

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 1936 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1936/1937 äskas av 1936 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>Dubbelspårbyggnader</i>	650 000
II. <i>Spåröverbyggnaden.</i>	
Fortlöpande förstärkning	1 550 000
III. <i>Väggkorsningar</i>	200 000
IV. <i>Husbyggnader</i>	200 000
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	1 500 000
VI. <i>Telefonledningar och kabelarbeten</i>	200 000
VII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	500 000
Summa nya byggnader och anläggningar	4 800 000
B. Nya statsbanebyggnader.	
<i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i>	4 000 000
C. Rullande materiel.	
I. <i>Elektriska lokomotiv</i>	1 650 000
II. <i>Person- och resgodsvagnar</i>	1 900 000
III. <i>Postvagnar</i>	500 000
Summa rullande materiel	4 050 000
D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik	2 000 000
Summa summarum	14 850 000

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

Vid beräkning av byggnadsanslagen ha följts i Kungl. brev den 10 augusti 1935 omförmälda enhetliga principer.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 4 800 000 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, av statsmakterna godkänd praxis och jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande i brev den 15 mars 1935 har styrelsen icke i denna framställning såsom särskilda äskanden med-

tagit sådana relativt små arbeten, vilka beräknats betinga kostnader, understigande 50 000 kronor, utan är 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 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 1934 avslutat arbete, för vilket anvisats särskilt anslag, tillhöranda huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar», varför styrelsen för året icke behövt begagna sig av genom nämnda brev erhållna be- myndigande.

Liksom tidigare pläгат ske, får järnvägsstyrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupprikerna, lämna en tablå, utvisande storleken av styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag, jämförda med av 1933, 1934 och 1935 års riksdagar beviljade anslag.

A. Nya byggnader och anläggningar.	1933 kr.	1934 kr.	1935 kr.	1936 kr.
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	—	480 000	—	650 000
Bangårdar	100 000	300 000	—	—
Spåröverbyggnaden	1 200 000	1 700 000	1 850 000	1 550 000
Väggkorsningar	150 000	250 000	350 000	200 000
Husbyggnader	80 000	—	—	200 000
Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar	500 000	1 000 000	1 000 000	1 500 000
Telefonledning och kabelarbeten	100 000	100 000	100 000	200 000
Elektriska belysningsanläggningar	—	50 000	—	—
Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen	50 000	50 000	—	—
Anläggningar vid huvudverkstä- derna	425 000	425 000	125 000	—
Anläggningar vid förrådsavdel- ningen	—	—	425 000	—
Förstärkning av spåröverbygg- naden å f. d. Norra Södermanlands järnväg.....	260 000	—	—	—
Förbättringsarbeten å f. d. Härnö- sand—Sollefteå järnväg.....	240 000	—	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	800 000	600 000	500 000	500 000
Summa kronor	3 905 000	4 955 000	4 350 000	4 800 000

I. Dubbelspårsbyggnader.

Dubbelspår Göteborg C—Almedal..... kronor 650 000.

Å stationssträckan Göteborg C—Almedal framföres trafiken från de båda jämförelsevis trafikstarka järnvägarna Västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg, vilka sammanlöpa i Almedal, på en gemensam linje, varå antalet ordinarie tåg under den veckodag, då trafiken är livligast, nämligen lördagen, för närvarande uppgår till 78. Därtill kommer ofta ett rätt stort antal extratåg. Ett regelrätt framförande av detta stora tågantal å den enkelspåriga stationssträckan är redan med nuvarande tågantal förenat med betydande svårigheter:

Då efter färdigställandet av den nu pågående elektrifieringen av såväl Västkustbanan som Göteborg—Borås järnväg tågantalet å båda järnvägarna kan förväntas komma att avsevärt ökas, finner styrelsen nödvändigt nu upptaga förslaget om anläggande av dubbelspår å sträckan Göteborg C—Almedal. Med hänsyn till de stora kostnader, som en utbyggnad av den på viadukt förlagda infarten till Göteborgs centralstation skulle medföra, synes dubbelspårsanläggningen emellertid tills vidare böra begränsas till sträckan mellan Almedal och nyssnämnda viadukt. Trots den sålunda kvarblivande, omkring 1 km långa enkelspåriga sträckan närmast Göteborgs centralstation kommer ett dubbelspår å den övriga, omkring 3 km långa delen av stationssträckan att högst avsevärt underlätta tågföringen å hela sträckan Göteborg C—Almedal samt för övrigt å hela Västkustbanan i tågföringens beroende där av in- och utfarterna vid Göteborg.

Kostnaderna för förevarande dubbelspår äro beräknade till 750 000 kronor, varav 150 000 kronor utgöra kostnad för på grund av dubbelspåret erforderlig förändring av stationsanordningarna vid Almedal. Av sistnämnda belopp avse 100 000 kronor arbeten av den art, att kostnaden för desamma bör bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond.

Enligt gällande överenskommelse är Göteborg—Borås järnväg skyldig deltaga i kostnaderna för dubbelspåret anordnande på så sätt, att järnvägen har att erlægga en årlig avgift, beräknad efter det förhållande, vari järnvägens trafik står till den sammanlagda trafiken å bandelen, varvid det belopp, som lägges till grund för beräkningen, skall beräknas efter 5 procent av anläggningskostnaden.

I anslutning till vad här anförts, får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1936 upptaga sistnämnda belopp, 100 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av dubbelspår mellan Göteborg och Almedal för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 650 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att jämväl å vissa andra statsbanelinjer av vida större längd än den här förevarande tillkomsten

av ett andra spår skulle medföra högst avsevärda fördelar i fråga om drifttjänstens behöriga gång och framför allt väsentligt ökade möjligheter att säkerställa en korrekt tågföring.

Det är ett ofta påtalat sakförhållande, att statens järnvägars stambanelinjer i fråga om den av den bantekniska utrustningen bestämda kapaciteten stå långt under jämvärdiga trafikleder i utlandet. Medan å den europeiska kontinenten dubbelspåret tillhör standardutrustningen för huvudlinjerna, ha nämligen stambanorna i vårt land praktiskt taget genomgående nybyggts och under flera årtionden trafikerats såsom enkelspåriga. Sedan mitten av 1890-talet ha visserligen tid efter annan anvisats medel för utbyggande av ett andra spår å de sträckor, där behovet härav ansetts mest trängande, men längden å dubbelspårig bana uppgick dock vid sistförflutna årsskifte till endast 447.6 km av totalt 7 446.1 km banlängd.

De tidigaste dubbelspårsbyggnaderna avsågo bansträckor intill de största städerna Stockholm, Göteborg och Malmö, samtliga utmärkta av dels en stor absolut tågtäthet, dels stor känslighet i fråga om fjärrtågen. — Vad beträffar dubbelspårsanordningarna såsom det mest effektiva medlet att säkerställa fjärrtågens regelbundna gång, har styrelsen vid upprepade tillfällen i sina framställningar angående anslag för här förevarande ändamål gjort uttalanden av bland annat följande innehåll.

Inträffade rubbningar i de genomgående tågens gång på en enkelspårig bana bleve mest kännbara vid slutet av en lång tågväg och nödvändiggjorde ofta nog tillämpandet där av nya tillfälliga tidtabeller för återstående färd. Denna åtgärd kunde, särskilt om den ifrågavarande bandelen vore livligt trafikerad, i allmänhet väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, vilkas regelbundna gång likaledes måste i följd av nödtvungna tidtabellsförändringar i större eller mindre mån rubbas. I samma mån som fjärtrafiken bleve livligare, måste också dylika trafikrubbningar bliva talrikare och mera hindersamma. Behovet av en dubbelbananordning, såsom det mest effektiva medlet att tillgodose det alltmer växande kravet på regelbundenhet och säkerhet vid järnvägsdriften, bleve följaktligen alltmer trängande.

Anförda argumentering har sedermera också åberopats i fråga om vissa andra delar av huvudlinjerna med ett stort antal tåg å vissa tider av dygnet, nämligen Åby—Mjölby, Tranås—Sävsjö samt Örebro—Hallsberg—Laxå.

Övergången till elektrisk drift har väsentligt ökat enkelspåret kapacitet och därmed undanskjutit den tidpunkt, då en dubbelspårsbyggnad kan bliva oundgängligen nödvändig. Å andra sidan ha emellertid under de senaste åren anspråken på tågtäthet, snabbhet och regelbundenhet väsentligt ökats, samtidigt som sammanknytningen mellan olika fjärrtågs-linjer blivit ojämförligt mångsidigare och intimare än tidigare. Ett mycket stort steg å denna utvecklingsbana kommer att tagas i och med tidtabells-skiftet våren 1936, då det norra och södra nätets fjärrtåg sammanknytas över bansträckan Mjölby—Hallsberg—Krylbo. År 1937, då Västkustbanans

elektrifiering färdigstälts, tillkomma ytterligare en del anknytningar med kort övergångstid.

Från räntabilitetssynpunkt intaga dubbelspårsbyggnaderna i viss mån en särställning bland vad vid statens järnvägar sedan gammalt benämnes nya byggnader och anläggningar, och finansieringsfrågan kräver därför speciellt beaktande.

Visserligen är för alla kapitalökningsarbeten gemensamt, att därmed eftersträvas en höjning av det »sammhällsekonomiska utbytet». Medan i flertalet fall förbättringen sökes å utgiftssidan och närmast kommer till synes i form av minskade personalkostnader, måste emellertid, såsom av det föregående torde framgå, dubbelspårsbyggnaderna motiveras med hänvisning till transportprestationernas kvalitet och i vissa fall också kvantitet. Ser man blott till utgiftssidan, blir nämligen resultatet av en dubbelspårsbyggnad alltid negativt. Medan ökningen i kostnaderna för förräntning, förnyelse och underhåll av fasta anläggningar är betydande och oundviklig, är det svårt få fram någon avsevärd minskning ifråga om övriga kostnadsgrupper. Vad som kan sparas, är viss bevakningstjänst å stationer, vartill komma de svårbestämbara verkningarna av minskningen i gångtid för vissa tåg. Dessa besparingar förslå emellertid icke långt i jämförelse med nyssberörd kostnadsökning, och motivet till utvidgningen får alltså, som sagt, sökas å verksamhetens andra sida, i det ständigt fortsatta strävandet efter högvärdigare prestationer. Denna kvalitetshöjning kommer emellertid i första hand den trafikerande allmänheten till godo, medan den därav framkallade ökningen i resefrekvensen och därmed i persontrafikinkomsten står som en verkan i andra hand.

