

TILL KONUNGEN.

Jämlikt § 5 i den för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl gällande instruktionen får styrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader samt den anskaffning av rullande

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1939 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

| | |
|---|-----------------------------------|
| B. Rullande materiel. | |
| I. <i>Elektriska lokomotiv</i> | 500 000 |
| II. <i>Person- och resgodsvagnar</i> | 3 200 000 |
| | <hr/> |
| | Summa rullande materiel 3 700 000 |
| | |
| C. Anläggningar och förlag för automobiltrafik | 2 900 000 |
| | <hr/> |
| | Summa summarum 23 135 000 |

Häri ingå icke de belopp, som mera extraordinärt erfordras för en fortsatt banelektrifiering, 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.

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.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 16 535 000 kronor.

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 XI 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 erlägges i enlighet med gällande kontrakt, har i förevarande sammanhang ingen anmälan att göra.

Liksom tidigare plägat ske, får järnvägsstyrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupperbrikerna, lämna en tablå, utvisande storleken av styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag jämförda med av 1936, 1937 och 1938 års riksdagar beviljade anslag.

| A. Nya byggnader och anläggningar. | 1936 kr. | 1937 kr. | 1938 kr. | 1939 kr. |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar..... | 650 000 | 1 300 000 | 1 000 000 | 3 105 000 |
| Bangårdar | — | 725 000 | 150 000 | 600 000 |
| Spåröverbyggnaden | 1 550 000 | 3 800 000 | 4 200 000 | 4 700 000 |
| Väggorsningar | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| Husbyggnader | 200 000 | — | — | 460 000 |
| Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar | 1 500 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 500 000 |
| Telefonledningar och kabelarbeten | 200 000 | 200 000 | 300 000 | 300 000 |
| Elektriska belysningsanläggningar | — | 50 000 | — | — |
| Anläggningar för elektrisk tågdrift | — | — | — | 1 100 000 |
| Anläggningar vid huvudverkstä- derna | — | — | — | 620 000 |
| Försvarsberedskap vid statens järn- vägar | — | — | 2 000 000 | 3 950 000 |
| Dispositionsanslag för oföretsdda och mindre arbeten..... | 500 000 | 500 000 | 750 000 | 1 000 000 |
| Summa kronor | 4 800 000 | 7 775 000 | 9 600 000 | 16 535 000 |

I. Bangårdar.

1. Spårplaneringar.

a) Hagalunds övre, utvidgning av spårsystemet..... kronor 325 000.

Det nuvarande spårsystemet å Hagalunds övre bangård, där uppställning m. m. av de Stockholm C berörande långväga personförande tågen äger rum, har i och med ökningen i antalet tidtabellsenliga tåg under de senare åren blivit otillräckligt. Detta förhållande, som framträtt särskilt starkt vid de stora helgerna, då trafiken visar en år från år alltmer markerad ansvallning, har många gånger givit anledning till svåra tågförseningar för de från Stockholm C utgående tågen.

Styrelsen anser därför oundgängligt att åtgärder snarast möjligt vidtagas i syfte att åstadkomma erforderlig utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre och har även sett sig nödsakad att redan innevarande år igångsätta en del förberedande arbeten för den planerade bangårdsutvidgningen. Denna beräknas draga en sammanlagd kostnad av 325 000 kronor.

På grund härav får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 325 000 kronor.

b) Göteborg C, utvidgning av spårsystemet..... kronor 125 000.

Erfarenheten från årets högsommartrafik har givit vid handen, att det för uppställning av tomvagnssätt disponibla spårutrymmet vid Göteborg C är för

knappt för att trafiken skall kunna avvecklas utan rubbningar.

Persontrafiken på stationen har under senare år visat en oavbruten ökning, och med all sannolikhet har man i fortsättningen att vänta ytterligare ökning. Därtill kommer, att elektrifieringens fullbordan å sträckorna Göteborg C—Uddevalla och Göteborg C—Åmål torde komma att medföra ökat tågantal å nämnda linjer ävensom en sådan förskjutning av tåglägena, att vissa tider på dagen ytterligare svårigheter komma att uppstå att bereda uppställnings- och växlingsplats för de ankommande tågen. Styrelsen anser därför synnerligen angeläget, att en sådan utvidgning av spårsystemet vid nämnda station kommer till stånd under nästkommande år, att ökat utrymme för uppställning av tomvagnssätt erhålles. De beräknade kostnaderna för den föreslagna bangårdsutvidgningen uppgå till 125 000 kronor.

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

att för utvidgning av spårsystemet vid Göteborg C för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 125 000 kronor.

2. Gångbroar och gångtunnlar kronor 150 000.

Såsom styrelsen i sina tidigare anslagsäskanden framhållit, utgör anordnandet av gångbroar och gångtunnlar ett viktigt medel för betryggande av trafiksäkerheten vid stationer med livlig persontrafik, enär de resande på sin väg till eller från tågen därigenom slippa korsa spåren i plan. Dylika broar och tunnlar kunna dessutom ofta vara av behovet 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 för vartdera av budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 anvisat ett belopp av 150 000 kronor.

Bland de inom närmaste tiden till utförande planerade arbetena av detta slag ingå en del mycket önskvärda anläggningar, vilka draga betydande kostnader.

Även om viss behållning kommer att kvarstå vid utgången av budgetåret 1938/1939 å hittills för ändamålet anvisade anslag, torde denna behållning icke bliva tillräcklig för täckande av utgifterna för dylika arbeten under budgetåret 1939/1940, utan beräknas härför ytterligare 150 000 kronor bliva erforderliga.

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

att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Dubbelspåret Göteborg C—Almedal kronor 105 000.

Såsom styrelsen anmälde i sin underdåniga framställning den 30 september 1937 angående anslag att äskas av 1938 års riksdag har dubbelspårsanläggningen mellan Göteborg C och Almedal, vartill riksdagen för budgetåret 1936/1937 anvisat ett reservationsanslag av 650 000 kronor, på grund av den stegring i såväl arbets- som materialpriser, vilken inträffat sedan kostnadsberäkningen uppgjordes, icke kunnat slutföras inom ramen för det anvisade anslaget. Det var emellertid för styrelsen icke möjligt att vid dåvarande tidpunkt beräkna storleken av det anslagsbelopp, som ytterligare skulle komma att erfordras för nämnda spåranläggning.

Sedan arbetena därå nu fortskridit så långt, att de totala kostnaderna kunna mer exakt fastslås, får styrelsen anmäla, att det för ändamålet hittills beviljade anslaget kommer att överskridas med 105,000 kronor. Styrelsen får därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av dubbelspår mellan Göteborg C och Almedal anvisa ytterligare ett reservationsanslag av 105 000 kronor.

2. Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 3 000 000.

Till anläggning av dubbelspår vid statens järnvägar hava för innevarande budgetår anvisats dels å riksstaten 1 000 000 kronor under rubriken »Förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning mellan Järna och Katrineholm», dels å beredskapsstaten 2 800 000 kronor, varav 1 000 000 kronor under nyss angivna rubrik och 1 800 000 kronor under rubriken »Förberedande arbeten för dubbelspårsanläggningar mellan Laxå och Finnerödja, Mjölby och Tranås samt Ballingslöv och Hässleholm».

I sin den 2 mars 1938 dagtecknade skrivelse med förslag om anslag å sagda beredskapsstat framhöll järnvägsstyrelsen, att nämnda anläggningsarbeten inginge såsom detaljer i ett omfattande utbyggnadsprogram, vars slutmål vore att åstadkomma obrutna dubbelspårsförbindelser mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö, vilka förbindelser skulle — jämväl genom viss förstärkning av spåröverbyggnaden — givas en standard, någorlunda motsvarande vad man i utlandet sedan länge betraktat såsom ett minimum, då det gällde huvudleder för rikssamfärdseln.

Med hänsyn till bl. a. storleken av de sålunda — delvis blott villkorligt — anvisade anslagen, har styrelsen funnit tiden vara inne skrida till en närmare utformning av sagda program i syfte att vinna en fastare grund för frågans bedömning från skilda synpunkter. Utredningsarbetet har numera fortskridit så långt, att styrelsen är i stånd meddela vissa preliminära sifferuppgifter angående beräkneliga totalkostnader m. m. Till frågans belysning vill styrelsen emellertid först erinra om vissa tidigare uttalanden.

I sin den 27 september 1935 avgivna underdåniga framställning angående anslagsäskanden vid 1936 års riksdag upptog järnvägsstyrelsen — i anslut-

ning till hemställan om anslag till dubbelspårsanläggning mellan Göteborg och Almedal — till principiell behandling frågan om ytterligare dubbelspårsanläggningar å statsbanorna. Under framhållande, att jämväl å vissa andra statsbanelinjer av vida större längd än den då 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, anförde styrelsen i huvudsak:

Det vore ett ofta påtalat sakförhållande, att stambanelinjerna i fråga om den av den bantekniska utrustningen bestämda kapaciteten stode långt under jämvärdiga trafikleder i utlandet. Medan å kontinenten dubbelspåret tillhörde standardutrustningen för huvudlinjerna, hade stambanorna i vårt land praktiskt taget genomgående nybyggt och under flera årtionden trafikerats såsom enkelspåriga. Sedan mitten av 1890-talet hade 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 uppginge dock vid årsskiftet 1934/1935 till endast 447.6 km av totalt 7 446.1 km banlängd.

De tidigaste dubbelspårsbyggnaderna hade avsett intill Stockholm, Göteborg och Malmö belägna bansträckor, samtliga utmärkta av stor tågtäthet och stor känslighet i fråga om fjärrtågen. Beträffande dubbelspårsanordningarna såsom det mest effektiva medlet att säkerställa fjärrtågens regelbundna gång hade styrelsen vid upprepade tillfällen gjort uttalanden av bl. a. följande innehåll.

Rubbningar i de genomgående tågens gång bleve mest kännbara vid slutet av en lång tågväg och nödvändiggjorde ofta nog tillfälliga tidtabeller. Denna åtgärd kunde i allmänhet väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, vilkas gång likaledes måste i följd av nödtvungna tidtabellsförändringar i större eller mindre grad rubbas. I samma mån som fjärrtrafiken bleve livligare, måste också dylika trafikrubbningar bliva talrikare och mera hindersamma. Behovet av en dubbelspårsanordning såsom det mest effektiva medlet att tillgodose det alltmer växande kravet på regelbundenhet och säkerhet vid järnvägsdriften bleve följaktligen alltmer trängande.

Anförda argumentering hade också åberopats i fråga om huvudlinjer med stort antal tåg å vissa tider av dygnet, nämligen Åby—Mjölby, Tranås—Sävsjö samt Örebro—Hallsberg—Laxå.

