

TILL KONUNGEN.

Jämlikt § 5 i den för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl gällande instruktionen får styrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens trafikerade järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1940/1941 äskas av 1940 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1940 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

Vid upprättandet av detta förslag har styrelsen sökt iakttaga all den återhållsamhet, som det nuvarande läget ansetts påkalla. På vad sätt och i vilken grad den nu utbrutna världskrisen i sitt fortsatta förlopp kan komma att påverka trafik- och prisförhållandena och därmed anslagsbehovet är dock givetvis omöjligt att för närvarande bedöma. Otänkbart är emellertid icke, att statens järnvägars intressen av denna anledning ävensom på grund av inträdd ändring i fråga om landets ekonomiska bärkraft framdeles måste prövas från andra utgångspunkter än de förhandenvarande. Av de särskilda motive-ringarna framgår, vilka arbeten och anskaffningar, som, ehuru icke utan olägenheter, för sådant fall möjligen kunna undanskjutas i avvaktan på mera normala förhållanden. Framhållas må tillika att styrelsen, innan visst arbete igångsattes, självfallet kommer att noga pröva, huruvida en sådan verkställighetsåtgärd är förenlig med då rådande pris- och arbetsmarknadsförhållanden. Rörande sådana arbeten, vilka lämpligen kunna och böra komma till utförande, därest med hänsyn till läget å arbetsmarknaden så skulle finnas angeläget, och som alltså anses lämpade att upptagas å en beredskapsstat för nästkommande budgetår, kommer styrelsen jämlikt anmodan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i ämbetsskrivelse den 30 juni 1939 att senare ingiva förslag. Slutligen må framhållas, att styrelsen vid upprättande av efterföljande förslag förutsatt, att de i skrivelse den 4 september 1939 äskade anslagen för ytterligare försvarsberedskapsåtgärder vid statens järnvägar komma att av den nu församlade riksdagen anvisas, av vilken anledning i denna framställning icke medtagits något anslagsbelopp för berörda ändamål.

Till en allmän översikt över för statens järnvägar å kapitalbudgeten i vanlig ordning erforderliga anslag har uppställts följande tablå.

A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.	Anslags- belopp kronor
I. <i>Bangårdar.</i>	
a) Stockholm S, utvidgning av spårsystemet.....	185 000
b) Tranås, » » bangården	70 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Fortsatt anläggning av dubbelspår	3 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1. Rälsutbyten och dylikt	4 100 000
2. Diverse åtgärder för spår förstärkning	1 000 000
IV. <i>Skenfria vägkorsningar m. m.</i>	50 000
V. <i>Husbyggnader.</i>	
Nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm	500 000
VI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	—

VII. <i>Telefonledningar och kabelarbeten</i>	600 000
VIII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	50 000
IX. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	300 000
X. <i>Anläggningar vid huvudverkstäder.</i>	
Utvidgning av huvudverkstaden i Göteborg	620 000
XI. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	1 000 000
	<u>Summa 11 475 000</u>
B. Rullande materiel.	
Elektriska lok	1 500 000
Person- och resgodsvagnar	3 500 000
Godsvagnar	2 500 000
	<u>Summa 7 500 000</u>
C. Sjöfartsmateriel.	
Ny tåg färja	2 000 000
D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik	800 000
	<u>Summa summarum 21 775 000</u>

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 hava 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 11 475 000 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 erlægges i enlighet med gällande kontrakt, har i förevarande sammanhang ingen anmälan att göra.

Enligt Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 åligger det järnvägsstyrelsen att i detta sammanhang lämna redogörelse för den omfattning, i vilken överskott å anslag tillhörande huvudgruppen »nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» blivit under sistförflutna kalenderår tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å andra anslag under samma huvudgrupp. I anledning härav får styrelsen anmäla, att brist icke uppkommit å något under år 1938 avslutat arbete, för vilket anvisats särskilt anslag tillhörande nämnda huvudgrupp, varför styrelsen för året icke behövt begagna sig av det av 1922 års riksdag lämnade medgivandet.

Liksom tidigare plägat ske, får järnvägsstyrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika gruppbrubrikerna, lämna en tablå, utvisande storleken av styrelsens anslagsäskanden för nästkommande budgetår jämförda med för budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940 beviljade anslag.

	1937/1938 kr.	1938/1939 kr.	1939/1940 kr.	1940/1941 kr.
<i>A. Nya byggnader och anläggningar.</i>				
Bangårdar	725 000	150 000	600 000	255 000
Dubbelspårsbyggnader och linje- omläggningar.....	1 300 000	1 500 000 ¹⁾	2 605 000	3 000 000
Spåröverbyggnaden	3 800 000	4 200 000	4 700 000	5 100 000
Väggorsningar	200 000	200 000	200 000	50 000
Husbyggnader	—	—	410 000	500 000
Växel- och signalsäkerhetsanlägg- ningar	1 000 000	1 000 000	500 000	—
Telefonledning och kabelarbeten	200 000	300 000	300 000	600 000
Elektriska belysningsanläggningar	50 000	—	—	50 000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	—	—	1 100 000	300 000
Anläggningar vid huvudverkstä- derna	—	—	—	620 000
Försvarsberedskap vid statens järn- vägar	—	3 700 000 ²⁾	1 000 000	—
Anordnande av cisterner för fly- tande bränsle vid statens järn- vägar	—	—	3 000 000	—
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.....	500 000	750 000	1 000 000	1 000 000
Summa kronor	7 775 000	11 800 000	15 415 000	11 475 000

¹⁾ Härav å tilläggsstat 500 000 kronor.

²⁾ ” ” ” 1 700 000 ” .

I. Bangårdar.

1. Spåranordningar i anslutning till befintliga spårssystem.

a) Stockholms södra, utvidgning av spårsystemet..... kronor 185 000.

I sin framställning den 30 september 1936 angående anslag för nya byggnader och anläggningar under budgetåret 1937/1938 lämnade styrelsen en redogörelse för dåvarande trafikförhållanden vid Stockholms södra station. Styrelsen framhöll, att stora svårigheter förelågo att vid då rådande trafikstorlek på ett tillfredsställande sätt avveckla trafiken, enär lastspårsutrymmet icke alltid gjorde det möjligt att ställa ankommande vagnar till trafikanternas förfogande på lossningsbar plats under ankomstdagen. Styrelsen anhöll därför om ett anslag på 75 000 kronor för anordnande av ytterligare lastspår å stationen. Nämda anslagsäskande blev också efter i 1937 års statsverksproposition framlagt förslag av riksdagen beviljat.

Oaktat den med dessa medel möjliggjorda och företagna utvidgningen av spårutrymmet föreligga dock alltjämt stora svårigheter att avveckla trafiken på ett rationellt sätt, beroende på den fortsatta trafikstegringen. Denna belyses bl. a. därav att antalet vid stationen lastade och lossade vagnar stigit från cirka 22 000 år 1936 till cirka 27 000 år 1938 eller med över 20 %. På grund av denna avsevärda ökning i stationens trafik äro nuvarande lastkajs- och frilastspår därstädes otillräckliga. Då, såvitt nu kan bedömas, någon nämnvärd minskning av den vid stationen ombesörjda godstrafiken icke lär vara att befara, anser styrelsen en ytterligare utvidgning av lastspårsanordningarna oundgängligen erforderlig. Kostnaderna för en dylik utvidgning hava beräknats till 185 000 kronor.

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

att för utvidgning av spårsystemet vid Stockholms södra station för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 185 000 kronor.

b) Tranås, utvidgning av bangården kronor 70 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 242 framlagda förslag upptog 1939 års riksdag å beredskapsstaten för innevarande budgetår ett förskottsanslag av 70 000 kronor för utvidgning av bangården i Tranås.

Godstrafiken vid denna station är stadd i ständig ökning och har nu nått sådan storlek, att lastade vagnar av brist på spårutrymme icke utan dröjsmål kunna ställas till mottagarens förfogande. Det är därför önskvärt, att ifrågasvarande bangårdsutvidgning kommer till utförande redan under nästkommande budgetår, såvida icke skäl av i inledningen angiven art lägga hinder i vägen.

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

att för utvidgning av bangården vid Tranås för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 70 000 kronor.

