

## 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 1937 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1937/1938 äskas av 1937 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>Bangårdar.</i>	
1. Spårplaneringar	
a. Stockholm S, anordnande av nya lastspår.....	75 000
b. Göteborg C, utvidgning av spårsystemet.....	500 000
2. Gångbroar och gångtunnlar.....	150 000
II. <i>Spåröverbyggnaden.</i>	
Fortlöpande förstärkning.....	3 800 000
III. <i>Väggkorsningar</i> .....	200 000
IV. <i>Husbyggnader</i> .....	—
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i> .....	1 000 000
VI. <i>Telefonledning och kabelarbeten</i> .....	200 000
VII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i> .....	50 000
VIII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i> .....	500 000
	Summa 6 475 000
<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>	
<i>Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare</i> .....	900 000
<b>C. Rullande materiel.</b>	
I. <i>Person- och resgodsvagnar</i> .....	1 400 000
II. <i>Postvagnar</i> .....	210 000
III. <i>Landsvägsfordon</i> .....	300 000
	Summa 1 910 000
<b>D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik</b> .....	2 000 000
	Summa summarum 11 285 000

Härtill blir att lägga det belopp, som kan komma att begäras för en fortsatt banelektrifiering, i vilken fråga styrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 4 juli 1936 avser att avgiva förslag i så god tid, att detsamma må kunna föreläggas 1937 års riksdag.

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 6 475 000 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 medtagit sådana relativt små arbeten, vilka beräknats betinga kostnader, understigande 50 000 kronor, utan är avsett att härför använda medel, som nedan under grupp VIII 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 1935 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 erhållet bemyndigande.

Liksom tidigare pläгат ske, får järnvägsstyrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupprubrikerna, lämna en tablå (överst å nästa sida), utvisande storleken av styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag, jämförda med av 1934, 1935 och 1936 års riksdagar beviljade anslag.

## I. Bangårdar.

### 1. Spåranordningar i anslutning till befintliga spårsystem.

a. *Stockholm södra*, anordnande av nya lastspår ..... kronor 75 000.

I samband med den omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm, vilken beslutades av 1923 års riksdag och bland annat avsåg överflyttning av dåvarande personstationen å Södermalm till en vid huvudlinjen förlagd mindre personstation, utfördes även ombyggnad av godsstationen vid Stockholm S. Därigenom utökades tillgängliga frilast- och kajspår därstädes från 1 470 m till 1 640 m, vilken sistnämnda längd motsvarar uppställningsplats för 182 stycken vagnar av 9 m:s längd.

Under högtrafiken vintern 1928—1929 visade sig emellertid utrymme erforderligt å stationen för i medeltal 220 stycken och vid vissa tillfällen över 250 stycken ankommande vagnar per dag, varför alla vagnslaster icke alltid kunde under ankomstdagen ställas till trafikanternas förfogande å plats, där lossning var möjlig. Med hänsyn härtill och de — enligt styrelsens mening befogade — klagomål, som trafikanterna framförde över därigenom uppkommande olägenheter, blev styrelsen hösten 1929 nödsakad att fatta beslut om

A. Nya byggnader och anläggningar.	1934 kr.	1935 kr.	1936 kr.	1937 kr.
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	480 000	—	650 000	—
Bangårdar .....	300 000	—	—	725 000
Spåröverbyggnaden .....	1 700 000	1 850 000	1 550 000	3 800 000
Väggorsningar .....	250 000	350 000	200 000	200 000
Husbyggnader .....	—	—	200 000	—
Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar .....	1 000 000	1 000 000	1 500 000	1 000 000
Telefonledningar och kabelarbeten	100 000	100 000	200 000	200 000
Elektriska belysningsanläggningar	50 000	—	—	50 000
Lokstations- och diverse maskinella anläggningar å linjen.....	50 000	—	—	—
Anläggningar vid huvudverkstä- derna .....	425 000	125 000	—	—
Anläggningar vid förrådsavdel- ningen .....	—	425 000	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	600 000	500 000	500 000	500 000
Summa kronor	4 955 000	4 350 000	4 800 000	6 475 000

en ytterligare utökning av spårutrymmet. Densamma ansågs emellertid böra tillsvidare inskränkas till att omfatta utläggning av ett spår av 200 m:s längd med plats för 22 vagnar. Antalet uppställningsplatser vid stationen ökades på detta sätt till sammanlagt 204.

De närmast därpå följande åren kunde trafiken på grund av de nedgående konjunkturerna nöjaktigt avvecklas, ehuru längden å tillgängliga frilastspår sedermera blev något minskad vid företagen gatureglering i samband med Konsumtionsföreningens nybyggnad vid Folkungagatan.

Under nu sistförflutna år med dess ökade trafik ha emellertid ånyo mycket stora svårigheter förelegat att störningsfritt avveckla denna, och har det vid vissa tillfällen inträffat att upp till 60 vagnar icke kunnat under ankomstdagen tillhandahållas trafikanterna på plats, där lossning kunde utföras. Då härtill kommer att Kooperativa förbundet förlagt hela sin vagnslaströrelse till Stockholm S, varigenom en ytterligare ökning av vagnslasttrafiken där är att emotse, anser styrelsen en omedelbar utökning av lastnings- och lossningsmöjligheterna å stationen ofrånkomlig.