Övergången till elektrisk drift, fortsatte styrelsen, hade väsentligt ökat enkelspåret kapacitet och därmed undanskjutit den tidpunkt, då en dubbelspårsbyggnad kunde bliva oundgängligen nödvändig. Å andra sidan hade 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.

Styrelsen övergick därefter till räntabilitetsfrågan och anförde därom bl. a.:

Från räntabilitetssynpunkt intoge dubbelspårsbyggnaderna i viss mån en särställning bland s. k. nya byggnader och anläggningar, och finansieringsfrågan krävde därför speciellt beaktande.

Visserligen vore för alla kapitalökningsarbeten gemensamt, att därmed eftersträvades en höjning av det »samhällsekonomiska utbytet». Medan i flertalet fall förbättringen närmast komme till synes i form av minskade personalkostnader, måste dubbelspårsbyggnaderna motiveras med hänvisning till transportprestationernas kvalitet och i vissa fall också kvantitet. Såge man blott till utgiftssidan, bleve resultatet av en dubbelspårsbyggnad alltid negativt. Medan ökningen i kostnaderna för förräntning, förnyelse och under-

håll vore betydande och oundviklig, vore det svårt få fram någon avsevärd minskning i fråga om övriga kostnadsgrupper, närmast viss bevakningstjänst å stationer och de svårbestämbara verkningarna av minskningen i gångtid. Dessa besparingar försloge emellertid icke långt i jämförelse med kostnadsökningen, och motivet till utvidgningen finge alltså sökas å verksamhetens andra sida, i det ständigt fortsatta strävandet efter högvärdigare prestationer. Denna kvalitetshöjning komme emellertid i första hand den trafikerande allmänheten till godo, medan den därav framkallade ökningen i resefrekvensen och därmed i persontrafikinkomsten stode som en verkan i andra hand.

Ett siffermässigt bedömande av denna sida av problemet syntes icke möjligt, men helt allmänt taget syntes möjligheterna till kompensation genom ökad frekvens växa progressivt med trafiken, i det att olägenheterna med enkelspår snabbt tilltog med ökad trafik, samtidigt som den trafikmassa, å vilken stimulansen verkade, bleve större. De tillkommande kostnaderna vore i stort sett oberoende av trafikomfattningen. Teoretiskt sett borde det alltså för varje sträcka finnas ett värde för trafikintensiteten, över vilket dubbelspårsbyggnad bleve fördelaktig även företagsekonomiskt. Endast i undantagsfall syntes emellertid dubbelspårsanläggningar kunna uppskjutas till dess denna gräns uppnåddes. Omedelbar företagsekonomisk räntabilitet kunde icke ställas i utsikt vid de anläggningar, som nu kunde komma i fråga.

Om förevarande arbeten intoge en särställning bland nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, så uppvisade de däremot förhållanden, som vore fullständigt likartade med dem, som uppträdde i fråga om flertalet ombyggnadsarbeten vid landsvägarna. Om det t. ex. gällde breddning av en landsväg för möjliggörande av möten var som helst å vägen utan hastighetsminskning, uppställdes aldrig krav på direkt förräntning av det investerade kapitalet i form av ökad inkomst av bilbeskattningen. I räntabilitetskalkylens ställe trädde fastmer ett enkelt övervägande, vilka arbeten som kunde anses stå i tur. Samhällsnyttan av en god väg mellan exempelvis Malmö och Stockholm ansåges alltså självklar och motiverande samhällets uppostringar för att förskaffa sig den goda vägen. Samhällsnyttan av en god hela folkets järnväg gjordes däremot avhängig av frågan om järnvägskapitalets räntabilitet. På flertalet av de vägar, där breddningen kunde anses stå i samma klass som en dubbelspårsbyggnad, vore trafiken en ringa bråkdel av den, som framfördes å den svagaste delen av stambanorna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö.

Här berörda motsatsförhållande vore att föra tillbaka till dualismen inom vårt lands transportväsen i det att, medan järnvägsbyggnaderna finansierats med medel, varå ränta krävdes, landsvägskostnaderna omedelbart täckts av det allmänna. Järnvägstrafiken hade sålunda blivit belastad med avgifter, avsedda att täcka även denna räntekostnad, medan intet motsvarande krav ställts på de avgifter, vilka pålagts vägtrafiken, och utbyggandet av en järnvägslinje, men ej motsvarande arbete å en landsväg, hade blivit betraktat såsom ett affärsföretag.

Såsom skäl mot kapitalinvesteringar i anläggningar av förevarande art kunde givetvis också anföras, att det måste väcka betänkligheter att överhuvudt nyinvestera medel i företag, vilkas arbetsuppgifter blivit åtminstone relativt beskurna, som fallet vore med järnvägarna. Häremot vore först att erinra att, om inskränkning drabbade vissa grenar av ett företags rörelse, medan andra grenar utvecklades, den omständigheten, att i de förra nedlagt kapital vore förlorat, icke kunde få hindra nyinvesteringar i anläggningar för den utvecklingskraftiga delen av verksamheten. Här förevarande anläggningar vore närmast motiverade av fjärrtrafikens alltjämt fortgående och trots bilkonkurrensen tämligen snabba expansion. Vidare gällde 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, slutade järnvägsstyrelsen, skulle alltjämt fylla sina uppgifter såsom huvudådror i vårt lands samfärdselnät, kunde arbetet på desamma anpassning efter ändrade tidsförhållanden följaktligen icke få avstanna, och detta arbete krävde oundgängligen insats av nya kapitalmedel. Att medlen i fråga ej alltid kunde påräknas förräntade genom med anläggningarna vunnen förbättring i driftsekonomin vore beklagligt, men, efter vad det ville 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, syntes kräva likställighet även i fråga om investering av kapital i färdleder och övriga fasta anläggningar.

Vid anmälan av järnvägsstyrelsens skrivelse (1936 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, bil. 4, punkt 18) anförde dåvarande departementschefen, att han, med anledning av styrelsens principiella yttrande rörande dubbelspårsanläggningar, i stort sett ville giva sin anslutning till vad styrelsen därutinnan anfört. Vad emellertid själva finansieringsfrågan anginge — yttrade han — måste givetvis i varje särskilt fall hänsyn tagas till, förutom anläggningens ekonomiska och trafiktekniska berättigande, även det statsfinansiella läget. Han framhöll tillika, att hithörande arbeten kunde vara lämpade för utförande under tider, då särskilda åtgärder till motverkande av arbetslöshet vore påkallade, och med anlitan av för sådant ändamål anvisade medel.

Vad sålunda anförts föranledde intet yttrande från riksdagens sida. I annat sammanhang är däremot att notera ett uttalande i samma riktning av 1936 års riksdag, innebärande ett allmänt erkännande av statens järnvägars behov att följa med i den tekniska utvecklingen. I en den 6 juni 1936 avlåten skrivelse, nr 311, angående utredning om fortsatt elektrifiering av statsbanorna anförde riksdagen följande:

»Enligt riksdagens mening måste dock statens järnvägar alltjämt anses för hela landets samfärdselväsen vara av en sådan central betydelse, att ej (dylika) på kort sikt inriktade avkastningskrav böra få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling. I detta avseende kan åberopas det livliga arbete, som — till mötande främst av konkurrensen från nya trafikmedel — för närvarande pågår inom vissa främmande länder.»

Ett direkt ställningstagande till frågan om fortsatt dubbelspårsbyggande skedde vid 1937 års riksdag, närmast i anledning av Inlandsbanans färdigställande. I och med avslutningen av arbetena å detta stora anläggningsföretag blev det nämligen nödvändigt att taga under övervägande frågan om fortsatt anställning åt därvid ledigblivna järnvägsbyggare med specialutbildning — tillhoppa inemot 500 personer.

Till kommunikationsdepartementet hade tidigare under år 1936 inkommit framställning från representanter för arbetarna vid inlandsbanebygget i syfte att för dessa arbetare, efter banbyggets färdigställande, vinna sysselsättning

vid andra arbetsföretag. I häröver den 9 december 1936 avgivet utlåtande föreslog järnvägsstyrelsen, att förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning på linjen Järna—Katrineholm i nämnda syfte skulle utföras med början under budgetåret 1937/1938 samt hemställde om anvisande för detta ändamål av ett första anslag om 1 300 000 kronor.

För att dessa förberedande arbeten skulle kunna förväntas få någon nyttoeffekt, krävdes tydligen, att dubbelspåret ifråga kunde beräknas bli inom en relativt nära framtid färdigställt samt taget i bruk, och det var följaktligen nödvändigt att åter aktualisera frågan om behovet av dubbelspår vid statens järnvägars huvudlinjer.

Styrelsen erinrade därvid till en början därom, att i de tablåer över arbeten och beställningar, avsedda att komma till utförande under budgetåren 1937/1938—1941/1942 m. m., vilka av styrelsen — jämlikt särskilt föreläggande — med skrivelse den 13 augusti 1936 ingivits till kommunikationsdepartementet, jämväl upptagits vissa dubbelspårsbyggnader. Vidare framhöll styrelsen att dessa arbeten avgjort stode i första linjen vad gällde angelägenhetsgraden. Då emellertid behovet av ytterligare dubbelspårsbyggnader icke för det dåvarande vore absolut ofrånkomligt, hade i nyssnämnda tablåer samtliga ifrågavarande dubbelspårsanläggningar upptagits att komma till utförande, endast i den mån anslag utanför statens järnvägars normala kapitalökningsstat kunde bli anvisade för ändamålet. Arbetena ifråga skulle således bedrivas under tider, då konjunkturförhållandena ansåges betinga särskilda statliga åtgärder för ökning av arbetstillgången.

Den fråga, som vid sådant förhållande i första hand uppställdes sig var alltså, huruvida icke för någon av sagda anläggningar tidpunkten för behovets aktualisering kunde antagas ligga så relativt nära i tiden, att trots rådande högkonjunktur arbetets omedelbara igångsättande kunde vara ekonomiskt försvarbart.

