

## 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 rullande

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1935 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1935/1936 äskas av 1935 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.

<b>A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.</b>	Anslags- belopp kronor
I. <i>Spåröverbyggnaden.</i>	
Fortlöpande förstärkning .....	1 850 000
II. <i>Väggorsningar</i> .....	400 000
III. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i> .....	1 000 000
IV. <i>Telefonledning och kabelarbeten</i> .....	100 000
V. <i>Anläggningar vid huvudverkstäderna.</i>	
Örebro, reparationsverkstad för motorfordon .....	125 000
VI. <i>Anläggningar för förrådsavdelningen.</i>	
Örebro, huvudförråd .....	425 000
VII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i> .....	500 000
	<hr/> Summa kronor 4 400 000
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>	
<i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i> .....	4 000 000
<b>C. Rullande materiel.</b>	
I. <i>Person- och resgodsvagnar</i> .....	750 000
II. <i>Postvagnar</i> .....	600 000
	<hr/> Summa kronor 1 350 000
<b>D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik</b> .....	2 000 000
	<hr/> Summa summarum kronor 11 750 000

Häri ingå icke de belopp, som mera extraordinärt erfordras för den pågående banelektrifieringen, 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 4 400 000 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 härför använda medel, som nedan under grupp VII begäras såsom

dispositionsanslag (givetvis i den mån arbetena icke tillhöra grupper, för vilka särskilda kollektivanslag finnas anvisade). — Vid bifall till styrelsens i denna skrivelse gjorda hemställan om vidgad användning av sagda dispositionsanslag kommer nämnda gräns att för framtiden höjas till 50 000 kronor.

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 meddela, att brist icke uppkommit å något under år 1933 avslutat arbete, för vilket anvisats särskilt anslag tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar», varför styrelsen för året icke behövt begagna sig av genom nämnda brev erhållna bemyndigande.

Liksom tidigare plägat ske, får järnvägsstyrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupprubrikerna, lämna en tablå, utvisande storleken av styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag, jämförda med av 1932, 1933 och 1934 års riksdagar beviljade anslag.

A. Nya byggnader och anläggningar.	1932 kr.	1933 kr.	1934 kr.	1935 kr.
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.....	245 000	—	480 000	—
Bangårdar .....	346 000	100 000	300 000	—
Spåröverbyggnaden .....	—	1 200 000	1 700 000	1 850 000
Väggkorsningar .....	500 000	150 000	250 000	400 000
Husbyggnader .....	—	80 000	—	—
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	600 000	500 000	1 000 000	1 000 000
Telefonledningar och kabelarbeten	100 000	100 000	100 000	100 000
Elektriska belysningsanläggningar	100 000	—	50 000	—
Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen .....	100 000	50 000	50 000	—
Anläggningar vid huvudverkstäderna .....	—	425 000	425 000	125 000
Anläggningar för förrådsavdelningen .....	—	—	—	425 000
Förstärkning av spåröverbyggnaden å f. d. Norra Södermanlands järnväg.....	200 000	260 000	—	—
Förbättringsarbeten å f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg.....	240 000	240 000	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	1 000 000	800 000	600 000	500 000
Summa kronor	3 431 000	3 905 000	4 955 000	4 400 000

**I. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden ..... kronor 1 850 000.**

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. har styrelsen för innevarande budgetår, respektive kalenderår till förfogande ett sammanlagt belopp av 3 500 000 kronor, varav 1 700 000 kronor anvisats å riksstaten och återstoden, 1 800 000 kronor, lämnats av förnyelsefonden.

För nästkommande budgetår, respektive kalenderår, ha ifrågavarande arbeten planerats i ungefär oförändrad omfattning och beräknats kräva en totalutgift av 3 450 000 kronor. I anslutning till vad styrelsen ifråga om denna objektgrupp anfört i sin framställning till Kungl. Maj:t den 28 september 1932 angående anslag för nya byggnader m. m. samt till departementschefens uttalande i 1933 års statsverksproposition skulle härav å riksstaten erfordras 1 350 000 kronor, medan 2 100 000 kronor skulle utgå av förnyelsefondsmedel.

Förestående uppgifter avse spår förstärkningsarbeten av normal omfattning. Av i det följande anförda skäl vill styrelsen emellertid föreslå, att under nästkommande år rälsutbyten företagas i sådan utsträckt omfattning, att erforderlig mängd begagnade räler kunna tillhandahållas för den enskilda järnvägen Ulricehamn—Jönköping, om vars färdigbyggande under statens medverkan principbeslut fattats av 1934 års riksdag.

Beträffande färdigbyggandet av denna järnväg har styrelsen framfört vissa synpunkter i en till statsrådet och chefen för socialdepartementet den 11 april 1934 avlåten V. P. M. Styrelsen har därvid framhållit bl. a., att under vissa omständigheter möjlighet vunnas att genom användning av från statens järnvägars linjer upptagna begagnade räler ernå minskning ifråga om banans anläggningskostnad och därvid anfört följande.

»Om rälsutbytena vid statens järnvägar bedrivs i hittills avsedd omfattning, bli åtminstone under åren 1934—1936 samtliga därvid erhållna begagnade räler av de slag, som här äro av intresse, behövlige för inlandsbanans färdigbyggande, och tidigast under år 1937 beräknas uppstå ett överskott. Om linjen Ulricehamn—Jönköping skall färdigbyggas under den närmaste framtiden, erfordras alltså i varje fall anskaffning av nya räler. — Det måste emellertid då framstå såsom från allmän transporthushållningssynpunkt mest rationellt att låta de nya rälerna komma till användning å någon av statens järnvägars huvudlinjer, där kravet på förstklassig överbyggnad är ojämförligt större än å linjen Ulricehamn—Jönköping. Med den trafik, som kan förväntas å sistnämnda linje, böra även något nedslitna räler kunna räcka under mycket lång tid, då genom desammas justering de mest skadade partierna kunna borttagas.

Den ifrågasatta användningen av begagnade räler från statens järnvägar förutsätter alltså en forcering av rälsutbytena vid statens järnvägar och föranleder alltså ingen minskning ifråga om det omedelbara kapitalbehovet utan tvärtom, enär de för statens järnvägars linjer nyanskaffade rälerna böra vara tyngre än vad är avsett för förevarande bana. Emellertid är det ju här icke fråga om någon absolut ökning av förevarande arbeten utan blott om en viss förskjutning i tid, en merutgift under de närmaste åren motsvaras av en lika stor minskning under senare år. — På lång sikt har den här ifrågasatta anordningen beräknats medföra en kapitalbesparing av i runt tal 300 000 kronor. Här är icke hänsyn tagen till den räntekostnad, som uppstår därigenom, att vissa anslagsmedel bli investerade några år tidigare än planerat. Mot denna räntekostnad står nämligen fördelen av förstärkt överbyggnad på något större del av statens järnvägars huvudlinjer.»