Enligt den tidigare uppgjorda planen äro tre nya lastspår avsedda att utläggas, och har kostnaden härför, inklusive stensättning av erforderliga lastgator, beräknats till 120 000 kronor. Då emellertid en ändring av spåranordningarna vid Stockholm S framdeles måste ske i samband med anordnandet av en av Stockholms stad tilltänkt viadukt mellan Bangårdsgatan och Folkungagatan, om densamma skall givas 18 m:s bredd, anses tills vidare endast två av de nya lastspåren böra utläggas, för att nämnda bangårdsändring ej skall föregripas. Kostnaden för dessa spår beräknas till 75 000 kronor, in-

klusive anordnandet av lastgata, och genom arbetet vinnes en spårlängd om c:a 300 m med plats för 33 vagnar.

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

*att för anordnande av nya lastspår vid Stockholm S för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 75 000 kronor.*

b. *Göteborg C*, utvidgning av spårsystemet ..... kronor 500 000.

I sin framställning till Kungl. Maj:t den 27 september 1930 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1931/1932 meddelade styrelsen, att vissa utvidgningsarbeten måst omedelbart vidtagas å huvudstationen vid Göteborg för att i möjligaste mån säkerställa expedieringen av det sedan bangårdsanordningarnas planläggning och utförande väsentligt ökade tågantalet. Styrelsen framhöll tillika, att det för ett fullständigt säkerställande av trafikens regelrätta avveckling, särskilt vid högtrafiktillfällen eller mera avsevärda rubbningar i tågtrafiken, måhända kunde bli nödvändigt att jämväl utöka plattformsspårens antal med tvenne nya spår m. m., men att styrelsen önskade se tiden an och göra sina iakttagelser beträffande det oundgängliga behovet av en dylik åtgärd, innan densamma ifrågasattes. På grund härav ansåg sig styrelsen för det dåvarande icke böra hemställa om något anslag för ändamålet.

Ehuru mycket stora svårigheter särskilt de senaste åren förelegat att under högtrafiktillfällen nöjaktigt avveckla trafiken vid stationen, har styrelsen ännu icke begärt något anslag för utvidgningsarbetena ifråga, utan har hittills alltjämt ställt sig avvaktande. Förhållandena å stationen äro emellertid numera sådana, att styrelsen icke anser ett uppskov med utökningen längre möjligt.

För belysande av den sedan år 1930 inträffade trafikökningen vid stationen må följande siffror anföras beträffande juli månad under åren 1930, 1935 och 1936.

	1930	1935	1936
Antalet expedierade tåg .....	5 101 st.	5 691 st.	5 966 st.
» försålda biljetter .....	112 881 »	114 537 »	118 060 »

I och med elektrifieringen av Västkustbanan och Boråsbanan är en ytterligare stegring i tågantalet vid stationen att emotse. Med tanke på sistnämnda förhållande framstår det än mer angeläget att nu träffa anstalter för en utökning av nuvarande bangårdsanordningar med förenämnda tvenne plattformsspår jämte tillhörande mellanplattform och resgodsplattform.

Kostnaderna för utvidgningen hava beräknats till 600 000 kronor, varav 100 000 kronor avse arbeten av den art, att utgifterna för desamma böra bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond.

I anslutning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1937 upptaga sistnämnda belopp, 100 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för utvidgning av spårsystemet vid Göteborg C för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.*

2. Gångbroar och gångtunnlar ..... kronor 150 000.

Ett av de viktigaste medlen för betryggande av trafiksäkerheten vid stationer med livlig persontrafik är — såsom styrelsen också i tidigare anslags-  
 äskanden framhållit — att gångbroar eller gångtunnlar anordnas, så att de re-  
 sande på sin väg till eller från tågen icke behöva korsas spåren i plan. Förutom  
 såsom förbindelseled till och från mellanplattformar å en bangård kunna  
 dylika broar och tunnlar dessutom ofta vara av behovet synnerligen påkallade  
 för att med varandra förbinda på ömse sidor om bangården belägna delar av  
 ett samhälle. Där så kan anses motiverat ifråga om anläggning, som avser  
 sistnämnda ändamål, påfordrar styrelsen, att samhället bidrager till kostna-  
 derna, varom då särskild överenskommelse träffas.

För utförande av anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen för  
 vart och ett av budgetåren 1925/1926—1930/1931 anvisat ett belopp av 50 000  
 kronor samt för vartdera av budgetåren 1931/1932—1934/1935 ett belopp av  
 100 000 kronor. Enär genom förskjutning av arbetsplanerna viss behållning  
 kvarstod å tidigare anvisade medel, har styrelsen därefter, d. v. s. för budgetåren  
 1935/1936 och 1936/1937, icke behövt hemställa om ytterligare anslag för  
 ändamålet. Till förfogande hittills ställda medel beräknas emellertid komma  
 att bli disponerade under innevarande budgetår. Krav å nya dylika anlägg-  
 ningar föreligga vidare och framkomma alltjämt. För nästa budgetår er-  
 fordras därför ånyo ett anslag, och har medelsbehovet beräknats till 150 000  
 kronor.

