

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 järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1941/42 äskas av 1941 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1941/42 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Vid upprättandet av detta förslag har styrelsen med hänsyn till det rådande statsfinansiella läget och i enlighet med erhållna besparingsdirektiv sökt i görligaste mån begränsa sina anslagsäskanden och i förslaget medtagit endast sådana arbeten och anskaffningar, som äro absolut nödvändiga och icke lämpligen kunna skjutas på framtiden. Att styrelsen det oaktat i många fall sett sig nödsakad äska avsevärt högre anslag än tidigare har sin grund i det förhållandet, att den nuvarande situationen såväl ur folkförsörjnings- som försvarsberedskapssynpunkt ställt och ställer betydligt ökade krav på järnvägarnas transportförmåga och utrustning i olika hänseenden. Av denna anledning har styrelsen exempelvis för dubbelspårsanläggningar, rullande materiel samt fortsatt elektrifiering denna gång nödgats föreslå väsentligt högre anslag än under de senaste åren.

Till en allmän översikt över de anslagsbelopp, som nu föreslås att anvisa å kapitalbudgeten, har uppställts följande tablå.

A. Nya byggnader och anläggningar.	Anslags- belopp kronor
I. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
1. Fortsatt anläggning av dubbelspår	7 000 000
2. Ånge, omläggning av södra infartslinjen	800 000
II. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1. Rälsutbyten m. m.	4 400 000
2. Diverse åtgärder för spår förstärkning	1 000 000
III. <i>Telefonledningar och kabelarbeten</i>	700 000
IV. <i>Elektriska kraft- och belysningsanläggningar</i>	150 000
V. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	980 000
VI. <i>Anläggningar vid huvudverkstäder.</i>	
Utvidgning av huvudverkstaden i Göteborg	775 000
VII. <i>Elektrifiering av banan Långsele—Boden</i>	15 000 000
VIII. <i>Försvarsberedskap vid statens järnvägar</i>	1 500 000
IX. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	1 000 000
	Summa 33 305 000
B. Rullande materiel.	
I. Elektriska lok	2 500 000
II. Rälsbussar	1 400 000
III. Person- och resgodsvagnar	9 000 000
IV. Godsvagnar	10 000 000
	Summa 22 900 000
C. Sjöfartsmateriel.	
Ny tågfärja	2 000 000
D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik	800 000
	Summa summarum 59 005 000

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.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 33 305 000 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 IX begäras såsom dispositionsanslag (givetvis i den mån arbetena icke tillhöra grupper, för vilka särskilda kollektivanslag finnas anvisade).

Vid äskande av anslag för arbeten vid föreningsstationer har styrelsen under en följd av år — likaledes jämlikt tillämpad och av statsmakterna godkänd praxis — ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från anslutande enskilda järnvägar. Styrelsen, som övervakar att bidrag erläggas i enlighet med gällande kontrakt, har i förevarande sammanhang ingen anmälan att göra.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får styrelsen vidare här lämna redogörelse för den omfattning i vilken överskott å för särskilda arbeten anvisade anslag, tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar», blivit under sistförflutna kalenderår tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å anslag för dylika arbeten inom samma huvudgrupp.

En brist å 26 967 kronor 22 öre har uppkommit å det för budgetåret 1936/37 beviljade anslaget för om- och tillbyggnad av turiststationen i Riksgränsen, vilket arbete slutförts under år 1939. Å andra sidan har överskott uppkommit å det för budgetåret 1937/38 beviljade anslaget å 500 000 kronor för utvidgning av spårsystemet vid Göteborgs centralstation, vilket arbete likaledes avslutats under år 1939. Med frånräkning av det av anslutande enskilda järnvägar lämnade bidraget till arbetet uppgår detta överskott till 37 328 kronor.

I. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 7 000 000.

Sedan riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts i 1937 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 24) framlagda förslag till för-

beredande arbeten för dubbelspårsanläggning mellan Järna och Katrineholm för budgetåret 1937/38 anvisat ett reservationsanslag av 1 300 000 kronor och för budgetåret 1938/39 till samma ändamål anvisats 1 500 000 kronor, därav 500 000 kronor å tilläggsstat, framlade järnvägsstyrelsen i sin framställning den 29 september 1938 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. en på längre sikt lagd plan för bedrivande av dubbelspårsbyggnader å statens järnvägars huvudlinjer, i huvudsak gående ut på åstadkommande av obrutna dubbelspårsförbindelser å huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö. Såsom styrelsen anförde i sin nyssnämnda framställning, rörde sig årsbehovet av anslag för berörda ändamål om i genomsnitt 6 å 7 miljoner kronor, därest arbetena i ovan angiven omfattning skulle kunna genomföras inom en såsom önskvärd angiven tidsperiod av högst 20 år.

Med hänsyn till bl. a. de goda förhållanden på arbetsmarknaden, som rådde vid de tidpunkter, då styrelsen ingav sina framställningar om anslag för budgetåren 1939/40 och 1940/41 ansåg sig styrelsen dock för vartdera av dessa budgetår icke böra hemställa om högre anslag för ändamålet än 3 000 000 kronor. I enlighet med Kungl. Maj:ts i resp. års statsverkspropositioner framställda förslag anvisade riksdagen för budgetåret 1939/40 ett belopp av 2 500 000 kronor — varav 250 000 kronor enligt beslut vid 1939 års urtima riksdag tills vidare icke skulle få disponeras — samt för budgetåret 1940/41 1 750 000 kronor jämte nyssnämnda av föregående års anslag innehållna del.

Att det av järnvägsstyrelsen för budgetåret 1939/40 föreslagna anslaget nedsattes med 500 000 kronor torde få ses i samband med det ovan berörda förhållandet att till förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning Järna—Katrineholm å tilläggsstat för budgetåret 1938/39 samtidigt anvisades nämnda skillnadsbelopp. I realiteten innebar 1939 års lagtima riksdags beslut sålunda ingen ändring av järnvägsstyrelsens förslag.

Den av 1940 års lagtima riksdag beslutade nedsättningen till 1 750 000 kronor av det av järnvägsstyrelsen föreslagna anslagsbeloppet motiverades huvudsakligen med vikten av att under rådande förhållanden inskränka statsutgifterna till vad som kunde anses oundgängligen nödvändigt. Erinras må i detta sammanhang att i särskild motion till samma riksdag hemställdes dels att riksdagen måtte uttala sig för att dubbelspårsarbetena fortfarande måtte koncentreras till västra stambanan och där bedrivs i forcerad takt, dels att anslaget för ändamålet måtte höjas från 1 750 000 kronor till 10 000 000 kronor. Denna motion föranledde emellertid icke ändring i det av Kungl. Maj:t föreslagna lägre beloppet.

Dubbelspårsarbetena pågå för närvarande å linjedelarna Järna—Katrineholm och Laxå—Gårdsjö.

I sin nyssnämnda framställning den 26 september 1939 framhöll styrelsen bl. a. önskvärdheten av att arbetsprogrammet beträffande linjen Järna—Katrineholm, vilket dittills varit begränsat till enbart s. k. förberedande arbeten, d. v. s. huvudsakligen terrasseringsarbeten, härefter måtte få utvidgas till att omfatta även övriga för en framtida dubbelspårsdrift erforderliga

arbeten ävensom att för dessa arbeten skulle få anställas annan arbetskraft än enbart sådana från inlandsbanebygget och statens järnvägars elektrifieringsarbeten ledigblivna byggnadsarbetare, vilka uppfyllde vissa villkor.

I 1940 års statsverksproposition förklarade departementschefen sig icke hava något att erinra mot den av styrelsen sålunda föreslagna utökningen av arbetsprogrammet men ansåg sig däremot icke kunna biträda styrelsens förslag om anställande av nya arbetare för utförande av förberedande arbeten för dubbelspårsbyggnader, utan borde dylika arbeten bedrivas — i den mån anslagna medel därtill förslå — endast för sysselsättning av de arbetare, som hittills använts för dubbelspårsanläggningar.

