

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 1938 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

rullande materiel vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1938/1939 äskas av 1938 års riksdag.

Till en allmän överblick över för angivna ändamål erforderliga medel har uppställts följande tablå.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.	Anslags belopp kronor
I. <i>Bangårdar.</i>	
Gångbroar och gångtunnlar	150 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning Järna— Katrineholm	1 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden</i>	4 200 000
IV. <i>Skenfria vägkorsningar m. m.</i>	200 000
V. <i>Husbyggnader.</i>	
1. Nybyggnad i Stockholm.....	500 000
2. Tillbyggnad av stationshuset i Malmö.....	100 000
VI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	1 000 000
VII. <i>Telefonledning och kabelarbeten</i>	300 000
VIII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	750 000
Summa nya byggnader och anläggningar	8 200 000
 B. Rullande materiel.	
I. <i>Elektrolok</i>	1 800 000
II. <i>Motorvagnar</i>	700 000
III. <i>Person- och resgodsvagnar</i>	1 600 000
Summa rullande materiel	4 100 000
 C. Anläggningar och förlag för automobiltrafik	2 400 000
Summa summarum	14 700 000

Häri ingå icke de belopp, som mera extraordinärt erfordras för den pågående banelektrifieringen, 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 8 200 000 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 här lämna redogörelse för den omfattning, i vilken överskott å för särskilda arbeten anvisade anslag, tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» blivit under sistförflutna kalenderår tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å anslag för dylika arbeten inom samma huvudgrupp.

Brister hava uppkommit å anslagen för följande under år 1936 avslutade arbeten med nedan angivna belopp nämligen:

Ombyggnad och utvidgning av rangerbangården i Nässjö (1934/1935 års riksstat Ufk I C 2)	kr. 1 085: 15
Huvudförrådsbyggnad m. m. i Örebro (1935/1936 Ufk I C 6) »	207: 55

Å andra sidan hava överskott uppstått å anslagen för följande under samma huvudgrupp redovisade arbeten med nedan angivna belopp nämligen:

Sanitära anordningar vid huvudverkstäderna (Kungl. Maj:ts brev den 19 mars 1926)	kr. 406: 29
Förbättringsarbeten å banan Härnösand—Sollefteå (1933/1934 års riksstat, Ufk I C 10).....	» 28 006: 43
Utvidgning och modernisering av centralverkstaden i Örebro (1934/1935, I C 10)	» 470: 14
Reparationsverkstad för motorfordon vid huvudverkstaden i Örebro (1935/1936, I C 5)	» 379: 14

Saldoöverskott av anslag kr. 27 969: 30,

vilket belopp av styrelsen återbördats.

Liksom tidigare plägat 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 1935, 1936 och 1937 års riksdagar beviljade anslag.

A. Nya byggnader och anläggningar.	1935 kr.	1936 kr.	1937 kr.	1938 kr.
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	—	650 000	1 300 000	1 000 000
Bangårdar	—	—	725 000	150 000
Spåröverbyggnaden	1 850 000	1 550 000	3 800 000	4 200 000
Väggkorsningar	350 000	200 000	200 000	200 000
Husbyggnader	—	200 000	—	600 000
Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar	1 000 000	1 500 000	1 000 000	1 000 000
Telefonledningar och kabelarbeten	100 000	200 000	200 000	300 000
Elektriska belysningsanläggningar	—	—	50 000	—
Anläggningar vid huvudverkstä- derna	125 000	—	—	—
Anläggningar vid förrådsavdel- ningen	425 000	—	—	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	500 000	500 000	500 000	750 000
Summa kronor	4 350 000	4 800 000	7 775 000	8 200 000

I. Bangårdar.

Gångbroar och gångtunnlar kronor 150 000.

Ett viktigt medel för betryggande av trafiksäkerheten vid stationer med livlig persontrafik är — såsom styrelsen ofta i tidigare anslagsäskanden framhållit — att gångbroar eller gångtunnlar anordnas, så att de resande på sin väg till eller från tågen icke skola behöva korsa spåren i plan. Dylika broar och tunnlar kunna förutom såsom förbindelseled till och från mellanplattformar å en bangård ofta vara av behovet synnerligen påkallade för att förbinda på ömse sidor om bangården belägna delar av ett samhälle med varandra. Där så kan anses motiverat i fråga om en anläggning, vilken avser sistnämnda ändamål, påfordrar styrelsen att vederbörande samhälle bidrager till kostnaderna, varom då särskild överenskommelse träffas.

För anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen anvisat ett belopp av 100 000 kronor för budgetåret 1934/1935 samt 150 000 kronor för budgetåret 1937/1938. För budgetåren 1935/1936 och 1936/1937 har styrelsen icke behövt hemställa om anslag, emedan behållning då kvarstod å tidigare anvisade medel.