Härom anförde styrelsen:

»Under i det följande närmare angivna betingelser synes den ställda frågan kunna besvaras jakande för vissa linjer, bland dessa i första hand bansträckorna Järna—Katrineholm, Laxå—Gårdsjö samt Mjölby—Tranås, av vilka järnvägsstyrelsen, föranledd av nuvarande och förutsedd tågplan, vill sätta linjen Järna—Katrineholm främst. Med gällande tidtabell och trafikomfattning är nämligen under vissa delar av dygnet nämnda sträckas tågkapacitet praktiskt taget fullständigt utnyttjad. Det är givetvis omöjligt att med någon bestämdhet uttala sig om, vid vilken tidpunkt sådan ytterligare stegring i tågrörelsen kan komma att inträda, att dubbelspåret kan bli nödvändigt för trafikens behöriga avveckling, allra helst i en tid så osäker som den nuvarande. Hittills vunna erfarenheter hava emellertid visat, att i det böljesystem, som kan användas för att åskådliggöra det ekonomiska skeendet, snart sagt varje vägkam reser sig högre än alla sina föregångare, och detta icke blott i fråga om mätetalen för den egentliga produktionen utan också och i minst lika mån för transportrörelsen som helhet betraktad.

En annan fråga är givetvis, vilken andel, som statens järnvägar under nuvarande konkurrensförhållande till bilväsendet kunna komma att få i en blivande expansion av den allmänna samfärdseln. Här kommer man tydligen in på ett särdeles vanskligt område, där som bekant meningarna starkt bryta sig.

Under det kristillstånd, vari transportväsendet sedan c:a 15 år befunnit sig på grund av nya samfärdsmedels tillkomst, och vilket ej på länge torde kunna anses passerat, har ju stor ovisshet rått angående järnvägarnas framtida ställning inom samfärdseln. Emellertid förutsättas av flera skäl, särskilt för att statsmakternas åtgärder till samfärdselns befrämjande skola kunna givas rationell inriktning, med nödvändighet vissa antaganden i detta stycke, och de senaste åren få väl också sägas ha bringat viss klarhet. Åtminstone synes allmän enighet hava vunnits därom, att under överskådlig framtid flertalet järnvägslinjer måste icke blott bibehållas utan också sättas i stånd att följa med i den allmänna tekniska och ekonomiska utvecklingen. Främst gäller detta givetvis de samfärdselns stora pulsådorr, vilkas existensberättigande för övrigt aldrig varit ifrågasatt, och som i förevarande sammanhang ensamma äro av intresse.

I förberörda principuttalande angående fortsatt byggande av dubbelspår har järnvägsstyrelsen framhållit, dels att konkurrensen reducerat järnvägarnas arbetsuppgifter i långt mindre grad än vad inkomstgivningen påverkats, dels att den inskränkning i verksamheten, som ägt rum, endast drabbat vissa grenar av rörelsen, medan andra grenar utvecklats. Den omständigheten att i de förra nedlagt kapital vore förlorat, kunde därför icke få hindra nyinvesteringar i anläggningar för den utvecklingskraftiga delen av verksamheten. Det påpekades också, att samtliga ifrågasatta dubbelspårsanläggningar vore motiverade av fjärrtrafikens alltjämt fortgående och trots bilkonkurrensen tämligen snabba expansion.

Tilläggas må, att å förenämnda sträcka Järna—Katrineholm lokaltrafiken aldrig spelat någon större roll, varför verkningarna av fjärrtrafikens expansion där framträda tämligen renodlade. Samma gäller för övrigt om de båda övriga bansträckor, vilka anses följa närmast i fråga om angelägenhetsgrad, nämligen linjerna Laxå—Gårdsjö och Mjölby—Tranås. Förbises får givetvis icke, att luftfarten fr. o. m. år 1937 inträder i ett nytt skede och att den beslutade, med rikliga statsunderstöd subventionerade utvecklingen av detta trafikmedel innebär ett hot mot statens järnvägars persontrafik å långdistans. Med stöd av erfarenheterna från bilkonkurrensen torde man emellertid vara berättigad antaga, att även denna nya medtävlare kommer att mera påverka inkomstgivningen än arbetsuppgifterna. Så länge självkostnaderna för luftbefordran äro mångfaldigt högre än för befordran utefter markytan, innehåller nämligen själva fixeringen av subventionsbeloppet ett tämligen effektivt hinder mot en alltför stark expansion av den allmänna luftfarten, och man torde i allt fall för överskådlig framtid kunna räkna med, att antalet resor per flyg skola bli fåtaliga jämfört med antalet i privatbil företagna resor utanför närtrafiksräjongen.

I betraktande av förevarande omständigheter finner järnvägsstyrelsen — ställd inför nödvändigheten av att göra ett antagande — följaktligen icke osannolikt, att 1937 års tidtabell för stambanan Stockholm—Göteborg, vilken för närvarande anses fylla alla rimliga krav, skall redan vid nästkommande (1940-talets) högkonjunktur befinnas väsentligt för knapp. Å förenämnda sträcka Järna—Katrineholm är emellertid, såsom redan framhållits tågkapaciteten redan fullt utnyttjad, och varje behov av mera betydlig utvidgning aktualiserar alltså behovet av dubbelspår.

Vid en sådan utveckling av förhållandena, som här antytts, skulle tydligen byggandet av ett andra spår visa sig vara igångsatt endast ett relativt fåtal år tidigare, än vad trafikutvecklingen betingat, och merkostnaderna alltså inskränka sig till tämligen måttliga ränteförluster. Att beakta är också, att om först inlandsbanans byggnadsarbetarekår skingras och sedermera dubbelspårsbyggnader tvinga sig fram, desamma kunna bliva väsentligt dyrare att

utföra, beroende på användningen av arbetare med mindre goda kvalifikationer, och att viss kompensation alltså kan erhållas för sagda ränteförluster. Därvid måste emellertid räknas med — och det är denna förutsättning styrelsen tidigare syftat på — att arbetena tillsvidare begränsas till att avse terrassering, broar, trummor, viss ballastning m. m. med andra ord anläggningar, vilkas tillkomst icke föranleder ökad banunderhållskostnad inom statens järnvägars driftkostnadsstat, under den tid anläggningarna i avvaktan ligga oanvända.»

Vidare anförde styrelsen att under förutsättning att angivna begränsning iakttoges, det ville synas styrelsen väl försvarligt och överensstämmande med god samhällshushållning, att dubbelspårsanläggningen Järna—Katrineholm igångsattes så snart sig göra läte i syfte att därvid tillsvidare binda de i och med slutförandet av inlandsbanebygget ledigblivna byggnadsarbetare, vilka uppfyllde vissa villkor.

Beträffande sättet för finansieringen anförde styrelsen:

»Frågan om finansieringen av förevarande byggnadsarbeten uppvisar flera aspekter, skiftande med valet av synpunkt. Till beaktande framstår å ena sidan att de bansträckor, för vilka byggande av ett andra spår kan ifrågasättas, tillhöra statens järnvägars allra trafikstarkaste. Vid uppdelning bandelsvis av bokförda inkomster och utgifter samt beräknad andel av statslåneräntor skulle därför alla dessa bansträckor framstå såsom utpräglade överskottslinjer och följaktligen det däri investerade statskapitalet såsom helt förräntat med trafikinkomster. Vid ett sådant betraktelsesätt framstår alltså finansiering med lånemedel såsom naturlig.

Å andra sidan gäller emellertid, som järnvägsstyrelsen framhållit bl. a. i förenämnda framställning den 27 september 1935, att tillkomsten av ett andra spår icke medför någon omedelbar ökning av inkomsterna men däremot en betydande belastning av driftkostnadsstaten. Om alltså den dubbelspåriga linjen alltfört kommer att vara väl räntabel — och på den punkten råder intet tvivel — så inträder i stället minskning i det överskott, som därifrån erhålles, och som erfordras för kompensation av underskott från svagare linjer. Betraktas frågan från denna synpunkt, synes också försvarligt att investera skattemedel, som då närmast skulle avse utlösning av icke vidare med trafikinkomster förräntningsbara lånemedel.

Om statsbanorna skola kunna i framtiden väl fylla sina uppgifter i folkhushållningens och samhällslivets tjänst, torde det icke vara möjligt att i längden uppehålla den under de senare åren iakttagna begränsningen av s. k. nya byggnader och anläggningar till sådana, som äro direkt räntabla och alltså enligt gällande normer kunna finansieras med lånemedel. Skola järnvägarna städe hållas i nivå med tidslägets krav, torde fastmer krävas betydande medelsinsatser även för ändamål, vilka ej direkt öka avkastningen. Då det anses förenligt med god samhällshushållning att låta samtliga från motorfordonsbeskattningen härrörande statsinkomster gå till vägväsendet, kan det väl för övrigt icke vara orimligt låta någon del av överskotten från statens järnvägar via skattebudgeten komma dessas anläggningar till del. Byggandet av ett dubbelspår eller ökningen av radien i en järnvägskurva torde ofta vara minst lika allmännyttig som breddningen av en landsväg resp. förbättring i dennas linjeföring, och i båda fallen komma vinsterna trafikanterna till godo i form av höjd trafikeringsstandard.»

Järnvägsstyrelsen anförde i fortsättningen:

»Då styrelsen nu ifrågasätter, att finansieringen skall ske i särskild ordning, är det alltså förberörda principiella skäl, som ensamma varit bestäm-

mande, varvid till beaktande särskilt framstått förhållandet, att statens järnvägar icke förväntas under några omständigheter kunna för hela tiden mellan senaste och nästkommande vågdal i konjunkturutvecklingen komma upp till en samlad avkastning, motsvarande den av 1929 års riksdag fixerade normen.»

Järnvägsstyrelsens hemställan bifölls av statsmakterna sålunda, att till ifrågavarande arbeten å riksstaten för budgetåret 1937/1938 begärda anslagsbelopp anvisades att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

För av 1938 års riksdag för nyss berörda ändamål anvisade medel har redogjorts i första stycket av förevarande avdelning.

Vid föredragning i statsrådet av ifrågavarande punkt i förslaget till beredskapsstat anförde chefen för kommunikationsdepartementet, att det för att statens järnvägars stamlinjer skulle på ett tillfredsställande sätt kunna fylla sina viktiga uppgifter såsom huvudådror i vårt lands samfärdselnät erfordrades, att järnvägarna anpassades efter de förändrade tidsförhållandena med deras krav på kvalitativ och kvantitativ förbättring av tåg tjänsten. Bland olika åtgärder i dylikt syfte utgjorde otvivelaktigt anläggandet av dubbelspår å de mest trafikerade linjerna ett verksamt medel.

Förenämnda nu pågående utredningsarbete avser, såsom redan antytts, utbyggandet av ett andra spår å nu enkelspåriga sträckor om tillhoppa c:a 570 bankilometer av huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö. Föreliggande — med nödvändighet mycket approximativa — kostnadsberäkning slutar på en totalsumma av i runt tal 125 miljoner kronor.