Att komma fram till något siffermässigt bedömande av denna sida av problemet torde icke vara möjligt. Helt allmänt torde man kunna säga, att möjligheterna erhålla kompensation i form av ökad frekvens växa progressivt med trafiken, i det att olägenheterna med enkelspår snabbt tilltaga med ökad trafik, samtidigt som den trafikmassa, å vilken stimulansen verkar, blir större. De tillkommande kostnaderna åter äro i förevarande fall i stort sett oberoende av trafikomfattningen.

Teoretiskt taget bör det alltså för varje särskild sträcka finnas ett värde för trafikintensiteten, över vilket dubbelspårsbyggnad blir fördelaktig, även företagsekonomiskt. Endast i undantagsfall torde emellertid dubbelspårsanläggningar kunna uppskjutas så länge, att denna gräns uppnås. I varje fall kan omedelbar företagsekonomisk räntabilitet icke ställas i utsikt vid de dubbelspårsbyggnader, som nu kunna komma ifråga.

Det må framhållas, att om förevarande arbeten intaga en särställning bland nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, så uppvisa de däremot förhållanden, som äro fullständigt likartade med dem, som uppträda i fråga om flertalet ombyggnadsarbeten vid landsvägarna. Om det t. ex. gäller breddning av en landsväg för möjliggörande av möten var som helst å vägen utan hastighetsminskning, ett arbete som under det senaste årtiondet försiggått i mycket stor utsträckning, uppställes aldrig något krav på

direkt förräntning av det investerade kapitalet i form av ökad inkomst av bilbeskattningen. — I räntabilitetskalkylens ställe träder fastmer ett enkelt övervägande, vilka av förekommande arbeten kunna anses stå i tur. — Samhällsnyttan av en god väg mellan exempelvis Malmö och Stockholm anses alltså självklar och motiverande samhällets uppoffringar för att förskaffa sig den goda vägen. Samhällsnyttan av en god hela folkets ägande järnväg göres däremot avhängig av frågan om järnvägskapitalets räntabilitet. — Det torde även vara obestriddigt, att på flertalet av de vägar, där breddningen kan anses stå i samma klass som en dubbelspårsbyggnad, trafiken är blott en ringa bråkdel av den, som framföres å den svagaste delen av statens järnvägars huvudlinjer Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö.

Här berörda motsatsförhållande är att föra tillbaka till den dualism inom vårt lands transportväsen, å vilken järnvägsstyrelsen vid upprepade tillfällen haft anledning fästa statsmakternas och allmänhetens uppmärksamhet. Medan järnvägsbyggnaderna finansierats med medel, varå ränta kräves, hava kostnaderna för landsvägarna däremot omedelbart täckts av det allmänna. Härmed har följt, icke blott att järnvägstrafiken blivit belastad med avgifter, avsedda att täcka även denna räntekostnad, medan intet motsvarande krav ställts på de avgifter, vilka pålagts vägtrafiken — trafikutövarna å landsvägarna ha alltså varit fritagna från förräntningsplikt, vad vägkapitalet angår — utan också att utbyggandet av en järnvägslinje men ej motsvarande arbete å en landsväg blivit betraktat såsom ett affärsföretag.

Såsom skäl mot kapitalinvesteringar i anläggningar av förevarande art kan givetvis anföras icke blott, att desamma äro i och för sig företagsekonomiskt oräntabla utan också, att det måste väcka betänkligheter att överhuvud nyinvestera medel i företag, vilkas arbetsuppgifter blivit åtminstone relativt beskurna, som fallet är med järnvägarna.

Häremot är först att erinra, att, om en inskränkning drabbar vissa grenar av ett företags rörelse, medan andra grenar utvecklas, den omständigheten, att i de förra nedlagt kapital är förlorat, icke kan få hindra nyinvesteringar i anläggningar för den utvecklingskraftiga delen av verksamheten. Om här förevarande anläggningar gäller ju, att de närmast äro motiverade av fjärrtrafikens alltjämt fortgående och, trots bilkonkurrensen, tämligen snabba expansion.

Vidare gäller helt allmänt, att konkurrensen reducerat järnvägarnas arbetsuppgifter i långt mindre grad, än vad inkomstgivningen påverkats. Och minskningen i kvantitet kompenseras mångenstädes till fullo av ökning i fråga om anspråken på prestationernas kvalitet.

Om statens järnvägars stambanelinjer skola alltjämt fylla sina uppgifter såsom huvudådror i vårt lands samfärdselnät, kan arbetet på desammas anpassning efter ändrade tidsförhållanden följaktligen icke få avstanna, och detta arbete kräver oundgängligen insats av nya kapitalmedel. Att medlen ifråga ej alltid kunna påräknas förräntade genom med anläggningarna vunnna förbättring i driftsekonomin, är beklagligt, men, efter vad det vill synas styrelsen, en oundviklig konsekvens av, att det tidigare innehavda faktiska

transportmonopolet gått förlorat. Den konkurrens på lika villkor mellan skilda slag av transportmedel, för vars åstadkommande statsmakterna i princip uttalat sig, torde kräva likställighet även ifråga om investering av kapital i färdleder och övriga fasta anläggningar.

II. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden kronor 1 550 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. har styrelsen för innevarande budgetår, resp. kalenderår, till förfogande ett sammanlagt belopp av 4 450 000 kronor, varav 1 850 000 kronor anvisats å riksstaten och återstoden, 2 600 000 kronor, lämnats av förnyelsefonden.

Av förestående totalsumma är ett belopp av 1 000 000 kronor, varav 500 000 kronor kapitalökningsmedel och 500 000 kronor förnyelsefondsmedel, hänförligt till sådan utökning av den för budgetåret avsedda normala omfattningen av rälsutbytena, som betingats därav, att begagnade räler från statens järnvägars linjer skola tillhandahållas för järnvägen Ulricehamn—Jönköping, på sätt styrelsen närmare angivit i sin framställning om anslagsäskanden vid 1935 års riksdag.

För nästkommande budgetår, resp. kalenderår beräknas spår förstärkningsarbetena kräva en totalutgift av 4 650 000 kronor, och skulle, i anslutning till under senare åren tillämpade principer, härav å riksstaten erfordras 1 550 000 kronor, medan 3 100 000 kronor skulle utgå av förnyelsefonden. I sistnämnda summa ingår ett belopp av 500 000 kronor, vilket hänför sig till nyssnämnda tillhandahållande av begagnade räler för järnvägen Ulricehamn—Jönköping.

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 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 1 550 000 kronor.

III. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 200 000.

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, för budgetåret 1934/1935 250 000 kronor samt för budgetåret 1935/1936 350 000 kronor.

Enligt senaste bokslut (augusti 1935) uppgick den kassamässiga behållningen å förevarande anslag till 825 000 kronor. Härav voro 600 000 kronor redan anvisade såsom bidrag till i vederbörlig ordning beslutade arbeten; såsom odisponerade återstodo alltså 225 000 kronor.

Av nämnda 600 000 kronor beräknas 400 000 kronor bliva utbetalda under

innevarande budgetår och återstående 200 000 kronor under budgetåret 1936/1937. — De anvisningar, som skett eller komma att ske efter den 1 september 1935, beräknas föranleda utgifter för statens järnvägar under budgetåret 1935/1936 med 60 000 kronor. Den kassamässiga behållningen skulle alltså vid slutet av innevarande budgetår uppgå till 365 000 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, beträffande vilkas tillkomst järnvägsstyrelsen icke har att träffa avgörande. Styrelsen har emellertid uppskattat bidragen i fråga till 300 000 kronor, varav 60 000 kronor, som förut nämnts, förutsätts likviderade under budgetåret 1935/1936, och 185 000 kronor under budgetåret 1936/1937.

Av berörda bidragsanvisningar kunna, såsom av förestående siffror framgår, endast sådana till ett sammanlagt belopp av 225 000 kronor täckas med redan beviljade anslagsmedel, medan genom återstående anvisningar under budgetåret 1935/1936 till ett uppskattat belopp av 75 000 kronor skulle bindas medel, vilka, liksom anvisade bidragsbelopp under budgetåret 1936/1937, förutsätts beviljade tidigast av 1936 års riksdag.

Jämlikt den av statsmakterna numera godtagna principen för täckning av utgifter för från statens järnvägar utgående bidrag till skenfria vägkorsningar skulle för budgetåret 1936/1937 erfordras dels (200 000 + 185 000) = 385 000 kronor för anordningar träffade t. o. m. juni 1936, dels något belopp för arbeten, beslutade fr. o. m. juli 1936, samt såsom säkerhetsmarginal. Sättes detta belopp till 180 000 kronor, blir det totala medelsbehovet 565 000 kronor. För täckning därav disponeras, som redan nämnts, en från innevarande år överförd behållning av 365 000 kronor; behovet av nya anslagsmedel utgör alltså 200 000 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 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

IV. Husbyggnader.

Tillbyggnad och förändring av turiststationen i Riksgränsen kronor 200 000.

För utvidgning och förändring av turiststationen i Riksgränsen anvisade 1933 års riksdag ett reservationsanslag av 80 000 kronor, varförutom Kungl. Maj:t i brev den 10 mars 1933 och 14 december 1934 medgivit, att ur statens järnvägars förnyelsefond finge för samma arbete användas ett belopp av 55 000 kronor.

Genom dessa utvidgnings- och förändringsarbeten samt genom iordningställande för relativt mindre kostnad av tvenne i närheten av turiststationen belägna oanvända byggnader till sovhytter hava vid stationen erhållits logimöjligheter för sammanlagt omkring 120 gäster.