Enligt nu föreliggande arbetsplaner kommer viss behållning att kvarstå även vid utgången av budgetåret 1937/1938. Då emellertid bland de inom den närmaste tiden planerade arbetena bl. a. ingår anläggningar vid Tureberg och Stuvsta, vilka draga betydande kostnader, torde nyssnämnda behållning icke bliva tillräcklig för täckande av utgifterna under budgetåret 1938/1939 utan beräknas härför ytterligare 150 000 kronor bliva erforderliga.

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

att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning

mellan Järna och Katrineholm kronor 1 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har innevarande års riksdag till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning mellan Järna och Katrineholm för budgetåret 1937/1938 anvisat ett reservationsanslag av 1 300 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Som närmare framgår av 1937 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 4) föranleddes förenämnda framställning av den arbetslöshet, som i och med Inlandsbanans slutförande hotade ett betydande antal arbetare, av vilka många under ett flertal år arbetat vid statens järnvägsbyggnader, samt tillika av önskvärdheten, att den erfarenhet och skicklighet, som ifrågavarande arbetare under årens lopp förvärvat, skulle kunna bevaras åt statens järnvägar för att nyttiggöras vid andra arbeten av motsvarande slag. Till det föreslagna nya arbetsföretaget förutsattes komma att överflyttas endast den vid Inlandsbaneanläggningen fast knutna, specialiserade järnvägsbyggarkåren, vilken torde haft skäl att räkna med fortvarig anställning och i sinom tid pension, men däremot icke mera tillfälligt anställda personer.

Arbetet å dubbelspårsanläggningen är nyligen påbörjat, och har till det samma hittills överflyttats 176 man. I mån som övriga arbetare vid Inlandsbanebygget under hösten måste entledigas, kommer antalet arbetare vid dubbelspårsanläggningen att ökas med c:a 70 man d. v. s. till c:a 250. Kostnaderna för arbetenas fortsättande under nästkommande budgetår med denna arbetsstyrka beräknas uppgå till c:a 1 200 000 kronor. Då en behållning av c:a 200 000 kronor är att emotse i anslaget för innevarande budgetår genom att arbetet icke behövt igångsättas redan vid budgetårets början, kan det erforderliga anslaget för budgetåret 1938/1939 minskas till 1 000 000 kronor.

Styrelsen får sålunda hemställa, att Kungl. maj:t måtte föreslå riksdagen

att till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggningen mellan Järna och Katrineholm för budgetåret 1938/1939 fortsättningsvis anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

2. Dubbelspåret Göteborg C—Almedal.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i 1936 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning bil. 4, punkt 1) gjorda framställning, har riksdagen för budgetåret 1936/1937 anvisat ett reservationsanslag av 650 000 kronor för anordnande av dubbelspår mellan Göteborg och Almedal. Totalkostnaden för nämnda anläggning var av järnvägsstyrelsen beräknad till 750 000 kronor, av vilka dock 100 000 kronor avsågo arbeten av den art, att kostnaderna för desamma borde bestridas av medel ur statens järnvägars förnyelsefond.

På grund av den stegring i såväl arbets- som materialpriser, vilken inträffat sedan kostnadsberäkningen uppgjordes, kan dubbelspårsanläggningen icke

slutföras helt inom ramen för de anvisade anslagen, utan torde dessa komma att överskridas med c:a 90 000 kronor. Då det icke är möjligt att redan nu mera exakt fastslå storleken av det anslagsbelopp, som alltså ytterligare kommer att erfordras, har styrelsen emellertid ansett med framställning om sådant tilläggsanslag böra anstå till nästa år, varför styrelsen nu endast velat anmäla förhållandet för Kungl. Maj:t.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten och dylikt kronor 4 200 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står för innevarande budgetår resp. kalenderår till styrelsens förfogande ett sammanlagt belopp av 6 400 000 kronor, varav 3 800 000 kronor anvisats å riksstaten och återstoden 2 600 000 kronor av förnyelsefondsmedel.

I sin skrivelse den 13 augusti 1936 till Kungl. Kommunikationsdepartementet med uppgift å arbeten m. m. vid statens järnvägar, vilka kunna förutses böra komma till utförande under budgetåren 1937/1938—1941/1942, har styrelsen framhållit, att, under trycket av den kommunikationstekniska utvecklingen, sedan åtskilliga år målmedvetet pågående arbetena med förstärkning av spåröverbyggnaden å vissa huvudlinjer måste fullföljas i snabbare takt än förut. Ifrågavarande arbeten ansågos böra slutföras snarast och åtminstone inom de närmaste fem åren. För vinnande av detta mål behövde det totala anslagsbeloppet för åsyftade spår förstärkningar höjas till 6 400 000 kronor per år.

Med hänsyn till de på senare tid avsevärt stegrade materialpriserna har emellertid inläggning av nya räler under år 1938 ansetts böra inskränkas till att omfatta endast c:a 50 km spår mot c:a 180 km spår år 1937. Inläggning av underläggsplattor anser styrelsen däremot även under år 1938 böra utföras i samma utsträckning som år 1937.