Vad beträffar den framtida tidpunkt, då tillgången till en obruten dubbelspårsförbindelse å båda de nyssnämnda huvudlinjerna kan befinnas vara en trängande nödvändighet för drifttjänstens behöriga gång, är givetvis omöjligt åstadkomma någon säker prognos. I ovan åberopade skrivelse den 9 december 1936 har järnvägsstyrelsen — ställd inför nödvändigheten att göra ett antagande — som nämnt presumerat, att för sträckan Järna—Katrineholm behovet av dubbelspår skulle aktualiseras redan vid nästkommande (1940-talets) högkonjunktur. Erfarenheterna från senaste toppår 1937 tjäna som ett belägg för riktigheten av detta antagande; tågträngseln å nämnda sträcka var under stora delar av sagda år högst besvärande. Tilläggas kan, att den gångna delen av 1938 — trots viss minskning i godstrafiken — icke medfört någon lindring i berörda hänseende.

Sträckan Laxå—Gårdsjö är i fråga om tågkapacitetens utnyttjande föga underlägsen sträckan Järna—Katrineholm. Linjen Mjölby—Tranås tål däremot med enkelspårsdrift någon — ehuru ej så stor — ytterligare trafikökning. Även på en del andra linjedelar än de här angivna å huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö är under vissa tider på dygnet marginalen upp till fullt utnyttjad tågkapacitet särdeles liten, och man torde alltså kunna räkna med en successiv aktualisering av dubbelspårsbehovet under 1940- och 1950-talen sålunda, att sagda obrutna dubbelspårsförbindelser skulle behöva vara färdiga inom högst 20 år. Detta antagande giver ett genomsnittligt årsbehov av byggnadsanslag om lägst 6 miljoner kro-

nor för ovan angivna huvudlinjer. Härtill måste med sannolikhet läggas rätt betydande belopp för dubbelspår å vissa till andra stambanor hörande stationssträckor t. ex. Almedal—Kungsbacka, Örebro—Frövi och Ånge—Bräcke.

Arbetena för dubbelspårsanläggningar äro, såsom redan framhållits, avsedda att i huvudsak bedrivs under tider, då konjunkturförhållandena anses betinga särskilda statliga åtgärder för ökning av arbetstillgången, och medelsanvisningarna för ändamålet böra sålunda vara störst under tider av lågkonjunktur och vice versa. Uppenbart är emellertid, att om årsbehovet av anslag för berörda arbeten rör sig om i genomsnitt 6 eller måhända 7 miljoner kronor, så måste även minimibehovet ligga väsentligt högre än nuvarande ordinarie anslag. Såsom lämplig anslagssumma vid ungefär oförändrat konjunkturläge vill järnvägsstyrelsen för nästkommande budgetår föreslå ett belopp av 3 000 000 kronor. Beloppet är betydligt, men dock icke så stort som det årsanslag, 4 miljoner kronor, som statsmakterna under en längre följd av år anvisat till arbeten å Inlandsbanan.

Förenämnda anslag är avsett att användas dels till pågående arbeten å linjen Järna—Katrineholm, vilka arbeten skulle avsevärt påskyndas, dels till igångsättande av förberedande arbeten å linjen Laxå—Gårdsjö. Dessutom erfordras vissa kompletteringsarbeten betingande en kostnad av c:a 100 000 kronor, å linjen Hallsberg—Östansjö, där redan två järnvägsspår finnas men vissa anordningar för egentlig dubbelspårsdrift saknas.

Vad beträffar räntabiliteten får styrelsen hänvisa till sina ovan återgivna tidigare uttalanden. Samma skäl, som föranlett beslut om omedelbar avskrivning i riksstaten och beredskapsstaten för innevarande budgetår för nu ifrågasatt ändamål anvisade medel, bibehålla sin fulla giltighet även vad gäller nästkommande budgetår och oberoende av anslagsbeloppets ökning.

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

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1939/1940 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor, dels å driftbudgeten ett lika stort reservationsanslag för avskrivning av denna kapitalinvestering.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rålsutbyten och dylikt kronor 4 200 000.

För rålsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står för innevarande budgetår resp. kalenderår till styrelsens förfogande ett sammanlagt belopp av 5 700 000 kronor, varav 4 200 000 kronor anvisats å riksstaten och återstoden 1 500 000 kronor av förnyelsefondsmedel. På grund av de avsevärt stegrade materialpriserna har härvid räknats med en viss inskränkning i arbetenas omfattning.

Med hänsyn till att materialpriserna nu avsevärt nedgått och prisnivån åter synes tämligen stabiliserad, äro arbeten av ifrågasatt slag under nästa

är avsedda att utföras i ungefär normal omfattning. Tack vare nämnda prisreduktion torde kostnaderna för ändamålet i allt fall kunna beräknas till samma belopp som för innevarande budgetår resp. kalenderår eller alltså till 5 700 000 kronor inalles. I sin framställning av den 30 september 1936 angående anslag för nya byggnader m. m. har styrelsen beträffande anslag under rubriken »fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden» anfört bl. a. följande:

»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 fr. o. m. 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.»

Av detta skäl synes även nu liksom förra året av förutnämnda totalbelopp 1 400 000 kronor mindre än som enligt numera tillämpad ordning normalt skulle hava bestritts med förnyelsefondsmedel böra anvisas att utgå av dylika medel och den på kapitalbudgeten belöpande anslagsdelen i motsvarande mån ökas. I enlighet härmed föreslås, att 1 500 000 kronor anvisas av förnyelsefondsmedel och återstoden 4 200 000 kronor av totalkostnaden bestrids av å riksstatens kapitalbudget anvisade medel.

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

att till rälsutbyten och dylikt för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 4 200 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning..... kronor 500 000.

I fjolårets framställning angående anslag för nya byggnader och anläggningar framhöll styrelsen under rubriken »Inläggande av makadamballast m. m.» hurusom den moderna tiden av det allmänna kommunikationsväsendet och alltså även av järnvägarna krävde alltfört förbättrade färde- och transport-hastigheter samt tätare transportlägenheter för befordran av personer och

gods. Tydligt vore, framhöll styrelsen, att vid den sålunda fortgående intensifieringen av trafikrörelsen banans under- och överbyggnad måste utsättas för kraftigare påkänningar än vad förut varit fallet, samt att i anledning härav behov uppkommit att å vissa huvudlinjer, utöver det normala underhållet, vidtaga sådana förstärknings- och kompletteringsarbeten, som giva åt banvallen och ballasten en mot det större tågantalet och den högre körhastigheten svarande standard. Efter att ha redogjort dels för arten av de sålunda påkallade extra ordinära förstärknings- och kompletteringsarbetena, dels för de banlinjer, å vilka dessa arbeten i första hand vore behöfliga, meddelade styrelsen vidare, att enligt en inom styrelsen verkställd utredning kostnaderna för ifrågasvarande arbeten skulle komma att uppgå till i runt tal 6 000 000 kronor. I fråga om kostnadernas finansiering uttalade styrelsen till slut, att berörda arbeten till sin natur vore sådana, att viss investering för ändamålet av kapitalökningsmedel skulle kunna ifrågasättas. Då redan statens järnvägars nuvarande affärskapital visat sig ligga väl högt jämfört med den genomsnittliga inkomsten av statens järnvägar, fann styrelsen emellertid inför det ofta accentuerade räntabilitetskravet angeläget, att ytterligare kapitalinvesteringar begränsades till lägsta möjliga belopp. Av denna anledning ifrågasatte styrelsen, huruvida icke enbart trafikmedel skulle kunna få användas för ändamålet och anmälde sig hava för avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för innevarande år medtaga ett häremot svarande ökat anslag. Styrelsen, som alltså icke framförde något äskande av kapitalökningsmedel, ansåg sig likväl med hänsyn till beloppets storlek böra i förevarande sammanhang anmäla förhållandet.

Vad sålunda av järnvägsstyrelsen föreslagits, ansågs kunna biträdas av vederbörande departementschef och föranledde ingen erinran från riksdagens sida.

Förenämnda av styrelsen planerade åtgärder syftade, såsom av det ovan återgivna framgår, i första hand att taga igen vad som under de senare åren eftersatts i fråga om kompletterings- och förbättringsarbeten, vilka normalt bort vidtagas samtidigt med skedd, delvis i samband med elektrifieringen stående ökning i tågtyngd, tåghastighet och tågantal. Samtidigt skulle siktas mot en höjning av största tåghastigheten till 100 km i timmen.

Emellertid har under innevarande år frågan om spår förstärkning kommit i ett förändrat läge i samband med de i en följande avdelning omförmälda utredningsarbetena angående anskaffning för viss snälltågsdrift av elektrolok med större effekt än de nu använda. Det har nämligen befunnits, att med diskuterad lokkonstruktion icke bör, vad dragkraften angår, möta några svårigheter att bringa upp tåghastigheten ytterligare ej oväsentligt över ovan angivna gräns. Avgörande är härvid huruvida banans tekniska standard med rimlig kostnad kan bringas upp till att möjliggöra nyss angivna högre hastighet. Utredningarna ha givit vid handen, att denna fråga kan besvaras jakande, vad huvudlinjerna i södra och mellersta Sverige angår, låt vara att kostnadssummorna bli väsentligt högre än de hittills diskuterade. Följande samman-

ställning avser ifrågavarande nu återstående förstärkningsarbeten å linjerna Stockholm—Göteborg, Katrineholm—(Åby)—Malmö—Trelleborg samt Stockholm—Uppsala:

| | | | |
|--|-----|------------|-------------------|
| Inläggning av makadamballast | c:a | 12 000 000 | kronor |
| Komplettering av grusballast | » | 900 000 | » |
| Kurvomläggningar | » | 600 000 | » |
| Kurvjusteringar | » | 650 000 | » |
| Komplettering av banvall och dräneringar | » | 1 125 000 | » |
| Anordnande av tryckbankar | » | 125 000 | » |
| Ny effektivare rälsbefästning | » | 7 200 000 | » |
| | | <hr/> | |
| | | Summa | 22 600 000 kronor |

Rubrikerna komplettering av grusballast, komplettering av banvall och dräneringar samt anordnande av tryckbankar, med en sammanlagd kostnad av 2 150 000 kronor, avse arbeten, som under alla omständigheter borde utföras och därvid bekostas med trafikmedel, och från vilka alltså kan bortses i detta sammanhang.