Järnvägsstyrelsen, som så snart ske kan kommer att till Kungl. Maj:t ingiva anbefalld utredning angående statens medverkan beträffande iordningställandet av omförmälda järnvägsanläggning, vill i detta sammanhang framhålla, att enligt styrelsens mening det i nämnda V. P. M. framförda uppslaget rörande sättet för den nya banans förseende med räler bör fullföljas.

Den härför erforderliga utvidgningen av rälsutbytena vid statens järnvägar har beräknats betinga en ökning av anslagsbehovet för statens järnvägar med sammanlagt 1 500 000 kronor, varav 500 000 kronor motsvarande värdeökning å banan böra bestridas med medel från anslag å riksstaten, och återstående 1 000 000 kronor tillskjutas av förnyelsefonden. Härvid har förutsatts, att ersättning för till den enskilda järnvägen överlämnade begagnade räler skola beräknas enligt de grunder, som i förevarande hänseende tillämpas ifråga om statens egna järnvägsbyggnader.

Då rälerna enligt föreliggande arbetsplaner om möjligt böra tillhandahållas under åren 1935 och 1936, är hela det anförda beloppet kapitalökningsmedel erforderligt under budgetåret 1935/1936, medan tillskottet från förnyelsefonden lämpligen kan jämnt uppdelas å kalenderåren 1935 och 1936.

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

*att för den fortlöpande förstärkningen av spåröverbyggnaden för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 1 850 000 kronor.*

## II. Skenfria vägkorsningar m. m. .... kronor 400 000.

Under denna rubrik innefattade anslag äro i huvudsak avsedda att användas för bidrag till utförande av skenfria vägkorsningar eller parallellvägar såsom ersättning för befintliga vägkorsningar i järnvägens plan, varvid statens järnvägars bidrag vanligtvis sättes till belopp, motsvarande värdet av de fördelar, som uppstå för statens järnvägar genom anordningarnas vidtagande.

För ifrågavarande ändamål har riksdagen anvisat för budgetåret 1932/1933 500 000 kronor, för budgetåret 1933/1934 150 000 kronor samt för budgetåret 1934/1935 250 000 kronor.

Enligt senaste bokslut (augusti 1934) uppgick den kassamässiga behållningen å förevarande anslag till 803 000 kronor. Härav voro 654 000 kronor redan anvisade såsom bidrag till i vederbörlig ordning beslutade arbeten; såsom odisponerade återstodo alltså 149 000 kronor.

Av nämnda 654 000 kronor beräknas c:a 600 000 kronor bliva utbetalda under innevarande budgetår och återstående c:a 50 000 kronor under budgetåret 1935/1936. — De anvisningar, som skett eller komma att ske efter den 1 september 1934, beräknas däremot föranleda utgifter för statens järnvägar tidigast under budgetåret 1935/1936. Den kassamässiga behållningen skulle alltså vid slutet av innevarande budgetår uppgå till 200 000 kronor.

Vad beträffar storleken av de bidrag, vilka kunna komma att anvisas under återstående del av innevarande budgetår, kan styrelsen givetvis icke

framlägga någon säker förhandsberäkning, då det ju i stor omfattning gäller arbeten (beredskapsarbeten), beträffande vilkas tillkomst järnvägsstyrelsen icke har att träffa avgörande. — Styrelsen har emellertid uppskattat bidragen ifråga till 500 000 kronor, varav 450 000 kronor förutsättas likviderade under budgetåret 1935/1936 och 50 000 kronor under budgetåret 1936/1937.

Av berörda bidragsanvisningar kunna, såsom av förestående siffror framgår, endast sådana till ett sammanlagt belopp av 149 000 kronor, täckas med redan beviljade anslagsmedel, medan genom återstående anvisningar under budgetåret 1934/1935, till ett uppskattat belopp av 350 000 kronor, sålunda skulle bindas medel, vilka, liksom anvisade bidragsbelopp under budgetåret 1935/1936, förutsättas beviljade tidigast av 1935 års riksdag.

Då liknande förutsättning legat till grund för i järnvägsstyrelsens framställning den 23 september 1933, vars innehåll i berörda punkt återgivits i 1934 års statsverksproposition, och då 1934 års riksdag beviljat det under angivna förutsättning äskade anslaget för budgetåret 1934/1935, torde den år 1933 föreslagna förskjutningen ifråga om tidpunkten för anslagsmedels anvisning få anses vara av Kungl. Maj:t och riksdagen gillad och godkänd.

Jämlikt den av statsmakterna sålunda godtagna principen för täckning av utgifter för från statens järnvägar utgående bidrag till skenfria vägkorsningar skulle för budgetåret 1935/1936 erfordras dels (50 000 + 450 000 =) 500 000 kronor för anordningar träffade t. o. m. juni 1935, dels något belopp för arbeten, beslutade fr. o. m. juli 1935 samt såsom säkerhetsmarginal. Sättes detta belopp till 100 000 kronor, blir det totala medelsbehovet 600 000 kronor. För täckning därav disponeras, som redan nämnts, en från innevarande år överförd behållning av 200 000 kronor; behovet av nya anslagsmedel utgör alltså 400 000 kronor.

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

*att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor.*

### III. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 1 000 000.

De under denna rubrik anvisade anslagsbeloppen hava för de senaste åren utgjort

för budgetåret 1931/1932 .....	kronor	600 000
» » 1932/1933 .....	»	600 000
» » 1933/1934 .....	»	500 000
» » 1934/1935 .....	»	1 000 000.

I sin framställning sistlidet år angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. har styrelsen framhållit, att erfarenheterna av utförda anläggningar visat, att växel- och signalsäkerhetsanläggningar jämte linjeblockanläggningar utgöra ett verkningsfullt medel för en ur ekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd rationalisering av driftförhållandena, samt att det därför syntes styrelsen angeläget, att arbeten av detta slag hädanefter utföras i hastigare tempo än hittills.

Enligt vad styrelsen i nyssnämnda framställning vidare anfört beräknades, enligt då föreliggande preliminär beräkning, ett anslagsbehov för utförande av nya anläggningar och ombyggnad av föråldrade dylika av sammanlagt omkring 6 000 000 kronor, varav 3 000 000 kronor ansågos bära utgå av kapitalökningsmedel och 3 000 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Ifrågasvarande program borde enligt styrelsens förmenande såvitt möjligt genomföras under en tid av 3 år, och hemställde styrelsen i enlighet härmed att för ändamålet måtte för budgetåret 1934/1935 anvisas ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor, vilket också av riksdagen anvisades.