Sammanlagda kostnaden för 1938 års spår förstärkningsarbeten i här föreslagna omfattning beräknas till 5 700 000¹⁾ kronor, varav kostnaden för underläggsplattor jämte inläggning uppgår till 2 250 000 kronor. Enligt under de senaste åren tillämpade principer skulle härav erfordras anvisat å riksstaten 2 800 000¹⁾ kronor samt av förnyelsefondsmedel 2 900 000 kronor. På i styrelsens framställning den 30 september 1936 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. angivna skäl, anser styrelsen emellertid, att så stor del av kostnaden ifråga bör täckas med kapitalökningsmedel, att i och för nedbringande av förefintligt underskott å förnyelsefondskontot — enligt senaste årsbokslut c:a 10 700 000 kronor — och närmast för att från förnyelsefonden avlasta den kostnad av över 7 miljoner kronor, som fonden tidigare fått bära, ehuru densamma såsom avseende kapacitetsökning egentligen bort hava bestritts med kapitalökningsmedel, under år 1938 förestående belopp förnyelsefondsmedel bör minskas med 1 400 000 kronor och anslaget å riksstaten höjas med samma belopp. I enlighet härmed skulle av kostnaden för

¹⁾ Häri ingå 300 000 kronor för i Kungl. Maj:ts proposition nr 129/1937 omförmält utbyte av räler å f. d. Östra Centralbanan.

ifrågavarande arbeten — 5 700 000 kronor — 1 500 000 kronor bestridas med förnyelsefondsmedel och återstoden 4 200 000 kronor med kapitalmedel.

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

att för fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1937/1938 anvisa ett reservationsanslag av 4 200 000 kronor.

2. Inläggande av makadamballast m. m.

Den moderna tiden kräver av det allmänna kommunikationsväsendet och alltså även av järnvägarna alltfört förbättrade färde- och transporthastigheter samt tätare transportlägenheter för befordran av personer och gods. Vid den intensifiering av trafikrörelsen, som sålunda skett och alltfört sker, är det tydligt, att banans under- och överbyggnad måste utsättas för kraftigare påkänningar än vad förut varit fallet.

Vissa huvudlinjer vid statens järnvägar hava på grund härav varit utsatta för sådan åverkan på banvall, ballast och spåröverbyggnad, att de underhållsåtgärder, som normalt företagas i berörda hänseende, icke visat sig tillräckliga för de mest framträdande bristernas avhjälpande. Vissa extra ordinära åtgärder i form av förstärknings- och kompletteringsarbeten måste därför företagas.

Åtgärder till förstärkning av spåröverbyggnaden — utbyte av räler och inläggning av underläggsplattor — hava sedan flera år tillbaka pågått, och kommer styrelsen även i fortsättningen att göra vederbörliga framställningar om medel för utbyte av i spår liggande hårt slitna räler mot nya mera bärkraftiga sådana, avsedda bl. a. att tåla höjning av nu gällande maximihastighet, 90 km/tim. Förutom denna förstärkning av spåröverbyggnaden är det, även oavsett planerad ökning av största tåghastigheten till 100 km/tim., emellertid ofrånkomligt att, utöver det normala underhållet, vidtaga sådana förstärknings- och kompletteringsarbeten, som giva jämväl åt banvallen och ballasten en mot det större tågantalet och den högre körhastigheten — allt bottnande i en svårare påfrestning av banan — svarande standard.

De banlinjer, som i första hand äro i behov av angiven extra ordinär förstärkning och komplettering av banvall och ballast m. m. äro: Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö, Katrineholm—Åby, Göteborg—Malmö, Stockholm—Krylbo och Krylbo—Mjölby.

Med undantag för smärre linjedelar hava under en följd av år icke ens å angivna huvudlinjer kunnat utföras några kompletteringsarbeten utöver de normala underhållsarbetena, vilka även de under avkastningskravens tryck ganska allmänt måst hållas så sparsamma som möjligt. Sålunda har ballasten förbättrats endast genom påfyllning av större eller mindre kvantiteter nytt grus i olika repriser, utan att det gamla förslitna gruset borttagits, vilken sistnämnda åtgärd dock vore så nödvändig på flera bansträckor. Vidare hava ej banvallskrönen — varför krävas stora arbeten — kunnat hållas i sådan profil, som erfordras för en god dränering av ballasten.

En verkställd undersökning rörande de extra ordinära förstärknings- och kompletteringsarbeten, som skulle erfordras för att banan må uppnå en standard, fullt motsvarande nuvarande starka trafikbelastning, och som avse att förebygga att de normala underhållskostnaderna under en längre tidsperiod fördyras, har givit vid handen, att kostnaderna för ifrågavarande arbeten komma att uppgå till i runt tal 6 000 000 kronor.