2. Gångbroar och gångtunnlar.

Såsom styrelsen i sina tidigare anslagsäskanden framhållit, utgöra gångbroar och gångtunnlar ett viktigt medel för betryggande av trafiksäkerheten vid stationer med livlig persontrafik, i det att därigenom undvikas de risker, som följa av att resande på sin väg till och från tågen korsa spåren i plan. Dylika broar och tunnlar äro dessutom ofta påkallade av behovet att med varandra förbinda på ömse sidor om en bangård belägna delar av ett samhälle. I fråga om anläggningar för sistnämnda ändamål påfordrar styrelsen, där så anses motiverat, att vederbörande samhälle bidrager till kostnaderna, varom då särskild överenskommelse träffas.

För anläggningar av ifrågavarande slag har riksdagen för vardera av budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940 anvisat ett belopp av 150,000 kronor.

Bland de till utförande nu närmast planerade gångbroarna och gångtunnlarna ingå mycket önskvärda anläggningar, vilka draga betydande kostnader. Enär vid utgången av budgetåret 1939/1940 viss behållning å hittills under denna rubrik anvisade anslag beräknas kvarstå, anses emellertid för budgetåret 1940/1941 inga medel behöva nybeviljas för ifrågavarande ändamål.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 3 000 000.

I sin framställning den 29 september 1938 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. framlade järnvägsstyrelsen en på längre sikt lagd plan för bedrivande av dubbelspårsbyggnader å statens järnvägars huvudlinjer. I anslutning härtill begärde styrelsen för budgetåret 1939/1940 ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor att användas dels till fortsättning av pågående dubbelspårsarbeten å linjen Järna—Katrineholm, dels till vissa förberedande arbeten för dubbelspår å linjen Laxå—Gårdsjö, dels ock till vissa kompletteringsarbeten å sträckan Hallsberg—Östansjö, vilken redan är försedd med dubbelspår.

Sedan Kungl. Maj:t med anledning härav i 1939 års statsverksproposition föreslagit riksdagen att för fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1939/1940 anvisa ett till 2 500 000 kronor minskat reservationsanslag, anvisades detta av riksdagen.

Därjämte har 1939 års lagtima riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition, nr 2, framlagda förslag, å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/1939 anvisat ett reservationsanslag av 500 000 kronor till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggningen Järna—Katrineholm.

Arbetena med ifrågavarande dubbelspårsanläggningar hava i vad angår linjen Järna—Katrineholm nu framskridit så långt, att terrasseringsarbetena på delsträckan Skebokvarn—Katrineholm till större delen äro färdigställda och motsvarande arbeten å delsträckan Järna—Skebokvarn igångsatts å ett

flertal platser. Å sträckan Laxå—Gårdsjö äro terrasseringsarbetena för dubbelspårsanläggning igångsatta. Å sträckan Hallsberg—Östansjö slutligen pågå för närvarande erforderliga kompletteringsarbeten för dubbelspårsdrift.

I enlighet med från början framlagd plan hava arbetena å linjen Järna—Katrineholm hittills endast omfattat förberedande arbeten, d. v. s. i huvudsak terrasseringsarbeten. Därvid hava endast använts vissa från Inlandsbanan och statens järnvägars elektrifieringsarbeten ledigblivna arbetare. Såsom ovan framhållits hava emellertid terrasseringsarbetena å viss del av nämnda sträcka nu fortskridit så långt, att det framstår som angeläget att under nästkommande budgetår utvidga arbetsprogrammet till att omfatta jämväl andra arbeten såsom vissa spår- och bangårdsarbeten m. m., så att icke allt för lång tid må förflyta, innan de nu färdigställda förberedande arbetena få någon nyttoeffekt genom dubbelspårsdriftens etappvisa genomförande. Styrelsen anser därför, att vid berörda dubbelspårsbygge i fortsättningen böra utföras icke blott såsom hittills enbart förberedande arbeten utan även övriga för en framtida dubbelspårsdrift erforderliga arbeten.

Såsom tidigare och här ovan framhållits hava vid denna dubbelspårsbyggnad hittills använts endast vissa kategorier arbetare. Arbetsstyrkan uppgår för närvarande till cirka 350 man. Då dessa till största delen utgöras av vid Inlandsbanan och elektrifieringsföretagen tidigare sysselsatta arbetare, vilkas yrkesskicklighet och erfarenhet ansetts böra nyttiggöras vid andra arbeten av motsvarande slag vid statens järnvägar, kan det bliva erforderligt att i viss utsträckning nu sprida denna arbetsstyrka även på övriga dubbelspårsbyggnader. Med hänsyn härtill ävensom avgången ur tjänst på grund av inträdd pensionsålder — t. o. m. nästa budgetårs slut beräknas ett 30-tal dylika arbetare hava avgått — blir det nu nödvändigt anställa annan lämplig arbetskraft, om nuvarande arbetstakt skall kunna hållas. Därest järnvägsstyrelsens ovan framförda förslag att utvidga arbetsprogrammet till att omfatta jämväl andra arbeten än förberedande sådana vinner bifall, bör dessutom för en del arbeten, såsom husbyggnadsarbeten, vissa broarbeten, ändring av växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt andra specialarbeten entreprenadsystemet lämpligen komma till användning.

Med hänsyn till vad ovan anförts anser styrelsen önskvärt, att de hittills för anställning av arbetare vid detta byggnadsföretag gällande bestämmelserna nu lättas så att för arbetets rationella bedrivande — dock utan forcering — erforderlig arbetskraft må kunna anställas i den utsträckning så befinnes lämpligt.

I sina tidigare framställningar har styrelsen i fråga om behovet av dubbelspår å olika bandelar uttalat, att i angelägenhetsgrad närmast efter de för närvarande under utbyggnad varande linjedelarna skulle komma sträckorna Mjölby—Tranås och Hässleholm—Ballingslöv. Med stöd av nu vunnen ytterligare erfarenhet vill styrelsen jämsides med dessa sträckor ställa bandelen Skövde—Falköping. Därest frågan om i vilken utsträckning och på vilka platser dubbelspårsutbyggnader böra igångsättas bedömes uteslutande ur järn-

vägsekonomisk synpunkt, måste det givetvis anses riktigast, att arbetena koncentreras till ett fåtal linjedelar, och att dessa snarast möjligt fullständigt iordningställas för dubbelspårsdrift. Med hänsyn till järnvägsstyrelsens tidigare framhållna strävan att söka driva och organisera ifrågavarande arbeten på ett sådant sätt, att de vid tider av minskad arbetstillgång i landet kunna bli ett värdefullt tillskott på arbetsmarknaden, framstår det dock lämpligt att hava dylika arbeten igång på ett flertal platser, för att om så med hänsyn till ett försämrat läge på arbetsmarknaden befinnes erforderligt hastigt kunna taga emot en större arbetsstyrka. Ur denna synpunkt finner styrelsen det önskvärt att även kunna igångsätta och bedriva dylika arbeten i måttlig takt å ovannämnda sträckor.

Vad därefter angår frågan om det anslagsbelopp för ovan angivna arbeten, som anses erforderligt under budgetåret 1940/1941, torde till en början få erinras om vad styrelsen i föregående års framställning anförde i detta hänseende nämligen att årsbehovet av anslag för berörda ändamål rörde sig om i genomsnitt 6 à 7 miljoner kronor, därest arbetena skulle kunna genomföras inom en som önskvärd angiven tidsperiod av 20 år. Arbetena för dubbelspårsanläggningar vore emellertid, framhöll styrelsen vidare, avsedda att i huvudsak bedrivas under tider, då konjunkturförhållandena ansågos betinga särskilda statliga åtgärder för ökning av arbetstillgången, och medelsanvisningarna för ändamålet borde sålunda vara störst under tider av lågkonjunktur och vice versa. Uppenbart vore emellertid, att, om årsbehovet av anslag rörde sig om nyss angivna belopp, även minimibehovet måste ligga väsentligt högre än dittills beviljade ordinarie anslag, varför styrelsen föreslog ett till 3 miljoner kronor höjt anslag för ändamålet.

Vidare torde få erinras om att 1939 års lagtima riksdag (i skrivelse nr 72) uttalat, att den takt, vari ifrågavarande arbeten framdeles böra bedrivas och det omfång, varmed de överhuvud skola genomföras, självfallet främst måste bestämmas av järnvägstrafikens utveckling, jämsides varmed dock också böra tagas i betraktande allmänna konjunktur- och arbetsmarknadssynpunkter.