För fullföljande av här angivna plan får styrelsen härmed hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.*

#### **IV. Telefonledningar och kabelarbeten ..... kronor 100 000.**

För fortsatt utveckling av statens järnvägars telefnät har å riksstaterna för de senare åren — fr. o. m. budgetåret 1928/1929 — under något växlande rubriker årligen anvisats ett belopp av 100 000 kronor.

Såsom styrelsen meddelat i och för 1934 års statsverksproposition, avse utbyggnadsplanerna för den närmaste framtiden anläggning av nya telefonledningar dels å fjärde distriktet å de linjer, som ej komma att beröras av beslutad elektrifiering, dels å femte distriktet. Å sistnämnda distrikt har sålunda en telefonledning Vännäs—Långsele ansetts bära nu komma till utförande. Vad åter beträffar fjärde distriktet är avsikten att, så snart materiel från de längs de elektrifierade linjerna raserade stolplinjerna kan disponeras, med användande av dylik materiel anordna telefonledningar å linjerna Orsa—Brunflo—Östersund, Östersund—Hoting och Forsmo—Hoting—Storuman. Kostnaderna för nämnda ledningar, vilka normalt med användande av ny materiel skulle uppgå till ungefär 300 000 kronor, hava beräknats kunna, med utnyttjande av materiel från de raserade stolplinjerna, inskränkas till 200 000 kronor.

Halvparten av berörda belopp har anvisats å riksstaten för budgetåret 1934/1935, och återstående medel 100 000 kronor beräknas för arbetets planliga fullbordande bliva erforderliga under nästkommande budgetår.

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

*att till telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.*

#### **V. Anläggningar vid huvudverkstäderna.**

Reparationsverkstad för motorfordon vid huvudverkstaden Örebro ..... kronor 125 000.

I den genomgripande och snabbt fortskridande omgestaltning, som järnvägarernas driftsförhållanden för närvarande genomgå, spelar, som bekant, in-

sättandet av förbränningsmotorer i driften en dominerande roll. Också vid statens järnvägar har alltså parken av motordrivna fordon under de senare åren snabbt ökats och omfattar för närvarande förutom bilmateriel 50 större dressiner, 500 mindre sådana, 115 traktorer, 60 lokomotorer samt 12 större och 7 mindre motorvagnar. Dessutom äro under tillverkning 1 större och 3 mindre motorvagnar. Att märka är också, att ifråga om vissa av anförda fordonsslag hittillsvarande anskaffning endast betecknar en början.

Det torde vara uppenbart, att motoriseringen av själva drifttjänsten såsom ett nödvändigt komplement kräver en anpassning av statens järnvägars verkstadsutrustning. Verkställd utredning har också ådagalagt, att avsevärda fördelar äro att vinna, om övergång från nuvarande provisoriska anordningar till en rationell ordning, avpassad efter för den närmare framtiden förutsebara större och mera komplicerade förhållanden, får äga rum snarast möjligt, innan expansionen hunnit fortskrida alltför långt. Utredningsresultaten peka också mot en centralisering; allt arbete för motorfordonens löpande revision och reparation bör samlas till en centralt belägen verkstad, i vilken en särskilt för motorreparationerna ifråga utrustad avdelning skulle inredas för att på ett snabbare och effektivare men på samma gång billigare sätt verkställa revisioner och reparationer å ifrågavarande materiel.

I anledning härav har järnvägsstyrelsen uppgjort förslag till en motorfordonsverkstad vid huvudverkstaden Örebro, inrymd i därvarande stora plåtslagareverkstad. Det behöfliga utrymmet i plåtslagareverkstaden har erhållits främst genom att arbetsplatsen i avdelningen för reparation av lokångpannor kunnat inskränkas till följd av minskat antal reparationsobjekt av nyssnämnt slag, sedan elektrifieringen av de mera betydande statsbanelinjerna genomförts.

För att den föreslagna motorverkstadsavdelningen skall kunna på mest effektiva sätt fylla sitt ändamål, kräves dels vissa förändringsarbeten, dels anskaffning av specialmaskinerier för ett snabbt och noggrant utförande av reparationsarbetet.

Vad förändringsarbetena beträffar, komma de huvudsakligen att bestå i anordnande av nya utvändiga och inre spårförbindelser för transporterna, uppsättning av skiljevägg mellan den nya motor- och den kvarvarande plåtslagareverkstaden, inläggning av cementgolv å det nu befintliga jordgolvet samt inredning av lokaler för målning, för batterireparationer, för uppläggning av reservdelar samt för provningsrum m. m. Anförda anpassnings och ändringsarbeten hava beräknats komma att draga en kostnad av 145 000 kronor.

Den erforderliga maskinella utrustningen har beräknats komma att betinga en kostnad av 45 000 kronor. För hela verkstadsanordningen skulle alltså erfordras ett kapitalbelopp av 190 000 kronor.

Vad den driftsekonomiska innebörden av förslaget beträffar, har järnvägsstyrelsen, enär ännu ej tillräckliga egna erfarenheter inhämtats på detta för järnvägsstyrelsen och dess underordnade organ jämförelsevis nya arbetsfält, för att med tillräcklig säkerhet kunna analysera de besparingar, som beräknas bliva ernådda genom projektets realiserande, låtit anlita tvenne utomstående



experter på modern drift av verkstäder för underhåll av motorfordon. Slutresultaten av de undersökningar, som dessa sakkunniga efter studium av den nuvarande driften av underhållsarbetet för motorfordon vid statens järnvägar verkställt, ha av de sakkunniga sammanfattats på följande sätt:

»Den ekonomiska besparingen anse vi bör bliva 5 procent under den första reparationsperioden (c:a 1 år) och c:a 10 procent efter 2 års drift. Detta skulle således med en arbetsvolym representerande 150 000 kronor årligen giva en besparing av för första året 7 500 kronor och efter andra året 15 000 kronor. Bemärkas bör dock, att dessa procentsatser växa med arbetsvolym, och efter fullständigt genomfört program kan man antaga, att en centraliserad drift blir c:a 15 procent billigare än vad som framgått av nuvarande kostnader.

Ytterligare en omständighet bidrager till att göra centraliseringen ekonomisk, nämligen den kostnadsminskning, som uppstår genom att Örebro tillhör lägre dyrortsgrupp än Stockholm.»

Förestående resultat torde kunna betecknas såsom mycket gynnsamt, i det att trots förhållandet, att den nya anläggningen tilltagits så, att utrymme funnes för framtida större behov, redan under första verksamhetsåret erhålles ungefärlig täckning av uppkommande räntekostnad.

Styrelsen, som enligt vad som ovan antytts inför motorfordonsdriftens fortgående expansion vid statens järnvägar i varje fall är nödsakad att inom en närliggande framtid skrida till åtgärder för rationalisering av det därför erforderliga underhållsarbetet, har sålunda desto mindre ansett sig behöva tveka att redan nu framkomma med äskande om behövt anslag för den här omhandlade anläggningen, nämligen 190 000 kronor.

