra månader tidigare än ursprungligen planerats. De sålunda beräknade tidsbesparingarna hava kunnat ej endast tillfullo innehållas utan därtill för viktiga linjeavsnitt än ytterligare ökas.

Ifråga om anläggningskostnaderna kunde styrelsen i samma skrivelse meddela, att — tack vare förbättringar i arbetets organisation, ävensom sänkning av vissa materialpriser — mycket betydande besparingar vore att påräkna gentemot förenämnda plan. Det i densamma för budgetåret 1933/1934 upptagna kapitalökningsanslaget 11 100 000 kronor ansåges därför kunna, utan större risk för framtida överskridande, minskas till 9 000 000 kronor. — Sistnämnda belopp finnes alltså anvisat å riksstaten för innevarande år.

Sedan nu elektrifieringsarbetet fortskridit närmare sitt fullbordande, kan den ekonomiska ställningen än bättre överblickas, och beräknar järnvägsstyrelsen den sammanlagda kostnaden för Malmölinjernas elektrifiering enligt meromnämnda plan komma att uppgå till 63:5 mot beräknade 70 miljoner kronor. En totalbesparing på 6 500 000 kronor eller 4 400 000 kronor mer än nyssnämnda nedskärning å anslagskravet för innevarande år är alltså att påräkna, varför således — då besparingarna helt hänföra sig till arbeten att bekostas med kapitalökningsmedel — efter anläggningarnas planenliga färdigställande skulle på vederbörande riksstatsanslag (1933/34 I C. 11) kvarstå en reservation å sistnämnda belopp, 4 400 000 kronor, vilka medel väl normalt skulle tagas i anspråk för finansiering av ett senare års lånebudget.

Det fortsatta studiet av de problem, som successivt rullas upp i och med banelektrifieringens fortskridande och särskilt de framtida driftsförhållandena, sådana de påverkas av den vid senaste riksdagen beslutade Västkustbaneelektrifieringen, har emellertid visat, att betydande fördelar skulle vara att vinna genom någon utvidgning av den för 1933 års riksdag framlagda planen för sistnämnda elektrifiering, vilken utvidgning skulle kunna realiseras inom ramen för nyssberörda besparing å Malmölinjerna.

De bandelar, som ytterligare skulle ifrågakomma till ordnande för elektrisk drift, äro Hässleholm—Markaryd—Veinge, den i statens hand år 1930 övergångna förbindelseleden mellan de båda sydliga stambanorna, samt Västkustbanans sidolinje Åstorp—Kattarp—Mölle.

Ingendera av dessa linjer har en sådan trafikrörelse, att den skulle kunna ifrågakomma som självständigt elektrifieringsobjekt. Båda linjernas läge i förhållande till nämnda stambanor är emellertid sådant, att å ena sidan behöflig kapitalinsats för elektrifieringen är relativt liten, å andra sidan olägenheterna av att bibehålla desamma i nuvarande driftsform, sedan samtliga angränsande statsbanelinjer elektrifierats, bliva rätt betydande. Särskilt gäller detta bandelen Åstorp—Mölle, vilken saknar egna fullrustade lokstationer, och vars ånglok alltså måste vara stationerade vid lokstation utanför den egentliga tjänstgöringssträckan samt regelbundet framgå över elektrifierad bansträcka, en givetvis allt utom idealisk anordning. Av vikt är också att kunna framföra tåg mellan Hälsingborg och Mölle över Kattarp utan lokbyte och utan att desamma behöva påverka driften, vare sig å linjen Åstorp—Kattarp eller linjen Kattarp—Ängelholm. Även direkta tåg mellan Malmö och Mölle förekomma då och då.

Vad angår bandelen Hässleholm—Veinge skulle densammes elektrifiering för det första medföra, att man undsluppe den blandade driften, som alltid är relativt dyrbar, vid lokstationerna i Hässleholm och Halmstad. En elektrifiering skänker även i övrigt en del drifttekniska fördelar samt skulle därjämte kunna medgiva en viss lättnad för godstrafiken på Västkustbanan. De använda standardloken kunna nämligen icke över Hallandsås framföra så stor vagnvikt som i övrigt å Västkustbanan, men kunna då genomgående godsvagnar Halmstad—Malmö i viss omfattning dirigeras över linjen Veinge—Hässleholm, å vilken linje den egna trafiken som regel ej giver fulla godståg.

