

## TILL KONUNGEN.

Sedan järnvägsstyrelsen anmodats inkomma med de framställningar, som kunna behöva föreläggas riksdagen vid en nu planerad höstsession, får styrelsen härmed avgiva förslag i detta ärende, upptagande anslag till följande ändamål och med nedan angivna belopp, nämligen:

Järnvägsstyrelsen angående anslag å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42.

**A. Nya byggnader och anläggningar.**

|   |        |           |
|---|--------|-----------|
| Utvidgning av spårsystemet vid Ånge ..... | kronor | 350 000   |
| Vissa banförstärkningsarbeten m. m. ....  | »      | 1 000 000 |
| Telefonanläggningar .....                 | »      | 300 000   |
| Anläggningar för elektrisk tågdrift ..... | »      | 850 000   |

**B. Rullande materiel.**

|                  |   |                        |
|------------------|---|------------------------|
| Godsvagnar ..... | » | 5 600 000              |
|                  |   | Summa kronor 8 100 000 |

Samtliga ovan angivna arbeten och anskaffningar skulle eljest ha medtagits i den framställning angående anslag för budgetåret 1942/43, som för närvarande är under beredning inom järnvägsstyrelsen. Då tillfälle nu givits att framlägga förslag i dessa frågor något tidigare och då, såsom framgår av efterföljande motivering, ett uppskjutande av deras behandling under vissa förhållanden med all sannolikhet skulle vålla olägenheter, har styrelsen emellertid funnit det stå i överensstämmelse med erhållna direktiv att bryta ut dem ur deras förut tänkta sammanhang och avge särskild framställning i dessa frågor.

Rörande de olika anslagsposterna får styrelsen i övrigt anföra följande.

**Ånge, utvidgning av spårsystemet m. m. .... kronor 350 000.**

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i propositionen den 3 januari 1941, nr 2, anvisade 1941 års riksdag (skrivelse nr 59) bl. a. till bangårdsarbeten i Ånge m. m. å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag (B) av 1 050 000 kronor. Efter därom av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 12 maj 1941 gjord framställning bemyndigades styrelsen i brev av den 6 juni 1941 att taga i anspråk nämnda ävensom vissa andra i samma brev angivna anslag för därmed avsedda ändamål.

Såsom framgår av innehållet i förenämnda proposition och framställning är det till bangårdsarbeten i Ånge sålunda anvisade anslaget avsett för utförande av dels en omläggning av södra infartslinjen till stationen, vilket arbete utgör en förutsättning för och ett första led i en av behovet påkallad mera fullständig omgestaltning av berörda bangård, dels vissa ur militär beredskapssynpunkt angelägna uppställningsspår å stationen. Under arbetet med avvecklingen av den nuvarande betydande godstågsrörelsen ha emellertid avsevärda olägenheter i form av svåra tågförseningar visat sig uppkomma icke blott på grund av de förhållanden, för vilkas avhjälpande anslag nu ställts till förfogande, utan även därigenom, att godstågen till och från Bräcke endast kunna ut- och ingå på ett av godstågsspåren vid Ånge. I vad olägenheterna äro beroende av sistnämnda omständighet skulle desamma kunna undanröjas, därest den i den fullständiga planen för en omgestaltning av Ånge bangård ingående särskilda godstågsförbindelsen norrifrån utfördes och anslötes till nuvarande spårsystem vid bangårdens västra ände. Detta arbete kan i motsats till ombyggnaden och utvidgningen av själva rangerbangården komma till utförande oberoende av och före omläggningen av södra infartslinjen.

Med hänsyn till nödvändigheten av att söka åstadkomma en såvitt möjligt rättidig godstågsexpediering och de avsevärt förbättrade förutsättningar här- för, som skulle uppstå genom tillkomsten av berörda godstågsförbindelse norrut, har järnvägsstyrelsen funnit angeläget att i samband med övriga hit- tills beslutade arbeten å bangården igångsätta även nyssnämnda arbete, för vilket kostnaderna, exkl. för markförvärv, beräknats till 350 000 kronor. För att icke av denna anledning nödgas undanskjuta färdigställandet av de arbeten, vilka äro avsedda att komma till utförande med anlitan- de av det å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 anvisade anslaget å 1 050 000 kronor och vilka var för sig även äro angelägna, och för att så snart som möjligt kunna draga nytta av samtliga pågående arbeten å bangården har styrelsen ansett sig böra redan i nu förevarande sammanhang hemställa om härav betingat tilläggsanslag.

Under åberopande av vad sålunda anförts och med förmälan, att anslag för återstående, i planen för en ombyggnad och utvidgning av bangården i Ånge ingående arbeten är avsett att begäras i framställningen angående an- slag för budgetåret 1942/43, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

*att till utvidgning av spårsystemet i Ånge å tilläggsstat till riks- staten för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 350 000 kronor.*

**Vissa banförstärkningsarbeten m. m. .... kronor 1 000 000.**

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 92 har 1940 års lagtima riksdag (skrivelse nr 180) till vissa banförstärkningsarbeten m. m. å tilläggs- stat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 anvisat ett reservationsanslag av 1 700 000 kronor, varjämte riksdagen (skrivelse nr 449) till avskrivning av nämnda kapitalinvestering å samma tilläggsstat (driftbudgeten) anvisat ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor. Av skäl som komma att närmare ut- vecklas i särskild skrivelse är det angeläget, att ytterligare liknande förstärk- ningsarbeten utföras med det snaraste. Kostnaderna härför ha beräknats till 1 miljon kronor, och den sålunda erforderliga kapitalinvesteringen torde så- som avseende arbeten av samma natur som de tidigare utförda böra omedel- bart avskrivas.

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

*att till vissa banförstärkningsarbeten m. m. å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor, dels å driftbudgeten ett lika stort reservationsanslag till avskrivning av denna kapital- investering.*

**Telefonanläggningar ..... kronor 300 000.**

I en den 29 november 1940 dagtecknad promemoria, i vissa delar åter- given i Kungl. Maj:ts proposition nr 2 till 1941 års riksdag, lämnade järn-

vägsstyrelsen, efter därom erhållen anmodan, uppgifter å anskaffningar och färdigplanerade arbeten, som kunde anses verkligt angelägna ur de synpunkter, som äro vägledande för styrelsens verksamhet, men till vilka styrelsen på grund av de föreliggande besparingskraven icke ansett sig böra tidigare hemställa om medel. Bland arbeten, som ansågos lämpligen böra komma till stånd med hänsyn till krisläget eller försvarsberedskapen, föreslog styrelsen i detta sammanhang även telefonväxlar och anförde som skäl härför följande: »Möjligheterna att vid krigstillfälle, då mera omfattande anfall från luften äro att förvänta, hålla järnvägstrafiken igång äro beroende av bl. a. att telefonförbindelserna fungera. Av vikt är därför, antingen att erforderlig reserv finnes för sådana större telefonväxlar, som icke kunna ersättas inom rimlig tid, eller ock att de befintliga växlarna placeras på sådant sätt, att de i möjligaste mån äro skyddade för skadegörelse från luften. Till anskaffning av reservtelefonväxlar har å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 anvisats 200 000 kronor. De ordinarie telefonväxlarna och förstärkaranläggningarna äro emellertid i ett flertal fall placerade på sådant sätt, att man av erfarenheterna från utlandet att döma har att räkna med betydande skadegörelse på dessa i händelse av anfall från luften. Styrelsen har därför för avsikt att efter hand söka åstadkomma ökat skydd för ifrågavarande anläggningar, i regel genom växlarnas placering i särskilt anordnade skyddsrum. I första hand bör sådan omflyttning ske av anläggningar, vilka på grund av sin placering i trähus eller över markytan äro särskilt utsatta. För detta ändamål har här medtagits ett anslag å 300 000 kronor.»

I vad järnvägsstyrelsens ovannämnda framställning avsåg medel till åstadkommande av skydd för vissa viktigare telefonväxlar och förstärkaranordningar, föranledde densamma emellertid icke till någon Kungl. Maj:ts åtgärd. På grund härav och då ovan återgivna synpunkter och förhållanden erhållit ökad aktualitet till följd av krigshändelser ävensom av iakttagelser vid Krylbo-katastrofen, anser sig järnvägsstyrelsen böra icke blott förnya sin i ärendet tidigare gjorda framställning utan även komplettera denna. Verkställd utredning har visat, att av för närvarande oskyddade telefonanläggningar minst tolv hava den betydelse och innehålla så svårersättlig materiel, att de böra inrymmas i fullträffsäkra skyddsrum, medan ytterligare sju liknande anläggningar åtminstone böra skyddas emot splitter och brand. Kostnaderna för den fullträffsäkra anordningen beräknas utgöra i medeltal cirka 60 000 kronor för byggnad och cirka 10 000 kronor för elektrisk installation på varje plats, medan motsvarande kostnader för splitter- och brandskydd torde utgöra cirka 20 000 resp. 5 000 kronor. I allt torde genomförandet av nu föreliggande program för telefonanläggningarnas skyddande sålunda väntas medföra en totalkostnad av i runt tal 1 200 000 kronor.