Ehuru den nu föreslagna nya verkstadsavdelningen är avsedd att inrymmas i en redan förefintlig byggnad, äro förevarande anläggningsarbeten till större delen av natur att öka realkapitalet. Endast arbeten, motsvarande en kostnad av 65 000 kronor, äro att rubricera såsom förändringsarbeten och böra alltså bekostas med förnyelsefondsmedel. — Anläggningen är avsedd att utföras under nästkommande budgetår.

I anslutning till vad sålunda anförts, får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1935 upptaga förenämnda belopp, 65 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anordnande av en reparationsverkstad för motorfordon vid huvudverkstaden i Örebro för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 125 000 kronor.*

## VI. Anläggningar för förrådsavdelningen.

Örebro, huvudförråd ..... kronor 425 000.

Den omorganisation av förrådsväsendet, vilken begärdes i järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 25 september 1931, och som med statsmakternas bifall är genomförd fr. o. m. juli 1932, åsyftade icke blott att göra förvaltningen mer effektiv utan också att söka successivt reducera omkost-

naderna för densamma genom verksamhetens koncentrerung och övrig rationalisering.

Givetvis har det dock varit nödvändigt att gå fram i etapper, och vad som år 1932 genomfördes var i huvudsak en förstärkning av den centrala ledningen samt förrådsväsendets utbrytning ur distriktsorganisationen. Så snart nödig erfarenhet vunnits rörande verkningarna av nämnda åtgärder, ha utredningar igångsatts rörande ett fortsättande av rationaliseringen. Därvid ha särskilt undersökts möjligheterna att ytterligare än vad som genom ett tråget arbete redan skett nedbringa lagerhållningen i de olika huvudförråden samt att dimensionera förvaltningsorganisationen nedåt utan att göra densamma mindre effektiv. Den ekonomiska betydelsen av dessa åtgärder torde vara så uppenbar, att ett närmare dryftande härav ej synes vara behöfligt i detta sammanhang.

Styrelsens utredningar ha visat, att ett nedbringande av lagerhållningen utan åsidosättande av kravet på en för alla normala tidsförhållanden säkerställd ersättningsreserv av förrådseffekter lämpligast kan vinnas genom inrättandet av en för hela statens järnvägar gemensam materialreserv, lagrad på en centralt belägen ort, varifrån vid behov samtliga lager i de mera periferiellt belägna huvudförråden snabbt och säkert kunna kompletteras.

I viss mindre omfattning har också en dylik centralisering redan om och mera provisoriskt men med påtaglig fördel genomförts, i det att till huvudförrådet i Örebro förlagts en del effekter och reservdelar för den elektriska tågdriften samt för telegraf-, signal- och säkerhetsanläggningar.

Vidare har vid utredningarna otvetydigt framgått, att Örebro med dess stora centrala huvudverkstadsanläggning obetingat är den plats, som bäst fyller villkoren för förläggning även av ett centralförråd. Detta kommer nämligen att där vara centralt och i övrigt väl beläget i förhållande till övriga huvudförråd samt även, såsom där ägande goda och snabba tågförbindelser, till de skilda förbrukningsställena.

Att märka är också, att större och lämpligare lokalutrymmen krävas för det nu befintliga huvudförrådet i Örebro redan med dess nuvarande uppgifter. Den mera provisoriska förläggningen till Örebro av ett upplag för effekter och reservdelar för den elektriska driften samt för telegraf-, telefonsamt signal- och säkerhetsanläggningar har redan nämnts. I och med att elektrifieringen fortskrider samt de moderna signal- och säkerhetsanläggningarna ökas i antal, kräver givetvis detta upplag ökat utrymme. Av betydelse är också, att huvudverkstaden i Örebro tid efter annan erhåller nya arbetsuppgifter och kräver sina utrymmen, så att i verkstadens lokaler inga ökade utrymmen kunna ställas till förrådsavdelningens disposition. Förhållandet är tvärtom det motsatta, i det att verkstaden för planerade utvidgningar måste återfå en del av de lokaler, som för närvarande disponeras för upplagring av förrådseffekter. I detta sammanhang bör då slutligen också framhållas, att den nuvarande spridda förläggningen av lagerlokaler i å verkstadsområdet inverkar ekonomiskt ofördelaktigt på förrådsarbetet.

Den nybyggnad, vilken alltså med nödvändighet kräves redan för att

huvudförrådet i Örebro skall kunna väl fylla sin hittillsvarande uppgift, anser styrelsen därför nu, med stöd av sina gjorda erfarenheter och utredningar, böra utföras i sådan omfattning, att dit kan förläggas ej blott hela den nuvarande förrådsrörelsen i Örebro, inberäknat förberörda provisoriska centrallager av vissa specialeffekter, utan även en central materialreserv för hela statsbanenätet.

Med inrättandet av ett dylikt centralförråd i Örebro åsyftas som nämnt att ernå en ytterligare minskning av lagerhållningen i övriga huvudförråd, och därvid har ifråga om huvudförrådet i Stockholm t. o. m. en fullständig indragning befunnits vara möjlig. Samtliga huvudförrådets i Stockholm uppgifter kunna nämligen med fördel övertagas av det nya centralförrådet i Örebro.

Detta vid första påseendet förvånande resultat — huvudförrådet i Stockholm har ju uppvisat en större rörelse än något annat — är att hänföra till ett flertal samverkande omständigheter. I allmänhet äro ju huvudverkstäderna förrådets största och mest krävande kunder; huvudförråd och huvudverkstäder äro av bl. a. detta skäl i regel förlagda till distriktens centralorter. — Nu har emellertid på sin tid huvudverkstaden i Liljeholmen med förråd helt nedlagts och vid huvudverkstadsfilialen i Tomtebodå har anordnats ett modernt filialförråd, tillräckligt för att tillgodose denna verkstad med dess relativt begränsade arbetsuppgifter.

Vidare har genom elektrifieringen av statsbanelinjerna söderut kolimporten via Värtan redan starkt minskats från förut vanligt omkring 80 000 ton till nu 40 000 ton, och kommer densamma att ytterligare väsentligt nedgå — ända till omkring 8 000 ton, sedan nu pågående banelektrifieringar om ett par år blivit fullbordade. Slutligen ha utredningarna visat, att väsentliga fördelar äro att vinna genom förflyttning till Örebro av nuvarande skrotuppsamlingscentrum vid Värtan.

Mot förrådsrörelsens nedläggande i Stockholm torde också komma att invändas, att man därigenom går miste om den värdefulla personliga kontakten mellan huvudförrådets chef och det stora antalet leverantörer, som ha sina kontor eller representanter i Stockholm, landets största affärscentrum. Örebro har i detta hänseende föga att bjuda.