Den sålunda iordningställda turiststationen förhyres av föreningen för skidlöpningens främjande i Sverige (Skidfrämjandet) mot en årlig avgift, bestämd på sätt nedan meddelas.

Den nya anläggningen beräknades vid planerandet skola tillgodose platsbehovet under den närmaste framtiden. Sedan densamma under våren 1934 tagits i bruk, har antalet gäster vid turiststationen emellertid ökats så avsevärt, att under vintersäsongen innevarande år tidvis ända upp till 80 gäster på en gång måst beredas logi i av statens järnvägar tillhandahållna bostadsvagnar, som uppställts på ett provisoriskt utlagt stickspår vid stationen. — Dessutom ha åtskilliga hundratal förfrågningar hos Skidfrämjandet om logi måst avvisas. Om plats funnits i Riksgränsen, skulle tydligen ifrågasvarande gästers tågresor hava medfört en icke föraktlig inkomst för statens järnvägar, då det här i regel gäller långa resor från de mellersta och södra delarna av landet.

För att vid denna betydande ökning av gästantalet kunna bereda tillräckliga matsals- och samlingsutrymmen har styrelsen ävenledes sett sig nödsakad att innevarande sommar gå i författning om att för en kostnad av 17 500 kronor utföra en för sällskapsrum avsedd tillbyggnad till huvudbyggnaden.

Då åtgärden att logera så många gäster i bostadsvagnar är ur flera synpunkter synnerligen olämplig, och anordningen alltså måste anses vara av helt provisorisk karaktär, och då vidare från och med ikraftträdandet av nästa sommartidtabell restiden från mellersta och södra delarna av landet till Riksgränsen kommer att avsevärt förkortas, varigenom antalet besökande vid turiststationen med all sannolikhet kommer att ytterligare ökas, finner styrelsen en tillbyggnad av turiststationen redan nu vara nödvändig för beredande av ökat antal logiplatser vid stationen.

Såsom förmedlare av den alltjämt växande turisttrafiken på Riksgränsen ha statens järnvägar ett direkt intresse av, att goda inkvarteringsförhållanden råda därstädes. Då vidare utvecklingen av den vintersportplats, som skapats vid Riksgränsen — frånsett dess betydelse ur allmän idrottslig och turist-synpunkt — för statens järnvägar innebär en icke oväsentligt ökad inkomst av resandetrafik till platsen, har styrelsen ansett sig böra söka, i vad på styrelsen ankommer, tillmötesgå av Skidfrämjandet detta år gjord hemställan om en ytterligare utbyggnad av Riksgränsens turiststation.

Styrelsen har därför låtit utarbета ett förslag till sådan tillbyggnad till den nuvarande turiststationen, att ett antal av omkring 100 nya bäddar jämte härför erforderliga toalettanordningar och duschrum skulle erhållas. Kostnaderna för detta förslags genomförande äro beräknade till 200 000 kronor, vilka kostnader äro av natur att böra i sin helhet bestridas med kapitalökningsmedel.

Såsom ovan nämnt, förhyres turiststationen av Skidfrämjandet. Den årliga ersättning, som statens järnvägar därför uppbära, är för närvarande bestämd till 6 procent av bruttointäkten, dock minst 6 500 kronor pr år, vilket belopp efter tillkomsten av ovannämnda sällskapsrum kommer att ökas till

7 000 kronor pr år. Skidfrämjandet har skyldighet att hålla byggnaderna försäkrade till av statens järnvägar uppgivna belopp och härför betala försäkringspremierna. Däremot bestridas, på sätt också är förhållandet med de av statens järnvägar ägda järnvägshotellen, kostnaderna för turiststationens underhåll av statens järnvägar.

Skidfrämjandet har i sin förenämnda hemställan om utvidgning av turiststationen förklarat sig berett att erlægga en efter samma grunder som förut — relativt kostnaden för befintliga byggnader — avvägd hyra för den nytillkomna byggnaden.

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

att för utvidgning av turiststationen vid Riksgränsen för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

V. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 1 500 000.

I tidigare ingivna framställningar om anslag för växel- och signalsäkerhetsanläggningar jämte linjeblockeringar har styrelsen framhållit, att dylika anläggningar äro ett verkningsfullt medel för ernående av en ur ekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd förbättring av driftförhållandena. För vart och ett av de två senaste budgetåren har riksdagen för berörda ändamål anvisat 1 000 000 kronor. På grund av ökade anspråk i fråga om trafikkapacitet och förhandenvarande, räntabilitetsskapande arbetsbesparing för driften hava kostnaderna för ifrågavarande anläggningsobjekt på senare tiden i allmänhet visat stegring, men någon ändring i detta förhållande kan styrelsen ej ävägbringa, då styrelsen anser det i hög grad angeläget, att utförandet av säkerhetsanläggningar i rationaliserings-, ekonomiserings- och trafiksäkerhetssyfte i stället, såvitt möjligt, påskyndas. Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.

VI. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 200 000.

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. Medlen ifråga har järnvägsstyrelsen använt för åstadkommande av nya telefonförbindelser å de statsbanelinjer, som lämnats utanför banelektrifieringen. Det är av största betydelse, att denna utbyggnad får fortsätta. På åtskilliga ställen är nämligen samtalsträngseln så stor, att en kapacitetsökning är nödvändig, för att telefonmeddelanden skola kunna utväxlas med den snabbhet, tåg tjänstens behöriga skötande kräver. Därjämte bör eftersträvas en allt fullständigare användning av tids- och arbetsbesparande telefonmeddelanden som ersättning för telegram- och skriftväxling.

Behov av nya telefonförbindelser framträda för närvarande starkt å såväl

II som IV och V distrikten, och därvid i första hand av ytterligare en ledning å vardera av linjerna

Kristinehamn—Vansbro—Mora	221 km
Orsa—Sveg—Östersund	307 »
Sollefteå—Forsmo—Hoting	294 »
Östersund—Storlien.....	162 »
» —Hoting	167 »

Tillhoppa 1 151 km.

Å V distriktet äro — med hänsyn till den å nu befintliga förbindelser rådande samtalsträngseln — nya telefonförbindelser angeläget behövlige å linjen Långsele—Luleå. För närvarande är också framkomstmöjligheten till och från V distriktet avsevärt beskuren. För att avhjälpa ifrågavarande olägenheter anses lämpligt, att å sträckan Ånge—Vännäs—Boden anordnas ett s. k. trekanalsbärfrekvenssystem. Anordningen ifråga innebär ett utnyttjande av den moderna teknikens erfarenheter. Medan vid vanlig telefoning de elektriska växelströmmar, som framgå i tråden, ha samma frekvens som de förmedlade ljudvågorna och kunna sägas vara en direkt omformning av dessa, uppträda vid den här avsedda anordningen dessa vågor såsom modulationer av en s. k. bärvåg av konstant, väsentligt högre frekvens. Svängningar av denna art kunna icke direkt uppfattas i en telefon och störa därför icke den vanliga telefoning, men kunna separat uttagas, förstärkas och genom demodulering göras hörbara. Genom användning av tre bärfrekvenser, vilka framgå utan att påverka varandra, ernås, att på en enda telefonledning kunna samtidigt utväxlas fyra samtal, varav ett av vanlig tal-frekvens och tre förmedlade av de högre frekvenserna.

Kostnaderna för ovan angivna ledningar beräknas till 300 000 kronor samt för bärfrekvenssystemet till c:a 175 000 kronor, d. v. s. tillhoppa 475 000 kronor. Härav kunna 75 000 kronor ävensom oberäknade merkostnader bestri-das med anlåtande av besparingar å redan utförda arbeten, tillhoppa c:a 100 000 kronor, varför det samlade anslagsbehovet för de planerade arbetena utgör c:a 400 000 kronor. Härav erfordras, om arbetena skola utföras enligt föreliggande planer, 200 000 kronor för nästkommande budgetår och återstoden under budgetåret 1937/1938.

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

*att till telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1936/1937
anvisa ett reservationsanslag av 200 000 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 under tidigare år 25 000 kronor men, enligt

vad inledningsvis framhållits, fr. o. m. innevarande budgetår 50 000 kronor. Sålunda har riksdagen för ifrågavarande ändamål beviljat för budgetåret 1932/1933 1 000 000 kronor, för budgetåret 1933/1934 800 000 kronor, för budgetåret 1934/1935 600 000 kronor samt för budgetåret 1935/1936 500 000 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 driftekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda.

Med hänsyn till att för närvarande av tidigare anvisade medel under här förevarande anslagsrubrik återstår ett odisponerat belopp av i runt tal 800 000 kronor, beräknar styrelsen, att för budgetåret 1936/1937 icke erfordras större anslag än för innevarande budgetår, nämligen 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 1936/1937 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

Transport kronor 34 850 000

		Transport kronor 34 850 000
För budgetåret	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
»	» 1935/1936	» 4 000 000
		Summa kronor 60 550 000

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 60 850 000 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—1935 års riksdagar beviljade också 4 000 000 kronor för vardera budgetåret 1931/1932—1935/1936 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 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

C. Rullande materiel.

I. Elektriska lokomotiv..... kronor 1 650 000.

Vid uppgörande av kalkylerna för de elektrifierade och under elektrifiering varande statsbanelinjerna beräknades antalet behövliga elektrolok med

utgång från en för den elektriska driftsformen tillrättalagd tågplan, vilken i avseende på antalet tågkm på resp. bansträckor gjordes något rymligare — 10 à 15 procent — än den förutvarande ångtidtabellen. Det har emellertid visat sig vara av behovet påkallat att genom inläggande av ett antal nya tåg än ytterligare något utbygga tågplanen i och för animerande av trafikfrekvensen och för mötande av efterhand nyuppträdande trafikbehov. Detta förhållande har helt naturligt i sin ordning påverkat elektrolokbeståndet därhän, att det antal sådana, varmed man från börjat räknat och som i enlighet därmed också anskaffats, kommer att bli knappt. En hovsam beräkning av den brist på elektrolok, som är att förutse, stannar vid ett antal av 9, betingande en anskaffningskostnad av i runt tal 1 650 000 kronor. Dessa lok bli behövlige under senare delen av år 1936 och i början av år 1937.