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

*att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1937/1938  
 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.*

**II. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden ..... kronor 3 800 000.**

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står  
 för innevarande budgetår resp. kalenderår till styrelsens förfogande ett sam-  
 manlagt belopp av 5 150 000 kronor, varav 1 550 000 kronor anvisats å riks-  
 staten och återstoden, 3 600 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Av sist-  
 nämnda summa är ett belopp av 1 000 000 kronor hänförligt till sådan utök-  
 ning 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.

Såsom framhållits i skrivelse den 13 augusti 1936 till Kungl. Kommunika-  
 tionsdepartementet med uppgift å arbeten m. m. vid statens järnvägar, vilka  
 kunna förutses bära komma till utförande under budgetåren 1937/1938—  
 1941/1942, anser styrelsen, att under trycket av den kommunikationstekniska  
 utvecklingen de sedan åtskilliga år målmedvetet pågående arbetena med för-  
 stärkning av spåröverbyggnaden å vissa elektrifierade huvudlinjer, nämligen  
 Stockholm—Göteborg, Järna—Malmö, Katrineholm—Åby, Göteborg—Arlöv,  
 Krylbo—Mjölby och Stockholm—Krylbo, nu måste fullföljas i snabbare takt  
 än hittills. Ifrågavarande arbeten, genom vilka möjliggöres en ökning av

maximihastigheten till 100 km/tim. anses böra slutföras snarast; styrelsen har tänkt sig, att detta borde få ske åtminstone inom de närmaste fem åren. För vinnande av detta mål behöver det totala anslagsbeloppet för åsyftade spårförstärkningar höjas till 6 400 000 kronor per år.

Enligt under de senaste åren tillämpade principer skulle härav erfordras anvisat å riksstaten 2 400 000 kronor samt av förnyelsefondsmedel 4 000 000 kronor. På nedan angivna skäl anser emellertid styrelsen, att en proportionsvis större del av kostnaden ifråga bör täckas med kapitalökningsmedel.

I sin framställning till Kungl. Maj:t den 28 september 1932 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. meddelade styrelsen, att jämväl den merkostnad, som vid verkställda rälsutbyten uppkommit genom användning av banans kapacitet ökande, tyngre spårmateriel, bestritts av förnyelsefondsmedel efter tillkomsten år 1911 av nämnda fond, samt att merkostnaden ifråga överslagsvis beräknats till 7·2 miljoner kronor t. o. m. år 1931. Styrelsen framhöll vidare, att utgifterna från förnyelsefonden å konto för räler och växlar kommit att överstiga avsättningarna med ett än större belopp, nämligen i runt tal 9·7 miljoner kronor, samt att det därför vore nödvändigt att övergå till sådan ordning, att anslagsmedel beviljades för täckande av denna årliga merkostnad.

Ehuru sedermera från och med budgetåret 1933/1934 särskilda anslag årligen beviljats å riksstaten för bestridande av den del av kostnaderna för rälsutbyten i längre följd, vilken är att hänföra till en förstärkning av spåröverbyggnaden, har emellertid förenämnda underskott icke minskats, emedan rälsutbytena måst under utvecklingens tryck givas något ökad omfattning mot förut. Då, som nämnts, över 7 miljoner kronor tidigare använts av förnyelsefondsmedel för spåröverbyggnadens förstärkning, d. v. s. i realiteten för en betydande kapacitetsökning, har styrelsen ansett motiverat, att den del av kostnaderna för under den närmaste femårsperioden planerade arbeten, vilken enligt numera tillämpad ordning skulle bestridas med förnyelsefondsmedel, minskas med sammanlagt 7 miljoner kronor eller 1·4 miljoner kronor per år, och att anslagen å riksstaten höjas med samma belopp. Styrelsen begär alltså, att för arbetena ifråga få disponera 3 800 000 kronor av kapitalökningsmedel, varvid avses, att av förnyelsefondsmedel få disponera 2 600 000 kronor per år, motsvarande nuvarande årliga avsättning till fonden å ifrågavarande konto.

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 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 3 800 000 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 som 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 ändamålet ifråga har riksdagen anvisat för budgetåret 1932/1933 500 000 kronor, för budgetåret 1933/1934 150 000 kronor, för budgetåret 1934/1935 250 000 kronor, för budgetåret 1935/1936 350 000 kronor och för budgetåret 1936/1937 200 000 kronor. Av sistnämnda anslag äro redan c:a 130 000 kronor anvisade som bidrag till i vederbörlig ordning beslutade arbeten. Som odisponerade återstå alltså endast c:a 70 000 kronor.

Med anledning härav får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.*

#### IV. Husbyggnader.

I förenämnda skrivelse till Kungl. Kommunikationsdepartementet den 13 augusti 1936 framhöll styrelsen i fråga om gruppen husbyggnader preliminärt, att för budgetåret 1937/1938 anslag av kapitalökningsmedel beräknats erforderliga dels för anordnande av nya lokaler i vagnhallen vid Hagalund och dels för uppförande av ett nytt bostadshus vid Storlien.