Med hänsyn till riksdagens sålunda gjorda uttalande och då järnvägstrafikens fortsatta stegring ytterligare understrukit behovet av obrutna dubbelspår å huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö, hade styrelsen tidigare avsett att för nästkommande budgetår föreslå ett väsentligt ökat anslag för ifrågavarande ändamål. På grund av numera inträffade förhållanden anser sig styrelsen emellertid böra begränsa sig till att i detta sammanhang föreslå anvisande av samma belopp som det av styrelsen för innevarande budgetår föreslagna eller alltså 3 000 000 kronor. Styrelsen förutsätter därvid, att, därest läget å arbetsmarknaden skulle undergå sådan försämring, att det ur denna synpunkt befinnes angeläget att vid dessa arbeten bereda sysselsättning för ett större antal arbetare än det nu förutsedda, erforderliga medel ställas till förfogande med anlitan av å den allmänna beredskapsstaten anvisade förskottsanslag, och kommer styrelsen i anslutning härtill att i det förslag till sådan beredskapsstat för nästkommande år, som

styrelsen snart har att avgiva, jämväl upptaga visst anslagsbelopp för en härav betingad utökning av arbetsplanen.

Vad slutligen angår räntabiliteten av här ifrågavarande kapitalinvesteringar får järnvägsstyrelsen erinra om att de anslag om 1 300 000 resp. 1 000 000 kronor, som i riksstaterna för budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 anvisats till förberedande arbeten å linjen Järna—Katrineholm, liksom ock de förskottsanslag å 1 000 000 kronor resp. 1 800 000 kronor, som i beredskapsstaten för budgetåret 1938/1939 upptagits dels för fortsättning av nyssnämnda arbeten dels ock till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning å sträckorna Laxå—Finnerödja, Mjölby—Tranås samt Ballingslöv—Hässleholm, icke ansetts böra föranleda ökning i statens järnvägars räntepliktiga kapital. Sålunda har det å riksstaten för budgetåret 1937/1938 upptagna anslaget å 1 300 000 kronor anvisats att utgå av andra statsinkomster än låne-medel och samtliga för budgetåret 1938/1939 anvisade anslag omedelbart avskrivits genom å driftbudgeten anvisade lika stora anslagsbelopp.

Under hänvisning till angivna förhållande och då enligt styrelsens mening de skäl, som motiverat en sådan omedelbar avskrivning, bibehölle sin fulla giltighet även i fråga om det av styrelsen för budgetåret 1939/1940 åskade anslagsbeloppet oberoende av dettas ökning, hemställde styrelsen i sin skrivelse den 29 september 1938 att ett lika stort belopp som det å kapitalbudgeten anvisade anslaget — enligt styrelsens förslag 3 000 000 kronor — måtte anvisas å driftbudgeten för avskrivning av denna kapitalinvestering.

I enlighet med av vederbörande departementschef framlagt förslag anvisade emellertid 1939 års riksdag till partiell avskrivning av det för ändamålet beviljade anslaget — av statsmakterna nedsatt till 2 500 000 kronor — ett belopp av endast 1 000 000 kronor. Därjämte anvisade riksdagen, i anslutning till det å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/1939 till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning å sträckan Järna—Katrineholm anvisade anslaget å 500 000 kronor, ett lika stort belopp för avskrivning av denna kapitalinvestering.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen hava samtliga enbart för dubbelspårsanläggningen Järna—Katrineholm anvisade anslag, tillsammans 2 800 000 kronor, avskrivits, medan däremot av det för innevarande år anvisade anslaget å 2 500 000 kronor endast 1 000 000 kronor ansetts böra täckas genom å driftbudgeten anvisat avskrivningsanslag.

Av den i 1939 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 32) anförda motiveringen framgår ej vilka skäl, som — förutom statsfinansiella lämplighetsskäl — varit bestämmande för proportionen mellan det å kapitalbudgeten anvisade anslaget och motsvarande avskrivningsanslag. Då viss del av nyssnämnda anslag å 2 500 000 kronor avser en fortsättning av de tidigare påbörjade arbetena å linjen Järna—Katrineholm, och då de för dessa arbeten förut beviljade medlen befunnits böra helt avskrivas, torde emellertid ifrågavarande av statsmakterna meddelade beslut få tolkas så att de medel, som avse nyssnämnda dubbelspårsanläggning, anses böra omedelbart avskrivas,

medan däremot de anslagsbelopp, som erfordras för anläggning av dubbelspår vid övriga huvudlinjer, böra föranleda beslut om eventuell avskrivning helt eller delvis först om och när räntabiliteten av dessa kapitalinvesteringar kan med större säkerhet bedömas.

I enlighet med dessa principer torde av det nu äskade anslaget, 3 000 000 kronor, ett belopp av 2 000 000 kronor böra omedelbart avskrivas.

Under återopandande av vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1940/1941 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor, dels å driftbudgeten ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor för partiell avskrivning av denna kapitalinvestering.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten och dylikt kronor 4 100 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står för innevarande liksom för närmast föregående 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.

Då nyssnämnda arbeten äro avsedda att utföras i ungefär normal omfattning även under nästa år, såvida ej en avsevärd prissförändring lägger hinder i vägen, kan det härför erforderliga medelsbehovet beräknas uppgå till oförändrat belopp, 5 700 000 kronor.

I föregående års framställning angående anslag för nya byggnader och anläggningar har styrelsen under rubriken »diverse åtgärder för spår förstärkning» framlagt ett program för förstärkningsarbeten å vissa huvudlinjer, avseende en höjning av banans tekniska standard i och för möjliggörande av en ökad tåghastighet. I kostnadssammanställningen för ifrågakvarande förstärkningsarbeten angavs en sammanlagd kostnad av 7·2 miljoner kronor för införande av en ny och effektivare rälsbefästning å ifrågakvarande huvudlinjer. Styrelsen framhöll vidare, att kostnaden för detta arbete hörde naturligt hemma under rubriken »rälsutbyten och dylikt», varför styrelsen hade för avsikt att i kommande statförslag behandla medelsbehovet för ändamålet i nu förevarande sammanhang.

Kostnaderna för genomförande av det för nästkommande budgetår uppgjorda arbetsprogrammet för införande av effektivare rälsbefästning beräknas till 800 000 kronor. Det sammanlagda anslagsbehovet för nästkommande år för här ifrågakvarande arbeten skulle således uppgå till 6·5 miljoner kronor.

Av nyssnämnda totalbelopp böra enligt numera tillämpad ordning 3·8 miljoner kronor bestridas av förnyelsefondsmedel. Av skäl, för vilka redogörelse lämnats i styrelsens framställning av den 30 september 1936, har

styrelsen emellertid ansett motiverat, att under åren 1937—1941 den del av kostnaderna för ifrågavarande arbeten, vilken planenligt skulle bestridas med förnyelsefondsmedel, minskas med 1·4 miljoner kronor per år, och att anslagen å riksstaten höjas med samma belopp. Detta styrelsens förslag har också vunnit riksdagens bifall vid anvisande av anslag för nuvarande samt de närmaste föregående tvenne budgetåren. Styrelsen får därför föreslå, att samma överflyttning äger rum även för nästkommande budgetår och att således 2·4 miljoner kronor anvisas av förnyelsefondsmedel och återstoden, 4·1 miljoner kronor, av totalkostnaden bestrides 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 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 4 100 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning..... kronor 1 000 000.

I fjolårets skrivelse angående anslag för nya byggnader och anläggningar framlade järnvägsstyrelsen ett program för förstärkningsarbeten å vissa huvudlinjer i och för möjliggörande av en ökad tåg hastighet. De sammanlagda kostnaderna för nämnda arbeten angavos till 22·6 miljoner kronor, varav 15·4 miljoner för inläggning av makadamballast och för diverse kompletteringsarbeten m. m. samt 7·2 miljoner för effektivare rälsbefästning.

För innevarande budgetår räknade styrelsen med ett medelsbehov av 1·6 miljoner kronor för ändamålet. Med hänsyn till att förenämnda program även inneslöt arbeten, upptagna i en år 1937 framlagd plan, och att de enligt denna plan förutsedda arbetena voro avsedda att helt bekostas med trafikmedel, ansågs emellertid blott 0·5 miljoner kronor behöva täckas av anslag å riksstaten, under det att resten eller 1·1 miljoner kronor ansågs bära liksom för år 1938 bestridas med trafikmedel, och förklarade sig styrelsen i enlighet härmed hava för avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för år 1939 upptaga ett mot sistnämnda kostnadsdel svarande belopp. Vad sålunda av järnvägsstyrelsen föreslagits bifölls av statsmakterna.