Vid ifrågavarande utredning har hänsyn givetvis ansetts böra tagas till en länge planerad och förberedd ökning av största tågastigheten till 100 km/tim., där en sådan ökning med hänsyn till kurvförhållanden m. m. kan tänkas genomförd utan alltför stora ombyggnadskostnader. Å merberörda banlinjer finnas nämligen sträckor, där banans under- och överbyggnad äro av så god beskaffenhet, att angivna hastighet skulle med fördel kunna tillämpas, sedan ovan omnämnda kompletteringar av banvall och ballast samt spårjusteringar och smärre kurvomläggningar inom dessa sträckor utförts.

Sålunda har, på grund av att den höjda tågastigheten icke kan utnyttjas i kurvor med mindre radier än 700 m, i förenämnda kostnad medtagits ett belopp av 500 000 kronor för omläggningar av kurvor med högst 600 m:s radie — motsvarande nu tillåtna maximihastighet.

I det uppgivna beloppet 6 000 000 kronor ingår därjämte en kostnad av 2 000 000 kronor för utbyte av nuvarande grusballast mot makadamballast å vissa viktigare bansträckor.

Såväl kurvomläggningen som inläggningen av makadamballast medför en ökning av banlinjernas kapacitet ävensom någon minskning av underhållskostnaden, varför viss investering för ändamålet av kapitalökningsmedel skulle kunna ifrågasättas. Emellertid har ju redan statens järnvägars nuvarande affärskapital visat sig ligga väl högt jämfört med den genomsnittliga inkomst av statens järnvägar, vilken under innevarande årtionde tillförts statsregleringen, och styrelsen finner alltså inför det ofta accentuerade räntabilitetskravet angeläget, att ytterligare kapitalinvesteringar begränsas till lägsta möjliga belopp. Styrelsen nödgas därför tänka sig, att även i fortsättningen enbart trafikmedel skola få användas för här berörda ändamål, och har därför för avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för år 1938 medtaga ett ökat anslag — å c:a 1 200 000 kronor — varav ett belopp av 500 000 kronor dock måste anses innebära värdeökning, för utförande av dylika nu till 6 000 000 kronor beräknade mera extra ordinära underhållsarbeten, tjänande banans förstärkning och komplettering.

Styrelsen, som alltså icke här framför något äskande av kapitalökningsmedel, har likväl med hänsyn till beloppets storlek funnit sig böra i förevarande sammanhang till Kungl. Maj:t göra anmälan om förhållandet.

IV. 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 1934/1935 250 000 kronor, för budgetåret 1935/1936 350 000 kronor samt för vardera av budgetåren 1936/1937 och 1937/1938 200 000 kronor. Då av sistnämnda anslag c:a 50 000 kronor redan äro anvisade för beslutade arbeten, synes någon nämnvärd behållning icke vara att emotse vid utgången av innevarande budgetår.

För nästkommande budgetår torde därför erfordras nytt anslag å samma belopp som det för innevarande budgetår anvisade eller 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 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

V. Husbyggnader.

1. Nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm..... kronor 500 000.

Förevarande fastighet, som äges av statens järnvägar och är belägen i hörnet av Mäster Samuelsgatan och Östra Järnvägsgatan, är i så otidsenligt och dåligt skick, att i varje fall måste företagas en genomgripande omgestaltning och modernisering av fastigheten inom den närmaste tiden. Då arbetena härmed skulle draga så betydande kostnader, att desamma icke kunna föräntas med de ökade hyresinkomster, som fastigheten med sin nuvarande våningsyta efter modernisering kan påräknas inbringa, anser styrelsen, att i stället en fullständigt ny byggnad bör uppföras å tomten.

Styrelsen har låtit upprätta förslag till nybyggnaden ifråga, av vilket framgår, att i byggnaden, uppförd till enligt stadsplanen medgiven höjd av 7 våningar, skulle, fränsett källarvåningen, erhållas en nyttig golvarea av 2 775 kvm mot 1 150 kvm i den nuvarande 4 våningar höga byggnaden.

Kostnaden för nybyggnaden har beräknats till 825 000 kronor, och hyresavkastningen av densamma till 87 000 kronor per år. Fastigheten, som i nuvarande skick är taxeringsvärderad till 280 000 kronor och bokförd till ett värde av 225 000 kronor, inbringar för närvarande en hyresinkomst av 16 500 kronor per år. Av byggnadskostnaden — 825 000 kronor — avser 325 000 kronor kostnader av den art, att de böra bestridas med förnyelsefondsmedel.