Häremot må framhållas, att en stor del effekter redan nu upphandlas genom förrådsbyråns försorg, varvid föreskrives successiv leverans i mån av rekvisition. Meningen är att ett liknande förfaringssätt med successiv leverans skall tillämpas i största möjliga utsträckning även beträffande sådana effekter, som upphandlas genom de olika förrådschefernas försorg. Dylika leveransavtal torde även vara de mest ändamålsenliga för direkta mellanhav mellan förbrukare och leverantörer.

Skulle för inköp av någon specialeffekt i visst fall erfordras personliga förhandlingar, kunna dessa givetvis lätt förmedlas genom styrelsens förrådsbyrå.

Ett överflyttande av nuvarande verksamheten vid huvudförrådet i Stockholm till det centraliserande tjänstestället i Örebro kommer särskilt att in-

verka på personaluppsättningen. Efter noggranna undersökningar har nämligen framgått, att man därvid skall kunna minska personalbehovet med ej mindre än 24 man, motsvarande en årlig besparing av 119 000 kronor. Detta personalöverskott beräknas successivt kunna frigöras från förrådstjänsten, efter hand som här planerade rationaliseringsåtgärder helt bliva genomförda.

Den nya förrådsbyggnaden i Örebro är avsedd att uppföras å ett nu disponibelt och för framtida verkstadsbehov ej reserverat markområde inom den stora verkstadstomten. Det är beläget omedelbart väster om en redan befintlig förrådsbyggnad, med vilken den nya förrådsbyggnaden skulle hopbyggas. Till densamma skulle vidare erforderliga uppställnings- och ranger-spår framföras i anslutning till befintliga tvenne passagespår samt förbindelsespår med centralstationens spårnät. Den nya förrådsbyggnaden är föreslagen att utföras med en längd av c:a 65 meter och en sammanlagd bredd av c:a 40 meter, och kostnaden för densamma med inredning och expeditionslokaler samt spårändringar m. m. beräknas komma att uppgå till 645 000 kronor.

Lokaler för förrådsintendentkontoret äro beräknade att anordnas i en särskild tillbyggnad till huvudverkstadens expeditionsbyggnad. Dessa lokalutrymmen äro avsedda att så hoparbetas med de redan befintliga expeditionslokalerna, att kontorsarbetet med visst gemensamt utnyttjande av personalen därigenom kan på mest rationella och friktionsfria sätt bedrivas, vilket givetvis bliver av stor ekonomisk betydelse. Kostnaden för ifrågavarande tillbyggnad är beräknad till 55 000 kronor.

Anläggningskostnader och förändringar i årskostnader för samtliga här förberörda rationaliseringsåtgärder hava beräknats komma att bliva följande.

*Tillkommande anläggningskostnad.*

Huvudförrådsbyggnaden .....	625 000
Kontorstillbyggnaden .....	55 000
Gatu- och spårarbeten .....	20 000
Summa anläggningskostnad kronor	700 000

*Förändringar i årskostnader.*

*Förbättringar:*

Personalbesparing 24 man .....	119 000
Uthyrning av huvudförrådet i Stockholm	
4 700 kvm. magasinsyta à 10 kronor .....	47 000
450 » exp.-lokaler à 20 » .....	9 000
	175 000

*Merutgifter:*

Avsättning till förnyelsefond, förräntning och allmänt underhåll 8 % à 700 000 kronor .....	56 000
Saldo förbättring kronor	119 000

Beträffande frågan om beredande av medel för täckande av de sålunda till sammanlagt 700 000 kronor beräknade kapitalkostnaderna för projektets genomförande får styrelsen anföra följande.

Spårömläggningen, hyll- och fackinredningen m. m. till den föreslagna nya förrådsbyggnaden i Örebro ävensom den del av sistnämnda byggnad, som kan anses utgöra ersättning för redan där befintliga, mindre förrådsbyggnader, äro av den karaktär, att kostnaderna för desamma, uppgående till sammanlagt 275 000 kronor, böra bestridas med förnyelsefondsmedel. Behovet av kapitallökningsmedel uppgår alltså till 425 000 kronor. Då byggnadsföretaget är avsett att fullbordas under instundande budgetår, erfordras hela sistnämnda belopp å riksstaten för detta år, medan förnyelsefondsmedlen kunna med ungefär lika delar fördelas å kalenderåren 1935 och 1936.

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

*att för uppförandet i Örebro av en ny huvudförrådsbyggnad med kontor för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 425 000 kronor.*

## **VII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....** kronor 500 000.

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 vartdera av budgetåren 1929/1930—1932/1933 1 000 000 kronor, för budgetåret 1933/1934 800 000 kronor samt för budgetåret 1934/1935 600 000 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 driftekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda.

Som ovan nämnts, har användningsområdet för förevarande allmänna dispositionsanslag hitintills varit begränsat till arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna oförutsedda krav samt till sådana mindre arbeten, vilka beräknats draga en kostnad understigande 25 000 kronor.

Då erfarenheten givit vid handen, att det vid åtskilliga tillfällen skulle varit till stor fördel för verket, om sistnämnda begränsning icke varit så snävt tilltagen, anser styrelsen sig i detta sammanhang böra hemställa om sådan utsträckt befogenhet i fråga om utnyttjandet av denna anslagsgrupp, att angivna kostnadsgräns höjes till 50 000 kronor.

Genom en sådan ändring vinnes också, att vissa i tidigare stafförslag förekommande smärre kollektivanslag, såsom exempelvis för förbättrad drift-

ekonomi vid lokomotivstationer, kol- och vattentagningsanordningar o. d., för framtiden kunna utgå ur staten. En sådan förenkling i statens uppställning medför även den fördelen, att framställning till Kungl. Maj:t om fortsatt användning av reservationsanslag även under tredje budgetåret efter riksstatsåret mera sällan skulle behöva göras.

Med hänsyn till att för närvarande av tidigare anvisade medel under här förevarande anslagsrubrik återstår ett odisponerat belopp av i runt tal 1 000 000 kronor, beräknar styrelsen att för budgetåret 1935/1936 icke erfordras större anslag än 500 000 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 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.*

## B. Nya statsbanebyggnader.

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
» » 1934/1935 .....	»	4 000 000

Summa kronor 56 550 000

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 56 850 000 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 behövt för nämnda järnvägsbyggnader, och att detta belopp då skulle komma att helt nedläggas på det fortsatta inlandsbanebygget. 1931, 1932, 1933 och 1934 års riksdagar beviljade också 4 000 000 kronor för vardera budgetåret 1931/1932, 1932/1933, 1933/1934 och 1934/1935 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 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.*

## C. Rullande materiel.

**I. Person- och resgodsvagnar** ..... kronor 750 000.

I järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 30 september 1933 med begärda uppgifter om vissa arbeten avsedda att utföras under budgetåren 1935/1936—1938/1939 har under förevarande rubrik anmälts en anskaffning av person- och resgodsvagnar för en beräknad totalkostnad av 6 000 000 kronor, varav på budgetåret 1935/1936 1 500 000 kronor.