Förvärvet av dessa lok avser, såsom av det anförda torde framgå, tillfredsställandet av ett rent nytillträdande behov, varför anskaffningskostnaderna böra bestridas med kapitalökningsmedel.

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

att till anskaffning av elektriska lokomotiv för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 1 650 000 kronor.

II. Person- och resgodsvagnar..... kronor 1 900 000.

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 anskaffning av person- och resgodsvagnar för en beräknad totalkostnad av 6 000 000 kronor, varav på budgetåret 1936/1937 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.

För innevarande år ha av statsmakterna jämlikt nämnda flerårsplan anvisats 1 500 000 kronor, varav 750 000 anslag å riksstaten och 750 000 kronor förnyelsefondsmedel. I sin motivering för äskandet av detta riksstatsanslag framhöll järnvägsstyrelsen, hurusom genom persontrafikens återhämtning gentemot det sistförflutna årets bottenläge det ökade vagnbehov, som direkt utlöstes av med elektrifieringen sammanhängande förbättringar i tidtabellen ävensom bannätets utökning, väsentligt aktualiserats. Detta förhållande har under den tid, som förflutit efter det att nämnda framställning avläts, gjort sig än ytterligare gällande. Särskilt har detta varit förhållandet under den

sistförflutna sommaren, då det vid vissa tillfällen varit möjligt tillgodose behovet av särskilt tredje klass dagvagnar endast därigenom, att alla tillgängliga reserver utnyttjats till det yttersta och på ett sätt beträffande val av vagn typer, som ingalunda alltid varit det från den trafikerande allmänhetens synpunkt lämpliga.

Vid sådant förhållande finner styrelsen en utökning av den i flerårsplanen förutsedda vagnanskaffningen vara ett trängande behov. För persontrafikens behöriga avveckling kräves under nästkommande budgetår, enligt nu verkställda utredningar, anskaffning av ytterligare ett 50-tal vagnar, avsedda för fjärrtrafik. Kostnaden härför beräknas till 2 900 000 kronor. Fördelningen å olika vagn typer har preliminärt beräknats bliva ungefär följande.

2 restaurangvagnar	kronor	210 000
1 sovvagn	»	100 000
6 sittvagnar 2 och 3 klass	»	480 000
23 » 3 klass	»	1 610 000
20 resgodsvagnar	»	500 000
Summa kronor		2 900 000

Enligt förenämnda flerårsplan skulle hälften av anskaffningskostnaden bestridas med medel från anslag å riksstaten och hälften med förnyelsefondsmedel. Då den utökning av anskaffningsprogrammet, varom styrelsen här gör hemställan, medför utgifter, som mera än förr äro av kapitalöknings natur, finner styrelsen lämpligt, att för nästkommande år förnyelsefondens bidrag till förevarande anskaffning begränsas till ungefär en tredjedel av totalkostnaden eller i runt tal 1 000 000 kronor.

Med åberopande av vad sålunda anförts, får järnvägsstyrelsen, under förmälan att styrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1936 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 1 000 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 1 900 000 kronor.

III. Postvagnar..... kronor 500 000.

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 de ändringar och förbättringar av desamma, som påkallas av generalpoststyrelsen.

Såsom framgår av i järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 september 1933 under förevarande rubrik lämnad redogörelse, hade fr. o. m. ikraftträdandet av dessa bestämmelser och t. o. m. budgetåret 1933/1934 samtliga kostnader för hithörande anskaffningar och arbeten bestritts med förnyelsefondsmedel,

trots att anskaffningarna genomgående inneburit en betydande värdeökning, och hade 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 toges 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 budgetåret 1934/1935 av ett anslag å 165 000 kronor.

Det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget upptogs i statsverkspropositionen och blev av riksdagen beviljat. I konsekvens med nämnda beslut har 1935 års riksdag — enligt hemställan av järnvägsstyrelsen och på förslag av chefen för kommunikationsdepartementet — å riksstaten för innevarande budgetår under förevarande rubrik anvisat ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

Emellertid har vid sistförflutna årsskifte generalpoststyrelsen jämlikt genom Kungl. brev den 21 december 1934 erhållet bemyndigande till järnvägsstyrelsen inbetalt ett belopp av 1 000 000 kronor att såsom extra avsättning för postvagnar tillföras statens järnvägars förnyelsefond. Då sålunda full täckning av nyssnämnda brist erhållits, och då för — åtminstone den närmare — framtiden avsättningarna förefalla tillräckliga för täckning av kostnaderna för *ersättningsanskaffning* av postvagnar, är från järnvägsstyrelsens sida intet att erinra mot, att, intill dess en pågående utredning rörande användningen av affärsverkens förnyelsefonder blivit slutförd och beslut därom fattat, i fråga om finansieringen av *ersättningsanskaffning* återgång sker till tidigare praxis. Styrelsen framför följaktligen nu ingen hemställan om äskande av medel å riksstaten för nämnda ändamål.

Vad åter beträffar *nyanskaffning*, d. v. s. sådan anskaffning, som innebär ökning av vagnparken, torde full enighet råda om, att densamma bör finansieras med kapitalökningsmedel.

I den i föregående avdelning omförmälda flerårsplanen har för år 1936/1937 upptagits anskaffning av 5 postvagnar med en kalkylerad kostnad av 210 000 kronor.

Emellertid har trafikomfattningen föranlett en stegring av vagnbehovet av större omfattning, än vad förutsågs vid avgivande av sagda flerårsplan, och generalpoststyrelsen har därför i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 13 september 1935 begärt, att under budgetåret 1936/1937 måtte anskaffas 10 fyraxliga kombinerade post- och resgodsvagnar. Av dessa vagnar skulle 8 stycken, för en beräknad kostnad av 500 000 kronor, få anses som nyanskaffning på grund av ökat behov av vagnar, medan de övriga två vagnarna, betingande en kostnad av 110 000 kronor, vore avsedda som ersättning för slopade vagnar. Jämlikt ovan angivna ordning för finansieringen skulle tydligen förstnämnda belopp anvisas å riksstaten, det senare åter utgå av förnyelsefondsmedel.

På grund av vad sålunda anförts, får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1936 upptaga sistnämnda belopp 110 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

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

Med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning har 1935 års riksdag för budgetåret 1935/1936 anvisat ett reservationsanslag å 2 000 000 kronor till anläggningar och förslag för automobiltrafik.

Av det sålunda anvisade anslaget — vilket, såsom bl. a. framgår av järnvägsstyrelsens i förevarande anslagsfråga tidigare anförda motivering, skulle användas i främsta rummet till förvärv av förefintliga, statens järnvägars intressen berörande omnibusföretag och verksamhetens anknnytning till statens järnvägars egen rörelse — har järnvägsstyrelsen genom förvärv av sådana företag hittills disponerat i runt tal 1 900 000 kronor. De återstående omkring 100 000 kronorna torde med enahanda användning, åtminstone till större delen, vara förbrukade före innevarande budgetårs utgång.

De hittills gjorda förvärven omfatta dels ett i nordvästra Skåne i den s. k. Kullabygden befintligt komplex av omnibuslinjer, dels den linjetrafik, som mellan Malmö och Lund bedrivits på båda sidor om järnvägen, dels ett omnibuslinjeföretag, som från ett flertal orter å Onsala-halvön driver trafik på Kungsbacka och Göteborg, dels slutligen en linje mellan Skellefteå och Skelleftehamn.

Beträffande det hittills vunna ekonomiska resultatet kan, med hänsyn till den korta tid företagen varit i statens järnvägars ägo, självfallet icke lämnas några uppgifter med anspråk på att vara för det kommande driftsresultatet utslagsgivande. Det lär emelleftid, av hittills tillgängliga driftsresultat att döma, icke finnas anledning tro annat än, att de uppgjorda driftskalkylerna skola stå sig väl, och att alltså skäligen avkastning på det i rörelsen nedlagda kapitalet skall erhållas.

Vad åter angår den vinst, styrelsen räknat med skola uppstå genom införande av en rationell trafikordning, är det redan nu uppenbart, att påtagliga fördelar vunnits, utan att, såsom från skilda läger befarats, den trafikerande allmänheten i någon mån blivit lidande. Fastmer ha förbindelserna kunnat förbättras såväl genom ökning av turantalet som genom bättre anpassning av turerna inbördes. Vidare har onödig dubbeltrafik kunnat undvikas genom sammanförande av turlistorna för flera bussföretag till en gemensam turlista. Någon höjning av befodringsavgifterna har icke förekommit, då styrelsen även i detta avseende varit angelägen tillse, att omnibustrafikens övergång i statens järnvägars hand icke finge medföra några försämringar för den trafikerande allmänheten. Såsom en avsevärd fördel för allmänheten är däremot att anteckna, att i ett antal relationer tur- och returbiljetter medgivits att gälla *alternativt* å tåg eller buss.

In summa torde således de gjorda förvärven och trafikens inrangering i statsbanerörelsen hittills få anses hava varit enbart till båtnad för alla berörda parter. Styrelsen hyser vid angivna förhållanden ingen tvekan om, att den uppgjorda inköpsplanen till vinnande av fortsatt rationalisering av den reguljära landsvägstrafiken inom statens järnvägars trafikområde bör fullföljas.

I sin förenämnda skrivelse till Kungl. Maj:t har styrelsen anfört, att ett försök till inventering av de landsvägstrafiklinjer, vilka beröra statens järnvägar, så att förvärv eller kontrollering genom statens järnvägar ansetts kunna vara av nytta till förebyggande av trafikavledning eller undvikande av tariffkrig, givet vid handen, att dessa linjer representera ett kapital av omkring 10 miljoner kronor. Givet är, att anförda belopp måste betraktas som mycket approximativt. Några mera exakta uppgifter angående det samlade kapitalbehovet kan styrelsen ej heller nu lämna.