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

att för uppförande av en nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

2. Tillbyggnad till stationshuset i Malmö för resebyrå... kronor 100 000.

Biljettexpeditionen å Malmö centralstation har sedan flera år fungerat även för försäljning av s. k. resebyrå- och kombinerade biljetter samt av sovplatsbiljetter. Den stora ökningen i resandetrafi ken har emellertid gjort det svårt för expeditionen att på ett fullt tillfredsställande sätt fullgöra dessa åligganden samtidigt med det mera ordinarie biljettexpedieringsarbetet. Olägenheterna med förläggning av dylikt arbete mera av natur att tillhöra resebyråverksamhet till en vanlig biljettexpedition hava särskilt framträtt efter tillkomsten av ett flertal nya reseformer, såsom rundturer, säsongresor och dylikt med en mångfald olika biljettslag, beträffande vilka allmänheten behöver orientering och upplysningar, som kräva en mycket intim kontakt mellan allmänheten och vederbörande expeditions personal. Behovet av en fullständig statens järnvägars resebyrå i Malmö för biljettexpeditionens avlastning har därför under senare tid blivit allt mera framträdande.

Lämpligaste sättet för erhållande av erforderliga lokaler för en resebyrå har styrelsen funnit vara att utföra en tillbyggnad åt norr till den mot Skeppsbron belägna stationshusbyggnaden. Kostnaden för en sådan tillbyggnad har av styrelsen beräknats till 100 000 kronor.

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

att för anordnande av en statens järnvägars resebyrå i Malmö för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 1 000 000.

För anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen för vartdera av budgetåren 1934/1935 och 1935/1936 anvisat 1 000 000 kronor samt för budgetåren 1936/1937 och 1937/1938 1 500 000 resp. 1 000 000 kronor.

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 driftsförhållandena. Ett fortsatt utförande av dessa anläggningar i ungefär samma omfattning, som under de senaste åren, anser styrelsen vara av synnerlig betydelse särskilt med hänsyn till de oavbrutet stegrade kraven på täta och snabba tågförbindelser.

I anslutning härtill får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

VII. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 300 000

För fortsatt utveckling av statens järnvägars telefonnät har i riksstaterna för budgetåren 1936/1937 och 1937/1938 anvisats ett belopp av 200 000 kronor per år.

Av de i styrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 30 september 1936 till inlösen eller anläggning föreslagna telefonledningarna hava följande övertagits resp. påbörjats eller utförts.

Å linjen Orsa—Brunflo har en andra telefonledning inlösts och övertagits från telegrafverket. Å linjen Sollefteå—Härnösand ha nya ledningar påbörjats å sträckan Härnösand—Sprängsviken i samband med telegrafverkets linjearbeten. Å linjen Östersund—Storlien har ny ledning ordnats å sträckan Åre—Storlien såsom komplettering av förut befintlig ledning Östersund—Åre varjämte en enkanals bärfrekvensförbindelse är under utförande å linjen Östersund—Storlien. Å linjen Sveg—Hede är sektionstelefonledning under utförande.

Ifrågasatta nya telefonledningar å linjen Ånge—Långsele hava med anledning av pågående elektrifieringsarbeten icke kommit till utförande.

Utöver ovanstående äro för närvarande i första rummet behövlige följande delvis redan förut uppgivna nya telefonledningar:

Östersund—Hoting	167 km
Sollefteå—Hoting—Storuman	294 »
Sollefteå—Härnösand, kompl.	102 »
Ljusdal—Hudiksvall	61 »
Bollnäs—Orsa	119 »
Sundsvall C—Söderhamn C	149 »

Vidare erfordras för fortsatt automatisering av befintliga telefonledningar å IV distriktet ett belopp av 100 000 kronor och för ny automatisk telefonväxel i Östersund, vars nuvarande växel skulle flyttas till Sollefteå, ett belopp av 100 000 kronor.

Kostnaderna för ovan nämnda nya ledningar beräknas till 300 000 kronor, varav 135 000 skola bestridas med redan anvisat anslag för innevarande budgetår.

För återstående nya ledningar och för automatisering å IV distriktet jämte ny automatisk telefonväxel i Östersund erfordras sålunda ett belopp av sammanlagt 365 000 kronor, vilket anses kunna fördelas på två år.

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

Därjämte behöves anslag för utförande av komplettering av telefonförbindelserna å de inkorporerade enskilda järnvägarna Sala—Gysinge—Gävle, Uppsala—Enköping och Östra Centralbanan. För detta ändamål erfordras ett anslag av 100 000 kronor.

För utförande av ovanstående arbeten skulle alltså för nästa budgetår erfordras sammanlagt 300 000 kronor.

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

att till telefonledning och kabelarbeten för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

VIII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 750 000.

Under denna rubrik har under en följd av år anslag anvisats för bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna oförutsedda behov, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande vad de senaste tre budgetåren beträffar, 50 000 kronor. I fråga om behovet av dessa anslag får styrelsen upprepa, vad styrelsen tidigare därom anför, 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 trafikföretag som statens järnvägar, eller som där med teknikens utveckling eljest äro motiverade eller önskvärda ur drifts-ekonomisk synpunkt.

För arbeten av här ifrågavarande slag har riksdagen anvisat 800 000 kronor för budgetåret 1933/1934, 600 000 kronor för budgetåret 1934/1935 samt 500 000 kronor för de senaste tre budgetåren 1935/1936—1937/1938.