Vid den närmare utredningen rörande dessa båda arbeten har emellertid befunnits möjligt att tillsvidare minska omfattningen av desamma. Vid Hagalund kan sålunda en tilltänkt utvidgning av tvättinrättningen uppskjutas, varigenom kostnaden för övriga där planerade arbeten komma att understiga 50 000 kronor och alltså bör kunna bestridas med under VIII omförmält dispositionsanslag. Vid Storlien kan den erforderliga utökningen av bostadsbeståndet ske genom ditflyttning av övertaliga banvaktsstugor i stället för, som i förenämnda sammanhang avsågs, genom uppförande av ett nytt bostadshus.

Medel för berörda bägge arbeten behöva sålunda icke äskas under förenämnda rubrik, vilket styrelsen härigenom velat meddela.

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

För anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen för vardera budgetåret 1934/1935 och 1935/1936 anvisat 1 000 000 kronor samt för budgetåret 1936/1937 1 500 000 kronor.

Ett fortsatt utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar är erforderligt för att kunna nöjaktigt tillgodose stegrade krav på täta och snabba tågförbindelser utan att trafiksäkerheten eftersättes eller driftkostnaderna oproporionerligt ökas. Genom dylika anläggningar uppnås i regel sådana lättnader för järnvägsdriften, att det nedlagda kapitalet fullt förräntas och amorteras genom besparingar i de löpande driftsutgifterna.

I ovannämnda till Kungl. Kommunikationsdepartementet avgivna utredning rörande arbeten eller beställningar, vilka kunna förutses böra komma till utförande under budgetåren 1937/1938—1941/1942, har behovet av kapital-



ökningssmedel för ifrågavarande ändamål angivits till 1 000 000 kronor per år. I anslutning härtill får styrelsen nu hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.*

**VI. Telefonledningar och kabelarbeten..... kronor 200 000.**

För fortsatt utveckling av statens järnvägars telefnät har å riksstaterna för budgetåren 1928/1929—1935/1936 under något växlande rubriker anvisats ett belopp av 100 000 kronor per år. Under framhållande av den för närvarande starkt framträdande behövligheten av nya telefonförbindelser särskilt å Norrlandslinjerna hemställde styrelsen för innevarande budgetår om ett dubbelt så stort anslag för ändamålet som tidigare eller alltså 200 000 kronor, vilket belopp också av riksdagen anvisades. Med detta anslag var avsett att till hälften bestrida den till 300 000 kronor beräknade kostnaden för ytterligare en telefonledning å inlandsbanan upp till Hoting samt å vissa andra linjer ävensom den till 175 000 kronor beräknade kostnaden för anordnande av ett s. k. bärfrekvenssystem å sträckan Ånge—Vännäs—Boden, sedan av den sammanlagda kostnaden för dessa arbeten, 475 000 kronor, ett belopp av 75 000 kronor ävensom oberäknade merkostnader befunnits kunna bestridas av uppkomna besparingar å redan utförda arbeten. Det samlade anslagsbehovet för de av styrelsen planerade arbetena beräknades sålunda till 400 000 kronor med lika fördelning på budgetåren 1936/1937—1937/1938.

Av de i styrelsens underdåniga framställning den 27 september 1935 angivna telefonledningarna är för närvarande under utförande ledningen Kristinehamn—Vansbro—Mora, varjämte från telegrafverket övertagits tvenne ledningar å linjen Orsa—Sveg—Brunflo. Övriga i nyssnämnda skrivelse angivna ledningar d. v. s. å linjerna

Sollefteå—Hoting—Storuman .....	294 km
Östersund—Storlien .....	162 »
» —Hoting .....	167 »

ävensom en, eventuellt två ledningar å den 162 km långa linjen Ånge—Långsele äro också synnerligen behövliga. Dessutom erfordras under de närmaste åren nya telefonledningar å linjerna Sollefteå—Härnösand, Sveg—Hede, Orsa—Bollnäs och Ljusdal—Hudiksvall.

Det i ovannämnda framställning angivna trekanalsbärfrekvenssystemet har däremot ej kommit till utförande. Tills vidare har — för att avhjälpa det mest trängande behovet — ett enkanalsbärfrekvenssystem anordnats å linjen Vännäs—Boden. Det överskottsbelopp, som härigenom uppstår å för budgetåret 1936/1937 anvisade anslag, avser styrelsen att använda till inlösen av förutnämnda från telegrafverket övertagna andra ledning å linjen Orsa—Sveg—Brunflo samt för framdragning av dessa ledningar till Östersund.

Kostnaderna för ledningarna Sollefteå—Storuman, Östersund—Hoting, Östersund—Storlien och Ånge—Långsele beräknas till 300 000 kronor. I hän-

delse elektrisk drift skulle komma att införas å någon eller några av dessa linjer, i vilket fall luftledningarna måste utbytas mot kabel, förutsättes att för dessa ledningar beräknade kostnader få användas för behövlige ledningar å andra linjer.