För en fortsättning av ifrågavarande arbeten under nästkommande budgetår enligt föreliggande program beräknas det totala medelsbehovet — fränsett införandet av effektivare rälsbefästning — till 2·1 miljoner kronor, vilket innebär en ökning gentemot innevarande år med 0·5 miljoner kronor.

Under hänvisning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen dels anmäla sin avsikt att jämväl i förslaget till driftkostnadsstat för år 1940 för här förevarande ändamål upptaga ett belopp av samma storlek som det för vartdera av åren 1938 och 1939 beviljade eller i runt tal 1·1 miljoner kronor, dels hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

IV. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 50 000.

Under denna rubrik anvisade anslag äro i huvudsak avsedda att användas för bidrag till utförande av skenfria vägkorsningar — vägportar, vägbroar och dylikt — eller parallellvägar som ersättning för befintliga vägkorsningar i järnvägens plan, varvid bidraget i varje särskilt fall i regel sättes till belopp, motsvarande värdet av de fördelar, som uppstå för statens järnvägar genom anordningarnas vidtagande.

För ändamålet har riksdagen anvisat för vartdera av budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940 200 000 kronor. Enär vid utgången av innevarande budgetår viss behållning kan beräknas kvarstå å hittills beviljade anslag, anser styrelsen att för nästkommande budgetår behöver nybeviljas endast 50 000 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 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

V. Husbyggnader.

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

I sin framställning den 30 september 1937 angående anslag för budgetåret 1938/1939 hemställde järnvägsstyrelsen bl. a. om anslag för uppförande av en nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm, vilken tomt är belägen i hörnet av Mäster Samuelsgatan och Östra Järnvägsgatan, och anförde styrelsen till motivering av denna hemställan i huvudsak följande.

Förevarande fastighet, som äges av statens järnvägar, vore i så otidsenligt och dåligt skick, att en genomgripande omgestaltung och modernisering av densamma inom den närmaste tiden under alla förhållanden vore nödvändig. Då arbetena härmed skulle draga så betydande kostnader, att dessa icke kunde förräntas med de ökade hyresinkomster, som fastigheten med sin nuvarande våningsyta efter modernisering skulle kunna påräknas inbringa, ansåg styrelsen, att i stället en fullständig ny byggnad borde uppföras å tomten.

Styrelsen hade låtit upprätta förslag till sådan nybyggnad, av vilket framginge, 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 hade beräknats till 825 000 kronor, och hyresavkastningen av densamma till 87 000 kronor per år. Fastigheten, som i dåvarande skick vore taxeringsvärderad till 280 000 kronor och bokförd till ett värde av 225 000 kronor, inbringade för närvarande en hyresinkomst av 16 500 kronor per år. Av byggnadskostnaden — 825 000 kronor — avsåge 325 000 kronor kostnader av den art, att de borde bestridas med förnyelsefondsmedel.

Styrelsen hemställde i anslutning härtill, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för ifrågavarande ändamål anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

Denna hemställan har av statsmakterna biträtts i så måtto, att arbetet i fråga, efter av Kungl. Maj:t framlagda förslag, upptagits i de för budgetåren 1938/1939 och 1939/1940 fastställda beredskapsstaterna. Tidpunkten för ett eventuellt beviljande av anslag för arbetet kan sålunda för närvarande icke förutses.

Styrelsen anser emellertid, att det knappast längre kan anstå med ifrågasvarande arbete. En bidragande orsak härtill är den för järnvägsstyrelsen redan för närvarande mycket kännbara lokalbristen, vilken bl. a. nödvändiggjort förhållande av tjänstelokaler å spridda ställen i närheten. Denna lokalbrist kommer att än mer förvärras i och med den ökning av antalet tjänstemän inom järnvägsstyrelsen, som det nu beslutade förstatligandet av de enskilda järnvägarna kan väntas medföra. Uppförandet å ifrågasvarande i förhållande till övriga tjänstelokaler väl belägna plats av en nybyggnad skulle avsevärt lätta denna lokalbrist, varjämte lämpliga skyddsrum för en del av järnvägspersonalen skulle kunna erhållas i samband härmed.

Kostnaderna för den föreslagna nybyggnaden beräknas nu uppgå till sammanlagt 1 075 000 kronor, varav 400 000 kronor äro kostnader av den art, att de böra bestridas med förnyelsefondsmedel, och 175 000 kronor, utgörande beräknad tillkommande kostnad för skyddsrumsanläggning, anses böra bestridas av härför särskilt anvisade medel.

Med hänvisning till vad sålunda anförts och med uttalande av att arbetet, ehuru önskvärt och räntabelt, givetvis kan anstå, för den händelse särskilda förhållanden tvinga till ett ytterligare uppskov, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för uppförande av en nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfåktaren i Stockholm för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

I syfte att åstadkomma ökad säkerhet för trafikrörelsen eller att bereda lättnader eller besparingar vid trafikarbetets utförande och sålunda ernå en ur ekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd förbättring av driftförhållandena vid statens järnvägar utföras årligen nya växel- och signalsäkerhetsanläggningar, till vilka riksdagen under en följd av år anvisat anslag. Dessa hava uppgått till, för vardera av budgetåren 1934/1935 och 1935/1936 1 000 000 kronor, för budgetåret 1936/1937 1 500 000 kronor, för budgetåren 1937/1938 och 1938/1939 1 000 000 kronor per år samt för budgetåret 1939/1940 500 000 kronor. Att anslagsbeloppet för nu löpande budgetår nedsattes till hälften av de för närmast föregående år anvisade anslagen, berodde därpå att inträdd förskjutning i tidpunkten för vissa arbetens utförande medfört behållning å tidigare för detta ändamål anvisade anslag, varför för budgetåret 1939/1940 erfordrades en relativt något mindre förstärkning av ifrågasvarande år från år löpande kollektivanslag.

Såvitt nu kan förutses torde anslaget även vid innevarande budgetårs slut komma att utvisa en ej obetydlig behållning. Med hänsyn tagen till detta förhållande anses för bestridande av kostnaderna för under budgetåret 1940/1941 ifrågakommande dylika arbeten inga medel behöva nybeviljas.

VII. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 600 000.

För fortsatt utbyggnad av statens järnvägars telefontät har för budgetåren 1938/1939 och 1939/1940 anvisats ett anslag å 300 000 kronor per år.

Med anlåtande av sålunda anvisade medel hava senast bl. a. anordnats nya telefonförbindelser å linjerna Göteborg—Uddevalla, Östersund—Hoting, Sollefteå—Hoting—Storuman och Härnösand—Sundsvall, utförts automatisering av vissa telefonledningar å I, II och III distrikten samt inmonterats en högtalareanläggning å Göteborgs centralstation.

Den stigande trafiken, järnvägsnätets tillväxt genom inkorporering av enskilda järnvägar samt fortsatt elektrifiering öka alltjämt behovet av goda och driftsäkra telefonförbindelser. Styrelsen anser det därför angeläget att arbetsprogrammet för hithörande arbeten ytterligare utvidgas. Under nästkommande budgetår torde bl. a. automatiseringen av telefonledningar å I, II, III och IV distrikten böra fortsättas samt nya telefonledningar (blankledningar) böra framdragas å IV distriktet och utmed inkorporerade järnvägs-linjer varjämte lokala telefonkablar å II distriktet och nya telefonväxlar å IV distriktet anses böra komma till utförande. Slutligen erfordras nyanskaffning av automatiska och manuella telefonväxlar jämte apparater i anslutning till den beslutade stamtelefonkabeln Långsele—Boden.

Kostnaden för ovan nämnda nya arbeten, av vilka åtskilliga hava betydelse även ur militär synpunkt, beräknas till sammanlagt cirka 700 000 kronor, varav 100 000 kronor dock torde kunna bestridas med resterande anslag från föregående budgetår.

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

att till telefonledningar och kabelarbeten m. m. för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

VIII. Elektriska belysningsanläggningar kronor 50 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar (svagströmsanläggningar) anvisade riksdagen senast för budgetåret 1937/1938 ett anslag av 50 000 kronor. Detta belopp väntas förbrukat under innevarande budgetår. Då behov fortfarande föreligger av dels utvidgning av befintliga belysningsanläggningar dels nya sådana, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

IX. Anläggningar för elektrisk tågdrift..... kronor 300 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har i enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 1 100 000 kronor, innefattande 1 000 000 kronor till uppförande av en ny omformarstation vid Falköping jämte utrustning samt 100 000 kronor för diverse kompletteringsarbeten.