Att förevarande utvidgning av Västkustbaneelektrifieringen, som nämnt, kan genomföras med måttlig kapitalinsats beror i första rummet på att därvid icke erfordras någon ny omformarestation eller ens någon utvidgning av de sta-

tioner, som i allt fall äro erforderliga. Att energibehovet för linjerna ifråga kan uttagas av stationer, som ändock måste hållas i drift, medför vidare, att kostnaderna för den nytillkommande energiförbrukningen bliva särdeles låga; kalkylerna sluta på en genomsnittskostnad av 1 $\frac{1}{6}$ öre per kilowattimme mot 2 $\frac{1}{2}$ för Malmölinjerna och 1 $\frac{1}{3}$ för Väst kustbanan. Den energileverans, som det här skulle röra sig om, uppgår emellertid till endast omkring 4 $\frac{1}{2}$ miljoner kilowattimmar per år.

Kontaktledningar skulle här som vid övriga linjer utföras för alla huvud- och de flesta sidospår. Den sammanlagda banlängden, över vilken nämnda ledningar skulle framdragas, utgör 109 kilometer, varav 72 för bandelen Hässleholm—Veinge den elektrifierade spårlängden 136 kilometer.

Kostnaderna för överföringsanläggningarna hava beräknats till

	Hässleholm— Veinge	Åstorp— Mölle	Summa
Kontaktledningar	kr. 1 110 000	795 000	1 905 000
Högspänningsledningar för belysning »	115 000	60 000	175 000
	<u>Tillhoppa kronor 1 225 000</u>	<u>855 000</u>	<u>2 080 000</u>

Utefter banan befintliga luftledningar för belysning samt telegraf och telefon måste, liksom vid föregående statsbaneelektrifieringar, antingen utflyttas eller utbytas mot kabelledningar. — Verkställd utredning har visat, att vid båda de förevarande linjerna endast enkel utflyttning — ej kabelförläggning — är ekonomiskt försvarbar. Samtidigt skulle en del förändringar vidtagas å bananläggningen. Sålunda är det beräknat, att för linjen Åstorp—Mölle spår förstärkning genom slipersförtätning skall utföras för en kostnad av 125 000 kronor och en bro förstärkas för en kostnad av 50 000 kronor, medan för bandelen Hässleholm—Veinge erforderliga förändringar beräknats draga en kostnad av endast 40 000 kronor.

Därvid har emellertid förutsatts, att för båda linjerna skulle, såsom i detta fall enligt järnvägsstyrelsens förmenande utan praktisk betydelse, kunna beviljas vissa undantag från tillämpningen av meddelade allmänna bestämmelser för elektrifierade statsbanelinjer beträffande spårlängd å mötesstationer och mötesplatser för militärtåg.

För ifrågavarande ändringsarbeten hava följande kostnader beräknats

	Hässleholm— Veinge	Åstorp— Mölle	Summa
Ändringar av:			
Belysningsledningar	kr. 50 000	50 000	100 000
Statens järnvägars svagströmsledningar »	125 000	90 000	215 000
Bangårdar, broar m. m. »	40 000	175 000	215 000
	<u>Tillhoppa kronor 215 000</u>	<u>315 000</u>	<u>530 000</u>

I ovannämnda tabell har någon kostnad ej medräknats för utflyttning av telegrafverkets ledningar utefter här ifrågavarande bandelar. Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar böra emellertid ej dessa kostnader uppgå till mer än högst 300 000 kronor, om utflyttningen sker i samband med utflyttningen av statens järnvägars ledningar.