Sedan styrelsen i syfte att åstadkomma en något snabbare arbetstakt i dubbelspårsbyggandet föreslog ovannämnda uppmjukning av hittills gällande bestämmelser i fråga om den arbetskraft, som kunde få tagas i anspråk för dessa arbeten, hava trafikförhållandena än ytterligare framhävt behovet att utöka arbetsstyrkan. Ett bibehållande av nuvarande bestämmelser i detta avseende måste emellertid — bl. a. på grund av avgång ur tjänst — medföra en successiv minskning av arbetsstyrkan och således en efter hand minskad arbetstakt. Med stöd av erfarenheterna icke blott från det nu gångna året utan även för tiden därförut och med betonande av den betydelse, som dubbelspår vid en stor trafikbelastning hava för en god tågföring, ser sig styrelsen därför nödsakad att återkomma med sin under föregående höst gjorda framställning, att de hittills för anställning av arbetare vid detta byggnadsföretag gällande bestämmelserna nu lättas, så att för arbetets rationella bedrivande erforderlig arbetskraft må kunna anställas i den utsträckning så finnes lämpligt.

Styrelsen får härnäst övergå till frågan om det för nästkommande budgetår erforderliga anslagsbeloppets storlek.

I sin föregående år gjorda framställning framhöll styrelsen, att terrasseringsarbetena å linjen Skebokvarn—Katrineholm till större delen voro färdigställda, varför det framstod som angeläget att under innevarande budgetår utföra vissa spår- och bangårdsarbeten m. m., så att icke allt för lång tid skulle komma att förflyta, innan de färdigställda förberedande arbetena skulle kunna erhålla någon nyttoeffekt. Ehuru departementschefen, såsom ovan framhållits, förklarade sig icke hava något att erinra mot en dylik utvidgning av arbetsprogrammet, möjliggör det för innevarande budgetår beviljade anslagsbeloppet emellertid icke ett igångsättande av dessa mer kostnadskrävande spårarbeten. Styrelsen har därför tvingats att till ett kommande budgetår uppskjuta nämnda spårarbeten, ehuru deras igångsättande hade varit önskvärt för att, såsom ovan angivits, snarast erhålla någon nyttoeffekt av de färdigställda terrasseringsarbetena. Vad beträffar sträckan Laxå—Gårdsjö hava de förberedande arbetena nu fortskridit så långt, att vissa spår- och bangårdsarbeten m. m. även där skulle kunna komma ifråga för utförande under nästkommande budgetår. Redan av denna anledning framstår det för styrelsen angeläget att för nästkommande budgetår till ifrågavarande ändamål anvisas

ett väsentligt högre belopp än de för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen.

Till stöd härför får styrelsen ytterligare anföra följande.

Om man undantager den 7 km långa sträckan Östansjö—Vretstorp, som öppnades för dubbelspårstrafik år 1935, har sedan år 1932, då det 81 km långa dubbelspåret Tranås—Sävsjö blev färdigt att tagas i bruk, ingen del av statens järnvägars huvudlinjer iordningställts för dubbelspårdrift. Denna återhållsamhet i fråga om dubbelspårsanläggningar har delvis möjliggjorts av under tiden företagna elektrifieringar, vilka till en viss grad ökat berörda huvudlinjers kapacitet och sålunda för viss tid undanskjutit behovet av dubbelspår, men denna kapacitetsökning har i viss utsträckning tagits i anspråk för att tillgodose behov av tätare tågförbindelser, varigenom enkelspårets olägenheter återigen accentuerats. Vad nyss anförts angående den ökade kapaciteten är emellertid icke hela förklaringen, utan denna torde även få sökas i det förhållandet, att dubbelspår till skillnad mot exempelvis elektrifieringar icke bidra till att nedbringa utgifterna utan tvärtom öka dessa, i vad gäller banunderhållet. Det är under sådana förhållanden förklarligt, att järnvägsstyrelsen i det längsta velat se tiden an och sökt finna andra utvägar för att avveckla den år från år stigande trafiken än att föreslå dylika såväl kapital- som driftbudgeten tyngande anläggningar. De beslut om fortsatt anläggning av dubbelspår, som fattats under de senare åren, först ifråga om linjen Järna—Katrineholm och sedermera på grundval av ett mera vidsträckt arbetsprogram ha också motiverats mera av behovet att bereda sysselsättning för vissa arbetarkategorier än av behovet att vidtaga en för en rationell tågföring betydelsefull åtgärd. Avgörande för nämnda beslut och för storleken av de för ändamålet hittills beviljade anslagen har med andra ord i första hand varit angelägenheten att skapa ett lämpligt arbetsobjekt och att bedriva ifrågavarande arbeten i en takt, som ansetts förenlig med allmänna konjunktur- och arbetsmarknadssynpunkter. Dessa senare förhållanden förtjäna givetvis allt beaktande och torde även i fortsättningen böra ha ett väsentligt inflytande på de årliga anslagsbeloppens storlek. Däremot anser styrelsen otänkbart, att de i längden skola få vara avgörande härvidlag i sådan grad som hittills varit fallet. Erinras må i detta sammanhang om 1939 års lagtima riksdags uttalande, 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 ovan berörda sociala synpunkter. Erinras må vidare, att styrelsen under åberopande av järnvägstrafikens fortsatta stegring redan föregående år avsåg att föreslå ett högre anslag än 3 miljoner kronor och endast på grund av då nyligen inträffade förhållanden ansåg sig böra inskränka sig till att begära nämnda belopp.

Detta nedsattes därefter ytterligare till 1 750 000 kronor. Till stöd härför anförde riksdagen nödvändigheten att åtminstone vad närmaste tiden beträffar och i avvaktan på det allmänna lägets synnerligen ovissa utveckling

iakttaga en viss begränsning i programmet för dubbelspårsarbetenas fullföljande. Statsutskottet anförde tillika vid sin behandling av frågan bl. a. dels att dubbelspårsarbeten vore företag på lång sikt, dels att tidsförhållandena nödvändiggjorde inskränkningar i dylika arbeten, dels att järnvägsdriften vore i hög grad konjunkturkänslig, dels slutligen att de nu planerade dubbelspårsarbetena icke kunnat betraktas som räntabla företag.

Sistnämnda förhållande är, såsom redan framhållits, tyvärr ovedersägligt liksom ock att järnvägstrafiken är i hög grad beroende av konjunkturförhållandena och starkt växlar med dessa. Det statsfinansiella läget nödvändiggör vidare nu än mer än för ett år sedan all möjlig begränsning av statsutgifterna. Trots detta nödgas järnvägsstyrelsen emellertid föreslå ett ej oväsentligt högre anslagsbelopp för att på detta sätt söka åstadkomma en förbättrad tågföring.

Denna har under de senaste åren icke varit tillfredsställande. I den mån uppkomna tågförseningar äro att tillskriva nu rådande särskilda förhållanden, kunna desamma givetvis icke få föranleda åtgärder av den omfattande och kostnadskrävande art, varom fråga nu är. Till viss del — huru stor är dock omöjligt att bedöma — äro tåggrubbingarna emellertid även beroende på den år från år växande civila trafiken och hava på grund härav gjort sig gällande långt före stormaktskrigets utbrott. I den mån så är fallet äro de bl. a. en följd av den stora bristen på dubbelspår, vilket i hög grad försvårar en smidig avveckling av trafiken. Varje sträcka, som göres dubbelspårig, medför en lättnad i detta avseende, och dubbelspårsarbetena äro därför icke att anse som företag på lång sikt, om de färdigställas etappvis.

Med allt beaktande av det statsfinansiella läget och trots ovissheten beträffande den framtida trafikutvecklingen måste styrelsen såsom närmast ansvarig för en tillfredsställande tågföring på grund av nyssnämnda förhållanden nu begära ett väsentligt högre anslag än de belopp, som hittills anvisats för ifrågavarande ändamål. Styrelsen syftar därvid till att såvitt möjligt redan under nästkommande budgetår söka färdigställa sträckorna Flen—Katrineholm och Laxå—Gårdsjö, å vilka ifrågavarande arbeten för närvarande bedrivs.

Härför erfordras ett anslag av 7 000 000 kronor. Detta belopp kan i förhållande till de hittills beslutade medelsanvisningarna visserligen synas högt, men det överstiger dock icke nämnvärt det för hela 20-årsperioden beräknade genomsnittsbeloppet per år. Något inhämtningsmoment av den genom tidigare knappa anslagstilldelningar inträffade förskjutningen i arbetsprogrammet kan sålunda i allt fall icke ske.