Av dessa belopp hade hälften beräknats skola utgå av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel. — Hithörande kostnader hade — anförde styrelsen därvid — under de senare åren helt bestritts med förnyelsefondsmedel, trots att anskaffningarna medfört en betydlig ökning av anläggningsvärdena. Med hänsyn till den efter hand knappare tillgången på sådana medel, syntes styrelsen emellertid bliva nödsakad att fr. o. m. budgetåret

1935/1936 för anskaffningarna ifråga äska vissa belopp av kapitalökningsmedel.

Med hänsyn till läget å arbetsmarknaden föreslogs i 1934 års statsverksproposition, att ifrågavarande anskaffning av person- och resgodsvagnar, vilken normalt skolat ske under budgetåret 1935/1936, skulle äga rum redan under budgetåret 1934/1935, ävensom att för densamma finansiering skulle anvisas dels såsom normalt kapitalökningsanslag 750 000 kronor, dels under rubriken fonden för förslag till statsverket ett lika stort belopp. Beträffande kapitalökningsanslaget följde riksdagen Kungl. Maj:ts förslag. Däremot minskades de under rubrik fonden för förslag till statsverket för tillverkning av vagnar m. m. för statens järnvägar upptagna anslaget (vilket omfattade bl. a. medel till ifrågavarande vagnanskaffning) från föreslagna 3 250 000 till 1 250 000 kronor. Då detta sistnämnda belopp helt disponerats för anskaffning av godsvagnar, inskränker sig beträffande personvagnar förskjutningen gentemot förenämnda plan till 750 000 kronor.

Under innevarande år har persontrafiken uppvisat en betydande återhämtning gentemot det sistförflutna årets bottenläge och har som följd därav det ökade vagnbehov, som direkt utlösts av med elektrifieringen sammanhängande förbättringar i tidtabellen ävensom bannätets utökning, väsentligt aktualiserats. Av detta skäl är det önskvärt, att den av innevarande års riksdag beslutade ökningen i vagnanskaffningen icke behöver omedelbart kompenseras med en motsvarande minskning under instundande budgetår, utan att även under detta får för ändamålet avses det tidigare uppgivna beloppet 1 500 000 kronor. Liksom de för innevarande år beviljade medlen skulle detsamma användas för nyanskaffning av andra och tredje klass sittvagnar samt resgodsvagnar för snabbgående tåg. Fördelningen å olika vagn typer har preliminärt beräknats bliva ungefär följande.

2 sittvagnar 2 och 3 klass .....	kronor	160 000
15 » 3 » .....	»	1 090 000
10 resgodsvagnar .....	»	250 000
	<u>Summa kronor</u>	<u>1 500 000</u>

I enlighet med förenämnda flerårsplan skulle hälften av detta belopp utgå av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel.

Med åberopande av vad sålunda anförts, får järnvägsstyrelsen, under förmälan att styrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1935 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 750 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 750 000 kronor.*

**II. Postvagnar**..... kronor 600 000.

Enligt gällande av Kungl. Maj:t den 9 september 1927 fastställda bestämmelser har järnvägsstyrelsen att — med användande av för sådant ändamål till styrelsens förfogande ställda penningmedel — tillhandahålla erforderliga,



för postens framförande och behandling särskilt inredda järnvägsvagnar eller avdelningar av järnvägsvagnar (postvagnar) samt vidtagna ändringar och förbättringar av desamma, som påkallas av generalpoststyrelsen.

Såsom framgår av i järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 september 1933 under förevarande rubrik lämnad redogörelse, hava fr. o. m. ikraftträdandet av dessa bestämmelser och intill slutet av sistförflutna budgetår samtliga kostnader för hithörande anskaffningar och arbeten bestritts med förnyelsefondsmedel, trots att anskaffningarna genomgående inneburit en betydande värdeökning och har som följd härav förnyelsefondens konto för postvagnar kommit att uppvisa en från år till år alltmer försämrade ställning. Vid slutet av år 1933 uppgick bristen till i runt tal 848 000 kronor, ett i förhållande till det totala anläggningsvärdet, 3 830 000 kronor, betydande belopp.

Med hänsyn till den försämrade likviditeten för förnyelsefonden, såsom helhet betraktad, fann sig styrelsen föranlåten att i nyssnämnda skrivelse föreslå övergång till en sådan ordning, att anslag å riksstaten tagas i anspråk för täckande av den i och med vagnanskaffningen inträdande ökningen i anläggningsvärden och att i anslutning härtill hemställa om anvisande å riksstaten för innevarande år av ett anslag å 165 000 kronor.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 3 januari 1934 ansåg sig departementschefen icke böra taga ställning till den väckta principfrågan, enär spørsmålet om principerna för användningen och placeringen av affärsverkens förnyelsefonder borde bli föremål för ytterligare utredning. — I statsverkspropositionen upptogs emellertid det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget, vilket också blivit av riksdagen beviljat.

I den i föregående avdelning omförmälda flerårsplanen har för år 1935/1936 upptagits anskaffning av 14 postvagnar med en kalkylerad kostnad av 570 000 kronor samt avsedda att ersätta vagnar med ett slopningsvärde av 100 000 kronor. Vid uppgörande av ifrågakarande kalkyl förutsattes, att en del av vagnarna utfördes såsom 2-axliga. Sedermera har det emellertid av trafiksäkerhets- och andra skäl visat sig önskvärt, att samtliga vagnar utföras såsom boggivagnar, och kommer därigenom totalkostnaden för de av generalpoststyrelsen nu begärda 14 vagnarna att uppgå till 700 000 kronor. Då beträffande slopningsvärdet icke är att företaga någon ändring gentemot vad tidigare uppgivits, skulle värdeökningen uppgå till 600 000 kronor.

Jämlikt förenämnda nya ordning för finansieringen, vilken väl i och med 1934 års riksdagsbeslut får anses vara av statsmakterna provisoriskt godtagen, skulle alltså av nämnda anskaffningskostnad 600 000 kronor anvisas å riksstaten och 100 000 kronor bestridas med förnyelsefondsmedel.