För nästkommande budgetår beräknas ett belopp av 300 000 kronor bli erforderligt för utförande av dylika anläggningar. Till motivering av de viktigare av de sålunda planerade arbetena får järnvägsstyrelsen anföra följande.

För att från närgränsande omformarstationers matningsområden avskilja matningsområdet för ovannämnda omformarstation i Falköping, vilken för närvarande är under uppförande, erfordras anordnande på tre ställen av skyddssektioner, vilka beräknas betinga en sammanlagd kostnad av cirka 70 000 kronor. Vidare anses den nuvarande längs banan framdragna högspänningsledningen för belysning böra dubbleras å sträckan Älvsjö—Södertälje södra.

I regel kunna dylika för belysning, signaler och mindre kraftbehov m. m. avsedda ledningar erhålla ström från den ena eller den andra av två närbelägna omformarstationer, varför vid reparations- och revisionsarbeten viss del kan urkopplas utan att övriga delar behöva bli strömlösa. Så är emellertid ej fallet med de högspända belysningsledningarna å ovan angivna linjesträcka, vilka endast kunna erhålla ström från omformarstationen vid Södertälje södra, beroende på att det ansetts medföra olägenheter att framdraga dylika ledningar förbi Stockholm. Då det visat sig synnerligen olägligt att vid vissa tillfällen nödgas avbryta strömtillförseln till stora delar av ifrågavarande ledningar, synes ännu ett par dylika böra anordnas å nämnda dubbelspåriga sträcka. Kostnaderna för detta arbete hava beräknats till cirka 80 000 kronor.

Slutligen är att framhålla, att den i Göteborg befintliga stationära vagnuppvärmningen befunnits för knapp på grund av den ökade trafiken ävensom Bergslagsbanans elektrifiering, varför nu erfordras nya värmetransformatorer samt nya värmeposter med kablar för att öka anläggningens kapacitet. Även den i Mjölby befintliga vagnuppvärmningsanläggningen är för närvarande i behov av viss utvidgning. Kostnaderna för dessa arbeten hava beräknats till cirka 50,000 kronor.

Liksom för innevarande budgetår och av skäl som anförts i styrelsens skrivelse den 29 september 1938 torde därjämte även för nästkommande budgetår för diverse kompletteringsarbeten å den elektriska utrustningen behöva räknas med en kostnad av 100 000 kronor.

Sammanlagda behovet av anslag under ifrågavarande rubrik skulle sålunda utgöra 300 000 kronor, av vilket belopp 200 000 kronor avse de allra mest angelägna arbetena.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

X. Anläggningar vid huvudverkstäder.

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

I sin framställning den 29 september 1938 angående anslag för nya byggnader och anläggningar hemställde järnvägsstyrelsen under ovanstående rubrik 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. Till motivering av detta anslagsäskande anförde järnvägsstyrelsen i huvudsak följande:

Statens järnvägars nuvarande vagnreparationsverkstad i Göteborg, som uppfördes under åren 1927—1928 i ersättning för den samtidigt nedlagda äldre verkstaden invid Göteborgs centralstation, hade vid planläggningen beräknats 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, hade emellertid efter sin tillblivelse år från år kunnat öka sin kapacitet så, att denna år 1937 uppgick till cirka 5 800 behandlade fordon per år, en ökning således av i det närmaste 150 %. Nämda ökning, som skett utan utvidgning av de ursprungliga lokalerna, hade möjliggjorts av »flytande arbetssystem», anskaffning av arbetsbesparande maskiner och verktyg m. m. Även den alltjämt fortgående moderniseringen av statens järnvägars vagnpark och en i samband därmed skeende utranering av gamla vagnar av föråldrad modell samt nyanskaffning av vagnar, där alla detaljerna äro standardiserade, hade emellertid bidragit till att höja verkstadens kapacitet. Å andra sidan hade införandet av tryckluftsbroms på allt fler vagnar samt ökningen av vagnarnas storlek verkat hämmande på produktionen, mätt i antalet behandlade fordon.

Kapacitetsökningen hade 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 godsvagnspark numera endast behandlades vid huvudverkstäderna i Göteborg och Bollnäs samt malmvagnar vid huvudverkstaden i Notviken.

Godsvagnsverkstaden i Göteborg vore emellertid nu för trång för att i sitt nuvarande skick — jämte Bollnäs-verkstaden — kunna verkställa allt fortlöpande underhåll å statens järnvägars godsvagnspark. Framförallt hade trångboddhet gjort sig kännbar i maskinverkstaden, vars storlek endast tillmätts för en kapacitet motsvarande den gamla verkstadens. Å denna avdelnings begränsade utrymmen hade 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 hade övertid och skiftgång i stor utsträckning måst tillgripas inom avdelningen för att denna skulle kunna hålla jämna steg med arbetena å de övriga avdelningarna.

Redan vid den nuvarande verkstadens planläggning hade förutsatts, 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, vilken lämpligast borde ske genom att utflytta smedja, gjuteri och ångcentral till en härför uppförd, fristående byggnad. Med tanke på detta förhållande hade dessa verkstadsavdelningar, som inrymts i den stora vagnhallen invid maskinverkstaden, redan från början fått 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 visat sig ofrånkomligt att utöka berörda verkstadsavdelning, vore den ovan angivna planen enligt järnvägsstyrelsens mening utan tvekan den mest lämpliga. Styrelsen hade 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 hade 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 komme emellertid en kostnad av cirka 150 000 kronor för anskaffning av arbetsmaskiner, vilken kostnad styrelsen avsåge att bestrida med av Kungl. Maj:t årligen ur statens järnvägars förnyelsefond anvisade medel för övriga inventarier. Även kostnaderna för förstnämnda arbeten, vilka voro att anse såsom förändringsarbeten, borde bestridas med förnyelsefondsmedel.

Järnvägsstyrelsens ovan relaterade framställning föranledde ej till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Emellertid har under det nu förflutna året behovet av den föreslagna utvidgningen av Göteborgsverkstaden gjort sig alltmer gällande. Det har sålunda visat sig, att den sammanlagda kapaciteten hos godsvagnsverkstäderna ej är tillräcklig för att tillfredsställande tillgodose det nuvarande behovet av godsvagnsrevisioner. Sålunda gå för närvarande mer än 800 st. godsvagnar med överskriden revisionsfrist. Genom den fortsatta nyanskaffningen av godsvagnar komma svårigheterna att tillgodose behovet att i framtiden ytterligare stegas. Under innevarande år beräknas cirka 500 godsvagnar komma att nylevereras och under nästa år cirka 700 dylika vagnar. Sedan den tidigare i rationaliseringssyfte i stor skala vidtagna slopningen av överåriga och i driften oekonomiska vagnar numera är i huvudsak genomförd, kommer under de närmaste åren antalet nylevererade vagnar att i stort sett medföra en motsvarande ökning av vagnparken.

Det är därför enligt styrelsens bestämda mening nödvändigt, att åtgärder snarast vidtagas för höjande av godsvagnsverkstädernas revisionskapacitet, och att såsom ett led i dessa åtgärder den av styrelsen föreslagna utvidgningen av huvudverkstaden i Göteborg kommer till utförande.

I anslutning härtill får styrelsen 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 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 620 000 kronor.

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

Under denna rubrik har under en följd av år anvisats anslag för bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna oförutsedda behov, dels ock sådana mindre arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad understigande 50 000 kronor. I fråga om behovet av dessa anslag får styrelsen upppepa, vad styrelsen tidigare anfört, 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.

För ifrågavarande ändamål har riksdagen anvisat för vart och ett av budgetåren 1929/1930 — 1932/1933 1 000 000 kronor, för budgetåren 1933/1934 och 1934/1935 800 000 resp. 600 000 kronor, för vart och ett av budgetåren 1935/1936 — 1937/1938 500 000 kronor, för budgetåret 1938/1939 750 000 kronor samt slutligen för innevarande budgetår 1 000 000 kronor. Den under de senare åren medgivna höjningen av anslaget är betingad av linjenätets efter hand ökade omfång samt inträdd prisstegring. Trots anslagsökningen hava tillgängliga medel emellertid visat sig väl knappa, av vilken anledning ävensom med hänsyn till statsbanenätets fortsatta tillökning en ytterligare höjning av anslagsbeloppet vore motiverad. Oaktat detta förhållande vill järnvägsstyrelsen emellertid, av skäl som inledningsvis berörts, begränsa sig till att föreslå, att anslaget ifråga tills vidare bibehålles vid samma belopp som för nu löpande budgetår eller alltså vid 1 000 000 kronor.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

B. Rullande materiel.

I. Elektriska lok kronor 1 500 000.

I sin framställning den 29 september 1938 angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1939/1940 hemställde järnvägsstyrelsen på anförda skäl bland annat om anvisande av medel för anskaffning av tre elektriska lok av en ny typ med högre kapacitet än de nuvarande standardloken. Avsikten med denna anskaffning vore, framhöll styrelsen, att utprova en loktyp, lämpad för an-

vändning i snälltågstjänst å statens järnvägars huvudlinjer samt ägnad att för det södra nätets del för en skälig kostnad möjliggöra en högre körhastighet än den nu förekommande.