Med hänsyn till den betydande stegring i arbets- och materialkostnader, som under senare tiden inträtt, samt till att behovet av arbeten av här ifrågavarande slag med linjenätets efter hand ökade omfång stegrats, anser sig styrelsen behöva för nästa budgetår för här ifrågavarande ändamål begära ett anslag av 750 000 kronor.

I anslutning härtill får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 750 000 kronor.

I detta sammanhang får styrelsen anmäla, att styrelsen har under övervägande flyttning av en numera övertalig barack från Inlandsbanan till Låktatjåkko å den allt mer frekventerade turistleden Vassijaure—Björkliden, för att där inredas till raststuga för turister. Stugan, vilken är avsedd att placeras i dalsänkan mellan Låktatjåkko och Kåppasåive, där terrängen ur skidlöpningsynpunkt är enastående god, beräknas bliva en lämplig utgångspunkt för nya turistleder och fjällbestigningar. Då raststugan skulle komma att bliva till fördel för turistlivet utefter Riksgränsbanan och statens järnvägar genom densamma otvivelaktigt komme att tillföras biljettintäkter för

resor, bl. a. från Abisko, Björklidens och Riksgränsens turiststationer till hållplats å linjen Vassijaure—Kopparåsen, anser styrelsen, att kostnaderna för stugans flyttning och inredning — överslagsvis och med hänsyn till de dryga transporterna mellan järnvägen och byggnadsplatsen beräknade till 10 000 kronor — samt framtida underhåll lämpligen böra bestridas med medel från statens järnvägar, och får styrelsen därför hemställa om bemyndigande, dels att med medel av förenämnda dispositionsanslag bekosta stugans flyttning och inredning, dels ock att med trafikmedel bestrida kostnaderna för stugans framtida underhåll.

B. Rullande materiel.

I. Elektrolok kronor 1 800 000.

I sin skrivelse den 30 september 1936 rörande anslag att äskas av 1937 års riksdag framhöll järnvägsstyrelsen, att den med konjunkturförbättringen ökade trafiken å de redan elektrifierade linjerna nödvändiggjort en utökning av tågplanen, varav i sin tur följt behov att, för att å samtliga vid slutet av år 1937 elektrifierade linjer fullt trygga avvecklingen av tågrörelsen efter en tidtabell, likvärdig med den för tidigare elektrifierade linjer tillämpade och anpassad efter nuvarande trafikrörelse, anskaffa ytterligare bl. a. 13 elektrolok. I anslutning härtill anhöll styrelsen, att av besparingar å anslag till elektrifiering av dels banorna Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo, dels banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg, dels slutligen banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje Södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle få taga i anspråk ett belopp av 2 800 000 kronor för anskaffning av bl. a. ovannämnda 13 elektrolok. Med bifall till av Kungl. Maj:t i 1937 års statsverksproposition framlagt förslag medgav 1937 års riksdag, att av sagda besparingar ett belopp av högst 2 800 000 kronor finge användas på sätt järnvägsstyrelsen sålunda ifrågasatt.

Den därefter inträdda ytterligare trafikstegringen har nödvändiggjort en än större utökning av tågplanen än som vid tiden för styrelsens ovannämnda skrivelse av 30 september 1936 kunde förutses. Följden härav har blivit, att lokparken, även med inräkning av nyssnämnda 13 lok, är för knapp för en trygg avveckling av tågrörelsen enligt nu gällande tidtabell.

Behov föreligger därför för närvarande att anskaffa ytterligare 4 elektrolok för tillgodoseende av den ökade trafiken å redan elektrifierade banor.

Härutöver har järnvägsstyrelsen i detta sammanhang funnit sig böra hemställa om medel till anskaffande jämväl av 4 dylika lok, avsedda för utförande av loktjänsten å den av Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag ägda järnvägslinjen Hälsingborg—Teckomatorp—Eslöv. Till stöd härför får styrelsen anföra följande.

De stora fördelar, som elektrifieringen berett statsbanorna, hava givit även vissa privatbanor impuls till att undersöka möjligheten av att genom elektrifiering förbättra sin trafiktekniska standard och sin ekonomiska ställning.

För en och annan större privtbana synes sådan elektrifiering som fristående objekt kunna företagas av banan själv, men för mindre banor synes det för ernående av avsedda fördelar vara nästan nödvändigt, att elektrifieringen företages i samarbete med och i sambruk av apparaten med angränsande större bansystem och givetvis då, när bana har därtill inbjudande järnvägsgeografiskt läge, med statens järnvägar.

Förhandlingar om sådan elektrifiering och samtrafik hava nu upptagits mellan ovannämnda järnvägsbolag och järnvägsstyrelsen beträffande linjen Hälsingborg—Teckomatorp—Eslöv. De undersökningar, som därvid utförts, hava visat, att järnvägsbolagen med egna medel lämpligen böra utföra alla de för banelektrifieringen erforderliga fasta anläggningarna, d. v. s. i detta fall kontaktledningsnätet och telefonkabeln.