För att sålunda, i den mån så befinnes lämpligt, kunna ordna ovan angivna ledningar och utrusta desamma med behövlige apparater erfordras för nästkommande budgetår ett belopp av 200 000 kronor.

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

*att till telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.*

### **VII. Elektriska belysningsanläggningar** ..... kronor 50 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar anvisade riksdagen senast för budgetåret 1934/1935 ett anslag av 50 000 kronor. Beträffande de skäl, som föranledde styrelsen att begära nämnda anslag torde få hänvisas till vad styrelsen i sin underdånige framställning den 23 september 1933 härom anført. Dessa skäl äga alltjämt giltighet, och beräknar styrelsen sålunda, att även för nästkommande budgetår till utvidgning av befintlige belysningsanläggningar och till nya sådana, för vilka elektrisk ström kan erhållas från statens järnvägars eget elektrifieringsnät, kommer att erfordras ett anslag å samma belopp.

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

*att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.*

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

Under denna rubrik hava 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, vad de senaste båda budgetåren beträffar, 50 000 kronor. Sålunda har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1929/1930—1932/1933 beviljat 1 000 000 kronor för ifrågavarande ändamål samt för budgetåren 1933/34, 1934/35, 1935/36 resp. 1936/37 800 000 kronor, 600 000 kronor, 500 000 kronor resp. 500 000 kronor.

Styrelsen får i fråga om behovet av detta anslag upprepa vad styrelsen tidigare därom anført, nämligen att det är av stor vikt, att erforderlige medel finnas tillgänglige för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationelle avveckling alltid påfordras vid ett så stort företag som statens järnvägar, eller som med teknikens utveckling kunna visa sig motiverade och önskvärda ur driftsekonomisk synpunkt.

Med hänsyn till att för närvarande av tidigare anvisade medel under här förevarande anslagsrubrik återstår ett odisponerat belopp av i runt tal 500 000 kronor beräknar styrelsen att för nästa budgetår ett anslag av 500 000 kronor blir erforderligt, d. v. s. samma belopp, som beviljats för vart och ett av de senaste båda budgetåren.

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

*att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.*

## B. Nya statsbanebyggnader.

**Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare** ..... kronor 900 000.

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
» » 1935/1936	..... »	4 000 000
» » 1936/1937	..... »	3 500 000

**Summa kronor 64 050 000**

Härutöver har Kungl. Maj:t på framställning av styrelsen 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 Kungl. Maj:t dock 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 64 350 000 kronor.

Inlandsbanan är avsedd att fullbordas under nästkommande budgetår. Vid den nu verkställda mera ingående slutberäkningen av de återstående kostnaderna har det visat sig, att ett mindre belopp än som först uppskattades eller blott 900 000 kronor skulle vara erforderligt för ändamålet.

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

*att för slutförande av arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 900 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än låne-medel.*

## C. Rullande materiel.

### I. Person- och resgodsvagnar..... kronor 1 400 000.

I järnvägsstyrelsens skrivelse till kommunikationsdepartementet av den 13 augusti 1936 med uppgift å arbeten och beställningar, avsedda att komma till utförande under budgetåren 1937/1938—1941/1942, har för ifrågavarande femårsperiod räknats med anskaffning av person- och resgodsvagnar för en totalkostnad av 12 000 000 kronor, varav hälften förutsatts skola utgå av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel. Med hänsyn till väntad anskaffning av ny materiel för den internationella trafiken upptogs för första budgetåret ett något högre belopp än för de följande åren, nämligen 2 800 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har under förevarande rubrik icke att anmäla någon ändring gentemot sagda femårsplan. Fördelningen å olika vagntyper av nyssnämnda anslagsbelopp har preliminärt beräknats bliva ungefär följande.

1 restaurantvagn .....	kronor	110 000
2 sittvagnar 2 klass.....	»	180 000
6 » 2 och 3 klass .....	»	510 000
13 » 3 klass.....	»	975 000
15 resgodsvagnar .....	»	450 000
5 internationella samtrafiksvagnar.....	»	575 000

Summa kronor 2 800 000

Beträffande sistnämnda post är att meddela följande:

I Tyskland och å kontinenten i övrigt har under senare år tåg hastigheten alltmer ökats och därmed kravet på större trafiksäkerhet. Vid den revision av de internationella samtrafiksöverenskommelserna, som för närvarande pågår, har därför framställts förslag, att i tåg med hastighet, som överskrider ett visst mått, vagnar byggda av trä icke skulle få framföras. Detta medför, att, då dessa bestämmelser en gång träda i kraft, statens järnvägars nuvarande vagnar för utlandstrafiken måste ersättas med vagnar byggda av stål. Härför hava preliminärt beräknats åtgå 15 vagnar för en kostnad av 115 000 kronor pr vagn, varav 5 vagnar skulle anskaffas för nästa år. De för detta ändamål nu använda vagnarna, vilka äro över 25 år gamla och för övrigt numera icke äro av den standard, som anses böra fordras av materielen för den mellanstatliga samfärdseln, komma därefter att tagas i anspråk för den inhemska trafiken. — Det torde böra framhållas, att personvagnar av stål, vilkas användning i den internationella trafiken förutses bliva obligatorisk, erbjuda mycket stora fördelar även för inhemska snälltågstrafik.