Då materialanskaffning och erforderliga husbyggnadsarbeten äro tidskrävande, är det synnerligen angeläget, att järnvägsstyrelsen med det snaraste får tillfälle att på samtliga berörda platser gå i författning om arbetets igångsättande. I detta syfte har i förevarande sammanhang medtagits ett anslag

å 300 000 kronor, medan återstoden av det erforderliga anslagsbeloppet är avsedd att äskas i den framställning angående anslag för budgetåret 1942/43, som senare kommer att ingivas. Då det å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 till samma ändamål anvisade reservationsanslaget å 200 000 kronor omedelbart avskrivits genom avskrivningsanslag å driftbudgeten, torde på liknande sätt böra ske med de ytterligare anslag, som härefter kunna komma att beviljas.

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

*att till telefonanläggningar å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 300 000 kronor, dels å driftbudgeten ett lika stort reservationsanslag till avskrivning av denna kapitalinvestering.*

**Anläggningar för elektrisk tågdrift** ..... kronor 850 000.

Av statens järnvägars omformarstationer — för närvarande uppgående till 29 — äro de först tillkomna utrustade med stationära omformare — 6 stationer med vardera 3 och 5 med vardera 2 — medan övriga omformarstationer äro försedda med transportabla omformare till det antal, 1—3 i vardera, som föreliggande behov påkallar. I allt äga statens järnvägar för närvarande 50 dylika transportabla omformare. En del av dessa äro egentligen avsedda att hållas i reserv och att tagas i anspråk endast vid tider av högtrafik eller vid inträffade maskinskador, för vilket ändamål även flera av de äldre omformarstationerna äro försedda med anordningar, som möjliggöra uppställning av transportabla omformare. På grund av den allt mer ökade trafiken ha emellertid allt fler omformare måst tagas i bruk redan för den ordinarie tågtrafiken, och antalet reservomformare har därför kommit att bli otillräckligt. Med hänsyn härtill och då de transportabla omformarna allt fortfarande torde kunna förväntas bliva tagna i anspråk i samma utsträckning som hittills, finner styrelsen angeläget, att ytterligare 2 dylika omformare anskaffas. Kostnaderna härför kunna beräknas till sammanlagt 850 000 kronor.

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

*att till anläggningar för elektrisk tågdrift å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 850 000 kronor.*

**Godsvagnar** ..... kronor 5 600 000.

Under en följd av år före 1939 anskaffades godsvagnar endast i den mån behovet att ersätta gamla omoderna och i drift oekonomiska vagnar med nya gjorde sig gällande. Denna helt med förnyelsefondsmedel bestridda ersätt-

ningsanskaffning bedrevs, särskilt under 1930-talets första hälft, i så måttlig omfattning, att godsvagnparken undergick en gradvis minskning icke blott i fråga om antalet vagnenheter — de nyanskaffade vagnarna voro i gengäld rymligare och mera högbäriga än de slopade — utan även i fråga om sin samlade lastförmåga. Sistnämnda förhållande hade huvudsakligen sin grund i att godstrafiken under några år in på 1930-talet befann sig i tillbakagång och därför kunde tillgodoses med en mindre transportutrustning än tidigare. Då konjunkturförhållandena därefter förbättrades, inträdde en stegring jämväl i godstrafikens volym, men det oaktat bedrevs anskaffningen av godsvagnar ännu åtskilliga år framåt med stor återhållsamhet och ingalunda i takt med trafikens tillväxt. Redan vid tiden närmast före krigsutbrottet förelåg därför ett kännbart behov av en ökning av godsvagnparken. Detta föranledde statsmakterna att efter framställning av järnvägsstyrelsen å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/39 anvisa ett reservationsanslag av 3 800 000 kronor, varigenom möjliggjordes, att omkring 400 godsvagnar utöver det mot den normala ersättningsanskaffningen svarande antalet kunde anskaffas.

De till följd av krigsutbrottet inträdda rubbningarna i handelsvägarna och på transportmarknaden medförde för statens järnvägar en ytterligare och i ett slag väsentligt ökad trafik. För att möjliggöra en någorlunda friktionsfri avveckling av denna visade det sig snart nödvändigt att än mer öka godsvagnparken, och anvisades för detta ändamål å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 sammanlagt 11 625 000 kronor, varav till godsvagnar av standardtyp 7 500 000 kronor, till 4-axliga godsvagnar med stor lastförmåga 2 750 000 kronor och till tankvagnar 1 375 000 kronor. Vidare anvisades i enlighet med järnvägsstyrelsens hemställan för budgetåret 1940/41 ett anslag av 2 500 000 kronor till godsvagnar. Såsom styrelsen framhöll i sin framställning den 2 oktober 1940 med förslag till anslagsäskanden för innevarande budgetår var emellertid även den sålunda möjliggjorda ökningen i godsvagnparken otillräcklig i förhållande till det förhandenvarande trafikbehovet. Styrelsen såg sig därför i nämnda framställning nödsakad att hemställa om medel å riksstaten för en ytterligare ökning av godsvagnparken. Även det för innevarande budgetår sålunda begärda beloppet 10 000 000 kronor, blev av riksdagen beviljat. I allt har därmed till ifrågavarande ändamål för budgetåren 1938/39—1941/42 anvisats inemot 28 miljoner kronor, varigenom nybeställningar av cirka 2 300 vagnar utöver den normala ersättningsanskaffningen kunnat ske.

Trots detta och ehuru äldre, omoderna och i drift oekonomiska vagnar nu måst behållas och nyttjas i trafiken längre än som strängt taget kan anses lämpligt, är emellertid vagnparken alltjämt otillräcklig för tillgodoseende av den fortfarande växande trafikens krav. Till belysning av detta förhållande torde i första hand få hänvisas till följande uppgifter rörande antalet godsvagnar, deras sammanlagda transportkapacitet samt det utförda transportarbetet under olika år:

| <i>Antal vagnar (i januari):</i> | 1930   | 1935   | 1939   | 1940   | 1941   |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Slutna .....                     | 6,539  | 6,281  | 6,369  | 6,527  | 7,367  |
| Öppna .....                      | 14,635 | 10,230 | 10,113 | 10,621 | 13,982 |
| Summa                            | 21,174 | 16,511 | 16,482 | 17,148 | 21,349 |

*Antal bärighetston (tusental):*

|              |     |     |     |     |     |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Slutna ..... | 87  | 94  | 101 | 103 | 114 |
| Öppna .....  | 227 | 182 | 198 | 208 | 270 |
| Summa        | 314 | 276 | 299 | 311 | 384 |

*Tonkilometer (milj.)* ..... 1,532      1,673      2,589      3,760      —

I vad gäller åren fram till 1939 visa dessa uppgifter att, såsom redan ovan framhållits, en minskning då ägde rum såväl beträffande antalet godsvagnar som i fråga om dessas lastförmåga, under det att godstrafiken — bortsett från de första åren av decenniet — steg. Fr. o. m. år 1939 har visserligen även godsvagnparken och dennas kapacitet ökat men dock icke på långt när så mycket som trafiken. Sålunda steg antalet vagnar under år 1939 med 4 % och under år 1940 med 24 %, medan den redan år 1939 mycket stora trafiken under år 1940 ökade med ytterligare 45 %. (Det torde här böra erinras om att samtliga ovan anförda siffror i någon mån påverkas i höjande riktning av den ökning av bannätet, som — särskilt under de senare åren — ägt rum genom statsförvärv av enskilda järnvägar.)

För det nu löpande året är det ännu icke möjligt att meddela någon uppgift rörande den sannolika trafikomfattningen, mätt i tonkilometer. Att döma av hittills kända siffror å antalet av trafikant lastade vagnar vill det emellertid synas, som om trafiken sedan motsvarande tid föregående år stigit med ytterligare minst 30 %, medan vagnparken och därmed transportkapaciteten innevarande år ökat eller kommer att öka med endast omkring 900 nybeställda vagnar, varav inemot 700 vagnar bekostas med det av riksdagen för det nu löpande budgetåret anvisade anslaget å 10,000,000 kronor.