Styrelsen förutsätter emellertid, att, i händelse läget på arbetsmarknaden skulle mera avsevärt försämrats, ytterligare medel ställas till styrelsens förfogande med anlitan av å den allmänna beredskapsstaten anvisade förskottsanslag eller på annat sätt, så att det i en sådan situation skall vara möjligt att vid dessa arbeten bereda sysselsättning för en större arbetsstyrka än styrelsen räknat med vid avpassande av det nu begärda anslaget och så-

lunda bedriva arbetet i en ökad takt. Allmän enighet lärer råda därom att dubbelspårsanläggningar å statens järnvägars huvudlinjer äro synnerligen lämpliga som beredskapsarbeten vid en eventuell arbetslöshetsperiod. Samtidigt som de bereda sysselsättning för ett relativt stort antal arbetare — varje miljon i anslag för erforderliga terrasseringsarbeten och dylikt kan beräknas giva sysselsättning för 200—250 man per år — torde de nämligen ifråga om sin samhällsnyttiga effekt vara av en långt större betydelse än de flesta andra arbeten på samfärdselns område, som kunna tagas under övervägande i detta sammanhang. Vad angår de ovan nämnda spår- och bangårdsarbetena, vilka visserligen vid själva dubbelspårsbygget icke bereda arbetstillfällen i samma utsträckning som terrasseringsarbeten å samma anslagsbelopp, gäller vidare att även dessa under tider av mindre god arbetstillgång torde vara synnerligen värdefulla tillskott på arbetsmarknaden, då fråga här är om inhemskt material, för vilket tillverkningskostnaderna i huvudsak utgöras av arbetslöner.

Vad slutligen angår frågan om eventuell avskrivning av det sålunda föreslagna anslagsbeloppet får styrelsen i saknad av kännedom om de riktlinjer, som varit för statsmakterna bestämmande vid härom under de bägge senaste åren meddelade beslut, inskränka sig till att hemställa, att största möjliga del av anslaget måtte avskrivas, då ifrågavarande arbeten alltjämt icke kunna anses räntabla utan äro betingade enbart av drifttekniska skäl.

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

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 7 000 000 kronor.

2. Ånge, omläggning av södra infartslinjen kronor 800 000.

I sin skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 16 november 1939 angående förslag till arbeten att medtagas i en beredskapsstat för budgetåret 1940/41 anförde järnvägsstyrelsen bl. a. följande.

»Norra stambanans linjesträckning vid Ånge har alltsedan banan utbyggdes norr om stationen vållat stora olägenheter i fråga om driftens ombesörjande, i det att de genomgående tågen måste 'vända', varvid loken måste gå 'runt' och tågen ofta ombildas. Därtill kommer att tågvägarna korsa varandra i plan, vilket medför stora risker. Olyckshändelser och många tillbud till sådana hava även inträffat under årens lopp.

Genom omläggning av södra infartslinjen skulle dessa olägenheter bortfalla, varjämte växlingsarbetet på stationen skulle avsevärt minskas och tågen kunna expedieras med rätt betydande tidsvinst.

Vissa utredningar hava verkställts rörande en sådan omläggning. Enligt dessa beräknas arbetet draga en kostnad av 820 000 kronor exklusive kostnaderna för markförvärv m. m. Av kostnaden 820 000 kronor förutsättas 20 000 kronor skola bestridas av medel ur statens järnvägars förnyelsefond, varför här upptagits ett belopp av 800 000 kronor.»

Ett genomförande av ovannämnda linjeomläggning skulle, även betraktat som ett helt fristående arbetsföretag, medföra givna fördelar för såväl person-

som godstågsrörelsen. Därtill kommer att linjeomläggningen skulle möjliggöra en i hög grad välbehövlig omgestaltning och utvidgning av Ånge rangerbangård, som icke kan ske på planerat sätt, så länge södra infartslinjen kvarligger i nuvarande läge.

Vad gäller behovet av nyssnämnda förändring av Ånge rangerbangård får järnvägsstyrelsen anföra följande.

Godstransportarbetet vid statens järnvägar är för närvarande organiserat så att det stora rangeringsarbetet för fjärrgodstågen är fördelat på följande huvudrangerstationer nämligen Malmö, Nässjö, Sävenäs, Hallsberg, Tomteboda, Ånge och Boden. Under den gångna vinterns av kända anledningar föranledda stora trafik på övre Norrland uppstodo emellertid i Ånge mycket stora svårigheter att — i synnerhet för de norrgående tågen — utföra det rangeringsarbete, som planenligt bör påvila stationen. Då det icke visade sig möjligt att avlasta Ånge rangerbangård genom överflyttning till annan huvudrangerstation av någon del av det stationen åvilande växlingsarbetet, blevo svåra rubbningar och förseningar av godstågen en ofrånkomlig följd av att Ånge rangerbangård icke var rustad att utföra ett växlingsarbete av den omfattning, som den starkt stegrade trafiken krävde. Rangerbangårdarna, vilka så att säga utgöra stommen för hela godstågsrörelsen, böra dock vara så utbyggda, att de kunna avveckla icke blott en trafik av för stationen normal omfattning utan även vid behov en trafik därutöver, därest stockningar i godstågsrörelsen skola kunna undvikas vid trafikansvällningar. Detta gäller helt naturligt i särskild grad Ånge, som i avseende på godstågsrörelsen är att betrakta som »inkörsporten» till övre Norrland. Då bangårdens nuvarande begränsade kapacitet icke medger en friktionsfri avveckling av trafiken, så snart denna i nämnvärd grad överstiger den normala, är det givet, att mycket stora svårigheter måste uppstå vid växlingsarbetets bedrivande, när trafikens omfattning ökas så avsevärt som under den gångna vinterns högttrafik. Till belysande av denna ökning må nämnas, att antalet av- och tillkopplade vagnar under februari månad 1939 utgjorde 22 090 st. men under februari månad 1940 icke mindre än 35 164 st.

Enär man måste räkna med att stationen ånyo kan komma att ställas inför uppgiften att avveckla en trafik lika stor som förra vinterns eller måhända ändå större, anser styrelsen det vara av största vikt, att en utbyggnad av rangerbangården kommer till stånd under de närmaste åren för att trafiken vid dylika ansvällningar skall kunna avvecklas med minsta möjliga förseningar och rubbningar i tågens lägen.

Enligt den planerade omgestaltningen av bangården skulle denna utrustas med flera och längre rangerspår, längre och från de olika huvudlinjerna åtkomliga godstågsspår samt utdragsspår norrut i förening med växlingsvall för åstadkommande av ett rationellare växlingsarbete. I samband härmed skulle en sådan ändring av ingångslinjen från Bräcke vidtagas, att godstågen till och från Bräcke skulle kunna ut- och ingå på flera av stationens godstågsspår mot för närvarande endast på ett.

Här ovan skisserade omgestaltning av bangårdsanordningarna föreligger icke för närvarande i för kostnadsberäkning fullt utarbetat skick, men kunna de sammanlagda kostnaderna för omgestaltningen i sin helhet, således inklusive ändring av ingångslinjerna söder- och norrifrån, uppskattas approximativt till cirka 3 miljoner kronor.

Framhållas må emellertid, att den sålunda ifrågasatta linjeomläggningen även i och för sig, d. v. s. utan samtidig utbyggnad av rangerbangården medför en viss förbättring för godstrafiken. Under de förhållanden, som varit rådande sedan hösten 1939, skulle en linjeomläggning av detta slag nämligen möjliggöra framförande förbi Ånge av vissa godståg — särskilt då militärtåg och godståg för militära underhållstransporter — utan omväxling där och sålunda utan störning av stationens ordinarie mycket omfattande rangeringsarbete. Då såsom ovan anförts en omläggning av södra infartslinjen är en förutsättning för den planerade bangårdsförändringen och denna bör komma till stånd inom de närmaste åren, anser järnvägsstyrelsen att själva omläggningen av infartslinjen bör påbörjas under nästkommande år såsom ett första led i omgestaltningen av Ånge bangård.