Däremot synes det, som om den allmänna transporthushållningen skulle bli bättre tillgodosedd om lok, omformarestationer m. m. ställdes till förfogande av statens järnvägar. Privatbanan skulle därvid också via statens järnvägar erhålla för driften erforderlig ström, allt naturligtvis mot ersättning, som täcker statens järnvägars ränte- och driftskostnader för de prestationer, statens järnvägar skulle göra för de ifrågavarande enskilda järnvägarna. Förhandlingarna ifråga hava ännu ej lett till slutligt resultat, men av de redan gjorda undersökningarna synes framgå, att för ifrågavarande elektriska samtrafik skulle för gemensamt bruk erfordras 4 elektriska lok, utöver vad statens järnvägar ensamt för eget trafikarbets verkställande skulle behöva. För närvarande betinga dessa en kostnad av 220 000 kronor per styck.

Järnvägsstyrelsen, som vill giva sitt erkännande åt denna enskilda järnvägsförvaltnings förståelse för behovet av rationalisering och god allmän hushållning inom järnvägsväsendet och som själv har sitt stora intresse därför, får därför anhålla, att för berörda ändamål i statsverkspropositionen upptages ett till 900 000 kronor avrundat belopp, vilket givetvis kommer att tagas i anspråk endast under förutsättning att ifrågavarande förhandlingar leda till avsett gynnsamt resultat och i annat fall kommer att av järnvägsstyrelsen anmälas såsom obehövt.

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

att för anskaffning av 8 elektrolok — varav 4 för statens järnvägars egen trafik och 4 för samtrafik med Landskrona & Hälsingborgs järnvägar — anvisa ett reservationsanslag av 1 800 000 kronor.

II. Motorvagnar kronor 700 000.

Såsom omnämnts i Kungl. Maj:ts propositioner nr 129 (sid. 16), nr 135 (sid. 10) och nr 146 (sid. 8) till 1937 års riksdag har järnvägsstyrelsen i sina utredningar angående ett ifrågasatt förstatligande av Östra Centralbanan samt Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköpings järnvägar räknat med behov att i ifrågavarande järnvägar investera visst kapital för verkställande av en del eftersatta förnyelsearbeten, bl. a. rälsutbyten, samt för genomförande

av i kalkylerna förutsatta rationaliseringsåtgärder, de senare huvudsakligen bestående i anskaffning av motorvagnar. Vad beträffar de sålunda av järnvägsstyrelsen som erforderliga beräknade kapitalinsatserna, uttalade emellertid vederbörande departementschef vid framläggande av propositioner i ärendena, att med anvisande av medel för berörda ändamål torde kunna anstå till nästa år.

För anskaffning av motorvagnar brukar i regel anvisas medel ur statens järnvägars förnyelsefond. I vad behov av sådan anskaffning nu föreligger till följd ovannämnda nytillkomna järnvägar, torde emellertid de härför erforderliga medlen böra anvisas av kapitalökningsmedel, vilket styrelsen ock i sina utredningar förutsatt.

Av det i nämnda sammanhang angivna kapitalbehovet avsåg ett belopp av inemot 600 000 kronor anskaffning av motorvagnsmateriel. På grund av sedermera inträdd prisstegring torde detta belopp emellertid icke vara tillräckligt för ändamålet, utan synes det böra höjas till 700 000 kronor.

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

att till anskaffning av för trafikering av järnvägarna Linköping—Hultsfred, Åtvidaberg—Bjärka Säby, Sala—Gysinge—Gävle samt Uppsala—Enköping erforderlig motorvagnsmateriel anvisa ett reservationsanslag av 700 000 kronor.

III. Person- och resgodsvagnar kronor 1 600 000.

I styrelsens skrivelse till kommunikationsdepartementet av den 13 augusti 1936 med uppgift på arbeten och beställningar avsedda att komma till utförande under de fem budgetåren 1937/1938—1941/1942 har angivits en plan för anskaffning av person- och resgodsvagnar, vilken för de senare 4 åren förutsattes kräva en summa av 2 300 000 kronor per år att utgå med hälften av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel. På grund av under senaste åren inträdd prisstegring kan emellertid en nyanskaffning enligt nämnda plan icke fullföljas utan en stegring av kapitalbehovet. En beskrining av nyanskaffningen kunde visserligen med hänsyn till prisstegringen nu ifrågasättas, men kan styrelsen icke rekommendera en dylik åtgärd, då det för trafikens behöriga skötsel är nödvändigt att ett visst minsta antal vagnar per år anskaffas. Styrelsen ser sig därför nödsakad att för nästkommande budgetår begära en ej oväsentligt högre summa än den i ovanberörda skrivelse av den 13 augusti 1936 angivna nämligen 3 200 000 kronor. Fördelningen å olika vagn typer av nyssnämnda anslagsbelopp har preliminärt beräknats bliva ungefär följande.