På grund av vad sålunda anförts, får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1935 upptaga sistnämnda belopp 100 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.*

## D. Anläggningar och förslag för automobiltrafik kronor 2 000 000.

I underdånig skrivelse den 19 mars 1931, angående placeringen av fondmedel, har järnvägsstyrelsen hemställt om vidtagande av sådan ändring i gällande bestämmelser rörande förvaltningen av statens järnvägars pensionsfond och statens järnvägars förnyelsefond, att fondmedel må, i den utsträckning Kungl. Maj:t för varje särskilt fall, efter prövning av från styrelsen förebragt förslag, kan komma att bestämma, kunna få placeras i vissa järnvägsaktiebolag ävensom i företag för landsvägstransport.

Som skäl för sin hemställan åberopade styrelsen bl. a. följande.

Vissa enskilda järnvägsföretag hade i strävan att gentemot motortrafiken hävda sin ställning såsom transportorgan dels gått in för en sammanslagning av hittillsvarande smärre förvaltningsenheter, dels utvidgat sitt verksamhets- eller åtminstone intresseområde, till att omfatta jämväl viss landsvägsbefordran.

Även för statens järnvägars del kunde samarbete med företag för landsvägstrafik på sina håll bliva ett villkor för bevarande av trafik, vars avledning skulle vålla ej blott järnvägsekonomiska utan även samhällsekonomiska förluster. Viss samverkan hade också på sina håll etablerats. Järnvägsstyrelsen hade emellertid i förevarande hänseende ojämförligt mera begränsade möjligheter, än ett enskilt storföretag, beroende på att styrelsen icke disponerade några medel, vilka vid behov skulle kunna placeras i med statens järnvägar samverkande företag för landsvägstransport.

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning torde fördelar ibland vara att vinna, om fondmedel finge placeras även på angivet sätt. Såsom de enskilda järnvägsförvaltningarnas erfarenhet visade skulle i vissa fall tillfredsställande direkt förräntning vara att påräkna, d. v. s. indirekta fördelar kunde ernås utan uppoffring. I andra fall torde sagda fördelar för järnvägsrörelsen kunna uppväga den brist, som kunde uppstå i den direkta förräntningen av kapitalinsatsen. Från samhällelig synpunkt än viktigare vore emellertid, om en närmare anslutning till järnvägslinjerna av biltransporterna på sina håll skulle kunna visa sig innebära en rationalisering av transportväsendet och därmed en minskning av samhällets samlade kostnader för detsamma.

Denna styrelsens framställning har hittills icke föranlett någon annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att Riksräkenskapsverket genom brev den 30 juni 1934 anbefallts att i samråd med vederbörande verkstyrelser verkställa utredning rörande bl. a. användningen och placeringen av de under kommunikationsdepartementet lydande affärsdrivande verkens förnyelsefonder och därmed sammanhängande spörsmål.

Erfarenheterna från de år, som förflutit sedan förenämnda framställning avgavs, hava tillfullo bekräftat däri anförda synpunkter. Samtidigt som biltrafikens expansion fortgått i hastigt tempo, har nämligen allt större klarhet vunnits, att en sund utveckling av vårt lands kommunikationsväsen i första hand kräver konsolidering av driften genom de hittills mångtaliga företagens inom varje gren sammanslutning till större enheter samt en intimare samverkan mellan företag tillhörande olika grenar, allt syftande mot en mer ekonomisk allmän transporthushållning. Verkställda utredningar hava också till full evidens bevisat, att ett förverkligande av denna bättre hushållning förutsätter, att järnvägarna i en — gentemot hittillsvarande förhållanden vid

statens järnvägar — väsentligt ökad utsträckning taga bilen i sin tjänst, dels för att ersätta oekonomiska tågförbindelser, dels för att komplettera sitt linjenät med ett finmaskigt nät av landsvägsförbindelser. Flerstädes i utlandet, där utvecklingen fortskridit längre än i Sverige, hava de stora järnvägsföretagen förvärvat en betydande andel i landsvägstrafiken, och även åtskilliga svenska enskilda järnvägar hava under de senaste åren utvecklat en i förhållande till vederbörande förvaltningars ekonomiska resurser betydande företagsamhet på området.

Det kan alltså enligt järnvägsstyrelsens mening icke råda något tvivel därom, att även för statens järnvägars del ej obetydliga fördelar skulle vara att vinna genom övergång till en mer aktiv och mångsidig verksamhet på berörda område. En sådan är emellertid icke möjlig utan vissa kapitalinsatser, och styrelsen föreslog därför också, som ovan nämnts, år 1931, att dylika, vilka styrelsen då tänkte sig få bestrida med *pensionsfondsmedel*, skulle få företagas. En sådan ordning syntes nämligen styrelsen innebära vissa *praktiska* fördelar framför övriga möjliga alternativ. Givetvis är det dock icke av avgörande vikt för det syfte, som järnvägsstyrelsen vill nå, om i stället för fondmedel *särskilt anvisade kapitalmedel* skulle få komma till användning. Inför den rådande ovissheten, huruvida pensionsfondsmedel skola, som styrelsen förut föreslagit, kunna få avses för ändamålet och inför möjligheten kanske av tidsvinst för ifrågavarande avgöranden — enligt styrelsens förmenande ligger fara i dröjsmål — vill styrelsen därför som en alternativ lösning nu föreslå, att anslagsmedel för ifrågavarande investering äskas av riksdagen. — Ett sådant riksdagsbeslut förutsätter ju intet ståndpunkts-tagande till av riksräkenskapsverket berörda problemkomplex och ett avvaktande av den nu anbefallda utredningens resultat är följaktligen icke påkallat. Erforderliga medelsdispositioner skulle vidare enligt den senast ifrågasatta alternativa lösningen komma att ske över riksstaten.

Att åstadkomma någon helt tillförlitlig beräkning rörande storleken av de kapitalinsatser, som den nu föreslagna utvidgningen av statens järnvägars verksamhet kan komma att successivt kräva, ligger givetvis utanför möjligheternas gränser.

Uppenbart är emellertid, att förevarande verksamhetsgren är gentemot den egentliga järnvägsdriften relativt föga kapitalkrävande. Ett försök till en inventering har givit vid handen, att samtliga de landsvägstrafiklinjer, vilka beröra statens järnvägars stationer så att förvärv eller kontrollering genom statens järnvägar ansetts kunna vara av nytta för att förebygga ytterligare trafikavledning och undvara tariffkrig, representera ett kapital rörande sig omkring 10 miljoner kronor, varvid uppskattning skett av dels de tekniska värdena av fordon och fasta anläggningar, dels sådana givetvis ytterst svårbedömda icke materiella värden, som uppstått genom vederbörande tillståndshavares verksamhet (good will) och som givetvis också måste vid eventuella förvärv kunna få täckas.

Att observera är visserligen, att anförda summa till alldeles övervägande del avser linjetrafik för personbefordran. Den regelbundna godsbefordran

med automobil, som faktiskt förefinnes inom alla landsdelar, försiggår nämligen under så lösa former och är till den grad inflettad med den vanliga beställningskörningen, att med nuvarande verksamhetsformer statens järnvägars insats på området med nödvändighet måste bli skäligen begränsad.