Anförda uppgifter torde med all tydlighet ådagalägga, att järnvägsstyrelsen, oaktat det tillskott i godsvagnparken, som erhållits tack vare hittills anvisade riksstatsanslag, fortfarande står inför mycket stora svårigheter, då det gäller att ombesörja den så snabbt och alltjämt växande godstrafiken. För att söka bemästra den förhandenvarande situationen har styrelsen, såsom redan framhållits, behållit i trafik alla äldre vagnar, som överhuvudtaget och utan åsidosättande av trafiksäkerhetens strängaste krav kunna framföras i tågen. Vidare söker styrelsen på allt sätt tillse, att transportererna äga rum på ett så vitt möjligt ändamålsenligt sätt och med snabbast tänkbara omloppstid för vagnarna. I detta sammanhang må bl. a. erinras om den skärpning av bestämmelserna rörande vagnspengar vid överskriden lastnings- och lossningsfrist, som vidtagits på styrelsens initiativ. På grund av nu rådande försvarsberedskap och angelägenheten att trygga tillförseln av vissa för landets för-

sörjning viktiga varor såsom ved och fodercellulosa m. m. har emellertid ett stort antal vagnar måst avdelas enbart för dylika under mera normala förhållanden icke i så avsevärd omfattning förekommande transporter. Verkställd utredning ger vid handen, att berörda av folkförsörjningen och försvarsberedskapen påkallade transporter för närvarande regelbundet binda ej mindre än omkring 5 500 vagnar, vilka alltså stå så att säga i en särklass och äro undandragna den i egentlig mening kommersiella trafiken. Härtill kommer, att även vissa andra transporter såsom gengasbränsle, torv m. fl. varuslag, vilka visserligen icke äro på samma sätt som nyssnämnda transporter förtursberättigade i fråga om vagnhållningen, likaledes på grund av rådande särskilda förhållanden nått en betydande omfattning och därför nu kräva ett avsevärt större antal vagnar än normalt.

Med hänsyn till nyss berörda förhållanden kan styrelsen oförbehållsamt vitsorda, att en fortsatt nyanskaffning av godsvagnar är nödvändig för att statens järnvägar skola kunna på ett något så när tillfredsställande sätt fullgöra de krav, som *under dessa onormala tider* ställas på dem såsom organ i försvarets och folkförsörjningens tjänst. Styrelsen blundar icke för att de av krisläget framkallade transporter för eller senare skola bortfalla, liksom icke heller för att man torde få räkna med en lågkonjunkturperiod efter krigets slut, men nu rådande förhållanden med en onaturligt stor godstrafik å landets alla järnvägar och en oerhörd stor vagnknapphet gör, att man måste skjuta åt sidan eventuella betänkligheter mot en nyanskaffning av godsvagnar, som vid en jämförelse med förhållandena under åren närmast före kriget måhända kan förefalla ganska stor. Styrelsen har verkställt ett överslag av det nu *mest oundgängliga behovet* av nya godsvagnar och därvid kommit till det resultatet, att minst omkring 1 250 godsvagnar torde behöva anskaffas under närmast kommande år, häri då inräknat den normala ersättningsanskaffningen. Sistnämnda del, omfattande cirka 430 vagnar (160 slutna och 270 öppna), vartill medel böra anvisas ur förnyelsefonden, beräknas representera en kostnad av 5 700 000 kronor. På kapitalbudgeten skulle därefter behöva anvisas 11 200 000 kronor.

För att denna anskaffning skall tjäna sitt syfte och bringa lättnad i svårigheterna snarast möjligt är det angeläget, att åtminstone en del av sistnämnda belopp anvisas redan vid den riksdag, som är avsedd att sammanträda under instundande månad. Då av järnvägsstyrelsen hos vagnverkstäderna hittills gjorda beställningar enligt kontraktsbestämmelserna skola vara slutlevererade i början av nästkommande år, skulle styrelsen nämligen på detta sätt bliva i tillfälle att redan denna höst träffa avtal om fortsatt vagn tillverkning omedelbart efter det årets beställningar slutlevererats. Verkstäderna å sin sida skulle tillförsäkras en någorlunda jämn arbetstillgång.

Utgående från att statsmakterna finna angeläget, att statens järnvägar erhålla den transportutrustning, som under nu rådande tvångsläge erfordras för tillgodoseende av den närmaste tidens mest oundgängliga krav, vill järnvägsstyrelsen sålunda föreslå, att å tilläggsstat till riksstaten för det nu

löpande budgetåret anvisas medel till ett belopp av 5 600 000 kronor, varigenom skulle möjliggöras beställning under den närmaste tiden av omkring 450 vagnar (100 slutna och 350 öppna). Styrelsen kommer därefter att i sina anslagsäskanden till nästkommande års riksdag samt i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1942 hemställa om de ytterligare medel, som erfordras för genomförande av det ovan angivna anskaffningsprogrammet.

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

*att till godsvagnar å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42 anvisa ett reservationsanslag av 5 600 000 kronor.*

---

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman samt byråcheferna Emers, Sandström, Trolle, Thelander, Wrede och Ringqvist.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 29 september 1941.

---

## 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 1942/43 äskas av 1942 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1942/43 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

De föreslagna anslagsbeloppen avse dels ett fullföljande av redan pågående arbeten m. m., dels ock sådana nyanläggningar och nyanskaffningar, vilka på grund av den alltjämt stegrade trafiken ansetts nödvändiga för att öka statens järnvägars transportkapacitet. I enlighet med föreliggande besparingsdirektiv har styrelsen givetvis sökt att såvitt möjligt begränsa sina anslagsäskanden. Att dessa det oaktat sluta å en summa, som är större än det totalbelopp, varom tidigare motsvarande framställningar rört sig, beror i huvudsak dels på alltjämt rådande särskilda förhållanden, vilka i längden göra det ofrånkomligt att tillgodose vissa därigenom aktualiserade behov, dels på den inträffade relativt avsevärda prisstegringen, som ej oväsentligt påverkar anslagens storlek.

Till en översikt över de anslagsbelopp, som nu föreslås anvisade för budgetåret 1942/43, har uppställts följande tablå.

| A. Nya byggnader och anläggningar.                                 | Anslags-<br>belopp<br>kronor |
|--|------------------------------|
| I. <i>Bangårdar.</i>   |                              |
| Ånge, utvidgning av spårsystemet .....                             | 1 400 000                    |
| II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>             |                              |
| 1. Fortsatt anläggning av dubbelspår .....                         | 10 000 000                   |
| 2. Göteborg, ny godstågsförbindelse .....                          | 1 200 000                    |
| III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>         |                              |
| 1. Rälsutbyten m. m. ....  | 4 700 000                    |
| 2. Diverse åtgärder för spår förstärkning .....                    | 1 000 000                    |
| IV. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i> .....            | 2 000 000                    |
| V. <i>Telefonanläggningar och kabelarbeten</i> .....               | 2 200 000                    |
| VI. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i> .....                 | 150 000                      |
| VII. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i> .....              | 835 000                      |
| VIII. <i>Anläggningar vid förrådsavdelningen.</i>                  |                              |
| Om- och tillbyggnad av huvudförrådet i Östersund .....             | 200 000                      |
| IX. <i>Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm m. fl.</i> | 19 000 000                   |
| X. <i>Förvarsberedskap vid statens järnvägar</i> .....             | 900 000                      |
| XI. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>   | 1 200 000                    |
|  | Summa 44 785 000             |
| <b>B. Rullande materiel.</b>                                       |                              |
| I. Elektriska lok .....  | 6 000 000                    |
| II. Rälsbussar .....   | 1 500 000                    |
| III. Person- och resgodsvagnar .....                               | 6 500 000                    |
| IV. Godsvagnar .....   | 5 600 000                    |
|  | Summa 19 600 000             |
| <b>C. Sjöfartsmateriel.</b>  |                              |
| Ny tåg färja .....   | 1 500 000                    |
|  | Summa summarum 65 885 000    |

Vid beräkning av byggnadsanslagen har följts i Kungl. brev den 10 augusti 1935 omförmälda enhetliga principer.

I de fall, då avsett är att för här upptagna 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 44 785 000 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 erläggas 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 1940 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.

### I. Bangårdar.

Ånge, utvidgning av spårsystemet ..... kronor 1 400 000.

I sin skrivelse den 2 oktober 1940 angående anslag för innevarande budgetår framhöll järnvägsstyrelsen bl. a., att behov föreläge att ombygga och utvidga bangården i Ånge. Denna omgestaltning avsåge dels omläggning av södra infartslinjen till stationen, dels sådan ändring av ingångslinjen från Bräcke, att godstågen norrut och norrifrån kunde ut- och ingå på flera av stationens godstågsspår mot för närvarande endast på ett, dels slutligen bangårdens utrustning med flera och längre rangerspår, längre godstågsspår samt utdragsspår norrut i förening med växlingsvall för åstadkommande av ett rationellare växlingsarbete. Kostnaderna för samtliga dessa arbeten uppskattades approximativt till 3 miljoner kronor.

Då omläggningen av södra infartslinjen utgjorde en förutsättning för och ett första led i den sålunda planerade bangårdsförändringen, hemställde styrelsen i ovannämnda skrivelse, att för angivna ändamål måtte för budgetåret 1941/42 anvisas ett reservationsanslag av 800 000 kronor.

I en den 29 november 1940 dagtecknad promemoria med uppgifter över anskaffningar och färdigplanerade arbeten, som kunde anses verkligt angelägna, men för vilka styrelsen på grund av föreliggande besparingsdirektiv icke ansett sig tidigare böra begära anslag, meddelade styrelsen därefter, att bland de mest angelägna arbetena å Ånge bangård för det dåvarande framtode anläggandet av vissa uppställningsspår. I anledning härav borde det tidigare äskade beloppet å 800 000 kronor ökas med 250 000 kronor till 1 050 000 kronor.