För utredning om skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och ångdrift har för linjen Hässleholm—Veinge uppgjorts ett utkast till tidtabell vid elektrisk drift, innebärande ungefär samma tågrörelse som den för innevarande tidtabellsår gällande, och även för linjen Åstorp—Mölle har vid elektrisk drift

tidtabellen kunnat beräknas ej komma att nämnvärt avvika från den nuvarande. Därefter har med hjälp av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar uträknats besparingar och tillkommande kostnader genom elektrifieringen.

Av dessa beräkningar har framgått, att för var och en av förevarande linjer skulle erfordras 3 elektriska tåglokomotiv, betingande en sammanlagd kostnad av 1 200 000 kronor.

I tidigare avgivna förslag till statsbaneelektrifiering har anskaffningskostnaden för elektrisk materiel ansetts icke böra i sin helhet belasta elektrifieringsanläggningen utan har, med hänsyn till förhållandet, att genom elektrifieringen statens järnvägars framtida behov av ånglok minskats, i räntabilitetskalkylerna från sagda kostnad avdragits ett belopp, motsvarande det diskonterade värdet av beräknad besparing ifråga om utgifter för ersättningsköp av sådana lok.

I utredningen rörande Väst kustbaneelektrifieringen ansågs däremot av skäl, som meddelats i styrelsens skrivelse den 22 februari 1933 angående sagda elektrifiering, intet sådant avdrag böra göras. Vad i sagda skrivelse anförts, måste i lika mån gälla förevarande utvidgning av elektrifieringsprogrammet, varför ej heller här något avdrag upptagits. På lång sikt betraktat innesluter dock berörda beräkningssätt givetvis någon mindre säkerhetsmarginal.

Elektrifieringen av linjerna Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle beräknas sålunda komma att draga följande anläggningskostnader.

	Hässleholm— Veinge kr.	Åstorp— Mölle kr.	S u m m a kr.
<i>Kostnader, hänförliga till statens järnvägar.</i>			
Överföringsanläggningen	1 225 000	855 000	2 080 000
Ändringsarbeten å statens järnvägars belysnings- och svagströmsledningar m. m.	175 000	140 000	315 000
Ändringar å bana, broar m. m.	40 000	175 000	215 000
Lokomotiv	600 000	600 000	1 200 000
Summa	2 040 000	1 770 000	3 810 000
<i>Kostnaderna hänförliga till telegrafverket beräknas uppgå till omkring</i>	--	—	300 000

varför totalkostnaden kommer att uppgå till omkring 4 110 000 kronor.

Styrelsen övergår så till att behandla de förändringar i årskostnaderna, vilka beräknats bliva en följd av elektrifieringen. Av skäl, som närmare utvecklats i styrelsens den 29 november 1932 avlåtna framställning om elektrifiering av Ängelinjerna, hava kostnaderna för kapitaldisposition därvid i första hand kalkylerats efter en räntefot av 4½ procent, under det att verkställda parallellkalkyler efter 4 procents räntefot betraktats såsom supplementära.

Resultatet av de gjorda beräkningarna beträffande förräntningsmöjligheterna för det erforderliga kapitalet framgår av här följande översikt.

	Hässleholm— Veinge kr.	Åstorp— Mölle kr.	S u m m a kr.
Tågkilometer	353 000	237 000	590 000
Häremot svarande lokkilometer, inkl. växling	380 000	285 000	665 000
<i>Besparingar.</i>			
Minskat personalbehov 21 resp. 17 man à 3 200 kr.	67 200	54 400	121 600
Stenkol, 4 000. ton utländska stenkol à 20 kr., ökat med kostnad för transport och ränta för ett års lag- ring 3: 40 kr.	93 600	—	93 600
1 000 resp. 3 350 ton svenska stenkol à cirka 13: 40 resp. 14: 80 kr., ökat med kostnad 2: 80 resp. 1: — kr.	16 200	53 000	69 200
Minskad kostnad för lokunderhåll	30 400	22 800	53 200
Diverse minskade kostnader för lok, lokstallar samt kol- och vattenstationer	10 500	7 100	17 600
Summa kronor	217 900	137 300	355 200
<i>Nya utgifter.</i>			
Räntor efter 4·5 procent à 2·4 resp. 1·77 milj. kr.	91 800	79 650	171 450
Strömkostnad	46 000	25 800	71 800
Underhåll och avskrivning för överföringsanlägg- ningen	24 000	17 000	41 000
Summa kronor	161 800	122 450	284 250
Vinst vid införande av elektrisk drift	56 100	14 850	70 950

Beträffande grunderna för dessa styrelsens beräkningar må anföras följande.