Till fullföljande av den uppgjorda planen och med beaktande av att de planerade linjetrafikförvärven icke ske i forcerat tempo har styrelsen efter verkställd undersökning räknat med, att för budgetåret 1936/1937 erfordras ett lika stort belopp som det för innevarande budgetår anvisade eller 2 miljoner kronor. I vad mån detta belopp kan komma att under budgetåret förbrukas, låter sig svårligen förutsäga, då styrelsen av lättinsedda skäl icke ansett lämpligt att på detta stadium träda i förbindelse med de eventuella säljarna. Styrelsen får emellertid nu liksom tidigare framhålla vikten av, att styrelsen icke av brist på kontanta medel förhindras att utnyttja de tillfällen till förvärv, som kunna erbjuda sig.

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

att till anläggningar och förlag för automobiltrafik för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.

Elektrifiering.

I. Elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg m. fl.... kronor 3 430 000.

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.

Med avsende på de utredningar, som föregingo framläggandet av nämnda proposition, tillåter sig styrelsen hänvisa till denna. Styrelsen vill dock i detta sammanhang erinra om följande:

Enligt arbetsplanen beräknades elektrifieringsföretagen i sin helhet bliva färdigställda vid mitten av år 1937. Fördelningen av den till 25 430 000 kronor beräknade totalkostnaden på skilda slag av arbeten och anskaffningar samt uppdelningen därav på olika budgetår framgår av följande tablå:

	B u d g e t å r e t			Summa
	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

Med stöd av verkställda beräkningar rörande elektrifieringens driftsekonomiska verkningar hade styrelsen föreslagit, att för finansieringen skulle tagas i anspråk 11 000 000 kronor medel medförande ökning av statens järnvägars i första hand räntepfiktiga kapital samt 14 430 000 kronor andra medel.

Vid propositionens föredragning instämde chefen för kommunikationsdepartementet med styrelsen däri, att åtminstone för det dåvarande ej borde räknas med förräntning å större belopp än 11 miljoner kronor. Departementschefens sålunda uttalade mening följdes av Kungl. Maj:t och 1934 års riksdag, som för elektrifieringen anvisade 11 000 000 kronor normala kapitalökningsmedel och 4 000 000 kronor under huvudrubriken Fonden för förslag till statsverket.

Enligt departementschefens uttalande i ovannämnda proposition skulle jämväl samtliga för elektrifieringsarbetenas fullbordande ytterligare erforderliga medel, 10 430 000 kronor, anvisas i särskild ordning utanför statens järnvägars kapitalökningsstat. Emellertid har den sålunda tillkännagivna avsikten icke förverkligats, utan har det för innevarande budgetår beviljade anslaget av 7 000 000 kronor upptagits bland statens järnvägars vanliga kapitalökningsanslag samt anvisats att utgå av lånemedel. — I brev den 15 mars 1935, varigenom järnvägsstyrelsen bl. a. bemyndigades att lyfta anslaget ifråga, har Kungl. Maj:t emellertid föreskrivit, att uttagna medel skola i statens järnvägars räkenskaper redovisas under rubrik »lånemedel att finansieras med andra medel än trafikinkomster».

Såsom av förestående tablå framgår, har för nästkommande budgetår räknats med slutanslag av 3 430 000 kronor. Styrelsen måste vidhålla sin uppfattning, att, med hänsyn till vad som år 1934 ställdes i utsikt, anslaget ifråga bör anvisas av medel, vilka icke öka statens järnvägars lånemedelskapital.

Beträffande elektrifieringsarbetenas utförande kan styrelsen nu meddela, att desamma fortskrida helt enligt uppgjord plan, samt att öppnandet för elektrisk drift beräknas kunna ske vid ungefär följande tidpunkter:

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

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 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 3 430 000 kronor att utgå av medel, vilkas ianspråkstagande icke medför ökning av statens järnvägars länemedelskapital.

II. Utvidgning av pågående elektrifieringsföretag m. m. kronor 2 400 000.

Elektrifieringen av växlingstjänsten på linjen *Tomteboda rangerbangård—Värtan* har varit föremål för utredning såväl vid uppgörandet av förslaget till elektrifiering av Malmölinjerna som nu senast i samband med förslaget till elektrifiering av linjerna upp till Ånge. Det trängande behovet av viss ombyggnad av Tomteboda rangerbangård samt en del därmed sammanhängande frågor hava emellertid hittills stått hindrande i vägen. Av denna orsak har därför av bangårdarna vid Tomteboda och Stockholm norra endast så mycket elektrifierats, att godstågen kunna ingå dit och avgå därifrån framförda av elektriska lokomotiv.

Sedan de elektriska anläggningarna å huvudlinjerna såväl söderut som norrut numera tagits i drift, har emellertid angelägenheten, att även återstående delar av linjen Tomteboda—Värtan elektrifieras, framträtt starkare. Slutlig utredning har därför nu verkställts beträffande sättet för denna elektrifierings utförande.

Därvid har framkommit, att ångdrift åtminstone tills vidare bör bibehållas för alla hamnspåren vid Värtan, där kranar och andra transportanordningar lägga hinder i vägen för utläggandet av erforderliga elektriska kontaktledningar. För ändamålet skulle tre à fyra ångväxellok bibehållas, vilka emellertid lämpligen skulle stationeras i Värtan. Alla övriga spår — således de nu ej elektrifierade spåren vid Tomteboda och Norra stationen, linjen Norra stationen—Värtan, Albano station, sidospåret till Östra stationen och Värtastationen — skulle elektrifieras. I samband härmed är det — främst för vinnande av utrymme att uppspanna ledningsbryggekonstruktionen — nödvändigt att företaga vissa utvidgningar av Tomteboda rangerbangård, vilken ombyggnad enligt det nu föreliggande förslaget i sin tur förutsätter, att den nuvarande ånglokstationen vid Tomteboda rives. Vid elektrisk drift å här förevarande linjer blir denna lokstation också överflödig.

Av den verkställda utredningen har framgått, att ifrågavarande utvidgning av elektrifieringen kan ske, utan att räntabiliteten av elektrifieringsföretaget som helhet betraktat blir försämrad. Tillkommande kostnader för

ränta å elektrifieringskapitalet, 2 440 000 kronor — beräknad efter 4 procent — och avsättning till förnyelsefond för nya anläggningar ävensom för underhåll av ledningar, tillsammans i runt tal 170 000 kronor årligen, ha nämligen beräknats uppvägda av besparingar i driftkostnader, inkl. kostnad för underhåll av rullande materiel, kalkylerade till samma belopp. Detta resultat innebär alltså, att samtliga de indirekta fördelar, som följa med övergång för Stockholms bangårdar till enhetlig driftsform, skulle erhållas utan ekonomisk uppoffring.

Förestående belopp, 2 440 000 kronor, innefattar kostnad för omändring av Tomtebodas rangerbangård utan ökning av densamma för kapaciteten bestämmande storlek. Utrymmet å bangården ifråga är emellertid på grund av stigande trafikrörelse alltför knäppt, och en härav betingad utvidgning av bangården är därför sedan länge planerad. Sagda utvidgning, vilken helst bör utföras samtidigt med den ombyggnad, som elektrifieringen kräver, har beräknats draga en kostnad av omkring 300 000 kronor. Beloppet ifråga har, då arbetet icke är direkt betingat av elektrifieringen, givetvis ej medtagits vid beräkningen av dennas räntabilitet.

Förevarande bangårdselektrifiering och i samband därmed stående utvidgning skulle alltså kräva en total kapitalinsats av 2 740 000 kronor, vilken skulle fördelas efter arbetsobjekt sålunda: (rubrikerna desamma som vid tidigare anslagsäskanden).

Överföringsanläggningen	kronor	940 000
Ändringsarbeten (hänförliga till statens järnvägar) »		730 000
Elektriska lokomotiv	»	1 070 000
		Tillhopa kronor 2 740 000.

Sedan under nästkommande år linjen Laxå—Charlottenberg öppnats för elektrisk drift, kommer linjen Örebro—Svartå att ligga som en isolerad relik med bibehållen äldre driftsform. I samma läge kommer ungefär samtidigt sträckan Skebokvarn—Stålboga, vilken förbinder statsbanelinjen Södertälje—Eskilstuna med stambanan Stockholm—Göteborg.

Det fortsatta studiet av de många problem, som rullas upp i och med fortskridandet av pågående elektrifieringsföretag, och särskilt av de framtida driftsförhållandena vid förenämnda linjer, har visat, att betydande driftstekniska fördelar skulle vara att vinna genom elektrifieringsprogrammets utvidgning att omfatta jämväl nämnda förbindelsesträckor.

Ingendera av dessa linjer har närmelsevis så stor trafikrörelse, att den skulle kunna komma ifråga som självständigt elektrifieringsobjekt. Båda linjernas läge i förhållande till redan elektrifierade eller under elektrifiering varande bandelar är emellertid sådant, att å ena sidan behövligen kapitalinsats för elektrifieringen är relativt liten, medan å andra sidan olägenheterna av särdrift bliva avsevärda. Huvudorsaken till att dessa bandelar tidigare undantagits är, att desamma äro försedda med en spåröverbyggnad, som ej medger framförande av statens järnvägars elektriska standardlok, typ D, och ej heller för kostnad, som ansetts lämpligen kunna ifrågakomma, kan

förstärkas och bringas upp till den standard, som användningen av sagda loktyp kräver.

På senaste tiden har det emellertid av andra orsaker blivit nödvändigt att anskaffa elektriska lok med mindre axeltryck än standardloken, och har med anledning därav tillkommit en ny loktyp Ud. Denna, som till det yttre mycket liknar de förefintliga växlingsloken av standardtyp (beteckning Ub), och är av ungefär samma vikt, ca 48 ton, är försedd med två boggier, vardera med två direkt drivna axlar. De nya loken bliva sålunda 4-axliga och förses med 4 drivmotorer, under det att Ub-loken hava tre drivaxlar, som medelst koppelstänger drivas av en gemensam motor. Genom denna anordning har vunnits dels en minskning av axeltrycket till 12 ton mot 16 ton för typ Ub, dels ökning av maximihastigheten från 45 till 75 km pr timme. Detta medför, att de nya loken förutom för växlingstjänst också kunna utnyttjas för framförande av lokalpersontåg och lokalgodståg.