Förenämnda bägge framställningar föranledde Kungl. Maj:t att i proposition, nr 2, föreslå 1941 års riksdag, att till bangårdsarbeten i Ånge m. m. å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag (B) av 1 050 000 kronor. Denna proposition blev av riksdagen bifallen, varefter Kungl. Maj:t efter av järnvägsstyrelsen gjord framställning i brev den 6 juni 1941 bemyndigade styrelsen att taga anslaget i anspråk för därmed avsett ändamål.

Slutligen torde få erinras om att styrelsen i skrivelse den 29 sistlidne september angående anslag å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår på anförda skäl hemställt om ett reservationsanslag å 350 000 kronor för utförande av den i ombyggnadsplanen upptagna godstågsförbindelsen norrifrån.

Med hänsyn till de av styrelsen i ovannämnda skrivelse den 2 oktober 1940 berörda omständigheterna, vilka alltjämt äga aktualitet, är det angeläget, att även övriga i planen för en ombyggnad och utvidgning av bangården i Ånge ingående arbeten utföras med det snaraste. Dessa arbeten, vilka enligt vad som framgår av den ovan lämnade redogörelsen huvudsakligen gå ut på att åstadkomma flera och längre rangerspår, längre godstågsspår samt utdragspår norrut i förening med växlingsvall, beräknas draga en sammanlagd kostnad av 1 600 000 kronor, varav ett belopp av 200 000 kronor avser arbeten av sådan natur, att kostnaderna böra bestridas av förnyelsefondsmedel.

Under åberopande av vad sålunda anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1942 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 200 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till utvidgning av spårsystemet i Ånge för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 400 000 kronor.*

## **II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.**

1. Fortsatt anläggning av dubbelspår..... kronor 10 000 000.

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

förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning mellan Järna och Katrineholm för budgetåret 1937/38 ett reservationsanslag av 1 300 000 kronor. Under det därpå följande budgetåret anvisades till samma ändamål ytterligare 1 500 000 kronor — varav å tilläggsstat 500 000 kronor. Vidare har till fortsatt anläggning av dubbelspår från och med budgetåret 1939/40 anvisats följande anslagsbelopp, nämligen

|                |         |                             |           |             |
|----------------|---------|-----------------------------|-----------|-------------|
| för budgetåret | 1939/40 | .....                       | 2,500,000 | kronor      |
| »              | »       | 1940/41                     | .....     | 1,750,000 » |
| »              | »       | 1940/41 (å tilläggsstat II) | .....     | 5,500,000 » |
| »              | »       | 1941/42                     | .....     | 4,500,000 » |

Rörande sistnämnda bägge anslagsbelopp, vilka anvisats av 1941 års riksdag, torde få erinras om att järnvägsstyrelsen i sin framställning den 2 oktober 1940 på anförda skäl hemställde, att till ifrågavarande ändamål måtte för budgetåret 1941/42 anvisas ett anslag av 7 miljoner kronor. Detta skulle, framhöll styrelsen bl. a., göra det möjligt att bedriva dubbelspårsarbetena i en något större omfattning och raskare takt än dittills, vilket numera visat sig nödvändigt. Styrelsen förutsatte tillika att, därest förhållandena på arbetsmarknaden skulle mera avsevärt försämrats, ytterligare medel skulle ställas till förfogande, så att styrelsen för sådant fall skulle bliva i stånd att bereda sysselsättning för en större arbetsstyrka än den styrelsen räknat med i den till grund för ett anslag å 7 miljoner kronor upprättade arbetsplanen. Vidare framhöll styrelsen, att nyssnämnda belopp vid en jämförelse med de tidigare medelsanvisningarna visserligen kunde synas högt, men att det dock icke nämnvärt översteg det för ett genomförande av dubbelspårsprogrammet under en 20-årsperiod beräknade genomsnittsbeloppet per år. Något inhämtande av den genom de tidigare knappa anslagstilldelningarna inträffade förskjutningen i arbetsprogrammet kunde sålunda även med ett sålunda förhöjt anslag icke ske.

Sedan järnvägsstyrelsen avgivit ovan berörda framställning, anmodades styrelsen att inkomma med uppgift å sådana arbeten, som kunde anses verkligt angelägna men till vilkas utförande styrelsen på grund av föreliggande besparingskrav tidigare icke ansett sig böra hemställa om medel. I en med anledning härav upprättad promemoria — till större delen återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 2 till 1941 års riksdag — föreslog styrelsen på anförda skäl, att till fortsatt anläggning av dubbelspår måtte anvisas ytterligare 3 miljoner kronor.

Vid ärendets föredragning i statsrådet uttalade departementschefen bl. a., att dubbelspårsarbeten å vissa linjesträckor onekligen kunde anses välmotiverade med hänsyn till de alltmera framträdande svårigheterna att på ett tillfredsställande sätt avveckla statens järnvägars sedan flera år starkt ökade trafik. Frågan om medelsanvisning till dubbelspårsarbetenas fortsättning syntes dock icke böra bedömas helt oberoende av de arbetslöshetspolitiska synpunkter, som ursprungligen föranledde arbetenas igångsättande.

På grund härav ansåg sig departementschefen böra förorda en sådan uppdelning av det av järnvägsstyrelsen ursprungligen äskade beloppet, 7 miljoner kronor, att å riksstaten för nästa budgetår anvisades anslag i huvudsak endast för utförande av spår- och bangårdsarbetena å de linjesträckor, där terrasseringsarbetena vore i stort sett avslutade. Härigenom skulle de å dessa sträckor utförda arbetena kunna inom en relativt kort tid nyttiggöras. Anslag till ytterligare terrasseringsarbeten syntes däremot böra anvisas å den samtidigt med statsverkspropositionen behandlade tilläggsstat för budgetåret 1940/41, som i enlighet med förutsättningarna för densamma vore avsedd att göras beroende av läget å arbetsmarknaden. I anslutning till de sålunda angivna riktlinjerna föreslogs, att å riksstaten för budgetåret 1941/42 skulle anvisas 4·5 miljoner kronor, vilket belopp motsvarade den på spår- och bangårdsarbeten belöpande delen av det av styrelsen äskade beloppet å 7 miljoner kronor, medan återstoden eller 2·5 miljoner kronor såsom avseende terrasseringsarbeten borde överflyttas till förenämnda tilläggsstat.

Med hänsyn till då förhandenvarande läge på arbetsmarknaden kunde det, framhöll departementschefen vidare, anses motiverat, att till terrasseringsarbetena beräkna ytterligare medel utöver nämnda 2·5 miljoner kronor. Å tilläggsstaten ansågs därför böra anvisas ett belopp av 5·5 miljoner kronor.

Med bifall till de förslag, varom departementschefen sålunda hemställt, anvisade 1941 års riksdag till fortsatt anläggning av dubbelspår dels å riksstaten för budgetåret 1941/42 ett reservationsanslag av 4 500 000 kronor, dels å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag av 5 500 000 kronor. Sistnämnda anslagsbelopp skulle i enlighet med förutsättningarna för nämnda tilläggsstat få tagas i anspråk först efter av Kungl. Maj:t meddelat särskilt beslut. Efter därom av järnvägsstyrelsen gjord framställning bemyndigades styrelsen därefter genom beslut den 6 juni 1941 att för därmed avsett ändamål taga i anspråk det å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 under förevarande punkt anvisade anslaget å 5 500 000 kronor. I realiteten står sålunda för det nu löpande budgetåret till styrelsens förfogande medel till ett sammanlagt belopp av 10 000 000 kronor för bedrivande av dubbelspårsarbeten.

Dessa pågå för närvarande å linjedelarna Järna—Katrineholm, Pålsboda—Hallsberg, Laxå—Gårdsjö, Skövde—Falköping och Mjölby—Tranås, av vilka sträckorna Laxå—Gårdsjö och Flen—Katrineholm beräknas bliva färdigställda för dubbelspårsdrift under nästkommande år. Arbetsstyrkan vid samtliga ifrågavarande arbeten uppgår nu till omkring 1 100 man men torde under den stundande vintern komma att något öka. I detta sammanhang torde, i anslutning till departementschefens i årets statsverksproposition under förevarande punkt gjorda uttalande angående anställande av arbetskraft, böra framhållas, att samråd härom ägt och även i fortsättningen är avsett att äga rum med statens arbetsmarknadskommission, som själv eller genom densamma underställda organ hänvisat arbetare till samtliga berörda företag. Detta har dock hittills icke skett i fullt den omfattning som styrelsen räknat med.