5 internationella samtrafiksvagnar	kronor	850 000
6 sittvagnar 2 klass	»	725 000
5 » 2 och 3 klass	»	525 000
9 » 3 klass	»	875 000
3 resgodsboggivagnar	»	225 000

Summa kronor 3 200 000

varav i enlighet med i 1936 års statsverksproposition angiven regel hälften föreslås att utgå av anslagsmedel och hälften av förnyelsefondsmedel.

Med åberopande av vad ovan anförts och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1938 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 1 600 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:ts måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 1 600 000 kronor.

C. Anläggningar och förslag för automobiltrafik kronor 2 400 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar ha 1935, 1936 och 1937 års riksdagar till anläggningar och förslag för automobiltrafik anvisat för vardera av budgetåren 1935/1936 och 1936/1937 2 000 000 kronor samt för budgetåret 1937/1938 2 300 000 kronor eller alltså ett sammanlagt belopp av 6 300 000 kronor. Rörande syftet med och användningen av berörda anslag torde i första hand få åberopas, vad järnvägsstyrelsen härom anfört i sina anslagsäskanden för ifrågavarande budgetår, varjämte i detta sammanhang må framhållas, att av det för innevarande budgetår anvisade anslaget, 2 300 000 kronor, ett belopp av 300 000 kronor ställts till järnvägsstyrelsens disposition att användas för anskaffning av landsvägsfordon för av statens järnvägar redan drivna billinjer.

Bortsett från sistnämnda, ett särskilt ändamål avseende anslagsdel, återstår av hela det till förvärv av billinjeföretag hittills anvisade anslaget, 6 000 000 kronor, för närvarande odisponerat ett belopp av 287 875 kronor. Då preliminära avtal om köp av ytterligare linjetrafikföretag träffats, torde detta belopp komma att förbrukas under innevarande budgetår.

Utöver redan preliminärt avtalade köp har järnvägsstyrelsen inlett förhandlingar om förvärv av vissa trafikföretag. För att icke av brist på medel förhindras fullfölja de tillfällen till förvärv, som redan föreligga eller framtiden kunna yppa sig och sålunda se sig tvingad överge den genom de hittills anvisade medlen möjliggjorda kommunikationspolitiken, vilken visat sig väl motsvara förväntningarna ej blott i fråga om ändamålsenlighet utan även affärsekonomiskt sett, framstår det för styrelsen som angeläget, att anslag ställas till styrelsens förfogande även i fortsättningen. Rörande storleken av det samlade kapitalbehovet kan styrelsen alltjämt icke lämna någon säker uppgift, då styrelsen vid sina förvärv av billinjer icke kan följa någon på förhand mera bestämd plan utan får handla från fall till fall. Med hänsyn till gjorda beräkningar och för vinnande av nödig handlingsfrihet anser styrelsen önskvärt, att även för nästkommande budgetår anvisas ett anslag av 2 000 000 kronor för ändamålet. — Till detta belopp, som skulle disponeras för billinjeförvärv, och varöver järnvägsstyrelsen liksom hittills skulle äga rätt förfoga allenast efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall, torde liksom föregående år böra läggas ett på grund av allmänna prisstegringar

till 400 000 kronor ökat belopp att av järnvägsstyrelsen disponeras för nyanskaffning av rullande materiel för nyförvärvade billinjer. Det samlade anslagsbehovet utgör således 2 400 000 kronor.

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

att till anläggningar och förslag för automobiltrafik för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 2 400 000 kronor.

D. Elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla..... kronor 8 900 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 103 har 1937 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjerna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla. Elektrifieringen har beräknats draga en totalkostnad av 20 900 000 kronor, häri inberäknat ett belopp av 1 465 000 kronor för bortflyttande och ändring av telegrafverket tillhöriga ledningar. Medel till företagets finansiering skulle helt beredas på vanligt sätt genom anslag å riksstaten.

För budgetåret 1937/1938 har riksdagen till detta elektrifieringsföretag anvisat ett reservationsanslag av 12 000 000 kronor.

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

	Budgetåret		Summa kronor
	1937/1938 kronor	1938/1939 kronor	
Överföringsanläggningen	5 035 000	4 175 000	9 210 000
Ändringsarbeten hänförliga till statens järnvägar	3 700 000	1 225 000	4 925 000
D:o å telegrafverkets ledningar.....	1 465 000	—	1 465 000
Elektr. lok och värmeanläggningar	1 800 000	3 500 000	5 300 000
Summa kronor	12 000 000	8 900 000	20 900 000

Enligt denna plan skulle alltså för nästa budgetår erfordras 8 900 000 kronor.

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

att till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av 8 900 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, verkstadsdirektören Sabelström, byråcheferna Öfverholm, Stjerna och Rendahl samt tjänsteförrättande byråcheferna å drifttjänstbyrån Marcus och å bantekniska byrån Schütz.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST

Stockholm den 30 september 1937.