I allt fall är merkostnaden för genomförande av nyssnämnda program i förhållande till det tidigare planerade, vilken merkostnad preliminärt må sättas till 18 miljoner kronor och enligt nuvarande ränteförhållanden torde motsvara en ökad räntebelastning av 540 000 kronor årligen, mycket betydlig. Mot sagda årsbelopp är emellertid att ställa dels en icke obetydlig sänkning i löpande underhållskostnad, dels en väsentlig höjning av banans standard, som kan komma särskilt fjärrpersontrafiken till del och alltså kan resultera i ökad persontrafiksinkomst. Järnvägsstyrelsen hyser följaktligen inga allvarligare betänkligheter mot att låta den merkostnad, som uppstår genom här behandlad utvidgning av tidigare anmäld plan, täckas med räntepliktiga anslagsmedel.

Vad angår kostnaden för effektivare rälsbefästning, hör densamma naturligt hemma under nästföregående rubrik, och har styrelsen för avsikt att i kommande statförslag därstädes upptaga erforderliga medel för ändamålet — arbetet ifråga tillhör ett något senare skede i omdaningsprogrammet. Vad åter beträffar övriga kostnadsgrupper, har det totala medelsbehovet för nästkommande budgetår beräknats till 1·6 miljoner kronor, innebärande en ökning gentemot innevarande år med 0·5 miljoner kronor, vilket belopp alltså skulle täckas med medel från anslag å riksstaten.

Under hänvisning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen dels anmäla sin avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för år 1939 för här förevarande ändamål upptaga ett belopp av samma storlek som det för år 1938 beviljade eller i runt tal 1·1 miljon kronor, dels hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

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 vardera av budgetåren 1936/1937, 1937/1938 och 1938/1939 200 000 kronor. Efter vad nu kan bedömas, torde sannolikt någon nämnvärd behållning å hittills beviljade anslag icke kvarstå vid utgången av innevarande budgetår.

För nästkommande budgetår erfordras därför 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 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

V. Husbyggnader.

1. Malmö, tillbyggnad av stationshuset kronor 100 000.

I föregående års framställning angående anslag för nya byggnader och anläggningar meddelade styrelsen, att biljettexpeditionen vid Malmö Centralstation sedan flera år handhaft även försäljning av s. k. resebyrå- och kombinerade biljetter samt sovplatsbiljetter, men att det numera blivit svårt för expeditionen att sköta detta arbete jämsides med den ordinarie biljettexpeditionen på grund av den stora ökningen i resandetraffiken jämte tillkomsten av ett flertal nya reseformer. Då behovet av biljettexpeditionens avlastning hade visat sig allt mera framträdande, hemställde styrelsen om förslag till riksdagen om anvisande av erforderligt anslag för anordnandet av en särskild resebyrå i Malmö genom tillbyggnad åt norr till den mot Skeppsbron belägna stationshusbyggnaden.

Förslaget biträdades av statsmakterna i så måtto, att arbetet ifråga i enlighet med av Kungl. Maj:t framlagt förslag upptagits i den av riksdagen fastställda beredskapsstaten för budgetåret 1938/1939. Tidpunkten för ett eventuellt beviljande av anslag för arbetet kan sålunda för närvarande icke förutses.

Under innevarande år har behovet av en avlastning av arbetet å biljettexpeditionen i Malmö emellertid framträtt alltmer trängande, och styrelsen anser därför, att anordnandet av en särskild resebyrå därstädes icke kan anstå längre än till nästkommande budgetår.

För att belysa detta förhållande lämnas här nedan vissa uppgifter angående å biljettexpeditionen försålda resebyrå- och kombinerade biljetter samt rundresebiljetter m. m.

| Å r | Värdet av expedierade | | Antalet besökande per dag |
|-----------------------|---|-------------------|---------------------------|
| | resebyrå- och kombinerade biljetter c:a | rundresebiljetter | |
| | kronor | kronor | |
| 1934 | 25 000 | 79 000 | 54 |
| 1935 | 20 000 | 115 000 | 101 |
| 1936 | 56 000 | 174 000 | 165 |
| 1937 | 68 000 | 185 000 | 177 |
| 1938 januari—juli.... | 57 000 | 158 000 | 211 |

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

att för anordnande av en statens järnvägars resebyrå i Malmö för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

2. Hagalunds övre, utvidgning av tvättinrättningen kronor 130 000.

För utvidgning av tvättinrättningen vid Hagalund har å beredskapsstaten för budgetåret 1938/1939 anvisats ett reservationsanslag av 130 000 kronor.

I sin skrivelse till statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet den 2 mars 1938 angående förslag till arbeten att medtagas i nämnda beredskapsstat anförde styrelsen, att en utvidgning av nuvarande lokaler i nämnda tvättinrättning torde bli ofrånkomlig inom närmaste åren.

På grund av den avsevärt ökade mängden av tvättkläder äro nuvarande utrymmen i tvättinrättningen alldeles otillräckliga för att möjliggöra en rationell drift. Till bestyrkande av detta förhållande må nämnas, att tvätten sedan år 1931 ökat med icke mindre än c:a 30 %, och att en fortsatt ökning torde vara att förutse. Den härav betingade ökningen av personalen vid tvättinrättningen medför även behov av förbättrade personalrum.

Då styrelsen anser att med en utvidgning av tvättinrättningen icke utan stora olägenheter kan anstå längre än till nästkommande år, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utvidgning av tvättinrättningen vid Hagalunds övre för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 130 000 kronor.

3. Göteborg C, tillbyggnad av ilgodsmagasin kronor 50 000.

Såsom styrelsen framhöll i sin nyssnämnda skrivelse den 2 mars 1938 har antalet ilgodsexpeditioner vid Göteborgs centralstation under de senare åren utvisat en fortgående ökning. Utrymmet i magasinet har härigenom blivit för litet, och lagring av gods måste ofta ske å bryggorna utanför magasinet. Särskilt vid otjänlig väderlek medför detta uppenbara olägenheter.

Styrelsen föreslog därför en utökning av utrymmena genom om- och tillbyggnad av magasinsbyggnaden. Arbetet medtogs i den av riksdagen sedermera bifallna propositionen angående beredskapsstat för budgetåret 1938/1939.

Med hänsyn till det allt mer framträdande behovet av denna utvidgning anser styrelsen att med densamma icke kan anstå längre än till nästkommande år.

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

att för tillbyggnad av ilgodsmagasinet i Göteborg C för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

4. Malung, byggnad för post- och telegrafverket jämte stationshus kronor 180 000.

Stationshuset i Malung har sedan länge varit i behov av utvidgning och modernisering, men har med förändringsarbetena fått anstå, bl. a. på grund av att denna byggnadsfråga hopkopplats med frågan om beredande av nya lokaler för post- och telegrafverket.

Den lokal, som postkontoret i Malung för närvarande disponerar, är förhyrd i enskild person tillhörig byggnad för tiden t. o. m. den 30 september 1940. På grund av inträdd synnerligen kraftig uppgång i postkontorets rörelse är det oundgängligen nödvändigt, att kontoret beredes rymligare lokaler, så snart detta lämpligen kan ske och i varje fall, då det nuvarande hyresavtalet utlöper.

För telegrafverkets station i Malung förhyres likaledes lokal i enskild person tillhörig byggnad, för vilken lokal nuvarande hyresavtal gäller t. o. m. den 30 september 1941.

Mellan de tre verkstyrelserna förda förhandlingar i syfte att undersöka möjligheten och lämpligheten att gemensamt ordna de tre kommunikationsverkens lokalbehov hava nu resulterat i att samtliga berörda parter funnit den lämpligaste lösningen vara, att statens järnvägar uppföra ett nytt stationshus av sådan storlek att i detsamma kunna inrymmas fullt tillräckliga och ändamålsenliga lokaler jämväl för post och telegraf. Dessa lokaler skulle sedan av statens järnvägar uthyras till de andra trafikverken för en ersättning svarande mot den på resp. utrymmen belöpande andelen av kostnaderna för stationshusets uppförande och underhåll.

Preliminärt förslag till dylik nybyggnad har därefter uppgjorts, mot vilket förslag generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen förklarar sig i huvudsak intet hava att erinra. Med hänsyn till tiden för ovan angivna hyresavtals utlöpande bör byggnaden uppföras under budgetåret 1939/1940 för att senast kunna tagas i bruk den 1 oktober 1940.

Verkställd kostnadsberäkning av nu föreliggande preliminära förslag till den sålunda planerade nybyggnaden visar, att kostnaderna för densamma skulle komma att uppgå till 285 000 kronor. Härav anses 105 000 kronor, motsvarande kostnaderna för den av statens järnvägar disponerade delen av

byggnaden, böra bestridas av medel ur förnyelsefonden, enär denna del av byggnaden kommer att utgöra ersättning för det nuvarande stationshuset. Återstående kostnader, 180 000 kronor, torde däremot vara av natur att böra bestridas av kapitalökningsmedel.

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

att för ombyggnad av stationshuset i Malung för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 180 000 kronor.

VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 500 000.

För anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen för vardera av budgetåren 1934/1935 och 1935/1936 anvisat 1 000 000 kronor, för budgetåret 1936/1937 1 500 000 kronor samt för vardera av budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 1 000 000 kronor.

Såsom styrelsen i sina tidigare framställningar angående anslag för nya byggnader och anläggningar framhållit, äro växel- och signalsäkerhetsanläggningar erforderliga för att kunna tillgodose kravet på tätare och snabbare tågförbindelser. Genom dylika anläggningar uppnås i regel sådana lättnader i trafikarbetet, att det nedlagda kapitalet fullt förräntas och amorteras genom besparingar i de löpande driftutgifterna.

Genom förskjutning av tidpunkten för vissa arbetens utförande, beroende bl. a. på förlängda leveranstider under senaste högkonjunktur, kvarstår för närvarande viss behållning å för ändamålet hittills anvisade medel. Av detta överskott torde en del komma att kvarstå jämväl vid innevarande budgetårs slut men dock icke så mycket att enbart då återstående medel anses tillräckliga för bestridande av kostnaderna för under budgetåret 1939/1940 ifrågakommande dylika arbeten. Däremot torde med hänsyn till nyss berörda förhållande ett för nästkommande år erforderligt nytt anslag för ändamålet kunna nedsättas till hälften av motsvarande för de senaste budgetåren anvisade anslagsbelopp.

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

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

VII. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 300 000.

För fortsatt utbyggnad av statens järnvägars telefontät har i riksstaterna för budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 anvisats belopp å 200 000 resp. 300 000 kronor.

Av de i styrelsens framställning den 30 september 1937 angivna arbetena hava följande påbörjats eller utförts.

Ny telefonledning har anordnats å linjerna Östersund—Hoting, Sollefteå—Hoting—Storuman, Sollefteå—Härnösand och Ljusdal—Hudiksvall varjämte

viss komplettering av telefonförbindelserna å de inkorporerade järnvägarna Sala—Gysinge—Gävle, Uppsala—Enköping och Östra Centralbanan utförts. Arbetet med den nya automatiska telefonväxeln i Östersund har påbörjats. För de i samma skrivelse omnämnda nya ledningarna å linjerna Bollnäs—Orsa och Sundsvall—Söderhamn hava vissa förarbeten i dagarna påbörjats.