I varje fall är det emellertid, som nämnt, uppenbart, att behövliga kapitalbelopp komma att bli relativt mycket måttliga, vare sig desamma jämföras med statens järnvägars hela rörelse eller ställas i relation till de ekonomiska intressen, som det gäller att söka skydda. Med hänsyn till statens järnvägars stora omfattning måste det emellertid röra sig om absolut taget ganska betydande belopp. I vad mån här upptagna belopp 2 000 000 kronor, kan komma att förbrukas under instundande budgetår är dock omöjligt med någon säkerhet uttala sig om; det har emellertid syntts vara av vikt, att styrelsen icke av brist på kontanta medel förhindras utnyttja de tillfällen till förvärv, som kunna vara angelägna och kunna erbjuda sig.

Styrelsen avser givetvis icke att genom massinköp av nya bilar ytterligare öka nuvarande av styrelsen ofta skarpt kritiserade överdimensionering av transportapparaten. Vad som åsyftas är i stället förvärv av redan förefintliga trafikföretags egendom och den övertagna verksamhetens rationella anknytning till statens järnvägars egen järnvägsrörelse. Därvid skall, liksom vid de enskilda järnvägarna, användas de former, som för varje fall kunna anses lämpligast, alltså motortrafik i egen regi eller genom dotterföretag, aktieinnehav i formellt självständiga bilföretag eller låneunderstöd (ävensom givetvis inkomstgaranti eller direkt subvention, vilka båda sista former icke kräva kapitalinsats, och som därför redan sedan länge av styrelsen praktiseras).

För att affärsmässiga uppgörelser skola vara möjliga erfordras, att järnvägsstyrelsen kan med kort tids varsel disponera över behövliga penningmedel. Däremot är det ingalunda nödvändigt, att styrelsen erhåller rätt att själv fritt förfoga över beviljade anslagsmedel. Då nämligen enligt gällande bestämmelser den av statens järnvägar drivna billinjetrafiken icke får utvidgas utan av Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd, synes det mest naturligt och lämpligt, att Kungl. Maj:t samtidigt fattar beslut rörande finansieringen.

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

*att till anläggningar och förlag för automobiltrafik åt statens järnvägar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.*

## Elektrifiering.

**I. Elektrifiering av banorna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo** ..... kronor 4 500 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 1 har 1933 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Stockholm—Krylbo—Ånge och

Örebro—Krylbo. Elektrifieringen har beräknats draga en totalkostnad 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 budgetåren 1933/1934 och 1934/1935 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat respektive 19 000 000 och 13 400 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t medgivit att ur statens järnvägars förnyelsefond må för samma ändamål under åren 1933 och 1934 användas 3 500 000 respektive 6 300 000 kronor.

Till förevarande elektrifieringsföretag hörande linjer beräknas — jämlikt nu gällande arbetsplan — kunna öppnas för elektrisk drift vid ungefär följande tidpunkter:

Örebro—Krylbo 1 oktober 1934,  
 Stockholm—Krylbo 15 december 1934,  
 Krylbo—Bollnäs 1 november 1935,  
 Bollnäs—Ånge 1 april 1936.

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			S u m m a
	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 respektive kalenderår erfordras sammanlagt 7 500 000 kronor, varav 4 500 000 kronor kapitalökningsmedel och 2 800 000 kronor förnyelsefondsmedel, bådadera slutanslag.

Järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1935 upptaga det av fondmedel under detta år planenligt erforderliga beloppet, får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till elektrifiering av banorna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 4 500 000 kronor.*

## II. Elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och

Ängelholm—Hälsingborg ..... kronor 6 900 000.

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 och 1934/1935 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat reservationsanslag å 11 000 000 respektive 11 150 000 kronor.

Till förevarande elektrifieringsföretag hörande linjer beräknas — jämlikt nu gällande arbetsplan — kunna öppnas för elektrisk drift vid ungefär följande tidpunkter:

Malmö—Ängelholm 15 december 1934,

Ängelholm—Halmstad 1 juli 1935,

Hälsingborg—Ängelholm 1 juli 1936,

Halmstad—Göteborg 15 december 1936.

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			S u m m a
	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 6 900 000 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 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 6 900 000 kronor.*

### III. Elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg

m. fl. .... kronor 7 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 199 har 1934 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer samt Uppsala—Gävle. Elektrifieringen har beräknats draga en total kostnad av 25 430 000 kronor, häri inräknat ett belopp av 1 520 000 kronor för bortflyttning av vissa telegrafverket tillhöriga ledningar.

För budgetåret 1934/1935 har riksdagen till elektrifieringsföretaget anvisat reservationsanslag å tillhoppa 15 000 000 kronor, varav 11 000 000 normala kapitalökningsmedel och 4 000 000 under huvudrubriken Fonden för förslag till statsverket.

Till förevarande elektrifieringsföretag hörande linjer beräknas — jämlikt nu gällande arbetsplan — kunna öppnas för elektrisk drift vid ungefär följande tidpunkter:

Laxå—Kristinehamn 1 december 1935,  
Södertälje—Eskilstuna 1 oktober 1936,  
Kristinehamn—Charlottenberg 15 december 1936,  
Uppsala—Gävle 1 juli 1937.

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

	B u d g e t å r e t			S u m m a
	1934/1935	1935/1936	1936/1937	
K r o n o r				
Överföringsanläggningen .....	6 000 000	3 000 000	2 950 000	11 950 000
Ändringsarbeten				
å telegrafverkets ledningar .....	1 000 000	520 000	—	1 520 000
hänförliga till statens järnvägar...	3 000 000	1 680 000	—	4 680 000
Elektriska lok .....	4 700 000	1 570 000	480 000	6 750 000
Elektrisk värmeledning .....	300 000	230 000	—	530 000
Summa	15 000 000	7 000 000	3 430 000	25 430 000

För ifrågavarande elektrifiering skulle alltså enligt denna plan för nästa budgetår erfordras 7 000 000 kronor.

Enligt departementschefens uttalande i ovannämnda proposition skola dessa medel anvisas i särskild ordning utanför statens järnvägars kapitalökningsstat.

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

*att till elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer samt Uppsala—Gävle för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 7 000 000 kronor att utgå av för allmänna arbeten anvisade medel.*

För i tidigare liknande framställningar förekommande men ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1935/1936 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

---

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, verkstadsdirektören Sabelström, förrådsdirektören Schåltz, byråcheferna Öfverholm, Stjerna, Lindblad, Törjeson och Dyrssen, e. byråchefen Nordberg samt t.jf. byråchefen vid maskintekniska byrån Nothin.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

ERIK MALMKVIST.  
t.jf.

Stockholm den 25 september 1934.

---