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

att till omläggning av södra infartslinjen i Ånge för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 kronor.

II. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 4 400 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. hemställde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår respektive kalenderår om anslag å sammanlagt 6 500 000 kronor, varav å riksstaten 4 100 000 kronor och 2 400 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Med hänsyn till det statsfinansiella läget och då tidigare bestämts, att av det å riksstaten för budgetåret 1939/40 till ifrågavarande ändamål anvisade anslaget ett belopp av 500 000 kronor icke finge tagas i anspråk, varför vid ingången av nu löpande budgetår en behållning å anslaget av minst nämnda belopp kunde väntas föreligga, hemställde departementschefen i 1940 års statsverksproposition att för budgetåret 1940/41 måtte anvisas ett till 3 200 000 kronor nedsatt anslagsbelopp. Med bifall till detta förslag anvisade riksdagen angivna lägre belopp. Därefter anvisade Kungl. Maj:t av förnyelsefondsmedel det av järnvägsstyrelsen föreslagna beloppet. Till ifrågavarande ändamål står sålunda för innevarande budgetår resp. kalenderår till styrelsens förfogande ett sammanlagt belopp av (3 200 000 + 2 400 000 =) 5 600 000 kronor. Vidare torde i detta sammanhang få erinras om att 1940 års lagtima riksdag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 till vissa banförstärkningsarbeten m. m. anvisade ett anslag av 1 700 000 kronor, varjämte av förnyelsefondsmedel för samma ändamål anvisades 280 000 kronor.

Med användande av ovannämnda medel beräknas ifrågavarande arbeten kunna bedrivas i normal utsträckning. Genom den starkt ökade trafiken har det emellertid visat sig nödvändigt att för nästkommande år verkställa utbyte av räler i huvudspår i större omfattning än tidigare. Av samma orsak måste arbetet med införande av en effektivare rälsbefästning å huvudlinjerna bedrivas i raskare takt än hittills. Därjämte bör beaktas, att statens järnvägar under innevarande år erhållit en väsentligt ökad banlängd, vilket i och för sig nödvändiggör en utvidgning av arbetsprogrammet. Slutligen torde vara att räkna med en viss ökning av material- och arbetspriser i jämförelse med de priser, som lågo till grund för styrelsens föregående år gjorda hemställan.

Med anledning härav är en ökning av anslagsbehovet ofrånkomlig och beräknas för nästkommande år för här ifrågavarande arbeten ett belopp av sammanlagt 7·0 miljoner kronor bliva erforderligt.

Av nyssnämnda totalbelopp böra enligt numera tilläpplad ordning 4·0 miljoner kronor bestridas av förnyelsefondsmedel. På av styrelsen tidigare anförda skäl har ansetts motiverat att under åren 1937—1941 den del av kostnaderna för ifrågavarande arbeten, vilken strängt taget borde bestridas med förnyelsefondsmedel, minskades med 1·4 miljoner kronor per år och att anslagen å riksstaten höjdes med samma belopp. Styrelsen får därför föreslå, att samma överflyttning, som ägt rum under de fyra senaste åren, genomföres även för nästkommande budgetår och att således 2·6 miljoner kronor anvisas av förnyelsefondsmedel och återstoden eller 4·4 miljoner kronor 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 m. m. för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 4 400 000 kronor.

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

I sin framställning den 29 september 1938 framlade järnvägsstyrelsen en plan rörande utförande av spår förstärknings- och kompletteringsarbeten, huvudsakligen inläggning av makadamballast, å vissa huvudlinjer och anvisades till ifrågavarande ändamål för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 500 000 kronor, varjämte liksom under tidigare år bland driftutgifterna avfördes ett belopp av 1 100 000 kronor. För innevarande budgetår ansåg sig järnvägsstyrelsen på angivna skäl böra hemställa om ett till 1 000 000 kronor ökat anslag å riksstaten. Med hänsyn till vikten av att under rådande förhållanden inskränka statsutgifterna till de oundgängligen nödvändiga fastställdes anslaget emellertid till samma belopp som för föregående budgetår eller alltså till 500 000 kronor.

I sin ovannämnda framställning hösten 1938 uttalade styrelsen, att dessa förstärkningsarbeten skulle komma att medföra en icke obetydlig sänkning

av löpande underhållskostnader samt en väsentlig höjning av banans standard. Erfarenheterna från de linjesträckor, å vilka här ifrågavarande spår förstärkning genomförts, visa också, att ett väsentligt bättre och mot en ökad och tyngre trafik mer motståndskraftigt spår läge erhållits. Styrelsen anser därför, att det är av synnerligen stor betydelse att dessa förstärkningsarbeten bedrivs i så snabb arbetstakt som möjligt.

För att kunna fortsätta ifrågavarande arbeten under nästkommande budgetår i programenlig omfattning anses därför liksom för innevarande år böra föreslås en medelsanvisning av 2·1 miljoner kronor, varav 1·1 miljoner kronor i enlighet med förut tillämpad finansieringsprincip torde böra bestridas av driftmedel.

Under förmälan att styrelsen avser att jämväl i förslaget till driftkostnadsstat för år 1941 upptaga ett mot sistnämnda kostnadsdel svarande belopp får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

III. Telefonledningar och kabelarbeten kronor 700 000.

För fortsatt utbyggnad av statens järnvägars telefontät har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1938/39 och 1939/40 anvisat anslag å 300 000 kronor. Genom särskilt beslut bestämdes emellertid, att av det för budgetåret 1939/40 anvisade anslaget ett belopp av 80 000 kronor tills vidare icke skulle få disponeras.

För budgetåret 1940/41 ansåg sig järnvägsstyrelsen av skäl, som återgivits i 1940 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, punkt 25), böra hemställa om ett till 600 000 kronor höjt anslag. Med åberopande av att statsutgifterna under rådande förhållanden måste inskränkas till vad som kunde anses oundgängligen nödvändigt, ansåg sig departementschefen emellertid icke kunna förorda att för arbeten av här ifrågavarande slag avsåges större belopp än 300 000 kronor. Då av föregående budgetårs anslag ett belopp av minst 80 000 kronor kunde väntas kvarstå odisponerat vid ingången av nu löpande budgetår, föreslog departementschefen alltså för detta år ett till 220 000 kronor nedsatt anslag, vilket ock av riksdagen beviljades.

Beträffande storleken av det för nästkommande budgetår erforderliga beloppet får styrelsen anföra följande.

För att inpassa de under innevarande år införlivade enskilda järnvägarna i statens järnvägars distrikts- och sektionsorganisation och å desamma åstadkomma en med statens järnvägar enhetlig driftledning är det nödvändigt att modernisera och komplettera järnvägarnas nuvarande telefonutrustning ävensom att utbygga statens järnvägars redan hårt belastade telefonförbindelser. Vidare torde ytterligare ett antal stationer böra förses med högtalaranläggningar, vilka visat sig vara av stor betydelse för tågföringen.

I detta sammanhang är att framhålla, att ifrågavarande arbeten på grund

av knappheten på medel — delvis sammanhängande med ovannämnda nedskärningar av de av styrelsen för ändamålet begärda anslagen — hittills blivit i viss mån eftersatta eller måst bedrivas i en mera begränsad omfattning. Statens järnvägars för trafikens ledning och skötsel så viktiga telefonväsende motsvarar på grund härav för närvarande icke de krav, som måste ställas på detsamma. För att undersöka vad som lämpligen bör göras för att åstadkomma en bl. a. av nu rådande systemblandning påkallad rationalisering ävensom en planmässig och enhetlig utbyggnad av telefonväsendet har järnvägsstyrelsen ansett sig böra tillkalla särskilda sakkunniga. Dessas arbete har emellertid ännu icke fortskridit så långt, att några definitiva resultat kunna meddelas.

För utförande av under nästkommande budgetår erforderliga här ovan berörda arbeten har järnvägsstyrelsen i samråd med de sakkunniga måst räkna med en kostnad av 600 000 kronor.