Huru förhållandena på arbetsmarknaden kunna komma att ställa sig under nästkommande budgetår, är givetvis svårt att nu bedöma. Enligt styrelsens mening finnes dock grundad anledning utgå från, att någon mera avsevärd förbättring i detta hänseende icke torde vara att förutse. Någon nedsättning av anslagsbeloppet synes redan av denna anledning icke motiverad. Ur statens järnvägars intressesynpunkter skulle en sådan nedsättning vara synnerligen beklaglig. Såsom järnvägsstyrelsen vid upprepade tillfällen och senast för ett år sedan haft anledning framhålla gör sig nämligen behovet av dubbelspår å våra huvudlinjer år från år alltmer gällande. Storleken av de årliga anslagen torde därför numera böra bestämmas mindre av läget på arbetsmarknaden — även om dessa förhållanden liksom hittills givetvis böra tillmätas betydelse — och mer av hänsyn till angelägenheten att söka inom rimlig tid få dubbelspårprogrammet realiserat än som hittills skett. Att beakta är härvid att varje sträcka, som göres dubbelspårig, medför ökade möjligheter att smidigt avveckla trafiken och sålunda är ägnad att befrämja en god tågföring och ett effektivt utnyttjande av lok- och vagnparken.

Med hänsyn till ovan berörda omständigheter anser sig järnvägsstyrelsen böra föreslå, att till ifrågavarande ändamål för nästkommande budgetår anvisas ett lika stort anslag som — i realiteten — för det nu löpande budgetåret eller alltså 10 miljoner kronor, till ungefär lika delar fördelade sig på terrasseringsarbeten samt spår- och bangårdsarbeten m. m. Med ett anslag av angivna storlek beräknas terrasseringsarbetena å de nu under arbete varande sträckorna under nästkommande budgetår ha fortskridit så långt, att räsläggning m. m. kan ske å vissa sträckor av linjerna Järna—Flen och Skövde—Falköping.

Vad slutligen angår frågan om avskrivning av den sålunda föreslagna kapitalinvesteringen torde få erinras om att anslaget för budgetåret 1937/38 till förberedande arbeten för dubbelspåransläggning mellan Järna och Katrineholt å 1 300 000 kronor anvisades att utgå av andra statsinkomster än lånemedel och sålunda icke ökat statens järnvägars räntepliktiga kapital. Samma är förhållandet med de för budgetåret 1938/39 till samma ändamål anvisade anslagen å sammanlagt 1 500 000 kronor ävensom med 1 000 000 kronor av det för budgetåret 1939/40 till fortsatt anläggning av dubbelspår anvisade anslaget å 2 500 000 kronor. Av de medel om sammanlagt 5 300 000 kronor, som till och med budgetåret 1939/40 anvisats för ändamålet, ha sålunda endast 1 500 000 kronor hänförs till räntepliktigt kapital, medan 3 800 000 kronor avskrivits. Därefter beviljade anslag ha däremot icke till någon del avskrivits, enär, såsom departementschefen anfört i 1939 års statsverksproposition, en slutlig reglering av avskrivningsfrågan torde böra företagas först senare. Vid sådant förhållande vill järnvägsstyrelsen i likhet med föregående år inskränka sig till att hemställa att, när frågan om eventuell avskrivning av berörda kapitalinvesteringar en gång upptages till slutlig omprövning, de av styrelsen tidigare framförda synpunkterna på denna fråga måtte vinna beaktande.

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

*att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor.*

**2. Göteborg, ny godstågsförbindelse mellan Sävenäs och Bohusbanan..... kronor 1 200 000.**

Under de senare åren ha stora utvidgningsarbeten genomförts i Göteborgs hamn, särskilt på norra älvstranden, varigenom hamnen blivit rustad för att kunna ombesörja en ej oväsentligt större trafik än tidigare. Då den nuvarande sjöfartsspärren en gång bortfaller och mera normala förhållanden åter inträda, torde trafiken över hamnen på grund härav kunna förväntas bliva av avsevärt större omfattning än under tiden före stormaktskriget utbrott.

För närvarande framföras godsvagnarna från och till hamnens norra sida över Bohusbanans huvudlinje till Olskrokens station och därifrån till Sävenäs rangerbangård. Det torde bliva förenat med synnerligen stora olägenheter att bibehålla denna anordning, sedan den över hamnen förmedlade trafiken fått större omfattning än den förut haft, utan synes för sådant fall angeläget att mellan berörda hamnanläggningar och rangerbangården anordna en mera direkt förbindelse. Denna, som vid nu gällande prisförhållanden beräknas betinga en kostnad av 1 200 000 kronor, synes lämpligen böra — i huvudsak på viadukt — framdragas direkt från Bohusbanans huvudlinje till förbindelse-spåren mellan Olskroken och Sävenäs rangerbangård, och godstågen skulle alltså därefter icke komma att beröra Olskrokens station, vilket skulle medföra stora fördelar och öka möjligheterna att utan större störningar avveckla de till och från hamnanläggningarna förekommande järnvägstransporterna, vilka karakteriseras av ofta förekommande toppbelastningar.

Erinras må i detta sammanhang, att statens trafikkommission för ett år sedan verkställde en inventering av arbetsobjekt, som på grund av sin samhällsnytta kunde anses lämpade att komma till utförande vid en eventuell arbetslöshetsperiod, och att kommissionen härvid även föreslog nu ifrågasvarande arbete, vilket ansågs böra igångsättas omedelbart och vara fullbordat under år 1942. Till stöd härför anförde kommissionen följande: »Hamnarna och deras möjligheter att mottaga gods äro jämförelsevis goda, en omständighet, som otvivelaktigt beror på det faktum, att varje hamn strävat efter att bygga ut sina möjligheter för att kunna starkt möta konkurrenshamnarna på ömse sidor. När det sålunda gäller att trygga en kommande påfrestning på vårt lands hamnar, synas åtgärder i sådant syfte böra avse icke så mycket att bygga nya hamnar eller utvidga kajer och bassänger, utan fastmer att trygga transporterna till och från redan befintliga sådana. I detta avseende föreligga vissa behov, men kommissionen har liksom i andra fall inskränkt sig till att föreslå, att av dessa de mest trängande bliva tillgodosedda. Kommissionen har kommit till den uppfattningen, att de bangårdar,

som avveckla trafiken till och från Göteborgs hamn, böra i första hand förbättras. Dessa förbättringar böra avse dels att åstadkomma direkt förbindelse från norra älvstranden och dess hamnanläggningar — Sannegårdshamnen, Ryahamnen, Lindholmshamnen och Frihamnen — till rangerbangården Sävenäs. Denna direkta förbindelse kräver en viadukt från Bohusbanans bro över Göta älv till rangerbangården.»

Såsom framgår av vad ovan anförts föreligger emellertid, så länge sjöfarten på Göteborg är så beskuren som för närvarande, icke så stort behov av en ny dylik godstågsförbindelse. Under sådana förhållanden och med hänsyn jämväl tagen till den nu rådande knappheten på för viaduktbygget erforderligt material skulle med arbetets utförande kunna anses böra anstå, till dess sådant behov mera aktualiseras och tillgången på byggnadsmaterial icke utgör ett hinder för arbetets igångsättande. Att styrelsen det oaktat nu anser sig böra hemställa om medel till arbetets utförande beror enbart därpå, att det framstår som angeläget, att detsamma skall kunna påbörjas utan tidsförlust, så snart så befinnes erforderligt och lämpligt. Därest medel för ändamålet nu beviljas, synes frågan om tidpunkten för arbetets igångsättande sålunda lämpligen böra göras beroende på Kungl. Maj:ts särskilda prövning och beslut.

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

*att till ny godstågsförbindelse mellan Sävenäs och Bohusbanan för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 200 000 kronor.*

### III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. .... kronor 4 700 000.

Till rälsutbyten m. m. har under den senaste femårsperioden anvisats följande anslagsbelopp (kronor) nämligen

|                          | å riksstaten | av förnyelsefondsmedel | Summa     |
|--------------------------|--------------|------------------------|-----------|
| 1937/38 resp. 1937 ..... | 3 800 000    | 2 600 000              | 6 400 000 |
| 1938/39 » 1938 .....     | 4 200 000    | 1 500 000              | 5 700 000 |
| 1939/40 » 1939 .....     | 4 200 000    | 1 500 000              | 5 700 000 |
| 1940/41 » 1940 .....     | 3 200 000    | 2 400 000              | 5 600 000 |
| 1941/42 » 1941 .....     | 4 400 000    | 2 600 000              | 7 000 000 |

Den under angivna tidsperiod tillämpade fördelningen mellan riksstats- och förnyelsefondsanslag är emellertid i viss mån påverkad därav att förnyelsefonden under åren fram till 1932 hade belastats även med den merkostnad, som vid verkställda rälsutbyten uppkom genom användning av banans kapacitet ökande tyngre spårmaterial, och att nämnda till något över 7 miljoner kronor beräknade merkostnad under en femårsperiod, räknat från budgetåret 1937/38 resp. år 1937, ansågs böra omföras från förnyelsefondsmedel till riks-

statsmedel. Ovan angivna medelsanvisningar äro på grund härav i vad gäller förnyelsefondsmedel 1·4 miljoner kronor lägre och i fråga om anslagen å riksstaten lika mycket högre per år än de eljest skulle ha varit. Bortsett från denna reglering av vissa förnyelsefonden under tidigare år för mycket påförda utgifter skulle sålunda av den för det nu löpande budgetåret resp. kalenderåret beräknade totala kostnaden för rälsutbyten m. m., 7 000 000 kronor, ett belopp av 3 000 000 kronor ha bestritts med anslag å riksstaten och 4 000 000 kronor med förnyelsefondsmedel.