Den s. k. enkelaxeldrivanordningen för de nya Ud-loken medför emellertid den nackdelen, att ej på långt när samma dragkraft kan erhållas för dem som för de koppelstångsdrivna Ub-loken, trots det att, som nämnt, båda typerna hava ungefär samma vikt. Under det att sålunda för Ub-loken enligt uppmätning erhålles 16 tons dragkraft, kan för Ud-loken ej påräknas mer än 10, möjligen 12 tons dragkraft. Kostnaden för Ud-loken, vilkas drivmotorstyrka är ungefär dubbelt så stor som Ub-lokens, uppgår till 152 500 kronor, under det att Ub-loken ej betinga högre kostnad än 135 000 kronor. I detta sammanhang är dock främst av betydelse, att loktyp Ud — i motsats till övriga typer — kan framföras å förevarande linjer, å bandelen Örebro—Svartå utan förstärkning av överbyggnaden och å bandelen Stålboga—Skebokvarn efter viss — relativt föga omfattande — slipersförtätning till spårets förstärkande.

Tillkomsten av den nya loktypen har jämväl föranlett, att frågan om lämplig driftsform för sidolinjen *Skövde—Karlsborg* upptagits till förnyad utredning. Denna linje är, vad överbyggnaden angår, jämställd med bandelen Örebro—Svartå, och olägenheterna med särskild driftsform äro ungefär desamma som för redan berörda båda linjer. Såsom redan framhållits, är den kapitalinsats, som elektrifieringen av bandelarna Örebro—Svartå och Skebokvarn—Stålboga betingar, mycket låg i jämförelse med linjelängden 50 resp. 23 km. Samma gäller om den 44 km långa bandelen Skövde—Karlsborg. Detta förhållande beror i första rummet därpå, att för ingendera av linjerna — för statens järnvägars normala drift — erfordras någon ny omformarestation eller ens någon utvidgning av de omformarestationer, som i allt fall äro erforderliga. Vidare kunna för tillsyn och underhåll av ledningsanläggningarna utnyttjas huvudlinjerna tillhörande anordningar. Att energibehovet kan uttagas av omformarestationer, som ändock måste hållas i drift, medför vidare, att kostnaderna för de nytillkommande energibehoven bliva särdeles låga; kalkylerna sluta på en genomsnittskostnad av 1·5 öre mot 2·4 öre i medeltal pr kilowattimme för statens järnvägars nuvarande strömförbrukning. Den energileverans, som det här skulle röra sig om,

uppgår emellertid till endast 3·2 miljoner kilowattimmar pr år för alla de diskuterade tre linjerna tillhopa.

Kontaktledningar skulle här som vid övriga linjer utföras för alla huvud- och de flesta sidospår. Från kostnaden för överföringsanläggningen Skebokvarn—Stålboga är emellertid att avdraga 180 000 kronor, utgörande kostnad för i de redan föreliggande godkända elektrifieringsplanerna upptagen överföringsledning från Sköldinge omformarestation till linjen Södertälje—Eskilstuna. Denna överföringsledning erfordras nämligen ej, om bandelen Skebokvarn—Stålboga elektrifieras.

Den sammanlagda banlängden av nu till elektrifiering ytterligare ifrågasatta linjer utgör, som av redan anförda siffror framgår, 117 km, den elektrifierade spårlängden 137 km. Kostnaden för överföringsanläggningarna hava beräknats till:

	Örebro— Svartå	Skövde— Karlsborg	Skebokvarn— Stålboga	Summa
K r o n o r				
Kontaktledningar	760 000	720 000	345 000	1 825 000
Högspänningsledningar för belysning	75 000	65 000	35 000	175 000
Avgår för överföringsledning	—	—	180 000	180 000
Tillhopa kronor	835 000	785 000	200 000	1 820 000

Utefter linjerna ifråga befintliga luftledningar för belysning samt telegraf och telefon måste, liksom vid föregående banelektrifieringar, antingen utflyttas eller utbytas mot kabelledningar. Samtidigt skulle vidtagas viss modernisering av signal- och säkerhetsanläggningar ävensom en del mindre förändringar å själva bananläggningen.

För ifrågavarande ändringsarbeten hava följande kostnader beräknats.

	Örebro— Svartå	Skövde— Karlsborg	Skebokvarn— Stålboga	Summa
K r o n o r				
Ändringar av:				
Belysningsledningar	50 000	45 000	30 000	125 000
Statens järnvägars svagströmsledningar	220 000	140 000	75 000	435 000
Signal- och säkerhetsanläggningar...	50 000	15 000	40 000	105 000
Bana och broar	15 000	—	40 000	55 000
<i>Tillhopa för statens järnvägars anläggningar</i>	335 000	200 000	185 000	720 000
<i>Telegrafverkets ledningar</i>	135 000	210 000	40 000	385 000
Totalsumma kronor	470 000	410 000	225 000	1 105 000

För utredning om skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och vid ångdrift ha uppgjorts utkast till tidtabeller vid elektrisk drift, innebärande ungefär samma tågrörelse som den för innevarande tidtabellsår gällande.

Därefter har med hjälp av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar uträknats besparingar och tillkommande kostnader för elektrifieringen. Av dessa beräkningar har bl. a. framgått, att för förevarande linjer tillhoppa skulle erfordras 8 elektriska lokomotiv av förutnämnd typ Ud, betingande en sammanlagd kostnad av 1 220 000 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 i fråga 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. Även vid de utredningar, som lågo till grund för styrelsens den 9 februari 1934 avlätna underdåniga skrivelse angående fortsatt elektrifiering, hava lokomotivkostnaderna räknats brutto. Vad i förstnämnda 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 Örebro—Svartå, Skövde—Karlsborg och Skebokvarn—Stålboga beräknas sålunda komma att draga följande anläggningskostnader.

	Örebro— Svartå	Skövde— Karlsborg	Skebokvarn— Stålboga	Summa
K r o n o r				
Överföringsanläggningen	835 000	785 000	200 000	1 820 000
Ändringsarbeten:				
hänförliga till statens järnvägar...	335 000	200 000	185 000	720 000
å telegrafverkets ledningar	135 000	210 000	40 000	385 000
Elektriska lokomotiv	700 000	350 000	170 000	1 220 000
Elektrisk värmeledning	15 000	—	—	15 000
Tillhoppa kronor	2 020 000	1 545 000	595 000	4 160 000

Elektrifieringen av förevarande sidolinjer föranleder alltså en kapitalökning av 4 160 000 kronor.

Lägges härtill förestående för elektrifieringen av Stockholms norra bangårdar m. m. erforderliga kapitalbelopp, 2 740 000 kronor, erhålles en total kapitalökning av 6 900 000 kronor.

Styrelsen övergår så till att behandla de förändringar i årskostnaderna, vilka beräknats bliva en följd av elektrifieringen. Kalkylerna hava verkställts på samma sätt som vid tidigare tillfällen, dock att med hänsyn till det förändrade ränteläget räntekostnaden räknats efter 4 mot tidigare 4·5 procent.

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

	Örebro— Svartå	Skövde— Karlsborg	Skebokvarn— Stålboga	Summa
Tågkilometer	210 000	163 000	37 000	410 000
Häremot svarande lokkilometer, inkl. växling.....	230 000	190 000	42 000	462 000
<i>Besparingar.</i>		K r o n o r		
Minskat personalbehov	63 000	32 000	12 000	107 000
Stenkol.....	54 000	42 000	9 500	105 500
Minskad kostnad för lokunderhåll ...	16 000	11 000	3 000	30 000
Diverse minskade kostnader för lok, lokstallar samt kol- och vatten- stationer	2 000	2 000	500	4 500
Summa kronor	135 000	87 000	25 000	247 000
<i>Nya utgifter.</i>				
Räntor 4 %	80 800	61 800	23 800	166 400
Strömkostnad.....	24 000	19 500	4 500	48 000
Underhåll och avskrivning för över- föringsanläggningen	15 900	14 400	3 700	34 000
Summa kronor	120 700	95 700	32 000	248 400
Vinst vid införande av elektrisk drift	+ 14 300	— 8 700	— 7 000	— 1 400

Elektrifieringen av linjen *Örebro—Svartå* framstår alltså som ett fullt räntabelt företag, medan de båda övriga linjernas infogande i elektrifieringsprogrammet beräknats medföra någon försämring av utgiftsekonomien. Skillnaderna äro emellertid så ringa, att desamma kunna förväntas bliva rikligt kompenserade av de indirekta fördelar, som banelektrifiering alltid medför. Bland annat tyder all erfarenhet på, att persontrafiken ökas vid övergång till elektrisk drift. Vad beträffar linjen *Skebokvarn—Stålboga* kan också erinras, att vissa direkta tåg framföras *Flen—Skebokvarn—Stålboga—Strängnäs*, en anordning, vilken vållar mycket besvär, om linjen *Skebokvarn—Stålboga* har särskild driftsform, låt vara att det ej är möjligt siffermässigt uttrycka de ekonomiska konsekvenserna.

Styrelsen har därför icke tvekat att föreslå elektrifiering jämväl av linjerna *Skövde—Karlsborg* och *Skebokvarn—Stålboga*.

Förutsättningen för detta förslag och för ovannämnda räntabilitetskalkyl är emellertid att, med hänsyn till de föreslagna banornas ringa betydelse från försvarssynpunkt och obetydliga trafikrörelse, vissa avsteg tillåtas från av Kungl. Maj:t särskilt meddelade föreskrifter för utförande av banelektrifiering.