Utöver ovanstående äro för närvarande i första rummet behövliga följande nya telefon- och kabelarbeten, nämligen dels automatisering av telefonledningar å I, II och III distrikten, dels nya telefonkablar och telefonförbindelser å linjen Göteborg—Uddevalla, dels högtalaranläggningar å stationerna Göteborgs central och Falköpings central, dels nya telefonledningar å linjerna Vännäs—Umeå och Härnösand—Sundsvall dels ock slutligen ytterligare en telefonledning utöver den nu utförda å linjerna Östersund—Hoting och Sollefteå—Hoting—Storuman.

Kostnaderna för samtliga här ovan nämnda nya arbeten beräknas till 400 000 kronor, varav 100 000 kronor avses skola bestridas med kvarstående behållning å hittills beviljade anslag.

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

*att till telefonledningar och kabelarbeten för budgetåret 1939/1940
anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.*

VIII. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

1. Ny omformarestation vid Falköping..... kronor 1 000 000.

Förbrukningen av elektrisk energi har stigit oavbrutet och är nu 50—100 % större än den från början beräknades bliva vid nuvarande tidpunkt. Såsom exempel må anföras följande siffror över energiförbrukningen vid Alingsås, Moholms och Nässjö omformarestationer.

| År | K i l o w a t t - t i m m a r | | |
|------------|-------------------------------|------------|------------|
| | Alingsås | Moholm | Nässjö |
| 1927 | 14 529 000 | 8 739 000 | — |
| 1928 | 16 739 000 | 10 023 000 | — |
| 1929 | 17 743 000 | 10 816 000 | — |
| 1930 | 18 478 000 | 10 561 000 | — |
| 1931 | 20 252 000 | 11 301 000 | — |
| 1932 | 21 150 000 | 11 706 000 | — |
| 1933 | 22 276 000 | 12 756 000 | 14 444 000 |
| 1934 | 22 649 000 | 14 967 000 | 21 098 000 |
| 1935 | 24 115 000 | 17 284 000 | 23 293 000 |
| 1936 | 26 376 000 | 18 488 000 | 24 295 000 |
| 1937 | 31 850 000 | 18 922 000 | 25 804 000 |

Denna kraftiga stegring i förbrukningen av elektrisk energi gör det nödvändigt att förstärka omformareutrustningen. Härvid kan ifrågakomma antingen

att utbygga nuvarande omformarestationer eller ock anordna nya dylika. Det senare alternativet synes vara lämpligast dels på grund av att man därigenom minskar spänningsförlusterna i ledningsnätet, dels även med hänsyn till att risken för avbrott i trafiken är mindre, om strömtillförseln sker genom ett flertal var för sig mindre omformarestationer, än om densamma äger rum över ett mindre antal större sådana.

På grund härav har järnvägsstyrelsen funnit erforderligt och lämpligt att anordna en ny omformarestation invid Falköping, vilken beräknas betinga en kostnad av 400 000 kronor. Härtill är att lägga kostnaden för två transportabla omformare à 300 000 kronor per styck.

Genom denna nya omformarestation beräknas omformarestationsbelastningarna i Alingsås, Moholm och Nässjö komma att minskas med resp. omkring 7·2, 8·7 och 3·4 miljoner kilowatt-timmar per år. Den nya omformarestationen i Falköping skulle därvid upptaga 19·3 miljoner kilowatt-timmar per år.

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

att till uppförande av en ny omformarestation vid Falköping jämte utrustning för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

2. Diverse kompletteringsarbeten kronor 100 000.

Den elektriska utrustningen börjar nu i vissa fall bliva så gammal, att viss komplettering och ändring av densamma erfordras med hänsyn till teknikens framsteg under de senare åren. Bland dylika arbeten är särskilt att nämna utförande av förbigångsledningar för stationer och sektioneringsanordningar, vilka för de först utförda elektrifieringsföretagen ej tillkommit, enär desamma då ej ansågos nödvändiga.

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

att till komplettering och ändring av vissa bestående ledningsanläggningar för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

IX. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Ny byggnad för smedja, gjuteri och ångcentral vid huvudverkstaden i Göteborg kronor 620 000.

Statens järnvägars nuvarande vagnreparationsverkstad i Göteborg som uppfördes under åren 1927—1928 i ersättning för den samtidigt nedlagda äldre verkstaden invid Göteborgs centralstation, beräknades vid planläggningen för en kapacitet ungefär motsvarande den gamla verkstadens, d. v. s. omkring 2 300 behandlade fordon per år.

Den nya vagnverkstaden, som huvudsakligast har underhåll av godsvagnar

på sitt arbetsprogram, har emellertid efter sin tillblivelse år från år kunnat öka sin kapacitet så, att denna år 1937 uppgick till c:a 5 800 behandlade fordon per år, en ökning således av över 150 %. Nämda ökning, som skett utan utvidgning av de ursprungliga lokalerna, har möjliggjorts genom en systematisk arbetsplanläggning, bestående i införandet av »flytande arbets-system», anskaffning av arbetsbesparande maskiner och verktyg m. m. Även den alltjämt fortgående moderniseringen av statens järnvägars vagnpark och en i samband därmed skeende utrangering av gamla vagnar av föråldrad modell samt nyanskaffning av vagnar, där alla detaljerna äro standardiserade hava emellertid bidragit till att höja verkstadens kapacitet. Å andra sidan har införandet av tryckluftsbroms på allt fler vagnar samt ökningen av vagnarnas storlek verkat hämmande på produktionen, mätt i antalet behandlade fordon.

Den ovan anförda kapacitetsökningen har dels medfört en betydligt förkortad uppehållstid per vagn i verkstad, dels möjliggjort en avsevärd minskning av antalet godsvagnsverkstäder vid statens järnvägar. Sålunda voro före år 1927 sju av statens järnvägars huvudverkstäder och sex driftverkstäder helt eller delvis sysselsatta med underhåll av godsvagnar under det att statens järnvägars godsvagnpark numera endast behandlas vid huvudverkstäderna i Göteborg och Bollnäs samt malmvagnar vid huvudverkstaden i Notviken.

Godsvagnsverkstaden i Göteborg har emellertid nu blivit för trång för att i sitt nuvarande skick — jämte Bollnäsverkstaden — kunna verkställa allt fortlöpande underhåll å statens järnvägars godsvagnpark, särskilt som denna under de senare åren fått ett kraftigt tillskott genom statsinlösta enskilda järnvägar. Framförallt har trångboddhet gjort sig kännbar i maskinverkstaden, vars storlek, som ovan nämnts, endast tillmätts för en kapacitet motsvarande den gamla verkstadens. Å denna avdelnings begränsade utrymmen har efter hand och i den mån antalet behandlade fordon ökats, en hel del nyinköpta arbetsmaskiner måst placeras, vilket givetvis förorsakat trängsel och till följd härav tidsförluster och ökade kostnader vid bearbetning av reparationsdetaljerna. Dessutom har övertid och skiftgång i stor utsträckning måst tillgripas inom avdelningen för att kunna hålla jämna steg med arbetena å de övriga avdelningarna.

Redan vid den nuvarande verkstadens planläggning förutsågs, att, därest i en framtid viss utbyggnad av densamma måste företagas för höjande av verkstadens kapacitet, en sådan åtgärd i första hand måste taga sikte på att söka åstadkomma en utökning av maskinverkstaden, vilket lämpligast borde ske genom att utflytta smedja, gjuteri och ångcentral till en härför uppförd, fristående byggnad. Med tanke på detta förhållande fingo dessa verkstadsavdelningar, som inrymts i den stora vagnhallen invid maskinverkstaden, från början en mera provisorisk utformning i syfte att undvika onödiga kostnader vid en eventuell framtida ändring av utrymmet till maskinverkstad.

Då — för åstadkommande av normala arbetsförhållanden inom maskinverkstaden — det numera visat sig ofrånkomligt att utöka berörda verkstadsavdelning, är den ovan angivna planen enligt järnvägsstyrelsens mening utan

tvekan den mest lämpliga. Styrelsen har därför låtit utarbeta förslag dels till en ny fristående byggnad, inrymmande såväl smedja som metallgjuteri och ångcentral, dels till disposition av det härigenom ledigblivna utrymmet i maskinhallen. Kostnaderna för dessa arbeten hava beräknats till ett sammanlagt belopp av 700 000 kronor, varav för omändringsarbeten i den nuvarande verkstaden 80 000 kronor samt för nybyggnaden 620 000 kronor.

Härtill kommer en kostnad av c:a 150 000 kronor för anskaffning av arbetsmaskiner, vilken kostnad styrelsen avser att bestrida med av Kungl. Maj:t årligen ur statens järnvägars förnyelsefond anvisade medel för övriga inventarier. Även kostnaderna för förstnämnda arbeten, vilka äro att anse såsom förändringsarbeten, böra bestridas med förnyelsefundsmedel.

I anslutning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen, som har för avsikt att i sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefundsmedel under år 1939 upptaga förenämnda belopp, 80,000 resp. 150 000 kronor, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till uppförande av en byggnad, innehållande smedja, gjuteri och ångcentral vid huvudverkstaden i Göteborg för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 620 000 kronor.

X. Försvarsberedskap vid statens järnvägar..... kronor 3 950 000.

Till försvarsberedskap vid statens järnvägar har innevarande års riksdag med bifall till av Kungl. Maj:t i proposition nr 54 framlagt förslag för budgetåret 1938/1939 anvisat dels å riksstatens kapitalbudget ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor dels å beredskapsstatens kapitalbudget ett reservationsanslag av 3 950 000 kronor. Summan av dessa anslag motsvarar det belopp, i runt tal 5 950 000 kronor, som järnvägsstyrelsen efter samråd med chefen för försvarsstaben samt vattenfallsstyrelsen ansett behövt att få disponera under innevarande budgetår under förutsättning, att de för ändamålet erforderliga engångskostnaderna i enlighet med styrelsens förslag fördelades på tre budgetår. Då det å beredskapsstaten anvisade anslaget är avsett att disponeras endast i den mån, Kungl. Maj:t med hänsyn till ett försämrat läge på arbetsmarknaden finner det påkallat att igångsätta arbeten i konjunkturutmattningens syfte, innebär förenämnda beslut i fråga om medelsanvisningen, att berörda kostnader ansetts kunna fördelas över ett större antal år än som av järnvägsstyrelsen föreslagits.