Härtill kommer kostnad för utbyggnad av statens järnvägars telefonväxel vid Stockholms central, vars kapacitet i befintligt skick är otillräcklig med hänsyn till nu förutsebar utveckling. Då växeln icke kan ombyggas på kortare tid än ett år, är det nödvändigt att medel härför redan under instundande budgetår ställas till förfogande. Arbetet i sin helhet beräknas draga en kostnad av 300 000 kronor, varav $\frac{2}{3}$ torde böra bestridas med medel ur förnyelsefonden. På kapitalbudgeten anses därför för ifrågavarande ändamål böra anvisas 100 000 kronor.

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

att till telefonledning och kabelarbeten för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 700 000 kronor.

IV. Elektriska kraft- och belysningsanläggningar..... kronor 150 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen för innevarande budgetår beviljat ett belopp av 50 000 kronor. För nästkommande budgetår erfordras enligt verkställd överslagsberäkning ett väsentligt högre belopp nämligen 150 000 kronor. Bland arbeten, som äro avsedda att bekostas med angivna anslag, må nämnas nya kraft- och belysningsanläggningar dels på linjen Långsele—Boden i samband med dess elektrifiering, dels på införlivade enskilda järnvägar.

I anslutning till det anförda får järnvägsstyrelsen anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektriska kraft- och belysningsanläggningar för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

V. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 980 000.

Under denna rubrik anvisade 1939 års lagtima riksdag för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 1 100 000 kronor, varav 1 000 000 kronor av-

sågo uppförande av en ny omformarstation i Falköping jämte utrustning och 100 000 kronor diverse kompletteringsarbeten. För innevarande budgetår hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 300 000 kronor för utförande av dylika arbeten, av vilka de viktigaste finnas angivna i 1940 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, punkt 27). I enlighet med Kungl. Maj:ts i nämnda proposition framställda förslag beviljades emellertid endast 200 000 kronor för ändamålet.

För nästkommande budgetår nödgas styrelsen hemställa om ett väsentligt högre anslagsbelopp, huvudsakligen på grund av uppkommet behov att utöka statens järnvägars omformarutrustning, och får styrelsen till motivering härav anföra följande.

I samband med elektrifieringen av linjen Stockholm—Malmö infördes elektrisk drift även på linjen Mjölby—Hallsberg—Örebro, varvid sträckan Hallsberg—Örebro matades från den redan befintliga omformarstationen vid Hallsberg. Då elektrifieringen senare utsträcktes till Krylbo, vilket skedde i samband med elektrifieringen av linjen Stockholm—Ånge, ansågs på grund av den jämförelsevis ringa trafiken till en början tillräckligt med ytterligare en omformarstation, vid Krylbo, trots att avståndet mellan Hallsberg och Krylbo uppgår till cirka 160 km. Sedan sistnämnda elektrifieringar utfördes, har emellertid dels en avsevärd trafikökning inträtt, dels ytterligare elektrifieringar av bansträckor med matning från Hallsberg kommit till stånd, varigenom Hallsbergsstationen blivit utsatt för en belastning, som åtminstone tidvis närmar sig dess maximala kapacitet. För att belysa den år från år ökade belastningen meddelas nedan uppgifter rörande den i Hallsberg omformade elektriska energimängden.

År 1935	31·9 milj. kWh
» 1936	37·0 » »
» 1937	42·4 » »
» 1938	44·5 » »
» 1939	51·1 » »

På grund av nyssnämnda förhållanden ävensom med tanke på den framtida utvecklingen synes det nödvändigt att anordna ytterligare en omformarstation, vilken lämpligen bör förläggas till Frövi. Till en början torde det vara tillfyllest att uppföra omformarstationen med tillhörande fast elektrisk utrustning samt erforderliga personalbostäder, varemot inköp av omformare kan något anstå. Omformare för stationen kunna nämligen en tid framåt erhållas genom användande av disponibla reserver.

I samband med uppförande av den nya omformarstationen bör i kontaktledningsnätet anordnas skyddssektioner för avgränsning av stationens matningsområde, varjämte 10-kV-ledningen Örebro—Frövi bör ombyggas från enfasig till trefasig för att ytterligare kraftreserv skall erhållas för statens järnvägars huvudverkstad i Örebro. Under förutsättning att omflyttning av nu befintliga omformare sker, samt att någon ytterligare beredskapsreserv av

dylika icke på grund av Frövistationens tillkomst erfordras, kunna kostnaderna för ovannämnda arbeten beräknas till inalles cirka 600 000 kronor.

På grund av avsevärt ökad belastning såväl beträffande själva tågdriften som beträffande elektrisk vagnuppvärmning m. m. för linjerna i närheten av Stockholm måste vidare en utbyggnad av omformarstationen i Häggvik å linjen Stockholm—Uppsala nu komma till stånd. Till belysande av hur belastningen i Häggvik ökat under senare åren må nämnas, att den där omformade elektriska energimängden för åren 1937, 1938 och 1939 utgjorde respektive 35·2, 36·5 och 41·6 milj. kWh. Då de för en sådan utbyggnad erforderliga omformarna ävenledes kunna erhållas genom omplacering av befintliga reserver, kan arbetet emellertid begränsas till erforderlig utvidgning av själva byggnaden jämte tillhörande fast elektrisk utrustning, varvid kostnaderna beräknas uppgå till 130 000 kronor.

Slutligen erfordras även för nästkommande budgetår visst anslag för fortlöpande kompletteringsarbeten å den elektriska utrustningen. Bland dylika arbeten må nämnas ändrings- och utvidgningsarbeten på 10- och 20-kV-ledningarna, nya matarledningar för kontaktledningar, anordningar vid skyddssektioner, parallellkopplings- och nödutlösningssanordningar m. m. Kostnaderna för under budgetåret 1941/42 planerade dylika arbeten beräknas till 250 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 980 000 kronor.

VI. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Ny byggnad för smedja, gjuteri och ångcentral vid huvudverkstaden i Göteborg kronor 775 000.

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 1939/40 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 %. Nämnda ökning, som skett utan utvidgning av de ursprungliga lokalerna, hade möjliggjorts genom »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 utrangering 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 godsvagnpark 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 godsvagnpark. 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, vilket 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:ts 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.

I sin skrivelse den 26 september 1939 angående anslag för nya byggnader och anläggningar förnyade järnvägsstyrelsen denna sin hemställan och fram-

höll härvid att under det förflutna året behovet av Göteborgsverkstadens utvidgning gjort sig alltmer gällande. Det hade sålunda visat sig, att den sammanlagda kapaciteten hos godsvagnsverkstäderna ej var tillräcklig för att tillfredsställande tillgodose det dåvarande behovet av godsvagnsrevisioner. Sålunda gingo mer än 800 st. godsvagnar med överskriden revisionsfrist. Genom den fortsatta nyanskaffningen av godsvagnar komme svårigheterna att tillgodose behovet att i framtiden ytterligare stegas. Under år 1939 beräknades cirka 500 godsvagnar komma att nylevereras och under år 1940 cirka 700 dylika vagnar. Sedan den tidigare i rationaliseringssyfte i stor skala vidtagna slopningen av överåriga och i driften oekonomiska vagnar i huvudsak genomförts, komme under de närmaste åren antalet nylevererade vagnar att i stort sett medföra en motsvarande ökning av vagnparken.

Icke heller denna förnyade hemställan föranledde emellertid någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Att järnvägsstyrelsen detta oaktat innevarande år återkommer med samma hemställan är beroende på att godsvagnsparkens ställning i revisionshänseende under den gångna tiden ytterligare försämrats. Antalet godsvagnar med överskriden revisionsfrist, som i september månad 1939 utgjorde cirka 800, har sålunda under det sistförflutna året ökat till cirka 1 750 eller med nära 1 000 vagnar. Genom den ökade takt, i vilken nyanskaffning av godsvagnar skett under de senaste åren — under innevarande år torde sålunda i verkligheten komma att levereras ej mindre än cirka 1 500 godsvagnar — är vidare att förvänta att det årliga revisionsunderskottet, som redan vid sin nuvarande storleksordning måste ingiva de största betänkligheter, efter hand kommer att ökas i stegrad tempo.

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.