Enligt i 1936 års statsverksproposition angiven regel, vilken jämväl i förenämnda femårsplan antagits följd, beräknas hälften av förenämnda totalbelopp, 2 800 000 kronor, bestridd med medel från anslag å riksstaten och hälften med förnyelsefondsmedel.

Med åberopande av vad ovan anförts, får järnvägsstyrelsen, under förmälan att styrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1937 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 1 400 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 1 400 000 kronor.*

## **II. Postvagnar** ..... kronor 210 000.

I styrelsens nyss åberopade skrivelse av den 13 augusti 1936 har för kommande femårsperiod behovet av medel för anskaffning av postvagnar uppgivits till 2 000 000 kronor eller 400 000 kronor pr år. Av sistnämnda belopp beräknades belöpa på ersättningsanskaffning av postvagnar 150 000 kronor, vilken kostnad sålunda förutsattes bestridd med förnyelsefondsmedel, samt på nyanskaffning — betingad av den oavbrutna stegringen i posttrafikens omfattning ävensom förutsebara förbättringar — 250 000 kronor, vilken sistnämnda kostnad i enlighet med nu tillämpad ordning antogs komma att bestridas med å riksstaten anvisade medel. Efter med postverket förda förhandlingar är styrelsen nu i tillfälle meddela, att för nästkommande år föreligger behov att anskaffa 7 kombinerade resgods- och postvagnar, varav 4 avsedda att ersätta lika många äldre slopningsmässiga dylika vagnar och 3 behöfliga för tillgodo-seende av det ökade kravet på postutrymme i tågen. Kostnaden för de förstnämnda 4 vagnarna har beräknats till 220 000 kronor och för de senare till 210 000 kronor. Med förmälan att styrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1937 upptaga ett belopp för ändamålet av 220 000

kronor får styrelsen i anslutning till det anförda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 210 000 kronor.*

### **III. Landsvägsfordon ..... kronor 300 000.**

Såsom framgår av den redogörelse, som lämnas nedan i avdelning D, har under de senaste åren den av statens järnvägar drivna linjetrafiken med landsvägsfordon undergått en mycket stark ökning. Antalet för rörelsen använda omnibusar, som vid slutet av år 1934 utgjorde 29, har sålunda numera stigit till ett 90-tal. I huvudsak beror denna ökning på förvärv av linjer, som tidigare trafikerats av enskilda, till en mindre del på öppnandet av helt nya linjer. För båda dessa fall finnas medel disponibla å det under D omförmälda anslaget.

Det ligger emellertid i sakens natur, att inom en så betydande verksamhetsgren tid efter annan måste uppstå behov av ökad transportkapacitet även utan samband med linjenätets utvidgning. Detta gäller särskilt i tider som de nuvarande, då hela den produktiva verksamheten i landet genomgår en stark expansion. Enligt de allmänna principer, som tillämpas i fråga om finansieringen av materielanskaffning för statens järnvägars behov, böra kostnaderna för sådan ökning av vagnparken bestridas med medel från riksstatsanslag. För sagda ändamål är dock förenämnda anslag till anläggningar och förlag för automobiltrafik icke avsett och ej heller lämpat med hänsyn till de formaliteter, som äro att iakttaga, så snart medel från anslaget ifråga — det må gälla större eller mindre belopp — önskas disponerade. Det kan ju icke vara förvaltningsmässigt rationellt eller i övrigt motiverat att till Kungl. Maj:ts avgörande hänskjuta varje fråga om ökning av vagnparken, samtidigt som analoga ärenden rörande järnvägsmaterielen — vilka ha mångfaldigt större ekonomisk räckvidd — avgöras av järnvägsstyrelsen.

Den nyanskaffning, som hittills varit nödig, har — liksom all ersättningsanskaffning — bestritts med medel från statens järnvägars förnyelsefond. Så länge behållning finnes å fondens konto för bilmateriel, torde en sådan finansiering vara väl försvarbar, däremot kan så icke vara rationellt, om man skall behöva anlita medel från andra konton, vilka icke ha något samband med biltrafiken. Inför en sådan nödvändighet står järnvägsstyrelsen emellertid, för såvitt icke kapitalökningsmedel för vagnanskaffning ställas till styrelsens förfogande.

Behovet av kapitalökningsmedel under nästkommande budgetår för här förevarande ändamål har beräknats till 300 000 kronor.

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

*att till anskaffning av landsvägsfordon för statens järnvägars bil-  
linjer anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.*

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

Med bifall till Kungl. Maj:ts i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar hava 1935 och 1936 års riksdagar för vardera av budgetåren 1935/1936 och 1936/1937 till anläggningar och förslag för automobiltrafik anvisat ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor eller alltså ett sammanlagt belopp av 4 000 000 kronor. Rörande syftet med och användningen av berörda anslag torde i första hand få hänvisas till vad järnvägsstyrelsen härom anfört i sina anslagsäskanden för ifrågavarande bägge budgetår.

I efterföljande sammanställning lämnas vidare en specificerad uppgift angående de efter Kungl. Maj:ts godkännande i varje särskilt fall med ur anslaget anvisade medel hittills genomförda billinjeförvärven.