I anledning härav har styrelsen efter samråd med chefen för försvarsstaben samt vattenfallsstyrelsen i underdånig skrivelse den 31 mars 1938 — däri styrelsen framlagt förslag rörande användningen av det å riksstaten för innevarande budgetår anvisade anslaget — dels framhållit, att förnyad undersökning givit vid handen att ytterligare medel utöver förenämnda anslag vore erforderliga under första budgetåret, därest de oavvisliga behov som betingades av det ändrade försvarspolitiska läget skulle kunna tillgodoses, dels ock i anslutning härtill hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga under förnyad

omprövning, huruvida icke ytterligare medel till försvarsberedskap vid järnvägarna borde ställas till förfogande för innevarande budgetår.

Sedan ovan berörda skrivelse ingavs, har det försvarspolitiska läget undergått en fortsatt skärpning, och det framstår därför numera än mer angeläget än vid tidpunkten för ingivandet av nyssnämnda framställning, att åtgärderna för försvarsberedskap genomföras snabbare än som i förenämnda proposition förutsatts. Med hänsyn till ifrågakommande verkstäders och företags leveransmöjligheter ävensom viss i beredskapsutredningen innesluten säkerhetsmarginal synes å andra sidan någon jämkning i den ursprungliga anskaffningsplanen påkallad och möjlig. Det å kapitalbudgeten för nästkommande budgetår för ändamålet erforderliga anslaget torde med anledning härav kunna bestämmas till samma belopp, som anvisats i innevarande års beredskapsstat. Liksom motsvarande för innevarande år anvisade anslag bör beloppet omedelbart avskrivas.

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

att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1939/1940 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 3 950 000 kronor dels å driftbudgeten ett lika stort reservationsanslag för avskrivning av denna kapitalinvestering.

XI. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1 000 000.

Under denna rubrik har under en följd av år anslag anvisats för bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägena oförutsedda behov, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande, vad de senaste fyra budgetåren beträffar, 50 000 kronor. I fråga om behovet av dessa anslag får styrelsen upppepa, vad styrelsen tidigare därom anförts, nämligen att det är av stor vikt att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd 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 driftekonomisk synpunkt.

Såsom styrelsen i sin framställning om anslag för budgetåret 1937/1938 framhöll, kvarstod vid dåvarande tidpunkt en relativt betydlig behållning å ifrågavarande dispositionsanslag, av vilken anledning styrelsen kunde inskränka sin anslagsbegäran för nämnda budgetår till 500 000 kronor. I sin framställning om anslag för budgetåret 1938/1939 framhöll styrelsen, att, med hänsyn till inträdda betydande prisstegringar och det ökade behovet av arbeten av här ifrågavarande slag i och med linjenätets efter hand ökade omfång, en höjning av anslaget till 750 000 kronor vore behövlig. Trots denna höjning har styrelsen likväl sett sig nödsakad att mer än önskvärt är inskränka ifrågavarande arbeten. För att icke behöva eftersätta dylika mindre arbeten,

vilka många gånger giva en god avkastning på det nedlagda kapitalet, anser styrelsen därför en ytterligare höjning av nämnda anslag erforderlig.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

I detta sammanhang får styrelsen anmäla, att styrelsen har under övervägande att flytta en av de vid Inlandsbanan nu obehövliga barackbyggnaderna till Abisko för att inredas med rum jämte serveringslokal och kök. Det allt mer ökade intresset för turistresor till övre Norrland har nämligen medfört, att inkvarteringsmöjligheterna å turistorterna därstädes blivit otillräckliga. Särskilt vid planerandet av större grupper, har bristen på tillräckligt stora lokaler gjort sig kännbar, vilket medfört, att grupperna antingen måst göras mindre eller ock uppdelas i flera smågrupper, varigenom sammanhållandet av deltagarna och ordnandet av utspisningen för desamma blivit synnerligen besvärligt. En av de platser, där lokalfrågan för närvarande är mest aktuell är Abisko, dit större grupper brukar planeras under såväl sommar- som vintersäsongen.

Då nämnda grupper, vilka i och med tillkomsten av lagen om semester torde komma att ytterligare öka, tillföra statens järnvägar en icke obetydlig inkomst, synes det ligga i statens järnvägars intresse att medverka till avhjälpan av den nuvarande lokalbristen.

Av denna anledning överväger styrelsen en flyttning av omskrivna barack till plats invid Abisko järnvägsstation. Den är därvid avsedd placeras i närheten av skolan därstädes, i vars lokaler större grupper kunna inkvarteras under vissa tider på året.

Kostnaderna för stugans flyttning och inredning, beräknade till 20 000 kronor, samt för det framtida underhållet av densamma synes lämpligen böra bestridas av 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. Elektriska lokomotiv kronor 500 000.

I de på sin tid uppgjorda planerna för elektrifiering av statens järnvägars huvudlinjer i södra och mellersta Sverige avsågs för tåg tjänsten så gott som uteslutande elektriska standardlok litt. D. Emellertid är effektbehovet mycket växlande för skilda tågslag och starkt beroende jämväl av banans stignings- och krökningsförhållanden. Planerna på en differentiering av lokbeståndet

hava därför de senare åren tagit fastare form allt eftersom banelektrifieringen fortskridit. Järnvägsstyrelsen har i sin den 16 januari 1937 avgivna, av riksdagen begärda utredning angående fortsatt elektrifiering, gjort följande uttalande i denna fråga:

»Till frågan om elektrolokens fördelning å typer har järnvägsstyrelsen ännu ej tagit slutgiltig ställning. Med säkerhet kommer att för huvudparten av trafiken å här förevarande linjer avses standardlok litt. D. I anledning av de norr om Långsele och väster om Östersund rådande svåra stignings- och krökingsförhållandena har emellertid ifrågasatts anskaffning av vissa kraftigare — men på samma gång dyrbarare — lok, att användas för de tyngsta snäll- och persontågen. Härmed skulle eljest i viss omfattning erforderlig användning av tvenne lok i vissa tåg bortfalla. Å andra sidan har erfarenheten visat, att den särskilt för linjer med svagare överbyggnad konstruerade nya mindre — såväl i anskaffning som drift billigare — loktypen litt. Ud, beträffande vilken närmare uppgifter lämnats i styrelsens skrivelse den 27 september 1935, kan med fördel användas för viss tågtjänst även å huvudlinjerna. Det har därför ifrågasatts att vid en fortsatt elektrifiering delvis tillgodose lokbehovet för här förevarande norrlandslinjer genom överflyttning från södra nätet av D-lok, medan här upptagna anslag skulle partiellt användas för förvärv av Ud-lok, avsedda att utlösa D-loken.»

Den sålunda bebadade beställningen av Ud-lok har numera ägt rum och till en del effektuerats. Spörsmålet om anskaffning av lok liggande över de nuvarande standardloken kapacitet befinner sig däremot fortfarande under utredning, i första hand inom en av styrelsen genom beslut den 26 mars 1938 tillsatt kommission av sakkunniga. Utredningen har därvid givits en väsentligt vidare syftning, än vad som framgår av det nyss återgivna, i det de nya loken ifrågasatts bliva använda i snälltågstjänst å samtliga statens järnvägars huvudlinjer. Vad angår det södra nätet, skulle därvid också tagas sikte på möjligheten att till skäligen kostnad ernå en väsentligt större hastighet än den hittills hållna.

Kommissionens utredningsarbeten hava numera fortskridit så långt, att frågan om företagande av praktiska prov under allra närmaste tiden kan upptagas till behandling. Enligt lämnat meddelande har inom kommissionen enighet vunnits, att dessa prov borde, för att kunna giva ett tillförlitligt resultat, hava formen av reguljär drift inom ett icke alltför litet område, ävensom att för denna provdrift 3 lok av den avsedda nya typen vore erforderliga. Några tillförlitliga beräkningar angående anskaffningskostnaden för dessa lok föreligga ännu icke; såsom maximalt medelsbehov till mötande av på budgetåret 1939/1940 fallande utgifter räknas emellertid med ett belopp av 500 000 kronor.

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

att till anskaffning av elektriska lokomotiv för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

II. Person- och resgodsvagnar kronor 3 200 000.

I sin skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 augusti 1936 med uppgift på arbeten och beställningar, avsedda att komma till utförande under de fem budgetåren 1937/1938—1941/1942 har järnvägsstyrelsen angivit en plan för anskaffning av person- och resgodsvagnar, vilken för de senare fyra åren — alltså bl. a. för det nu förevarande — förutsattes kräva en summa av 2 300 000 kronor att utgå med hälften av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel. I samma skrivelse anmäldes jämväl behov att under femårsperioden anskaffa elektromotorvagnar jämte släpvagnar till en preliminärt beräknad kostnad av 6 000 000 kronor. Dessa elektromotorvagnsaggregat planerades insatta i lokaltrafiken närmast Stockholm och Göteborg, och skulle med detsamma erhållas ett högeligen behövt tillskott till förefintligt 3 klass sittutrymme, vars utökning icke hållit närmelsevis jämna steg med den under de senare åren inträffade trafikstegringen.

Vid det fortsatta utredningsarbetet rörande ifrågakvarande materielanskaffning har emellertid framgått, att den sålunda tänkta anordningen är mindre lämplig, i det att sagda lokaltrafik bättre betjänas med tåg bestående av — förutom lok — lokaltågsvagnar av lätt konstruktion och med stort antal sittplatser per vagn. — Ovan omförmälda tillskott till 3 klass sittutrymme bör alltså beredas genom beställning av dylika lokaltågsvagnar, och har järnvägsstyrelsen funnit ett belopp av 3 200 000 kronor erforderligt för nästkommande år. Av omständigheter att beakta i förevarande sammanhang må särskilt framhållas, dels att någon anskaffning av dylika lokaltågsvagnar icke ägt rum under budgetåren 1937/1938 och 1938/1939, varför nu föreligger visst ackumulerat behov, dels statsbanenätets fortgående utvidgning genom förvärv av enskilda järnvägar, vid vilka förnyelsen av materielen ofta är mycket eftersatt, dels slutligen tillkomsten av lagen om semester, vilken senare förväntas giva upphov till en väsentlig ökning av resandefrafiken under sommaren, d. v. s. under den tid, då anspråken å personvagnsutrymme även hittills varit som störst.

För den så att säga ordinarie personvagnsanskaffningen har styrelsen med hänsyn till inträdd stark prisstegring i sin framställning den 30 september 1937 angående anslagsäskanden vid 1938 års riksdag, föreslagit en höjning från förut beräknade 2 300 000 till 3 200 000 kronor. Nämnda högre belopp har också av statsmakterna ställts till styrelsens förfogande för ändamålet.