Beträffande den totala anskaffningskostnaden för dessa tre lok kunde styrelsen för det dåvarande icke lämna någon mera tillförlitlig uppgift men hemställde, att för mötande av de på innevarande budgetår fallande utgifterna måtte anvisas ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Såsom framgår av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1939 (kapitalbudgeten, bil. 4, punkt 45) ansåg sig vederbörande departementschef böra tillstyrka den av styrelsen föreslagna anskaffningen, vilken finge anses utgöra ett betydelsefullt led i de allmänna strävandena att vid statens järnvägar uppnå förbättrade transportprestationer. Departementschefen erinrade emellertid om att för budgetåret 1938/1939 anvisats ett belopp av 1 800 000 kronor för anskaffning av elektriska lok, varav hälften eller 900 000 kronor under vissa förutsättningar avsetts för anskaffning av lok för utförande av tåg-tjänsten å den enskilda järnvägslinjen Hälsingborg—Teckomatorp—Eslöv. Med hänsyn till att sistnämnda belopp icke, såvitt numera kunde bedömas, torde erfordras för berörda ändamål syntes beloppet lämpligen böra tagas i anspråk för bestridande av kostnaderna för de till anskaffning nu föreslagna försöksloken, varvid något anslag för detta ändamål icke skulle behöva anvisas å riksstaten för budgetåret 1939/1940. Vidare förordade departementschefen, att vad av förenämnda å riksstaten för budgetåret 1938/1939 anvisade anslag återstode, sedan därav tagits i anspråk högst 500 000 kronor för på innevarande budgetår belöpande utgifter i anledning av nyssnämnda anskaffning eller alltså ett belopp av minst 400 000 kronor måtte, efter medgivande av Kungl. Maj:t, få tagas i anspråk av järnvägsstyrelsen för anskaffning för statens järnvägar av elektriska lok av nu gängse typ, därest behov av dylik anskaffning skulle uppkomma.

I enlighet med av Kungl. Maj:t sålunda framlagt förslag medgav innevarande års riksdag, att jämväl den del av det för budgetåret 1938/1939 anvisade reservationsanslaget till elektriska lok, som avsetts för utförande av loktjänsten vid viss enskild järnväg, finge användas för anskaffning av elektriska lok för statens järnvägar, varefter Kungl. Maj:t genom brev den 17 mars 1939 ställde ett belopp av högst 500 000 kronor till järnvägsstyrelsens förfogande för bestridande av de å innevarande budgetår belöpande kostnaderna för anskaffning av ifrågavarande försökslok.

Beställning av dessa har nu ägt rum, och den totala kostnaden för desamma uppgår till 1 400 000 kronor. För slutlikvidering av denna kostnad erfordras sålunda för nästkommande budgetår ett anslag av 900 000 kronor.

Vidare föreligger behov att anskaffa ytterligare ett antal elektriska lok av en av de nu använda typerna, och får styrelsen till stöd härför anföra följande.

Flertalet av statens järnvägars nu till inemot 450 uppgående elektrolok hava anskaffats i samband med företagna elektrifieringar och bekostats med

medel, som anvisats för utförande av dessa företag. I den mån den ökade trafiken å redan elektrifierade linjer nödvändiggjort en utökning av tågplanen har emellertid behov uppkommit att anskaffa ytterligare ett antal lok utöver de i resp. elektrifieringsprogram upptagna. Detta behov har också till en del blivit tillgodosett. Efter av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 30 september 1936 gjord framställning medgav sålunda 1937 års riksdag, med bifall till av Kungl. Maj:t i detta års statsverksproposition framlagt förslag, att av besparingar å anslag till elektrifiering av vissa angivna järnvägslinjer ett belopp av 2 800 000 kronor finge tagas i anspråk för anskaffning av bl. a. 13 elektrolok. Vidare anvisade 1938 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag, för budgetåret 1938/1939 ett anslag av 1 800 000 kronor för elektriska lok, varav hälften eller 900 000 kronor var avsedd för bestridande av kostnaderna för inköp av ytterligare 4 lok för tillgodoseende av den alltjämt ökade trafiken å redan elektrifierade banor.

Sedan dess har trafiken stigit än mer bl. a. på grund av de genom lag förbättrade semesterförhållandena och goda konjunkturen. Av denna anledning hava nya tåg måst insättas. Verkställd utredning ger vid handen, att behovet av elektrolok, såvitt nu kan bedömas, nästa sommar med 11 å 12 enheter torde överstiga tillgången på dylika lok, även om däri inräknas de lok, som för närvarande äro under tillverkning eller kontrakterats.

För att tillgodose nämnda behov borde enligt järnvägsstyrelsens mening helst anskaffas visst antal lok av den här ovan behandlade, kraftigare typen. Då lok av denna typ — efter de tre provlokens färdigställande och utprovande — icke torde kunna påräknas levererade förrän tidigast i början av år 1943 och det är angeläget att erhålla ett ökat antal lok inom kortare tid, får styrelsen emellertid föreslå, att för avhjälpan av det mest trängande behovet anskaffas visst antal lok av en av de redan använda lättare typerna, nämligen litt. H. Även om den fortsatta anskaffningen av elektrolok kommer att inbegripa jämväl ovan berörda kraftigare snälltågslok, kommer nämligen lok litt. H att alltjämt finna användning bl. a. vid en framtida elektrifiering av ytterligare statsbanelinjer samt vissa linjer, som nu äro i enskild ägo eller tillhöra de bolag, i vilka staten äger aktierna. Vad som nu ifrågasättes innebär sålunda endast en av behovet att snarast möjligt erhålla en ökning av lokantalet betingad omkastning i ordningsföljden i fråga om anskaffning av lok av de olika typerna. För att icke försvåra införandet av en ny och större loktyp vill järnvägsstyrelsen vidare begränsa sig till att nu föreslå anskaffning av endast 4 nya H-lok, ehuru behovet av en ökning såsom nyss framhållits är större och man då måste räkna med att alltjämt liksom hittills vid vissa tillfällen för växlingstjänst behöva sätta in ånglok, vilket givetvis medför vissa olägenheter.

Kostnaderna för dessa 4 lok torde vid nuvarande prisförhållanden kunna beräknas till i runt tal 1 000 000 kronor. Om för dessa kostnaders bestridande får tagas i anspråk det belopp av 400 000 kronor, som nu kvarstår odisponerat

av det å riksstaten för budgetåret 1938/1939 anvisade reservationsanslaget till elektriska lok, skulle alltså för här ifrågavarande ändamål erfordras ett ytterligare anslag av 600 000 kronor.

Hela det för elektrolok erforderliga anslagsbeloppet utgör sålunda (900 000 + 600 000 =) 1 500 000 kronor.

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

dels medgiva, att den del av det för budgetåret 1938/1939 anvisade reservationsanslaget till elektriska lok, som avsetts för utförande av lok-tjänsten vid viss enskild järnväg, må helt användas för anskaffning av elektriska lok för statens järnvägar,

dels föreslå riksdagen

att till anskaffning av elektriska lok för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.

II. Person- och resgodsvagnar kronor 3 500 000.

Anskaffningen av person- och resgodsvagnar har sedan åtskilliga år tillbaka ägt rum i enlighet med uppgjorda flerårsplaner, och kostnaderna för dessa anskaffningar hava i enlighet med i 1936 års statsverksproposition angiven regel till lika delar bestritts med anslag å riksstaten och med ur statens järnvägars förnyelsefond anvisade medel. Den senast uppgjorda anskaffningsplanen, avseende de fem budgetåren 1937/1938 — 1941/1942 och framlagd av järnvägsstyrelsen i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 augusti 1936, omfattade för de fyra senaste åren i perioden vagninköp till en sammanlagd kostnad av 2 300 000 kronor per år. På grund av inträdd prisstegring har järnvägsstyrelsen emellertid sett sig nödsakad att för fullföljande av denna plan för budgetåren 1938/1939 och 1939/1940 resp. kalenderåren 1938 och 1939 begära ett till 3 200 000 kronor höjt belopp per år. Nämda högre belopp hava också av statsmakterna ställts till styrelsens förfogande för ändamålet.