Sålunda kommer, om elektrifieringen utföres på avsett sätt, det elektriska systemet icke att bliva fullt enhetligt för hela riket, i det att loken litt. D icke kunna användas å de här förevarande banorna. Då fyllande av detta krav skulle kräva en dyrbar ombyggnad av själva banorna, vilken skulle helt kullkasta de ekonomiska kalkylerna, har ett avsteg från bestämmelserna i detta avseende måst förutsättas. — Vidare skulle rundspårens längd å mötesstationerna icke komma att uppgå till fastställda mått.

För energileveransen till här ifrågavarande bandelar har ej beräknats någon utökning av omformarestationernas utrustning, med hänsyn till att reserv redan finnes, som väl täcker det ökade behovet. Enligt de beräkningsgrunder, som i detta avseende hittills tillämpats, skulle för här ifrågavarande elektrifieringar hava erfordrats ytterligare två omformareaggregat, vilka emellertid icke blott skulle vara under fredsförhållanden överflödiga utan också medföra en ej oväsentlig belastning av driftsekonomin med hänsyn till kostnader för underhåll och förnyelse.

Järnvägsstyrelsen underskattar ingalunda den betydelse, som förekomsten av en riklig tillgång på rörliga omformareaggregat har på möjligheten att vid krigstillfälle uppehålla trafiken. Då emellertid kostnaderna för materiel, vars anskaffning helt dikterats av hänsyn till krigsberedskapen, icke rimligen kunna få belasta statens järnvägars affärsdrift, har styrelsen ej upptagit dessa aggregat i de byggnadsplaner, varå anförda kalkyler vila.

Beträffande den ekonomiska innebörden av ifrågavarande åtgärd får styrelsen meddela, att anskaffningen av aggregaten beräknats kräva en kapitalinsats av 500 000 kronor, medan på densamma belöpande årskostnad kalkylerats till 25 000 kronor, med vilket belopp alltså statens järnvägars avkastning skulle minskas.

Om sagda anskaffning av omformareaggregat kan anses vara ett riksintresse av sådan vikt, att staten bör taga på sig kostnaderna därför, bör i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens ovan motiverade uppfattning förvärvet bekostas med medel, vilkas ianspråkstagande icke ökar statens järnvägars lånekapital. Principiellt bör också reduktion av detta kapital företagas med hänsyn till nyssnämnda, av för affärsrörelsen främmande hänsyn — föranledda, årskostnader. Med i kalkylerna använd räntefot av 4 procent svarar angivna årskostnad mot ett kapitalbelopp av 625,000 kronor. — Med hänsyn till att den ökning av kapaciteten, som anskaffningen ifråga innebär, är måttlig i förhållande till storleken av det maskineri, som befinner sig i regelbunden drift å de omformarestationer, som skulle betjäna bland annat här förevarande bilinjer, varför årskostnaden möjligen kan helt eller delvis anses jämförlig med en premie för försäkring mot driftsavbrott inom stationernas i fråga hela matningsområde, vill styrelsen dock icke bestämt påyrka någon sådan överflyttning mellan olika kapitaldelar.

Förestående utvidgning av elektrifieringsprogrammet kan — fränsett utvidgningen av Tomteboda rangerbangård — inpassas inom den kostnadsram, som ursprungligen avsetts för de s. k. Malmölinjerna och senare be-

slutade elektrifieringsföretag; styrelsen har nämligen beträffande dessa tillfredsställelsen anmäla följande beräkningsbara besparingar.

Malmölinjerna.

Förhandsberäknad kostnad.....	70·0	miljoner kronor	
Nu förutsebar	»	62·5	»
		Besparing	7·5
Däruv disponerat enligt beslut av 1934 och 1935 års riksdagar		4·3	»
		Återstående besparing	3·2

Ängelinjerna.

Förhandsberäknad kostnad.....	49·5	»	»
Nu förutsebar	»	47·1	»
		Besparing	2·4

Väst kustbanan.

Förhandsberäknad kostnad	29·05	»	»
Nu förutsebar	»	28·05	»
		Besparing	1·00

Summa besparingar i anläggningskostnad uppgår alltså till 6 600 000 kronor, d. v. s. samma belopp som förestående merkostnader (bangårdsutvidgningen vid Tomtebodan undantagen).

För Ängelinjerna och Väst kustbanan överensstämman de av riksdagen beviljade anslagsbeloppen med förhandsberäkningarna. För Malmölinjerna åter har, på förslag av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 28 september 1932, slutanslaget minskats med 2 100 000 kronor, vilket belopp alltså nu igen måste upptagas som anslagsäskande (med tillägg av 300 000 kronor för nämnda bangårdsutvidgning).

I varje fall ha ju förenämnda bruttobelopp intagits i de av styrelsen på sin tid förebragta räntabilitetskalkylerna för resp. elektrifieringsföretag, och den *minskning i driftkostnader*, som skulle erhållas genom här förevarande arbeten, framstår alltså på visst sätt i sin helhet såsom oberäknad vinst av elektrifieringen.

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

att i och för utvidgning av planerna för nu pågående elektrifieringsföretag m. m. dels för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 2 400 000 kronor, dels medgiva, att därför må tagas i anspråk överskott å övriga anslag till banelektrifieringen.

Vid anskaffning av jämväl förenämnda endast för järnvägsdriftens uppehållande i händelse av krig erforderliga omformareaggregat skulle krävas anslag av tillhoppa 2 900 000 kronor, varav jämlikt ovan anförda argumentering minst 500 000 och högst 1 125 000 kronor skulle anvisas att täckas med

medel, vilkas ianspråkstagande icke medför ökning av statens järnvägars lånemedelskapital.

Under förutsättning att finansieringen ordnas på här angivet sätt, är från järnvägsstyrelsens sida intet att erinra mot, att förevarande militära önskemål tillgodoses. Järnvägsstyrelsens positiva hemställan om anslagsäskande har emellertid ansetts böra begränsas till de anläggningar, som äro erforderliga oavsett krigsriskerna.

Över förevarande förslag om utsträckt banelektrifiering har, jämlikt gällande bestämmelser, chefens för generalstaben yttrande begärts genom skrivelse av den 23 dennes. Då denne, enligt under hand inhämtad uppgift, icke förrän närmare mitten av oktober månad bliver i tillfälle att fatta ställning till frågan, har det emellertid syns styrelsen nödvändigt att ingiva förslaget, innan sagda yttrande erhållits.

Styrelsen måste därför anhålla att få senare till Kungl. Maj:t översända yttrandet i fråga och därvid göra de tillägg till denna framställning, vartill detta eventuellt kan giva anledning.

Vid utgången av innevarande budgetår närma sig redan beslutade banelektrifieringsföretag snabbt sin fullbordan, vilket kommer till uttryck i det sakförhållandet, att det anslag, som i föregående avdelning begäres, är slutanslag och uppgår till blott 3 430 000 kronor, att jämföras med 45 850 000 kronor för år 1934/1935 och 21 200 000 kronor för budgetåret 1935/1936.

Vid sådant förhållande uppställer sig självfallet frågan, huruvida elektrifieringen skall utvidgas att omfatta jämväl någon eller några av övriga linjer, eller om den nu sedan drygt ett årtionde tillbaka funktionerande elektrifieringsorganisationen, vilken nått en mycket hög grad av effektivitet, skall under den närmaste tiden avvecklas åtminstone till sin huvudpart. — De kompletteringsarbeten, om vilkas utförande styrelsen ovan gjort framställning, spela i detta hänseende en underordnad roll.

Järnvägsstyrelsen har följaktligen fortsatt sina undersökningar rörande kostnaderna för elektrifiering och de beräknliga driftsekonomiska konsekvenserna därav vid de statsbanelinjer, som överhuvud kunna komma ifråga.

Resultaten äro emellertid i så måtto negativa, att den fortsatta utredningen bekräftat styrelsens tidigare uttalade mening, att numera vid statens järnvägar icke återstår någon huvudlinje, vars elektrifiering — såsom självständig uppgift — är företagsekonomiskt försvarbar.

En eventuell fortsättning måste alltså motiveras med hänsyn till de indirekta fördelarna, särskilt de samhällsekonomiska vinster, vilka tillfalla befolkning och näringsliv inom berörda bandelars trafikområden, och dess utförande följaktligen bli beroende av, huruvida statsmakterna äro villiga att för ändamålet tillhandahålla medel, vilkas investering icke ökar statens järnvägars räntepliktiga kapital.

Förutom i styrelsens skrivelse den 9 februari 1934 angående fortsatt elektrifiering omfördälda norrlandslinjer har nu ingående studerats även linjen *Göteborg—Uddevalla*. Med hänsyn till möjligheterna att inom relativt

kort tid samtliga övriga till Göteborgs central inlöpande järnvägslinjer kunna bli elektrifierade, träder nämligen nämnda sträcka som elektrifieringsobjekt fram i första linjen.

Utredningen har dels visat, att elektrifieringen ifråga skulle medföra mycket betydande driftstekniska fördelar, dels givit vid handen, att även de indirekta vinsterna skulle bli relativt mycket stora. Visserligen är persontrafiken *per år räknat* icke särdeles stor. Omständigheten att densamma till alldeles övervägande del faller på sommarmånaderna och är hänförlig till kategorien nöjesresor gör emellertid en stark inverkan av driftförhållandena sannolik, och trafikökningen kan därför likväl bli betydande.