Såsom framgår av ovan återgivna uppgifter har för innevarande år till ifrågavarande ändamål måst anvisas väsentligt högre anslagsbelopp än åren därförut. Anledningen härtill är som järnvägsstyrelsen framhållit i sin skrivelse den 2 oktober 1940 dels den starkt ökade trafiken, som gjort det nödvändigt att verkställa rälsutbyten i större omfattning och att bedriva arbetet med införande av en effektivare rälsbefästning i raskare takt än tidigare, dels den ökade omfattning, som statens järnvägar erhållit till följd av vissa enskilda järnvägars införlivande i statsbanenätet, dels slutligen den inträdda ökningen av material- och arbetspriser.

Dessa förhållanden göra sig alltjämt och nu i än högre grad än för ett år sedan gällande. På grund av den under de senare åren allt mer intensifierade trafiken är det sålunda ofrånkomligt att under nästkommande år inlägga nya räler i starkt trafikerade huvudspår till en längd av sammanlagt cirka 200 km mot normalt å endast omkring 140 km. Härtill komma utbyten i andra hand å mindre starkt trafikerade linjer, där de vid huvudlinjerna upptagna rälerna efter justering åter kunna komma till användning. Detta av omständigheterna nödvändiggjorda större arbetsprogram i förening med de alltjämt rådande höga materialkostnaderna har till följd, att kostnaderna för de rälsutbyten i längre följd jämte de arbeten med inläggning av underläggsplattor m. m., vilka äro planerade att komma till utförande under nästkommande år, måste beräknas bliva ej oväsentligt högre än åren därförut nämligen sammanlagt 12 miljoner kronor.

Med hänsyn till att detta relativt stora anslagsbehov såsom redan framhållits till en väsentlig del är betingat av den stora förslitning av rälerna, som uppkommit till följd av den under inverkan av rådande särskilda förhållanden synnerligen intensiva trafiken å järnvägarna, torde en proportionsvis större del av kostnaden än normalt eller närmare bestämt 7·3 miljoner kronor skäligen böra bestridas av förnyelsefondsmedel. Å riksstaten skulle sålunda behöva anvisas 4·7 miljoner kronor.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1942 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 7 300 000 kronor, får styrelsen sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 4 700 000 kronor.*

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

För spår förstärknings- och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å vissa starkt trafikerade huvudlinjer, har för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor, varjämte i innevarande års driftkostnadsstat för samma ändamål medräknats en kostnad av 1 100 000 kronor.

För att kunna i ungefär oförändrad takt fortsätta ifrågavarande arbeten beräknas för nästkommande budgetår ett sammanlagt belopp av 2:3 miljoner kronor bliva erforderligt, varav 1:3 miljoner kronor i enlighet med förut tillämpad finansieringsprincip torde böra bestridas av driftmedel.

Under förmålan att styrelsen avser att jämväl i förslaget till driftkostnadsstat för år 1942 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 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor.*

**IV. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 2 000 000.**

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för vartdera av budgetåren 1937/38 och 1938/39 anvisats 1 000 000 kronor samt för budgetåret 1939/40 500 000 kronor.

För budgetåren 1940/41 och 1941/42 ha några anslag till ifrågavarande ändamål icke behövt anvisas, enär viss förskjutning uppkommit i fråga om tidpunkten för utförandet av vissa tidigare planerade arbeten, och på grund härav behållning kvarstått å anslag från föregående år, vilken behållning visat sig tillräcklig för att bestrida kostnaderna för de under de senaste åren färdigställda anläggningarna. Denna behållning beräknas emellertid vara helt tagen i anspråk vid utgången av det nu löpande budgetåret.

Såsom styrelsen vid flera tillfällen haft anledning framhålla, äro växel- och signalsäkerhetsanläggningarna erforderliga för att kunna tillgodose kravet på största möjliga trafiksäkerhet samt på tätare och snabbare tågförbindelser. Därtill kommer att dylika anläggningar i regel medföra sådana lättnader i trafikarbetet, att det däri nedlagda kapitalet erhåller god förräntning genom uppkomna besparingar i de löpande driftutgifterna. Med hänsyn till nyss berörda omständigheter ävensom numera vunnit erfarenhet rörande det tekniska utförandet av ifrågavarande anläggningar torde det få anses väl motiverat att härefter bedriva dessa arbeten i snabbare takt än hittills. På grund av de senaste årens trafikstegring och det därigenom alltmer ökade kravet på snabb tågexpediering framstår en sådan snabbare takt än mer motiverad.

Enligt ett inom styrelsen uppgjort arbetsprogram är det avsett att inom de närmaste åren anordna dels växel- och signalsäkerhetsanläggningar på ett flertal större stationer, som sakna dylika anläggningar, dels också automatisk linjeblockering å vissa starkt trafikerade linjesträckor för att möjliggöra en tätare tågföljd å dessa.

För att kunna genomföra nämnda arbetsprogram erfordras å riksstatens kapitalbudget ett anslag för budgetåret 1942/43 av 2 000 000 kronor. Vidare har styrelsen för avsikt att i sitt förslag till disposition under år 1942 av medel ur statens järnvägars förnyelsefond till ifrågakvarande ändamål hemställa om ett lika stort anslag av förnyelsefondsmedel, vilket styrelsen i detta sammanhang velat meddela.

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

*att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.*

#### **V. Telefonanläggningar och kabelarbeten..... kronor 2 200 000.**

För fortsatt utbyggnad och modernisering av statens järnvägars telefontät anvisades för budgetåret 1939/40 ett anslag å 300 000 kronor, varav, enligt sedermera meddelat beslut, ett belopp av 80,000 kronor dock tills vidare ej skulle få disponeras. Vidare anvisades för budgetåret 1940/41 till samma ändamål ett anslag å 220 000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t i brev den 15 mars 1940 medgav, att jämväl nyssnämnda av anslaget för föregående budgetår innehållna del finge tagas i anspråk. För budgetåret 1941/42 ansåg sig järnvägsstyrelsen, av skäl som återgivits i 1941 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 3, punkt 12), böra hemställa om ett till 700 000 kronor höjt anslag, vilket ock av riksdagen beviljades.

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

I sin skrivelse den 29 september 1941 angående anslag å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42, har styrelsen under rubriken »Telefonanläggningar» framhållit angelägenheten av att särskilda skyddsrum anordnas för vissa telefonväxlar och förstärkaranläggningar ävensom hemställt, att för täckande av den till 1 200 000 kronor beräknade kostnaden för dessa skyddsanordningar å nämnda tilläggsstat måtte anvisas ett anslag av 300 000 kronor. Styrelsen framhöll vidare, att återstoden av det erforderliga anslagsbeloppet vore avsedd att äskas för budgetåret 1942/43. I anslutning till vad sålunda meddelats och under hänvisning i övrigt till vad som anförts i förenämnda skrivelse har i nu förevarande sammanhang medtagits ett belopp av 900 000 kronor.

Under de senare åren har ett flertal stationer försetts med högtalaranläggningar. Dessa ha visat sig synnerligen lämpliga såväl vid ordergivning till personalen som då det gällt att bringa underrättelser till de resande angående tågtider m. m. och ha därför varit av stor betydelse för en snabb tågexpedition icke minst vid militära transporter. På grund av denna goda erfarenhet finner styrelsen mycket önskvärt att kunna införa dylika anläggningar å ytterligare ett antal stationer, för vilket ändamål för nästa budgetår medräknats ett belopp av 400 000 kronor.

Vidare erfordras visst belopp, enligt verkställd utredning omkring 300 000 kronor, för att modernisera och komplettera telefonnätet å de under innevarande år införlivade enskilda järnvägarna och såmedelst dels inpassa berörda järnvägar i statens järnvägars distrikts- och sektionsorganisation, dels möjliggöra en med det övriga nätet enhetlig driftledning. Erinras må, att även å de föregående år med statens järnvägar införlivade järnvägarna krävdes liknande åtgärder.

Vad slutligen angår kostnaderna för en fortsatt utbyggnad i övrigt av statens järnvägars telefonnät, för anskaffande av nya telefonväxlar, automatisering av telefonledningar genom införande av selektorsystem samt för anskaffande av telefonförstärkare jämte mätutrustningar beräknas dessa för nästa budgetår till ett sammanlagt belopp av 600 000 kronor. Till närmare motivering av det härav betingade anslagsbehovet torde få hänvisas till vad styrelsen i sin skrivelse den 2 oktober 1940 med förslag till anslagsäskanden för innevarande budgetår anförde. Styrelsen framhöll därvid, att knappheten på anslagsmedel hittills haft till följd, att moderniseringen och utbyggnaden av statens järnvägars telefonnät blivit i viss mån eftersatta och måst bedrivas i en mera begränsad omfattning. Statens järnvägars för trafikens ledning och skötsel så viktiga telefonväsende motsvarade på grund härav för närvarande icke i allo de krav, som måste ställas på detsamma, varför styrelsen tillsatt särskilda sakkunniga med uppgift att utreda frågan om en planmässig och enhetlig utbyggnad av telefonväsendet.