Med utgångspunkt från nuvarande arbetslöner och materialpriser beräknas kostnaden för den nya verkstadsbyggnaden komma att uppgå till 775 000 kronor och kostnaden för i den befintliga verkstaden erforderliga ändringsarbeten till 100 000 kronor. Denna senare kostnad liksom kostnaden för erforderliga arbetsmaskiner torde böra bestridas av förnyelsefondsmedel.

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 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 775 000 kronor.

VII. Elektrifiering av banan Långsele—Boden kronor 15 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 73 framlagda förslag beslöt 1939 års lagtima riksdag, att statsbanelinjen Långsele—Boden skulle elektrifieras. Enligt den plan för arbetsföretaget, som då framlades, beräknades

kostnaderna för detsamma till 33 610 000 kronor. Arbetet förutsattes skola utföras under fyra budgetår med följande fördelning av kostnaderna nämligen

budgetåret 1939/40	kronor	8 000 000
» 1940/41	»	12 000 000
» 1941/42	»	10 000 000
» 1942/43	»	3 610 000

I enlighet med denna plan anvisade riksdagen för budgetåret 1939/40 ett första anslag av 8 000 000 kronor för ändamålet.

I sin skrivelse den 26 september 1939 rörande anslag för budgetåret 1940/41 hemställde järnvägsstyrelsen i enlighet med nyssnämnda plan om ett fortsättningsanslag på 12 000 000 kronor. I 1940 års statsverksproposition föreslog Kungl. Maj:t emellertid under åberopande av önskvärldheten att begränsa statens kapitalinvesteringar, att arbetet måtte bedrivas i en något långsammare takt än enligt förenämnda arbetsplan och äskade i anslutning därtill för budgetåret 1940/41 endast ett belopp av 8 000 000 kronor.

Sedan järnvägsstyrelsen efter samråd med chefen för försvarsstaben i särskild skrivelse hemställt, att ifrågakarande elektrifieringsarbete måtte forceras och att i detta syfte måtte för innevarande budgetår anvisas ett till 16 000 000 kronor höjt anslag, framlade Kungl. Maj:t emellertid i proposition nr 92 till 1940 års lagtima riksdag nytt förslag i enlighet med järnvägsstyrelsens framställning, vilket förslag av riksdagen bifölls.

Den sålunda godkända nya arbetsplanen innebär, att elektrifieringsarbetena skola vara slutförda under budgetåret 1941/42 eller alltså inom en tidrymd av tre i stället för fyra år. Vidare har arbetet i sin helhet i detta sammanhang kostnadsberäknats till i runt tal 39 miljoner kronor.

Under förutsättning att icke ytterligare kostnadsökningar höja de nu återstående kostnaderna — en sak som för närvarande icke kan bedömas — skulle sålunda för arbetets fullbordande vid den tidigare tidpunkt, som numera avses, för budgetåret 1941/42 erfordras ett anslag av 15 000 000 kronor.

Vad angår frågan om avskrivning av det sålunda investerade kapitalet, i den mån detsamma icke kan anses räntebärande, har departementschefen vid föregående tillfällen uttalat, att detta spörsmål torde få upptagas till prövning i ett senare sammanhang. Med hänsyn härtill och då frågan om förräntningsmöjligheterna under nuvarande förhållanden är svår att överblicka på grund av å ena sidan ökningen i det ursprungliga anläggningskapitalet och å andra sidan den stegrade trafiken och ändrade prisförhållanden såväl beträffande löner som stenkol och andra driftförnödenheter, har styrelsen i avvaktan på återinträdandet av mera stabila förhållanden nu icke ansett sig böra förnya sin tidigare gjorda hemställan om visst mot här ifrågakarande kapitalinvestering svarande avskrivningsanslag.

Då såsom ovan framhållits elektrifieringen av banan Långsele—Boden torde bliva färdigställd under budgetåret 1941/42, därest nu föreslaget anslag beviljas och arbetet även i fortsättningen kan bedrivas planenligt, måste till

omedelbar omprövning upptagas frågan, huruvida elektrifieringen därefter skall fortsättas och vilka bandelar, som i så fall lämpligen böra ifrågakomma i första hand. Till detta spörsmål avser styrelsen att återkomma, sedan härför erforderliga närmare utredningar hunnit slutföras. Skall elektrifieringen fortsättas, är det nämligen till undvikande av ett avbrott och därav följande olägenheter nödvändigt, att beslut härom fattas redan vid 1941 års riksdag.

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

att till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor.

VIII. Försvarsberedskap vid statens järnvägar..... kronor 1 500 000.

I proposition nr 54 till 1938 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag rörande försvarsberedskap vid statens järnvägar. Engångskostnaderna härför beräknades vid ifrågavarande tidpunkt till 9 891 000 kronor. Sedermera meddelade järnvägsstyrelsen i sitt den 20 januari 1939 avgivna förslag angående elektrifiering av linjen Långsele—Boden, att engångskostnaderna för försvarsberedskapen vid statens järnvägar i och med nämnda elektrifiering komme att stiga med omkring 1 300 000 kronor.

Till ifrågavarande ändamål har hittills anvisats följande reservationsanslag nämligen

å riksstaten för budgetåret 1938/39	kronor 2 000 000
å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/39	» 1 700 000
å riksstaten för budgetåret 1939/40	» 1 000 000
å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40	» 3 750 000

Sammanlagt har sålunda hittills anvisats 8 450 000 kronor. Återstoden av det ursprungligen beräknade medelsbehovet (9 891 000 + 1 300 000 — 8 450 000 =) 2 741 000 kronor hänför sig dels till vissa åtgärder vid inmatningsstationer å linjen Långsele—Boden (581 000 kronor), dels till lokreparationer (2 160 000 kronor).

Till grund för styrelsens hemställan den 4 september 1939 angående medel å tilläggsstat till ett belopp av 3 750 000 kronor låg styrelsens strävan att med hänsyn till det utrikespolitiska läget genomföra försvarsberedskapsåtgärderna i snabbast möjliga tempo. Åtgärderna vid inmatningsstationerna å linjen Långsele—Boden bleve emellertid aktuella först i och med att linjen färdigställdes för elektrisk drift och lokreparationerna kunde av olika skäl icke lämpligen forceras, varför viss del av det totala medelsbehovet ansågs kunna utan olägenhet anstå.

Elektrifieringen av linjen till Boden beräknas numera bliva färdigställd i början av 1942 och för de planmässiga lokreparationerna krävas under budgetåret 1941/42 900 000 kronor, varför ett totalt belopp av (581 000 + 900 000 =) 1 481 000 kronor eller i runt tal 1 500 000 kronor bör avses för nämnda budgetår, därest icke försvarsberedskapsåtgärderna skola försenas.

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

att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1941/42 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor, dels å driftbudgeten ett lika stort reservationsanslag för avskrivning av denna kapitalinvestering.

IX. 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 angelägna oförutsedda behov, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande 50 000 kronor. I fråga om behovet av dessa anslag får styrelsen upprepa, vad styrelsen tidigare därom anført, 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 för vart och ett av budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisat 1 000 000 kronor. Ehuru på grund av 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 vore önskvärd, anser sig järnvägsstyrelsen dock böra med hänsyn till tidsförhållandena föreslå, att anslaget bibehålles vid samma belopp som för de senaste tvenne budgetåren 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 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.

B. Rullande materiel.

I. Elektriska lok kronor 2 500 000.

Anskaffandet av de nu till ett 460-tal uppgående elektriska loken har i regel skett i samband med företagna elektrifieringar, varvid kostnaderna belastat de för dessa anvisade anslagen.

I den mån den ökade trafiken och en därav betingad utökning av tågplanen nödvändiggjort inköp av ytterligare lok utöver i respektive elektrifieringsprogram upptagna, hava emellertid även särskilda anslag för detta ändamål anvisats nämligen för budgetåret 1936/37 1 650 000 kronor, för budgetåret 1938/39 1 800 000 kronor och för budgetåret 1940/41 1 500 000 kronor. Därjämte medgav 1937 års riksdag att av å vissa elektrifieringsföretag uppkomna be-

sparingar ett belopp av 2 800 000 kronor finge tagas i anspråk för anskaffning bl. a. av ytterligare lok.