Omnibuslinjens sträckning	Övertagen den	Köpeskilling i runt tal (= anvisade anslag) kronor
Kullabygdens omnibuslinjer (7 st.) .....	24/5 1935	560 000
Höganäs--Hälsingborg .....	15/6 "	30 000
Hälsingborg--Åstorp .....	20/6 "	70 000
Malmö--Åkarp--Lund .....	1/6 "	528 500
Malmö--Lomma--Lund .....	1/6 "	83 600
Skellefteå--Skelleftehamn .....	1/9 "	123 500
Gottskär--Kungsbacka--Göteborg .....	5/9 "	510 000
Båstad--Grevie--Torekov med sidolinjer .....	20/5 1936	130 000
Laholm--Halmstad med sidolinjer .....	4/6 "	134 025
Eslöv--Lund .....	17/6 "	23 000
Umeå--Holmsund .....	1/7 "	80 000
Malmö--Löddeköpinge--Landskrona .....	14/7 "	525 000
Laholm--Halmstad--Varberg med sidolinjer .....	28/7 "	381 000
Laholm--Mellbystrand .....	18/8 "	35 000
Uddevalle--Ljungskile--Lyckorna .....	18/8 "	210 000
Laholm--Båstad med sidolinjer .....	6/9 "	50 000
Garagebyggnad i Malmö .....	—	110 000
Summa kronor	—	3 583 625

Av hela anslaget 4 000 000 kronor återstår sålunda för närvarande odisponerat ett belopp av 416 000 kronor. Även detta torde emellertid komma att förbrukas under återstoden av nu löpande budgetår. För att icke av brist på medel förhindras utnyttja de tillfällen till fortsatta dylika förvärv, som kunna erbjuda sig och för att av denna anledning icke behöva avbryta den genom de hittills anvisade medlen möjliggjorda kommunikationspolitiken, vilken visat sig fullt motsvara förväntningarna ej blott i fråga om ändamålsenlighet utan även ur affärsekonomiska synpunkter, synes angeläget att anslag ställes

till styrelsens förfogande även i fortsättningen. Rörande storleken av detta kan givetvis nu lika litet som tidigare lämnas någon säker uppgift, då styrelsen vid sina förvärv av billinjer självfallet icke kan följa någon på förhand bestämd plan utan härvidlag får handla från fall till fall, i den mån den fordrade köpskillingen och andra förhållanden kunna anses motivera en affärsöverenskommelse. För vinnande av önskvärd handlingsfrihet anser styrelsen önskvärt, att även för nästkommande år anvisas ett anslag av 2 000 000 kronor för ändamålet.

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

*att till anläggningar och förslag för automobiltrafik för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.*

## **E. Elektrifiering.**

### **I. Ej avslutade elektrifieringsföretag.**

Med bifall till Kungl. Maj:ts propositioner nr 1 och 190 har 1933 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av dels banorna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo (*Ängelinjerna*), dels banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg (*Västkustbanan*). Medel till företagens finansiering hava anvisats å riksstaterna för åren 1933/1934—1935/1936 samt vad Ängelinjerna angår å förnyelsefondsstaterna för åren 1933—1935.

Vidare har beslut om fortsatt elektrifiering, avseende linjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer samt Uppsala—Gävle, fattats av 1934 års riksdag. Erforderliga anslagsmedel hava anvisats å riksstaterna för budgetåren 1934/1935—1936/1937.

Samma riksdag har jämväl medgivit, att för elektrifiering av bandelarna Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle finge användas besparingar å anslag till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer.

Slutligen har viss utvidgning av elektrifieringsprogrammet beslutats av innevarande års riksdag, varvid riksdagen i enlighet med järnvägsstyrelsens av Kungl. Maj:t biträdda hemställan medgivit att jämväl för dessa senast ifrågasatta elektrifieringar må tagas i anspråk besparingar å till de tidigare elektrifieringsföretagen anvisade anslag.

De hittills beslutade elektrifieringsföretagen äro nu så nära sin fullbordan, att vid årsskiftet 1937—1938 samtliga berörda linjer beräknas öppnade för elektrisk drift. Järnvägsstyrelsen har i detta sammanhang tillfredsställelsen meddela, att å vissa till elektrifieringsföretagen hörande arbeten ytterligare betydande besparingar utöver dem, som angåvos i styrelsens underdåniga skrivelse den 27 september 1935 torde komma att uppstå. Någon mera precis uppgift angående storleken av dessa besparingar kan givetvis lämnas, först sedan räkenskaperna för resp. företag blivit avslutade. Preliminärt anser sig styrelsen emellertid nu kunna räkna med följande belopp.