Ifråga om bränslekostnaderna vid ångdrift har styrelsen tillämpat samma beräkningsgrunder som vid bland annat Malmö- och Väst kustbaneelektrifieringen och sålunda utgått från ett kolpris av 20 kronor per ton utländska stenkol samt för svenska stenkol ett efter värmevärde däremot svarande pris. Vid sista upphandlingen i år hava lokomotivstenkol emellertid kontrakterats till ett pris, motsvarande 18 kronor per ton fritt banvagn västkusthamn. Om detta kolpris (jämte motsvarande sänkning för de svenska stenkolen) beräknas, försämrar resultatet med 11 000 kronor vid Hässleholm—Veinge och 5 500 kronor vid Åstorp—Mölle. Om emellertid räntefoten sänkes från antagen 4·5 procent till 4·0 procent, medför detta en kostnadsminskning med 10 000 respektive 8 850 kronor. Vinsten i de olika fallen skulle alltså bliva

	Hässleholm— Veinge	Åstorp— Mölle	Summa	
Räntefot 4·5 %:				
Stenkolspris	kr. 20·00	56 100	14 850	70 950
»	» 18·00	45 100	9 350	54 450
Räntefot 4 %:				
Stenkolspris	kr. 20·00	66 300	23 700	90 000
»	» 18·00	55 300	18 200	73 500

Här ovan har emellertid ej medräknats någon ränta på utflyttningskostnaden för telegrafverkets ledningar utefter här ifrågavarande bandelar, vilken av järnvägsstyrelsen uppskattats till 300 000 kronor, varå 4½ procent ränta utgör 13 500 kronor. Härav skulle omkring 9 000 kronor belasta Hässleholm—Veinge och omkring 4 500 kronor Åstorp—Mölle. Även om denna kostnad skulle tillkomma, vilket järnvägsstyrelsen på förut i motsvarande fall anförda grunder ej anser riktigt, uppstår dock även i sämsta fall vinst till elektrifieringens förmån.

Av ovanstående framgår, att ifråga om bandelen Hässleholm—Veinge elektrifieringens räntabilitet kan betraktas såsom väl säkerställd enbart genom påräkneliga förändringar i driftkostnaderna; redan i det försiktigaste av anförda alternativ utgör vinsten utöver beräknad ränta efter 4½ procent 45 100 kronor eller omkring 2½ procent av kapitalinsatsen.

För linjen Åstorp—Mölle äro, som synes, de direkta beräkningsresultaten ej fullt så gynnsamma. Den påvisbara vinsten utöver beräknad ränta efter 4½ procent utgör i detta fall i det försiktigaste av anförda alternativ 9 350 kronor eller blott omkring 0½ procent av kapitalinsatsen. De betydande numera väl kända indirekta fördelarna av en elektrifiering, bland vilka i detta fall särskilt är att beakta den ökade hastigheten och större trevnaden för de resande, erhålles i allt fall utan merkostnad. Konkurrensförhållandena i berörda landsdel gentemot landsvägstrafiken äro, som bekant, ej de bästa bland annat beroende på den stora skillnaden i järnvägs- och landsvägsavstånd mellan Hälsingborg och Höganäs. Det vill därför synas järnvägsstyrelsen sannolikt, att en övergång till elektrisk drift skall komma att medföra någon ökning i resefrekvensen å vederbörande järnvägslinjer, på någon siffermässig uppskattning härav har styrelsen emellertid icke ansett sig kunna ingå.

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

medgiva att uppkommande överskott å i innevarande riksstat upptaget anslag för elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer må tagas i anspråk för elektrifiering av bandelarna Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle.