Erinras må, att man i detta fall har att räkna med icke blott helt ny trafik, om också denna torde spela den största rollen, utan också med den vidgning av trafikområdet för järnvägen, som följer med en förkortad resetid och ökad bekvämlighet för de resande. Vidare må framhållas Bohusbanans stora betydelse för samfärdseln i dess helhet inom landskapet. Trafikrörelsen riktar sig huvudsakligen till och från länets residensstad, Göteborg. Avståndet dit från banans norra ändpunkt, Strömstad, är ej mindre än 180½ km. Resetiden mellan landskapets övre del och dess huvudort Göteborg blir också, bl. a. på grund av det stora antalet driftplatser, där tågen stoppa, samt genom nödvändiga uppehåll för kol- och vattentagning anmärkningsvärt lång med nuvarande tågplan i dess beroende av ångdrift. Framställningar från allmänheten hava därför ofta gjorts, att vissa tåg till och från Strömstad skulle läggas att passera en del stationer och hållplatser, åtminstone i närheten av Göteborg, i avsikt att härigenom erhålla en kortare resetid. En sådan anordning har emellertid icke kunnat genomföras, emedan det i så fall varit nödvändigt insätta ett antal nya tåg för lokaltrafiken på viss sträcka norr om Göteborg, vilket med hänsyn till de stora kostnaderna vid ångdrift icke ansetts kunna väl försvaras. Nämnda önskemål angående förkortad resetid gäller givetvis icke enbart Strömstad utan även vissa andra jämförelsevis betydande orter, särskilt i kustbygden, vilken bygd tack vare ett rätt väl utgrenat billinjesystem — såväl statens järnvägars egna billinjer (samt båtlinjer) som ock privata billinjer, med vilka statens järnvägar upprätthålla samarbete — har goda förbindelser till och från Bohusbanan. Under sommaren framgå visserligen redan nu vissa tåg direkt, med uppehåll endast vid några få mellanstationer, men dessa äro huvudsakligen avsedda att tillgodose sommargästtrafiken och gynna icke särskilt trafikbehovet för den inom landskapet året om bofasta befolkningen.

Vid en elektrifiering torde det däremot vara både driftstekniskt och med tanke på här ovan omnämnd trafikstegring ekonomiskt möjligt att uppbygga en tågplan, som skulle tillgodose landskapets trafikbehov avgjort bättre än den nuvarande med ångdrift. Lokaltrafiken skulle kunna mer än f. n. skiljas från fjärrtrafiken och de mera långgående tågen således framföras mera direkt och även därigenom på kortare tid.

Alldeles särskilt skulle en elektrifiering av Bohusbanan, avseende den tätast trafikerade delen Göteborg C—Uddevalla, medföra större möjligheter

att bättre än med nuvarande ångdrift avveckla den alltmer stegrade trafiken under sommarmånaderna. Denna ständigt ökade lokala sommartrafik är givetvis kraftigast upp till Stenungsund, men den visar bestämd tendens att utsträckas även till orter norr därom. En elektrifiering torde omedelbart komma att vidga räjongen för de mera regelbundet återkommande resorna till »sommarnöjet» från den nuvarande gränsen Ödsmål upp till Ljungskile. Strax söder om Svenshögen finnas invid sjön Stora Hällungen mycket stora möjligheter för att skapa en god sommartrafik bland den kategori, som föredrager en vistelse vid insjö och i annan natur och annat klimat än vad kustlandskapet i gemen kan erbjuda. Sommartrafiken har numera nått en sådan omfattning, att rätteligen skulle erfordras en särskild försämringsbetonad sommartidtabell med längre uppehåll och gångtider för tågen än under vintern. Vid utarbetande av innevarande tågplan måste också på grund härav flera ökningar av gångtider och uppehåll vidtagas (exempelvis för tåg 1557 — förbindelsen till tåg 10 — med ej mindre än 10 minuter, ehuru viss förlängning av dess resetid gjorts redan i närmast föregående tidtabell, allt för att i möjligaste mån säkerställa tågets rätttidiga framförande under sommaren). Denna utveckling går givetvis i orätt riktning; olägenheterna härav äro uppenbara.

Den alltmer stegrade lokaltrafiken till och från Göteborg har måst tillgodoses med ökat antal tåg. Sålunda framfördes lördagseftermiddagar från Göteborg år 1929 endast sex tåg, under år 1935 däremot tio tåg, och söndagseftermiddagar till Göteborg år 1929 fem tåg, år 1935 åtta tåg. Avvecklingen av den sålunda alltmer ökade lokaltrafiken skulle vid en elektrifiering kunna genomföras vida bättre än med nuvarande ångdrift. Banans trafikkapacitet skulle ökas. För allmänhetens vidkommande skulle den väl kända med elektrifiering förenade ökade bekvämligheten bliva avsevärd.

Då emellertid, som redan nämnt, slutresultatet av den verkställda utredningen rörande förevarande linjes elektrifiering blivit från affärsekonomisk synpunkt starkt negativt, finner styrelsen ej nödigt här meddela någon detaljerad redogörelse för utredningsresultaten. Följande sammanställning torde möjliggöra en ungefärlig uppfattning om byggnadskostnader och drifts-ekonomiska konsekvenser.

Banlängd Göteborg—Uddevalla	89 km
Spårlängd	103 »

<i>Anläggningskostnad för</i>	Kronor.
Överföringsanläggningen	2 480 000
Ändringsarbeten:	
Belysningsledningar	100 000
Statens järnvägars svagströmsledningar	615 000
Signal- och säkerhetsanläggningar	150 000
Bana, tunnlar och broar	950 000
Telegrafverkets ledningar	605 000
Elektriska lokomotiv	1 400 000
<hr/> Summa anläggningskostnad	6 300 000

Ändringar i utgiftsekonomien.

<i>Besparingar:</i>	Kronor.
Minskat personalbehov.....	108 000
Stenkol	151 000
Minskad kostnad för lokunderhåll	37 000
Diverse minskade kostnader för lokstationer <i>m. m.</i>	13 000
	Summa besparingar 309 000
 <i>Nya utgifter:</i>	
Räntor 4 %	252 000
Strömkostnad	113 000
Underhåll och avskrivning av överföringsanläggningen	82 000
	Summa nya utgifter 447 000
Utgiftsökning vid införande av elektrisk drift	138 000

Utgiftsökningen ifråga motsvarar förräntning efter antagen räntefot av 3 450 000 kronor, vilket belopp alltså vid anläggningens finansiering enligt utbildad praxis skulle behöva tillskjutas utan förräntningsanspråk.

Då ifråga om återstående norrlandslinjer beräkningsresultaten äro ännu ogynnsammare, i det att endast en relativt ringa del av den mycket stora kapitalinsatsen — för linjerna *Ånge—Boden* och *Bräcke—Storlien* tillhoppa ca 50 milj. kronor — kan beräknas förräntad med trafikinkomster, har styrelsen velat inskränka sig till förestående anmälan rörande omhandlade linjer *Göteborg—Uldevalla*, *Ånge—Boden* och *Bräcke—Storlien*.

För i tidigare liknande framställningar förekommande men ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1936/1937 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, byråcheferna Öfverholm, Stjerna, Lindblad och Dyrssen, e. byråchefen Nordberg samt t.f. byråcheferna Schütz vid bantekniska och Nothin vid maskintekniska byrån.

Vid behandlingen av förslaget till anslagsäskande för Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare, resp. utvidgning av pågående elektrifieringsföretag hava järnvägsfullmäktigen Johansson och järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman beträffande de allmänna riktlinjerna för statsbanenätets utbyggande och anpassning efter tidsförhållandena anmält principuppfattning, i viss mån avvikande från den, som kommit till uttryck i styrelsens framställning.

Järnvägsfullmäktigen Johansson framhöll som sin åsikt, att under nu rådande relativt goda tider statens järnvägar borde så långt som möjligt inskränka på alla arbeten, som utan olägenhet för järnvägsdriften kunna uppskjutas till en tid, då arbetstillgången blir sämre än nu är fallet. Enligt talarens mening borde järnvägsstyrelsen icke äska lägre anslag än de,

som ingå i järnvägsstyrelsens skrivelse till Konungen, men betinga sig rätt att reservera medlen för framtida arbeten. Frånsett den relativt goda arbetstillgången, som råder inom landet, tala även andra skäl för en sådan politik och bland dem då det förhållandevis goda resultat, som statens järnvägar nu visa, och som enligt all erfarenhet under en blivande lågkonjunktur kommer att försämrast.

Herr Johansson framhöll, att arbetet vid Inlandsbanan var av sådan art, att det utan olägenhet borde kunna uppskjutas. Särskilt som arbetet vid detta banbygge på grund av det hårda klimatet inom den del av landet, där järnvägen skall gå fram, kräver största arbetsstyrkan under sommarmånaderna, då arbeidskraften är mest efterfrågad för vägarbeten. Det beräknas nu, att Inlandsbanan efter den av riksdagen fastställda byggnadsplanen skall vara färdigbyggd under budgetåret 1937/1938. Några olägenheter för järnvägsdriften kan icke anses uppstå, om tiden för banans färdigställande uppskjutes. Kan av vissa skäl arbetet icke helt nedläggas, borde det under nuvarande konjunktur icke bedrivas med större arbeidskraft än den, som sysselsättes med arbetet under vintermånaderna.

Herr Johansson ifrågasatte, om det icke vore lämpligt att nu äska anslag t. ex. för dubbelspår å sådana sträckor å linjen Stockholm—Malmö som ur trafiksynpunkt äro erforderliga, att utnyttjas vid en tidpunkt, då ett sådant arbete verkade utjämnande på arbetstillgången inom landet.

Järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman framförde den synpunkten, att en fortsatt elektrifiering av Norrlands-linjerna, framförallt linjen Ånge—Boden, vore av så stor allmän betydelse, att den borde gå före den elektrifiering av smärre förbindelselinjer, som upptagits i föreliggande förslag. Elektrifieringen har ju från början avsetts att omfatta framförallt de stora huvudlinjerna. Vid dessa bliva också otvivelaktigt de indirekta fördelarna särskilt framträdande, vilket torde gälla icke minst beträffande de långa Norrlandssträckorna. Även om alltså elektrifieringen av de smärre förbindelsebanorna skulle kalkylmässigt se fördelaktigare ut, borde därför den fortsatta elektrifieringen från Ånge norrut gå före. En annan fråga är, i vilken takt fortsatt elektrifiering över huvud taget bör bedrivas. I anslutning till den av järnvägsfullmäktigen Johansson uttalade meningen ansåg herr Falkman skäl kunna anföras för dylika arbetens bedrivande i mindre omfattning under högkonjunkturperioder och i större omfattning under depressionsperioder.

Underdånigst
 AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST
 tf.

Stockholm den 27 september 1935.