	Totalt	Därav disponerat på sätt ovan angivits	Återstod
K r o n o r			
Malmölinjerna .....	7 650 000	7 500 000	150 000
Ångelinjerna .....	3 590 000	2 400 000	1 190 000
Västkustbanan .....	1 650 000	1 000 000	650 000
Laxå—Charlottenberg m. fl. ....	1 235 000	—	1 235 000
Summa kronor	14 125 000	10 900 000	3 225 000

Mot dessa återstående besparingar är i första hand att ställa en kostnadsökning, som uppkommit för ändring av till linjen Åstorp—Mölle hörande fasta anläggningar, om 125 000 kronor. Det synes styrelsen naturligt, att för denna linje uppkommande brist i första rummet täckes med överskott för andra elektrifieringsföretag i analogi med det förfaringssätt, som enligt Kungl. Maj:ts brev av den 21 juni 1922 tillämpas i fråga om anslag, tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.»

Därefter återstående anslagsmedel, preliminärt beräknade till 3 100 000 kronor, synas däremot i erforderlig utsträckning lämpligen kunna disponeras för anskaffning av den ytterligare dragkraft m. m., vars behövlighet numera konstaterats. Till stöd härför får järnvägsstyrelsen anföra följande.

De utredningar, vilka lågo till grund för av 1933 och 1934 års riksdagar träffade avgöranden i fråga om elektrifiering av statens järnvägar hava av järnvägsstyrelsen framlagts i skrivelser av den 29 november 1932, den 22 februari och 29 september 1933 samt den 9 februari 1934. I dessa skrivelser hava följande belopp angivits erforderliga för anskaffning av elektrolok (inkl. elektromotorvagnar) till nedan angivet antal.

	Antal lok	Kostnad kronor
Ångelinjerna .....	80	15 900 000
Västkustbanan .....	46	8 620 000
Laxå—Charlottenberg m. fl. ....	36	6 750 000
Hässleholm—Veinge m. fl. ....	6	1 200 000
Tillhopa	168	32 470 000

I förestående belopp ingår även viss kostnad för erforderlig reservmateriel.

I sin skrivelse den 27 september 1935 angående anslag att äskas av 1936 års riksdag har järnvägsstyrelsen meddelat, att det visat sig vara av behovet påkallat att med inläggande av ett antal nya tåg något utöka den i berörda förhandskalkyler antagna tågplanen i och för animerande av trafikfrekvensen och för mötande av efterhand uppträdande trafikbehov. Sagda ändringar i

tågplanen betingade anskaffning av ytterligare 9 elektrolok för en beräknad kostnad av 1 650 000 kronor. Ett anslag å detta belopp har jämlikt styrelsens hemställan på förslag av Kungl. Maj:t av riksdagen anvisats å riksstaten för innevarande år.

I sagda skrivelse framhölls, att det begärda antalet lok likväl vore lågt beräknat. Under det senaste året har vidare konjunkturförbättringen och därmed trafikökningen fortsatt. Enligt föreliggande utredningar skulle därför anskaffning av ytterligare 13 lok ävensom 3 omformaraggregat vara erforderlig för att å samtliga vid slutet av nästkommande år elektrifierade linjer fullt trygga avvecklingen av tågrörelsen efter en tidtabell, likvärdig med de för redan i elektrisk drift varande linjer tillämpade och lämpad efter nuvarande trafikrörelse.

Ifrågavarande anskaffning har beräknats betinga en kostnad av 2 800 000 kronor, varav omkring 2 050 000 kronor för loken.

Förenämnda elektrolok liksom de i ovan omnämnda arbetsplaner specificerade dragande fordonen äro avsedda för den normala drifttjänsten å de elektrifierade bandelarna.

Angående resterande besparingar å för ovan angivna elektrifieringsföretag anvisade medel, för närvarande alltså beräknade till 300 000 kronor, skall styrelsen framdeles vidare meddela, sedan närmare klarhet vunnits om de slutgiltiga kostnaderna för anläggningar och anskaffningar.

Med åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa om Kungl. Maj:ts medgivande,

*dels* att för täckning av uppkommande brist i det anslagsbelopp, som ställts till järnvägsstyrelsens förfogande för elektrifiering av bandelarna Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle, taga i anspråk förenämnda ej disponerade besparing å anslag till Malmölinjerna,

*dels* att av återstående besparingar å för samtliga ovannämnda elektrifieringsföretag anvisade medel disponera ett belopp av 2 800 000 kronor för anskaffning av den ytterligare dragkraft — 13 elektriska lok — vars behövlighet numera konstaterats, ävensom av erforderliga ytterligare tre omformaraggregat.

## II. Fortsatt elektrifiering.

Genom brev av den 4 juli 1936 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande en fortsatt elektrifiering av statens järnvägar samt därefter till Kungl. Maj:t inkomma med denna utredning ävensom med det förslag, som av densamma må föranledas.

Denna utredning, som väntas vara avslutad under höstens lopp, torde föranleda hemställan om elektrifieringens fortsättande i viss utsträckning samt om anvisande å riksstaten för budgetåret 1937/1938 av visst begynnelseanslag för ändamålet. Rörande storleken av detta anslag kan emellertid för närvarande icke lämnas någon närmare uppgift.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, byråcheferna Ofverholm, Stjerna, Lindblad och Dyrssen, extra byråchefen å byggnadsbyrån Nordberg samt tillförordnade byråcheferna å bantekniska byrån Schütz och å maskintekniska byrån Rendahl.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST

Stockholm den 30 september 1936.

---