Till följd av fortsatt prisstegring torde kostnaderna för denna planenliga nyanskaffning, vilken omfattar ett 40-tal vagnar per år, för nästkommande budgetår resp. kalenderår böra beräknas till ett ännu något högre belopp eller 3 400 000 kronor.

I sin framställning den 29 september 1938 har järnvägsstyrelsen vidare för första gången begärt anvisande av anslag för beställning av ett antal nya lokaltågsvagnar. Beträffande denna vagnsanskaffning erinrade styrelsen om att i förenämnda femårsplan jämväl ifrågasatts anskaffning av elektromotorgagnar jämte släpvagnar, avsedda för förortstrafiken närmast Stockholm och Göteborg och betingande en preliminärt beräknad kostnad av 6 000 000 kronor. Vid det fortsatta utredningsarbetet rörande ifrågavarande materielanskaffning hade emellertid befunnits lämpligare att tillgodose lokaltrafikens behov av ökat 3-klassutrymme med lokaltågsvagnar av lätt konstruktion, varför

styrelsen för närvarande övergivit tanken på anskaffande av elektriska motorvagnar och nu i stället hemställde om ett anslag å 3 200 000 kronor för anskaffande av ett 40-tal lätta 3-klass vagnar med stort antal sittplatser per vagn.

Styrelsens anslagsäskande blev även i denna del av statsmakterna bifallet.

Av skäl, som styrelsen anfört i sin ovannämnda skrivelse, och vilka finnas återgivna i 1939 års statsverksproposition (Kapitalbudgeten, bil. 4, punkt 46), finner styrelsen angeläget, att jämväl sistnämnda anskaffning av för lokaltrafiken särskilt lämpade vagnar fullföljes. Under nästa budgetår torde därför likaledes böra anskaffas ett 40-tal dylika vagnar, för vilka kostnaderna nu beräknas till 3 600 000 kronor.

Det totala medelsbehovet för anskaffning under närmaste året av person- och resgodsvagnar beräknas sålunda till (3 400 000 + 3 600 000 =) 7 000 000 kronor, varav i enlighet med hittills tillämpad finansieringsprincip hälften föreslås att täckas av anslag å riksstaten och hälften av förnyelsefondsmedel.

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

6 st. kombinerade 2 och 3 klass sittvagnar	kronor	590 000
16 » 3 klass sittvagnar	»	1 730 000
3 » restaurantvagnar	»	480 000
40 » 3 klass vagnar för förortstrafiken	»	3 600 000
15 » resgodsvagnar	»	600 000
	<u>Summa kronor</u>	<u>7 000 000</u>

Med åberopande av vad ovan anförts och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i förslaget till förnyelsefondsstat för år 1940 under förvarande rubrik upptaga ett belopp av 3 500 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 3 500 000 kronor.

III. Godsvagnar..... kronor 2 500 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 2 framlagda förslag anvisade 1939 års riksdag å tilläggsstat för budgetåret 1938/1939 ett reservationsanslag av 3 800 000 kronor för anskaffning av 250 slutna och 150 öppna godsvagnar.

Såsom av propositionen framgår var skälet till ifrågavarande anslagsäskande dels ett starkt behov av ökad godsvagnspark, dels i detta speciella fall en önskan att förhindra arbetslöshet vid tvenne företag, vilka normalt sysselsätta ett betydande antal arbetare med speciellt godsvagnstillverkning.

Behovet av nyanskaffning av godsvagnar är emellertid icke täckt med det sålunda erhållna tillskottet, varför styrelsen nödgas för nästkommande budgetår hemställa om ytterligare anslag för detta ändamål. Såsom skäl härför får styrelsen anföra följande.

Statens järnvägar hava under de senaste åren i mycket hög grad rationali-

serat och moderniserat sin godsvagnpark. Därvid hava alla sådana äldre, småbäriga vagnar, vilkas fortsatta underhåll som trafikvagnar icke kunnat ekonomiskt försvaras, tagits ur den allmänna trafiken och antingen överförts till den s. k. tjänstevagnparken — avsedd uteslutande för grus, stenkol och andra järnvägens egna transporter — eller också nedskrotats. Jämsides med dessa utrangeringar av äldre vagnar hava med anlitan av i de årliga förnyelsefondsstaterna anvisade medel anskaffats nya vagnar av standardiserat utförande, vilka äro både rymligare och mera högbäriga än de slojade. Denna ersättningsanskaffning har emellertid beträffande de öppna vagnarna icke hållit jämna steg med slopningen, vilket framgår av nedanstående uppgifter över godsvagnparkens — exkl. malmvagnarna — storlek och kapacitet under olika år.¹⁾

	Antal vagnar		Sammanlagd bärighet, ton	
	slutna	öppna	slutna	öppna
1920	7 498	16 149	93 290	231 361
1925	7 276	16 621	93 290	248 782
1930	6 539	14 635	86 976	227 307
1935	6 281	10 230	94 173	162 459
1939	6 369	10 113	100 789	197 931

Införandet av elektrisk drift vid statens järnvägar och den därmed vunna större tåghastigheten har visserligen tillika med godstågsplanens modernisering medfört en kortare omloppstid för godsvagnarna, så att dessa numera kunna utföra ett förhållandevis större transportarbete per vagn än före elektrifieringens införande. Å andra sidan har emellertid godstrafiken ökat avsevärt, i det att såväl godsmängden som godsets medeltransportlängd stigit. Detta belyses närmare av nedanstående siffror.

År	Tonkilometer i miljoner	År	Tonkilometer i miljoner
1930	1 532	1935	1 673
1931	1 439	1936	1 800
1932	1 240	1937	2 089
1933	1 301	1938	2 058
1934	1 533		

Denna ökade trafik medför, att statens järnvägars godsvagnpark icke utan allvarliga olägenheter kan bibehållas vid sin nuvarande numerär eller rättare uttryckt vid sin nuvarande sammanlagda kapacitet vare sig beträffande öppna eller slutna vagnar utan måste anpassas efter den ökade godstrafikens krav.

Av betydelse i detta sammanhang är också de fortgående statsförvärven av enskilda järnvägar med ofta mycket gamla, omoderna och följaktligen slopmässiga godsvagnar.

Som ett ytterligare belägg för behovet av en nyanskaffning må nämnas, att statens järnvägar under en stor del av detta liksom föregående år arbetat med brist på särskilt öppna godsvagnar.

¹⁾ Under tiden $\frac{1}{2}$ 1930— $\frac{31}{2}$ 1939 har ur trafikvagnparken avförts sammanlagt 8 414 godsvagnar och nyanskaffats 4 084 st.

På grund av ovan berörda förhållanden anser sig styrelsen böra — utöver den så att säga planenliga anskaffning av godsvagnar, som sker för att ersätta äldre utrangerade vagnar och därför bekostas av förnyelsefondsmedel — för nästa budgetår begära anslag för nyanskaffning av ytterligare cirka 350 öppna godsvagnar till ett belopp av 2 500 000 kronor.

Den nyanskaffning utöver den ordinarie planen, som möjliggjorts genom förenämnda å tilläggsstaten för budgetåret 1938/1939 anvisade anslag och som skulle bli möjlig vid bifall till förevarande förslag, är icke till någon del betingad av den ökning i statens järnvägars godstrafik, som inträtt på grund av nu rådande särskilda förhållanden. Sannolikt är emellertid att järnvägarnas transportkapacitet kommer att ställas inför ytterligare stora påfrestningar, så länge dessa förhållanden bestå, en omständighet som än mera understryker behovet av den nu ifrågasatta ökningen av godsvagnsparken.

I anslutning till vad ovan anförts och under förmålan att det är styrelsens avsikt att för den normala ersättningsanskaffningen av godsvagnar under år 1940 äska erforderligt belopp å förnyelsefondsstaten får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor.

C. Sjöfartsmateriel.

Ny tåg färja kronor 2 000 000.