De skäl, vilka föranledde denna höjning, kunna enligt järnvägsstyrelsens mening med fullt lika fog åberopas för instundande budgetår, och styrelsen får följaktligen hemställa, att för realiserande av ovan omförmälda nybyggnadsplan under budgetåret 1939/1940 avses ett belopp av 3 200 000 kronor.

Det sammanlagda anslagsbehovet under här förevarande rubrik skulle alltså uppgå till 6 400 000 kronor, varav i enlighet med i 1936 års statsverksproposition angiven regel hälften föreslås att utgå av anslagsmedel och hälften av medel från statens järnvägars förnyelsefond.

Vad angår den planerade vagnanskaffningens fördelning å typer får styrelsen meddela följande preliminära beräkning:

| | | |
|---|--------|-----------|
| 4 kombinerade 1, 2 och 3 klass sovvagnar för utlands- trafiken | kronor | 660 000 |
| 3 sittvagnar 2 klass | » | 360 000 |
| 5 » 2 och 3 klass | » | 500 000 |
| 12 » 3 klass | » | 1 080 000 |
| 40 » 3 klass för närtrafik | » | 3 200 000 |
| 15 resgodsvagnar | » | 600 000 |

Summa kronor 6 400 000

Med åberopande av vad ovan anförts och med förmålan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1939 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 3 200 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 3 200 000 kronor.

C. Anläggningar och förslag för automobiltrafik kronor 2 900 000.

Med bifall till av Kungl. Maj:t i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar hava 1935, 1936, 1937 och 1938 års riksdagar till anläggningar och förslag för automobiltrafik anvisat för vardera av budgetåren 1935/1936 och 1936/1937 2 000 000 kronor, för budgetåret 1937/1938 2 300 000 kronor samt för budgetåret 1938/1939 2 400 000 kronor eller alltså ett sammanlagt belopp av 8 700 000 kronor. Rörande syftet med berörda anslag torde få åberopas vad järnvägsstyrelsen härom anført i sina tidigare anslagsäskanden, varjämte må framhållas, att av de för budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 anvisade anslagen sammanlagt 700 000 kronor ställts till järnvägsstyrelsens disposition att användas för anskaffning av landsvägsfordon för av statens järnvägar redan drivna billinjer.

Bortsett från sistnämnda anslagsdel, som avser ett särskilt ändamål, återstår av hela det till förvärv av billinjeföretag hittills anvisade anslaget 8 000 000 kronor för närvarande odisponerat ett belopp av i runt tal 138 000 kronor. Då preliminära avtal om köp av ytterligare biltrafikföretag träffats, torde detta belopp komma att förbrukas under innevarande budgetår. Utöver redan preliminärt avtalade köp har järnvägsstyrelsen vidare inlett förhandlingar om förvärv av vissa trafikföretag. För att icke förhindras fullfölja de förvärv, som sålunda redan planerats, eller av brist på medel nödgas försitta de tillfällen till dylika förvärv, som framledes 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 angeläget, att visst anslag för ändamålet ställes till styrelsens förfogande även i fortsättningen. Rörande den erforderliga storleken

av ett sådant anslag kan styrelsen alltjämt icke lämna någon säker uppgift, då styrelsen vid sina förvärv av billinjer icke kan följa någon på förhand bestämd plan utan får handla från fall till fall. Med hänsyn till gjorda beräkningar och för vinnande av nödig handlingsfrihet anser styrelsen emellertid önskvärt, att även för nästkommande budgetår anvisas ett anslag av 2 000 000 kronor.

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 böra läggas visst belopp avsett dels, liksom föregående år, för nyanskaffning av rullande materiel, dels härefter jämväl för garagebyggnader och andra för bildriften erforderliga fasta anläggningar vid redan förvärvade linjer.

Kostnaderna för sistnämnda anläggningar hava hittills huvudsakligen bestritts med medel, som, efter därom gjord framställning, anvisats av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall och därvid utgått av förenämnda anslag å 2 miljoner kronor. Då detta anslag från början torde få anses hava varit avsett att sätta järnvägsstyrelsen i stånd att förvärva billinjer men icke att komplettera dessas utrustning, om så befinnes erforderligt, och då styrelsen för sistnämnda ändamål, i vad angår den rullande materielen, numera förfogar över särskilt anslag — för nu löpande budgetår 400 000 kronor — synes emellertid den till styrelsens förfogande ställda delen av totalanslaget lämpligen böra tillmätas så, att densamma även täcker eventuella kostnader för nödvändiga garagebyggnader och dylikt. För närvarande föreligger behov av sådana anläggningar vid åtskilliga billinjer, där de nu befintliga garageanordningarna visat sig såväl otillräckliga som ock ur drifts- och brandfaresynpunkt otillfredsställande. Med hänsyn härtill ävensom till under nästkommande år sannolikt uppkommande behov av en relativt avsevärd nyanskaffning av rullande materiel — bl. a. för i utsikt ställd landsvägstrafik såsom ersättning för Lunds stads järnvägar, vilka torde komma att nedläggas — anser järnvägsstyrelsen erforderligt, att den del av ifrågavarande anslag, över vilken styrelsen äger förfoga utan Kungl. Maj:ts beslut i varje särskilt fall, för nästkommande budgetår höjes till 900 000 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 1939/1940 anvisa ett reservationsanslag av 2 900 000 kronor.

D. Fortsatt elektrifiering.

Elektrifiering av linjen Långsele—Boden kronor 8 000 000.

Den vid 1937 års riksdag beslutade elektrifieringen av linjerna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla, till vilken för budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 anvisats anslag å 12 resp. 8·9 miljoner

kronor, beräknas bliva slutförd före innevarande budgetårs utgång. Därmed är första delen av den i järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 januari 1937 framlagda planen till fortsatt elektrifiering fullbordad och statsbanenätet utrustat för elektrisk tågdrift i en omfattning, som motsvarar nära hälften av banlängden och 84 % av trafikarbetet, mätt i vagnaxelkilometer.

Enligt förenämnda skrivelse skulle nästa etapp i en eventuell fortsatt elektrifiering bliva den c:a 500 km långa linjen Långsele—Boden. Rörande detta företag och tidpunkten för dess igångsättande har av vederbörande departementschef i det till propositionen nr 103 till 1937 års riksdag fogade statsrådsprotokollet gjorts följande uttalande:

»Ehuru alltså olika omständigheter kunna åberopas till förmån för en omedelbar utsträckning av norra stambanans elektrifiering till Boden, torde emellertid övervägande skäl tala för att i nuvarande läge låta något anstå med elektrifiering av sträckan Långsele—Boden, sektion II, helst som elektrifiering av sektion I, Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, i varje fall måste utföras, innan bandelen Långsele—Boden elektrifieras. För min del vill jag alltså förorda, att de i sektion I ingående bandelarna nu elektrifieras. Jag anser emellertid anledning finnas att förutsätta, att linjen Långsele—Boden kommer att elektrifieras i följd med de nu förordade elektrifieringarna och att förslag härom, därest riksdagen icke uttalar annan mening, får framläggas vid lämplig tidpunkt.»

Gentemot vad sålunda anfördes, uttalade riksdagen icke någon erinran.

På grund härav och då ett avbrytande av den nu pågående elektrifieringen även av andra tidigare anförda skäl icke synes lämpligt, torde beslut nu böra fattas om elektrifiering jämväl av bandelen Långsele—Boden. Framhållas må i detta sammanhang att i enlighet med i Kungl. Maj:ts proposition nr 275 framlagt förslag i beredskapsstaten för innevarande budgetår för ändamålet upptagits ett förskottsanslag av 8 000 000 kronor. Då detta anslag är avsett att utgå endast för det fall och i den mån läget på arbetsmarknaden gör det erforderligt att igångsätta arbeten i konjunkturutjämnande syfte, torde emellertid med hänsyn till ovan berörda omständigheter anslag för ändamålet böra äskas i vanlig ordning.

Kostnaderna för utförande av ifrågavarande elektrifieringsföretag angåvos i den av järnvägsstyrelsen den 16 januari 1937 avlämnade utredningen till 28 200 000 kronor och den genom detsamma beräkningsbara nettominskningen av driftsutgifterna till 571 000 kronor, motsvarande en förräntning av det investerade kapitalet med 2·02 %. Under förutsättning att räntan å nämnda kapital komme att uppgå till 3·5 %, beräknades införandet av elektrisk drift sålunda medföra en nettoökning av utgifterna med 416 000 kronor.

I sin skrivelse den 2 mars 1938 med förslag rörande arbeten, vilka lämpligen kunde komma till utförande under innevarande budgetår, därest med hänsyn till läget på arbetsmarknaden så skulle befinnas angeläget, meddelade styrelsen, att angivna kostnadssumma, 28·2 miljoner kronor, på grund av inträdd prisstegring torde böra höjas till 31 miljoner kronor. Samtidigt hade emellertid, framhöll styrelsen vidare, kostnaderna för bibehållen ångdrift

stigit än mera, varför en helt reviderad kalkyl säkerligen skulle uppvisa en ej oväsentlig förbättring av räntabiliteten.

Med hänsyn till nyss berörda förhållanden har styrelsen funnit erforderligt att verkställa en fullständig revidering såväl beträffande engångskostnaderna för ifrågakvarande elektrifieringsföretag som rörande räntabiliteten av detsamma. Då denna utredning ännu icke hunnit slutföras, är styrelsen icke i tillfälle att i detta sammanhang lämna någon säker uppgift vare sig om storleken av de totala kostnaderna eller om förutsättningarna för att viss del av dessa kostnader skola kunna förräntas genom uppkommande nettobesparingar. Så snart de pågående utredningarna härom bliva avslutade, kommer styrelsen emellertid att till komplettering av nu förevarande framställning för Kungl. Maj:t framlägga resultatet av dessa.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och med förmälan att styrelsen har för avsikt att snarast möjligt inkomma med fullständig utredning i frågan och att därvid föreslå arbetets utförande under de fyra närmast följande budgetåren, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av linjen Långsele—Boden för budgetåret 1939/1940 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 8 000 000 kronor, dels å driftbudgeten ett reservationsanslag, vars storlek senare kommer att angivas, för avskrivning av viss del av denna kapitalinvestering.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, verkstadsdirektören Sabelström, byråcheferna Öfverholm, Stjerna, Rendahl, Emers, Sandström och Wrede samt tillförordnade chefen för bilavdelningen Lindskog.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL.
tj.f.

Stockholm den 29 september 1938.