Denna kommitté har ännu ej avgivit sitt slutbetänkande. På grund härav har styrelsen i arbetsplanen för nästa budgetår endast medtagit sådana arbeten, som äro att anse allra nödvändigast och icke kunna tänkas föregripa de åtgärder, som kommittén kan komma att förorda. Anslagsbehovet för ändamålet har härigenom kommit att begränsas till ovan angivna belopp, 600 000 kronor.

I allt skulle sålunda till telefonanläggningar och kabelarbeten erfordras ett anslag av (900 000 + 400 000 + 300 000 + 600 000 =) 2 200 000 kronor. Av skäl, som anförts i styrelsens skrivelse den 29 september 1941 torde den del härav, som avser skyddsanordningar för vissa telefonväxlar och förstärkare, böra avskrivnas med å driftbudgeten anvisat anslag.

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

*att till telefonanläggningar och kabelarbeten för budgetåret 1942/43 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 2 200 000 kronor dels å driftbudgeten ett reservationsanslag av 900 000 kronor för avskrivning av viss del av denna kapitalinvestering.*

I detta sammanhang anser sig järnvägsstyrelsen böra beröra ytterligare en fråga. Vid den elektrifiering av linjen Kil—Daglösen, tillhörig Bergslagernas

järnvägsaktiebolag, som efter av Kungl. Maj:t meddelad koncession nu pågår och kan väntas avslutad under detta år, har å nämnda sträcka nedlagts en svagströmskabel. Med hänsyn till 1939 års riksdags principbeslut om ett allmänt förstatligande av landets enskilda järnvägar har denna kabel på yrkande av järnvägsstyrelsen och för att vara tillräcklig även då statens järnvägar en gång komma att trafikera bandelen ansetts böra tilltagas något större än som bolaget funnit erforderligt för att tillgodose dess omedelbara behov. Det torde nämligen få anses välbetänkt att redan nu planera med tanke på dessa framtida förhållanden, så att ej anläggningen då behöver göras om, vilket givetvis skulle medföra ökade utgifter. Å andra sidan synes det knappast skäligt, att den nuvarande ägaren skall vidkännas den härav föranledda merkostnaden, utan synes denna lämpligen böra bestridas av statens järnvägar. En förutsättning härför är dock, att statens järnvägar antingen för egen del få nyttja viss del av kabeln eller medgivas att till annan överlåta denna sin nyttjanderätt. Under nämnda förutsättning har järnvägsstyrelsen i princip intet att erinra mot att den till 150 000 kronor beräknade merkostnaden på grund av kabelns större dimensionering bestrides av statsmedel. Då hela kabeln intill dess järnvägen förvärvas av staten formellt sett kommer att vara bolagets egendom, torde denna merkostnad emellertid icke böra bestridas med anslag å riksstaten, utan synes den på statens järnvägar belöpande andelen lämpligen böra bestridas med trafikmedel. I enlighet härmed har styrelsen för avsikt att upptaga beloppet i sitt förslag till kostnadsstat för år 1942, vilket styrelsen i detta sammanhang velat anmäla.

**VI. Elektriska belysningsanläggningar** ..... kronor 150 000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen för innevarande budgetår beviljat ett belopp av 150 000 kronor. Detta anslag är huvudsakligen avsett för nya anläggningar dels å linjen Långsele—Boden i samband med denna linjes elektrifiering, dels å införlivade enskilda järnvägar. För motsvarande arbeten under nästkommande budgetår erfordras ett lika stort belopp, liksom årets anslag i huvudsak avsett att komma till användning vid nu senast övertagna enskilda järnvägar samt vid återstående delar av linjen Långsele—Boden.

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

*att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.*

**VII. Anläggningar för elektrisk tågdrift** ..... kronor 835 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har i enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 980 000 kronor, varav ett belopp av 600 000 kronor avsåg kostnaderna för en ny omformarstation i Frövi.

Rörande anslagsbehovet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande.

På grund av den ökade tågrörelsen i närheten av Stockholm samt ökade anspråk å elektrisk ström för vagnuppvärmning m. m. i Hagalund äro anordningarna för strömtillförseln mellan omformarstationen i Häggvik och Hagalunds lokstation och rangerbangård icke tillfredsställande. De synas på grund härav böra förstärkas medelst särskilda matarledningar mellan ifrågavarande platser. Dessa matarledningar, vilka delvis måste förläggas i kabel och därför bliva förhållandevis dyra, beräknas dräga en kostnad av 200 000 kronor.

Det nuvarande starkströmsnätet för kraft och belysning å Göteborgs bangårdar är likaledes numera i viss mån överbelastat, och på grund av nätets tidigare utformning äro reservmöjligheterna begränsade. För att råda bot för dessa olägenheter synes nödvändigt att förstärka och ombygga sagda ledningsnät. Kostnaderna för dessa arbeten kunna i sin helhet beräknas till cirka 100 000 kronor, varav hälften, eller 50 000 kronor, torde belöpa sig på nästa budgetår.

Vid nyare banelektrifieringar har i viss omfattning vidtagits anordningar för parallellkörningar av flera omformarstationer, varigenom ett bättre utnyttjande av de elektriska överföringsanläggningarna ernås. Genom dylika anordningar kan också en till följd av ökad trafik annars ofrånkomlig utökning och förstärkning av omformarstationerna uppskjutas. På grund härav synes det styrelsen lämpligt, att dylik parallellkörning av flera omformarstationer möjliggöres även på vissa av de tidigare elektrifierade och nu hårt belastade linjerna. För anskaffning och uppsättning av för dylikt ändamål erforderliga apparater erfordras ett belopp av 150 000 kronor.

Slutligen erfordras för nästkommande budgetår liksom under de senare åren visst anslag för diverse kompletteringsarbeten — förbigångsledningar och nya skyddssektioner vid bangårdar, fortsatt utbyggnad av nödutlösninganordningar att användas vid olyckstillbud, utvidgning av utmatningsanordningarna i Kil i anledning av Bergslagsbanans fortsatta elektrifiering m. m. — till en sammanlagd kostnad av 435 000 kronor.

I allt skulle sålunda under denna rubrik erfordras ett anslag av (200 000 + 50 000 + 150 000 + 435 000 =) 835 000 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 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 835 000 kronor.*

### VIII. Anläggningar vid förrådsavdelningen.

Om- och tillbyggnad av huvudförrådet i Östersund ..... kronor 200 000.

Huvudförrådet i Östersund har sedan länge varit i behov av om- och tillbyggnad, främst på grund därav att det oskyddade trävirket i bjälklag, innerväggar, inredning samt takbjälklag är synnerligen lättantändligt och därför

innebär stor brandfara för det värdefulla förrådslagret. Det nuvarande utrymmet är dessutom otillräckligt, varför ett flertal effekter nu måste förvaras i provisoriska lokaler, spridda inom verkstadsområdet. Härigenom försvåras och fördyras mottagnings- och utlämningsförfarandet, varjämte erforderlig tillsyn och kontroll av lagret blir mindre effektiv och mera tidsödande och betungande än vid central förvaring av effekterna. Nödigt utrymme saknas även för emballering och expediering av utgående gods, vilket menligt inverkar på förrådsarbetets rationella bedrivande.

Slutligen må framhållas, att personalens mat- och skåprum, vilka äro förlagda till vindsvåningen, icke äro av den standard, som nu eftersträvas vid statens järnvägar, samt att intendentkontorets lokaler ligga i tvenne våningsplan, vilket ur flera synpunkter är olämpligt. Nämda lokaler äro förlagda dels mot bangårdsspåren dels mot plåtslagerverkstaden, vilket inverkar störande och nedsätter arbetsförmågan.

Med hänsyn till ovan angivna omständigheter har uppgjorts förslag till en genomgripande om- och tillbyggnad av ifrågavarande huvudförråd, vilket förslag slutar på en kostnad av tillsammans 350 000 kronor. Härav avser ett belopp av 150 000 kronor sådana arbeten, att kostnaderna för desamma anses böra bestridas med förnyelsefondsmedel.

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

*att till om- och tillbyggnad av huvudförrådet i Östersund anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.*

## **IX. Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm**

**m. fl.** ..... kronor 19 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 95 framlagda förslag har 1941 års riksdag beslutat om elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo samt till denna elektrifiering för budgetåret 1941/42 anvisat ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor. Enligt den uppgjorda planen har arbetet i sin helhet beräknats draga en kostnad av 34 miljoner kronor och är avsett att utföras under en tidrymd av två år med början under budgetåret 1941/42. I enlighet med angivna kostnads- och arbetsplan torde för nästa budgetår till ifrågavarande ändamål böra anvisas ett belopp av 19 miljoner kronor. Huruvida med hänsyn till inträdda prisstegringar denna summa kommer att förslå till arbetets färdigställande kan emellertid för närvarande icke avgöras.