II. Elektrifiering av banorna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo kronor 13 400 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1933 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo. Elektrifieringen har beräknats draga en total kostnad av 49 500 000 kronor, varav 12 600 000 kronor skulle bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond och återstoden 36 900 000 kronor skulle utgå i form av kapitalökningsanslag.

För budgetåret 1933/1934 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat 19 000 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t medgivit, att ur statens järnvägars förnyelsefond må för samma tid och för samma ändamål användas ett belopp av 3 500 000 kronor.

De i planen upptagna kostnaderna för skilda slag av arbeten och anskaffningar ävensom desammas uppdelning i kapitalöknings- respektive förnyelsefondsmedel samt fördelning å olika budgetår (respektive kalenderår) framgå av följande tablå:

	B u d g e t å r e t			Summa
	1933/1934	1934/1935	1935/1936	
	K r o n o r			
Överföringsanläggningen	7 800 000	9 100 000	4 000 000	20 900 000
Diverse ändringsarbeten, inkl. telegrafverkets ledningar	8 200 000	2 700 000	—	10 900 000
Elektriska lok	5 500 000	7 500 000	2 900 000	15 900 000
Elektrisk värmeledning	1 000 000	400 000	400 000	1 800 000
Summa	22 500 000	19 700 000	7 300 000	49 500 000
varav:				
Anslag för kapitalökning	19 000 000	13 400 000	4 500 000	36 900 000
Förnyelsefondsmedel	3 500 000	6 300 000	2 800 000	12 600 000

För denna elektrifiering skulle alltså enligt ovan upptagna plan för nästa budgetår erfordras sammanlagt 19 700 000 kronor, varav 13 400 000 kronor kapitalökningsmedel och 6 300 000 kronor förnyelsefondsmedel.

Järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1934 upptaga det av fondmedel under detta år planenligt erforderliga beloppet, får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av banan Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 13 400 000 kronor.

III. Elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och

Ängelholm—Hälsingborg kronor 11 150 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 190 har 1933 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg. Elektrifieringen har beräknats draga en totalkostnad av kronor 29 050 000, häri inberäknat ett belopp av 1 900 000 kronor för bortflyttning av vissa telegrafverket tillhöriga ledningar, som äro avsedda att i sinom tid ersättas med kabel. Medel till företagets finansiering skulle helt beredas på vanligt sätt genom anslag å riksstaten.

För budgetåret 1933/1934 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat ett reservationsanslag av 11 000 000 kronor.

I planen för denna elektrifiering upptagna kostnader för skilda slag av arbeten och anskaffningar ävensom desammas fördelning å olika budgetår framgå av följande tablå.

	B u d g e t å r e t			Summa
	1933/1934	1934/1935	1935/1936	
	K r o n o r			
Överföringsanläggningen	4 000 000	3 400 000	4 400 000	11 800 000
Ändringsarbeten				
å telegrafverkets ledningar	1 000 000	2 219 000	—	3 219 000
hänförliga till statens järnvägar...	3 000 000	1 311 000	—	4 311 000
Elektriska lok	3 000 000	3 620 000	2 000 000	8 620 000
Elektrisk värmeledning	—	600 000	500 000	1 100 000
Summa kronor	11 000 000	11 150 000	6 900 000	29 050 000

Densamma skiljer sig från motsvarande i förenämnda proposition nr 190/1933 meddelade, i så måtto, att för budgetåret 1934/1935 under rubriken ändringsarbeten inlagts ovan omförmälda belopp 1 900 000 kronor för bortflyttning av ledningar.

För denna elektrifiering skulle alltså enligt denna plan för nästa budgetår erfordras 11 150 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får med anledning härav hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag av 11 150 000 kronor.

För i tidigare liknande framställningar förekommande men ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1934/1935 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, verkstadsdirektören Sabelström, byråcheferna Öfverholm, Svensson, Törjeson och Dyrssen samt tjf. byråcheferna Rendahl och Nordberg.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

ERIK MALMKVIST.
tjf.

Stockholm den 23 september 1933.