Tåg färjan »Malmö», som trafikerar leden Malmö—Köpenhamn, är numera på grund av sin höga ålder — ungefär 40 år — och sin med hänsyn till nutida krav relativt kläna konstruktion, mindre lämpliga byggnad samt sitt allmänna tillstånd i övrigt i det skick, att den knappast lär bli godkänd för fortsatt trafik efter utgången av år 1942. På grund härav har fråga uppkommit, hur trafiken mellan Malmö och Köpenhamn i fortsättningen bäst borde ordnas.

Efter grundligt övervägande av härvid tänkbara olika möjligheter har styrelsen kommit till det resultatet, att den i drifttekniskt avseende lämpligaste och även i övrigt fördelaktigaste lösningen av frågan torde vara att anskaffa en ny tåg färja, liksom den nuvarande avsedd för både passagerare- och godstrafik men byggd på sådant sätt, att densamma i så hög grad som möjligt erhåller, förutom goda egenskaper som färja, de för en högklassig och fullt modern passagerarebåt utmärkande egenskaperna. Den nya färjan är avsedd att få en längd, som med cirka 11 m överstiger den nuvarande färjans längd, 81.25 m, samt att göras något bredare och mera djupgående än denna. Färjan tänkes vidare utrustad med maskineri av så stor styrka, att maximitakten kan ökas med cirka 2 knop och gångtiden, som för närvarande är 1½ timme, kan minskas med ungefär 10 minuter. Denna ökade maskinstyrka gör

det dessutom möjligt att bättre bemästra svårigheterna vid isgång samt att inköra tid vid förseningar.

En enligt nämnda förutsättningar byggd färja torde, enligt vad en preliminär beräkning givit vid handen, vid för närvarande rådande prisförhållanden betinga en kostnad av inemot 4 miljoner kronor. En färja av ungefär samma storlek, kvalitet och egenskaper i övrigt som den nuvarande tåg färjan »Malmö» skulle sannolikt ej väsentligt överstiga 2 miljoner kronor. Framhållas må i detta sammanhang att sistnämnda färja på sin tid — år 1900 — betingade en anskaffningskostnad av ungefär 1 miljon kronor. Ungefär hälften av förenämnda till inemot 4 miljoner kronor beräknade kostnad för den nya färjan torde sålunda hänföra sig till dennas i förhållande till den nuvarande färjan ökade dimensioner, stabilare utförande, kraftigare maskineri och modernare anordningar i övrigt.

På grund av att den föreslagna nya färjan sålunda såvitt nu kan bedömas torde komma att hava ett med cirka 2 miljoner kronor ökat realvärde torde den mot denna värdeökning svarande delen av anskaffningskostnaden böra bestridas med å riksstaten anvisade medel. Den återstående delen av kostnaden torde däremot böra bestridas med förnyelsefondsmedel, och skall styrelsen återkomma härtill, när det blir möjligt att mera exakt bedöma kostnaden i dess helhet.

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

att till anskaffning av ny tåg färja för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.

D. Anläggningar och förslag för automobiltrafik kronor 800 000.

Med bifall till av Kungl. Maj:t i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar hava de senaste fem årens 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, för budgetåret 1938/1939 2 400 000 kronor samt för budgetåret 1939/1940 2 900 000 kronor eller alltså ett sammanlagt belopp av 11 600 000 kronor. Rörande syftet med berörda anslag torde få hänvisas till vad järnvägsstyrelsen härom anført i sina tidigare anslagsäskanden, varjämte må framhållas, att av de för budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940 anvisade anslagen de belopp, varmed resp. anslag överstiga 2 000 000 kronor, ställts till järnvägsstyrelsens disposition att användas för anskaffning av landsvägsfordon för av statens järnvägar redan drivna billinjer ävensom, i vad angår det för innevarande budgetår anvisade anslaget, för uppförande av garagebyggnader och dylikt.

Då preliminära avtal om köp av ytterligare biltrafikföretag träffats och förhandlingar om andra sådana förvärv inletts, hade styrelsen avsett att även för budgetåret 1940/1941 begära visst anslag att användas för förvärv av i

enskild ägo befintliga trafikföretag. Med hänsyn till nu rådande förhållanden anser sig styrelsen emellertid icke böra ifrågasätta något anslag för nu angivna ändamål.

Av samma anledning ifrågasättes nu icke heller anvisande av några medel till anskaffning av ny rullande materiel. För uppförande av garagebyggnader och andra för driften erforderliga fasta anläggningar vid redan förvärvade billinjer är visst anslag däremot alltjämt erforderligt. Då av det för innevarande budgetår till styrelsens disposition ställda anslaget å 900 000 kronor endast en jämförelsevis obetydlig del återstår, och då behovet av nya ur drifts- och brandsynpunkt mera tillfredsställande garage- och verkstadsbyggnader i samband med billinjenätets tillväxt ökat, skulle ett avsevärt större belopp än som hittills disponerats för detta ändamål vara erforderligt. Av skäl, som anförts härovan, anser sig styrelsen emellertid böra begära medel endast för det mest oundgängliga behovets tillgodoseende, varvid anslagsbeloppet torde kunna begränsas till 800 000 kronor.

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

att till anläggningar och förslag för automobiltrafik för budgetåret 1940/1941 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 kronor.

E. Fortsatt elektrifiering.

Elektrifiering av linjen Långsele—Boden..... kronor 12 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 73 framlagda förslag har 1939 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av statsbanelinjen Långsele—Boden samt till detta elektrifieringsföretag för budgetåret 1939/1940 anvisat ett reservationsanslag av 8 000 000 kronor. Enligt den uppgjorda planen skulle arbetet, som i sin helhet beräknats draga en kostnad av 33 610 000 kronor, därav 1 890 000 kronor för ändring av telegrafverkets ledningar, utföras under fyra på varandra följande budgetår med början 1939/1940, och skulle för de olika budgetåren erfordras följande belopp:

budgetåret 1939/1940	kronor	8 000 000
»	1940/1941	» 12 000 000
»	1941/1942	» 10 000 000
»	1942/1943	» 3 610 000

I anslutning till denna plan torde för nästkommande budgetår böra anvisas ett anslag å kapitalbudgeten av 12 000 000 kronor.

I sin skrivelse den 20 januari 1939 med utredning angående ifrågavarande elektrifiering framhöll styrelsen, att ett belopp motsvarande cirka 45 % av den till 33 c miljoner kronor beräknade anläggningskostnaden vore att anse såsom oräntabelt och därför borde avskrivs. I enlighet härmed hemställde styrelsen om anvisande å driftbudgeten för budgetåret 1939/1940 av ett

belopp å 3 500 000 kronor för avskrivning av förenämnda å kapitalbudgeten för samma år anvisade anslag, 8 000 000 kronor.

Denna hemställan föranledde ingen åtgärd från Kungl. Maj:ts sida.

Då enligt de av 1937 års riksdag godkända och från och med budgetåret 1938/1939 tillämpade principerna för riksstatens uppställning för varje anslag å kapitalbudgeten, som beräknas avse en helt eller delvis icke räntabel investering, skall å driftbudgeten uppföras ett mot den icke räntabla delen av investeringen svarande anslagsbelopp, och då av styrelsens ovan åberopade skrivelse framgår, att en ej oväsentlig del av här ifrågavarande kapitalinvestering torde få anses oräntabel, synes emellertid även frågan om avskrivning av viss del av de å kapitalbudgeten för ändamålet anvisade anslagen böra upptagas till omprövning och föranleda beslut av statsmakterna.

Såsom framgår av den i ärendet verkställda utredningen borde av det för innevarande budgetår anvisade reservationsanslaget å 8 000 000 kronor ett belopp av 3 500 000 kronor hava på angivet sätt avskrivits. Av det för nästkommande budgetår enligt arbetsplanen äskade anslaget å 12 000 000 kronor böra ytterligare omkring 5 500 000 kronor täckas genom å driftbudgeten anvisat avskrivningsanslag. Med utgångspunkt från den genom förenämnda utredning ådagalagda svaga förräntningsmöjligheten hos ifrågavarande elektrifieringsföretag torde sålunda för budgetåret 1940/1941 böra anvisas ett anslag å 9 000 000 kronor för avskrivning av de å kapitalbudgeten för innevarande och nästkommande budgetår för nämnda företag anvisade reservationsanslagen.

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

att till elektrifiering av linjen Långsele—Boden för budgetåret 1940/1941 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 12 000 000 kronor, dels å driftbudgeten ett reservationsanslag av 9 000 000 kronor för avskrivning å denna kapitalinvestering.

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

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL
tjf.

Stockholm den 26 september 1939.

Stockholm 1939
K. L. Beckmans Boktryckeri
[2152 39]