Trots de under de senare åren sålunda erhållna särskilda tillskotten av elektrolok är deras antal emellertid alltför knappt, vilket i all synnerhet gjort sig märkbart under det senaste årets påfrestningar och bl. a. haft till följd att åtskilliga tåg måst indragas samt att behövliga dubblingståg ej kunnat anordnas. Detta har i sin tur vållat överfulla tåg och tågföreningar, för vilka järnvägsstyrelsen gjorts ansvarig och fått uppbära mycket klander. Till viss del är den nuvarande bristen på dragkraft beroende på omfattande militärtransporter. Även den civila trafiken har emellertid av kända orsaker ökat avsevärt. För att kunna någorlunda tillfredsställande avveckla denna ökade trafik och då i första hand de ur försvars- och folkförsörjningssynpunkt mest angelägna transporter är det nödvändigt att anskaffa ytterligare ett 20-tal linjelok. Kostnaden härför beräknas till 7 500 000 kronor, varav 2 500 000 kronor under nästkommande budgetår.

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

att till anskaffning av elektriska lok för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor.

II. Rälsbussar kronor 1 400 000.

Till anskaffande av rälsbussar ha medel hittills i regel anvisats ur statens järnvägars förnyelsefond. Endast i ett fall, nämligen för budgetåret 1938/39, då det gällde anskaffning av dylika fordon för vissa införlivade enskilda järnvägar, ha medel härför till ett belopp av 700 000 kronor anvisats å kapitalbudgeten.

För att möjliggöra ett ökat införande av denna rationella och billiga driftform, bl. a. å den 1 juli i år övertagna enskilda järnvägarna, är det angeläget att anskaffa ytterligare ett 20-tal rälsbussar — vilka äro avsedda att utrustas för gengasdrift — ävensom ett 10-tal släpvagnar. Kostnaden härför, som beräknas till 1 400 000 kronor, torde liksom i härovan angivet fall bära bestridas av å riksstatens kapitalbudget anvisade medel.

På grund av det sålunda anförda får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av för gengasdrift anordnade rälsbussar för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 1 400 000 kronor.

III. Person- och resgodsvagnar kronor 9 000 000.

Anskaffningen av person- och resgodsvagnar sker för närvarande efter en förbudgetåren 1937/38—1941/42 uppgjord och i styrelsens skrivelse den 13 augusti 1936 framlagd plan, avseende en nyanskaffning av ett 40-tal vagnar årligen.

Finansieringen av kostnaderna, vilka ursprungligen beräknades till 12 miljoner kronor, har skett med lika delar av anslag å riksstaten och å statens

järnvägars förnyelsefondsstat. Kostnaderna skulle enligt planen fördelas med 2 800 000 kronor på första budgetåret och med 2 300 000 kronor för varje år därefter. På grund av inträdda prisstegringar hava beloppen emellertid under de båda budgetåren 1938/39 och 1939/40 måst höjas till 3 200 000 kronor per år, varav å riksstaten anvisats hälften eller 1 600 000 kronor.

För sistnämnda budgetår begärde styrelsen på i skrivelse den 29 september 1938 anförda skäl dessutom ett belopp å riksstaten av likaledes 1 600 000 kronor — och ett lika stort belopp av förnyelsefondsmedel — för anskaffning av ett 40-tal lokaltågsvagnar, avsedda att ersätta en tidigare planerad och i skrivelsen den 13 augusti 1936 jämväl omnämnd anskaffning av elektromotrivagnar för lokaltrafiken vid de stora städerna. Även detta belopp blev av riksdagen beviljat. För budgetåret 1939/40 anvisades sålunda till person- och resgodsvagnar i allt 3 200 000 kronor å riksstatens kapitalbudget.

Vid framläggandet av sitt förslag till anslagsäskanden för innevarande budgetår såg sig styrelsen på grund av den fortsatta prisstegringen nödsakad att med bibehållande av den för budgetåret 1939/40 följda anskaffningsplanen ytterligare höja beloppen. De totala kostnaderna beräknades sålunda i detta sammanhang till 7 000 000 kronor, av vilket belopp hälften eller 3 500 000 kronor liksom tidigare förutsattes skola täckas med anslag å riksstaten. På av departementschefen i 1940 års statsverksproposition anförda skäl blev sistnämnda belopp emellertid nedsatt till 2 500 000 kronor.

På grund härav och då priserna nu ytterligare stigit, hava endast 54 vagnar kunnat beställas under detta budgetår i stället för som behövligen uppgivna omkring 80. Även under föregående år erhöles på grund av prisstegringen ett något mindre antal vagnar än som ursprungligen beräknats. Allt som allt har enbart under de två senaste åren av nyssnämnda anledning antalet nyanskaffade sittplatser med 2 400 understigit det beräknade behövligen antalet. Då persontrafiken samtidigt befunnit sig i en oavlätlig stark stegring, har följden blivit en synnerligen kännbar brist på personvagnsutrymme. För att ytterligare belysa detta förhållande kan nämnas, att från år 1930 till år 1937 steg antalet resande i 3:e klass med 43 %, under det att antalet sittplatser endast ökade med 19 %. För år 1939 äro motsvarande tal 63 % resp. 26 %. Dessa siffror torde visa, att behov föreligger av en nyanskaffning av personvagnar i starkare takt än hittills.

Den nuvarande bristen på personvagnar inverkar i hög grad störande på trafikavvecklingen. De uppmärksammade tågförseeningarna under innevarande år äro sålunda till stor del att tillskriva den av denna brist ofta vållade synnerligen svårartade trängseln i vagnarna, vilken fördröjer av- och påstigandet, samt omöjligheten att anordna behövligen dubbleringståg. För att möjliggöra en förbättring i dessa förhållanden och för att åtminstone delvis kompensera den för låga nyanskaffningen under de senaste åren är det angeläget att under nästkommande budgetår vidtaga en större anskaffning, nämligen ett 50-tal 3-klassvagnar för fjärrtrafiken samt 5 st. kombinerade 2- och 3-klassvagnar ävensom 25 st. resgodsvagnar. Dessutom torde anskaffandet av lokaltågs-

vagnar av den nyare lätta konstruktionen böra fortsättas med ett 30-tal vagnar. Den sammanlagda kostnaden härför beräknas till 12 000 000 kronor.

Med hänsyn till storleken av detta belopp torde det icke vara lämpligt att liksom hittills skett låta hälften därav eller 6 000 000 kronor belasta förnyelsefonden, enär såsom framgår av det ovan anförda den nu ifrågasatta stora anskaffningen till övervägande del är betingad av inträdd trafikökning, vilket förhållande icke skäligen torde böra påverka den av förnyelsefondsmedel bestridda mot en normal ersättningsanskaffning svarande delen.

Som lämplig norm får styrelsen i stället föreslå, att 75 % av kostnaderna bestridas med å riksstatens kapitalbudget anvisade medel och 25 % av förnyelsefondsmedel.

Med åberopande av vad här ovan anförts och med förmålan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1941 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 3 000 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 9 000 000 kronor.

IV. Godsvagnar kronor 10 000 000.

För anskaffning av godsvagnar har under de senaste åren beviljats följande belopp, nämligen å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/39 3 800 000 kronor, å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 sammanlagt 11 625 000 kronor samt å riksstaten för budgetåret 1940/41 2 500 000 kronor.

Såsom styrelsen anförde i sin skrivelse den 26 september 1939 angående anslag för innevarande budgetår var den vid detta tillfälle ifrågasatta nyanskaffningen av godsvagnar icke till någon del betingad av den ökning i godstrafiken, som uppkommit eller kunde bli en följd av då nyligen inträdde särskilda förhållanden, utan enbart av den sedan många år därförut fortgående trafikstegringen, med vilken ökningen av vagnparken icke hållit jämna steg. Som ytterligare belägg för det starka behovet av nämnda nyanskaffning framhöll styrelsen det förhållandet, att statens järnvägar under en stor del av såväl 1938 som 1939 arbetat med brist på särskilt öppna vagnar.

Det visade sig också tämligen snart nödvändigt att till tryggande av den för folkförsörjningen så viktiga godstrafiken vidtaga mera snabbt verkande och längre gående åtgärder än dem som styrelsen i detta sammanhang ifrågasatt. Med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag anvisades sålunda å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 dels 1 375 000 kronor till anskaffande av tankvagnar, dels 7 500 000 kronor till godsvagnar, dels slutligen ytterligare 2 750 000 kronor för inköp från utlandet av ett antal stora, 4-axliga vagnar eller således tillsammans 11 625 000 kronor. Vidare har å riksstaten för innevarande budgetår till godsvagnar anvisats det av järnvägsstyrelsen föreslagna beloppet 2 500 000 kronor.

Genom nämnda för budgetåren 1938/39—1940/41 anvisade anslag på till-

hopa 17 925 000 kronor beräknas godsvagnparken komma att ökas med cirka 1 775 vagnar, motsvarande cirka 10 % av vagnbeståndet den 1 januari 1939.

Trots det sålunda erhållna avsevärda tillskottet i godsvagnparken är en ytterligare vagnanskaffning nödvändig, därest statens järnvägar skola kunna nöjaktigt avveckla trafiken.

Mätt i antalet av trafikant lastade vagnar uppgick trafiken under första halvåret 1940 till i medeltal 13 114 vagnar per vecka. I jämförelse med motsvarande antal under år 1939, som var 10 244, utgjorde ökningen sålunda närmare 30 %. Då hittills å riksstaten beviljade medel icke möjliggöra större ökning av vagnparken än cirka 10 % och då vagnarnas omloppstid på grund av avsevärt längre medeltransportlängd dessutom ökats, har möjligheten att tillhandahålla trafikanterna vagnar i rätt tid blivit väsentligt försvårad och tagit sig uttryck i en åtminstone tidvis mycket besvärande vagnbrist. Denna vagnbrist — d. v. s. skillnaden mellan behov och tillgång på godsvagnar för olika dagar — har under tiden september 1939—september 1940 utgjort i medeltal per dag

<i>1939</i>	Antal vagnar	<i>1940</i>	Antal vagnar
September	2 646	Mars	4 389
Oktober	1 651	April	4 485
November	681	Maj	854
December	2 236	Juni	55
<i>1940</i>		Juli	311
Januari	2 808	Augusti	962
Februari	3 151	September	2 516

Ovanstående siffror torde tydligt giva vid handen, att vagnparken, även efter det tillskott, som erhålles genom de under de senaste åren beviljade anslagen, är alldeles för liten för att ett friktionsfritt avvecklande av trafiken skall bliva möjligt.

Styrelsen anser därför erforderligt att under budgetåret 1941/42 anskaffa ytterligare c:a 1 000 vagnar av standardmodell, för vilka kostnaderna kunna uppskattas till cirka 12 100 000 kronor.

Därutöver framstår såsom angeläget att förstärka kylvagnparken. Denna har icke erhållit något tillskott sedan år 1936, då 25 vagnar beställdes, utan uppvisar fastmera en nedgång till följd av att äldre vagnar efter hand måst slopas. Redan genomförda statsförvärv påkalla nu ett betydligt ökat antal, särskilt när de enskilda järnvägarnas vagnar av denna typ övervägande äro i svagt eller dåligt skick. För denna nyanskaffning anses ett belopp av 1 500 000 kronor böra anvisas.

I anslutning till vad ovan anförts och under förmålan att det är styrelsens avsikt att för den normala ersättningsanskaffningen av godsvagnar under år 1941 å förnyelsefondsstaten äska ett belopp av 3 600 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor.

C. Sjöfartsmateriel.

Ny tåg färja kronor 2 000 000.

I sin skrivelse den 26 september 1939 angående anslag för budgetåret 1940/41 hemställde järnvägsstyrelsen bl. a. om ett anslag å 2 000 000 kronor till ny tåg färja och anförde till stöd härför följande:

»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 klena konstruktion, mindre lämpliga byggnad samt sitt allmänna tillstånd i övrigt i det skick, att den knappast lärer bliva 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 maximifarten 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 prissförhållanden 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.»

Denna framställning föranledde emellertid ingen åtgärd från Kungl. Maj:ts sida.

På grund härav måste styrelsen återkomma till frågan och får därvid dels i första hand hänvisa till här ovan återgivna motivering, dels till komplette-

ring av denna anförda följande. Sedan nämnda framställning ingavs, har en ingående utredning verkställt rörande lämpligaste utförandet av en dylik tåg-färja och föreligger numera ett på denna utredning och på ovan angivna huvud-data grundat, detaljerat förslag till ny tåg-färja. Förslaget är utformat på sådant sätt, att färjan även lämpar sig för tjänstgöring på Trelleborg—Sassnitz-routen, där den sålunda kan bli en värdefull reservtillgång.

Under hänvisning till vad som tidigare och härovan anförts i detta ärende får järnvägsstyrelsen alltså ånyo hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till ny tåg-färja för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.

D. Anläggningar och förlag för automobiltrafik kronor 800 000.

I sin framställning den 26 september 1939 angående anslag för innevarande budgetår ansåg sig styrelsen med hänsyn till då inträdda ändrade förhållanden icke böra föreslå något anslag för vare sig förvärv av nya billinjer eller inköp av ny bilmateriel utan inskränkte sig till att hemställa om anslag för uppförande av garage- och verkstadsbyggnader för biltrafiken. För detta ändamål begärde styrelsen ett anslag på 800 000 kronor, vilket även av riksdagen beviljades. I enlighet med Kungl. Maj:ts i 1940 års statsverksproposition framlagda förslag har av detta belopp hälften ställts till styrelsens förfogande, under det att den andra hälften får disponeras först efter framställning i varje särskilt fall.

Det belopp av 400 000 kronor, som sålunda ställts till järnvägsstyrelsens disposition, är redan taget i anspråk för därmed avsett ändamål. Den ännu inestående hälften av anslaget beräknas likaledes bli tagen i anspråk under innevarande budgetår.

Behovet av garage- och verkstadsutrymmen är emellertid alltjämt icke på långt när täckt. Övergången till gengasdrift har även medfört behov av större utrymmen (garage och bränsleskjul). På grund härav torde ett minst lika stort belopp som det för innevarande budgetår beviljade bli erforderligt.

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

att till anläggningar och förlag för automobiltrafik för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 kronor.

För i tidigare liknande framställningar förekommande men här ovan ej upptagna anslagsgrupper beräknas för budgetåret 1941/42 inga nya anslagsbelopp erforderliga.

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.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har härvid under punkten: »Fortsatt anläggning av dubbelspår» gjort följande uttalande:

»Det är givetvis önskvärt att ifrågavarande stambanor bliva inom en rimlig framtid dubbelspåriga. De korta delsträckor, som under nästkommande budgetår färdigställas, därest järnvägsstyrelsens anslagsförslag beviljas, kunna emellertid icke hava någon större betydelse för tågföringen, och i varje fall ej stor nog för att under just nu rådande förhållanden motivera det begärda stora anslaget. Under en tid, då statens resurser måste anlitas till det yttersta för att skapa möjligheter att säkerställa landets oberoende, och skattekraften därför måste pressas hårdare än någonsin, bör en ökning av ifrågavarande arbete liksom andra på en senare framtid syftande åtgärder uppskjutas. Det är för övrigt ingalunda osannolikt att sedan krigsriskens upphört och såsom följd därav de militära transporterna nedgått samt sjö- och landsvägstrafiken efterhand återfått sin normala andel av det totala transportarbetet, belastningen å järnvägarna kommer att så väsentligt nedgå, att behovet av dubbelspår icke längre blir lika aktuellt som det för närvarande synes vara, så mycket mer som man torde böra räkna med en flerårig efterkrigsdepression med reducerad trafik. På dessa skäl föreslås, att anslaget för dubbelspårsbyggnaden icke sättes högre än det, som beviljades av 1939 års riksdag. Skulle emellertid förhållandena på arbetsmarknaden bliva sådana, att större beredskapsarbeten måste igångsättas till arbetslöshetens bekämpande, äro ökade dubbelspårsarbeten påtagligen mycket lämpliga som arbetsobjekt. Särskilda medel härför böra då ställas till förfogande.»

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 2 oktober 1940.

Stockholm 1940
K. L. Beckmans Boktryckeri
[2028 40]