Vad angår frågan om avskrivning av det sålunda investerade kapitalet, i den mån detsamma icke kan anses räntebärande, får styrelsen erinra om sin i skrivelse den 29 januari 1941 framlagda utredning i ärendet, vilken utvisade, att bortåt 40 % av anläggningskapitalet såsom varande icke räntebärande borde avskrivas. I överensstämmelse härmed hemställde styrelsen, att för avskrivning till viss del av det för budgetåret 1941/42 föreslagna anslaget, 15 miljoner

kronor, ett belopp av 6 miljoner kronor måtte anvisas å driftbudgeten. Då denna hemställan icke föranledde någon åtgärd från Kungl. Maj:ts sida anser sig styrelsen nu icke böra hemställa om visst mot kapitalinvesteringen under nästkommande budgetår svarande avskrivningsanslag. Styrelsen finner det emellertid angeläget, att frågan om en nedskrivning av såväl den nu förevarande kapitalinvesteringen som det i elektrifieringen av banan Långsele—Boden nedlagda kapitalet framdeles, när mera stabila förhållanden inträda, göres till föremål för en omprövning.

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

*att till elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm m. fl. för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 19 000 000 kronor.*

Därest det sålunda föreslagna anslaget beviljas, kan elektrifieringen av linjerna Hälsingborg—Hässleholm m. fl. väntas programenligt fullbordad våren 1943. Till omedelbar prövning torde därför böra upptagas frågan, huruvida elektrifieringen därefter skall fortsätta och vilka bandelar, som i så fall böra ifrågakomma. Inom styrelsen pågår för närvarande närmare utredning härom. Denna har ännu icke fortskridit så långt, att några definitiva resultat nu kunna framläggas men kan väntas slutförd inom sådan tid, att frågan kan underställas 1942 års riksdag. För det fall att sådan fortsatt elektrifiering anses böra ifrågakomma, torde för detta ändamål böra beräknas ett reservationsanslag av 15 miljoner kronor, vilket styrelsen i detta sammanhang velat anmäla.

#### **X. Försvarsberedskap vid statens järnvägar ..... kronor 900 000.**

Enligt den plan för försvarsberedskapen vid statens järnvägar, som framlades i Kungl. Maj:ts proposition nr 54 till 1938 års riksdag beräknades engångskostnaderna för denna beredskap till 9 891 000 kronor. Härtill har sedermera kommit ett belopp av 1 300 000 kronor, vilken ökning föranletts av elektrifieringen av linjen Långsele—Boden. Inalles skulle kostnaderna sålunda komma att uppgå till 11 191 000 kronor.

Av nämnda summa har riksdagen redan beviljat ett belopp av sammanlagt 9 950 000 kronor, varav 1 500 000 kronor för innevarande budgetår. Av det totala anslagsbehovet återstår sålunda numera 1 241 000 kronor. Sistnämnda belopp, vilket är avsett för reparation av beredskapslokomotiv, skulle enligt den ursprungliga planen för reparationsverksamheten vid huvudverkstäderna bli i sin helhet erforderligt under budgetåret 1942/43. På grund av den allt sedan krigsutbrottet rådande högtrafiken vid statens järnvägar har emellertid reparationsverksamheten vid huvudverkstäderna i större omfattning än som ursprungligen beräknats måst inriktas på reparationer avseende den normala driften, varjämte lokomotiv lämpade att ingå i den för försvarsberedskap avsedda reserven icke frigjorts i den takt, som under normala förhållanden

skulle blivit fallet. Kostnaderna för reparationer av beredskapslokomotiv kunna med anledning härav utbredas över ytterligare ett budgetår, och endast hälften av det återstående medelsbehovet eller i runt tal 600 000 kronor beräknas därför belöpa sig på budgetåret 1942/43.

Till anordnande av skyddsrum i statens järnvägar tillhöriga fastigheter har å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 anvisats dels 1 000 000 kronor, vilket belopp ingår i det å kapitalbudgeten under punkt I C 16 till försvarsberedskap vid statens järnvägar anvisade reservationsanslaget å 5 850 000 kronor, dels ock därutöver under punkt I C 16 c i samma tilläggsstat ytterligare 1 500 000 kronor. Vidare har å tilläggsstat II till riksstaten för nyssnämnda budgetår under punkt I C 16 c till samma ändamål anvisats ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor. Slutligen har å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 under samma rubrik anvisats ett reservationsanslag av 100 000 kronor. De beviljade medlen hava i sin helhet tagits i anspråk för redan uppförda eller under arbete varande skyddsrum samt andra luftskyddsåtgärder.

I den promemoria av den 29 november 1940 — i vissa delar återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 2/1941 — vari styrelsen bl. a. hemställde om sistnämnda anslag å 100 000 kronor, framhöll styrelsen, att krav på skyddsrum för den resande allmänheten undan för undan gjort sig alltmer gällande. Erfarenheterna från nu pågående krig giva också vid handen, att skyddsrum måhända erfordras i större utsträckning än styrelsen ursprungligen planerat, och framför allt torde skyddsrum för trafikanter böra beredas vid ett större antal stationer än vad som ursprungligen avsetts. I den mån nybyggnad eller större ombyggnad av stationer kommer till stånd, böra dessa önskemål själfallet tillgodoses i detta sammanhang och hänsyn härtill tagas vid kostnadsberäkningarna. Vid sådana stationer åter, där skyddsrum icke tidigare planerats och där en nybyggnad eller större ombyggnad icke är aktuell inom de närmaste åren torde emellertid i vissa fall anordnandet av särskilda skyddsrum bliva ofrånkomligt, därest berättigade krav från de lokala luftskyddsmyndigheterna och trafikanterna skola kunna tillgodoses. Ehuru man härvid bör framgå med försiktighet, anser styrelsen, att ytterligare 200,000 kronor erfordras för detta ändamål under nästkommande budgetår.

Liksom beträffande skyddsrummen ha kraven på brandskyddsåtgärderna undan för undan skärpts. Även härvidlag tala erfarenheterna från det pågående kriget för en vidgning av den ursprungliga planläggningen, framför allt vad beträffar eldsläckningsmateriel. Det har sålunda visat sig önskvärt att erhålla ökad tillgång på såväl motorsprutor som brandslang, och beräknas kostnaderna härför till 100 000 kronor.

I allt beräknas sålunda till försvarsberedskap vid statens järnvägar för nästkommande budgetår erfordras anslag å (600 000 + 200 000 + 100 000 =) 900 000 kronor. I likhet med vad som skett med motsvarande tidigare beviljade anslag torde av detta belopp 840 000 kronor böra täckas medelst avskrivningsanslag.

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

*att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1942/43 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 900 000 kronor, dels å driftbudgeten ett reservationsanslag av 840 000 kronor för avskrivning av denna kapitalinvestering.*

## **XI. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1 200 000.**

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 ett dylikt kollektivanslag får styrelsen upprepa, vad styrelsen tidigare vid flera tillfällen 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, 1940/41 och 1941/42 anvisat 1 000 000 kronor. På grund av inträdda betydande prisstegringar och det ökade behovet av arbeten av här ifrågavarande slag i och med linjenätets efter hand ökade omfång, ser sig styrelsen nödsakad att för nästkommande budgetår till ifrågavarande ändamål hemställa om ett till 1 200 000 kronor höjt anslag.

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

*att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 200 000 kronor.*

## **B. Rullande materiel.**

### **I. Elektriska lokomotiv ..... kronor 6 000 000.**

Med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 3, punkt 2) framlagda förslag anvisade 1941 års riksdag för innevarande budgetår till anskaffning av elektriska lok ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor. Såsom framgår av järnvägsstyrelsens i propositionen återgivna framställning i ärendet beräknades nämnda anslagsbelopp vara erforderligt för bestridande av den på budgetåret belöpande delen av den till 7 500 000 kronor beräknade kostnaden för ett 20-tal linjelok, vilka järnvägsstyrelsen fann nödvändigt anskaffa för att kunna någorlunda tillfredsställande avveckla den ökade trafiken och då i första hand de ur försvars- och folkförsörjningssynpunkt mest angelägna transporterna.

Ifrågavarande nyanskaffning avsåg enligt styrelsens plan 12 lok av nuvarande standardtyp, litt. D, samt 8 lok av den nya, särskilt för snälltågstjänst avsedda kraftigare typ, litt. F — omnämnd i 1939 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 45) — varav trenne provlok tidigare beställts. Tillverkningen av sistnämnda lok har emellertid på grund av vid verkstäderna mellankommande omständigheter blivit så fördröjd, att loken ännu icke kunnat levereras till statens järnvägar — detta väntas ske först i början av nästa år — än mindre provas i praktisk drift till uttrönande av deras egenskaper och lämplighet för avsett ändamål. Vid sådant förhållande har styrelsen ansett sig böra avvakta resultatet av denna provtjänst, innan några ytterligare lok av samma typ beställas och har tillsvidare endast träffat avtal om tillverkning av förenämnda 12 D-lok. För slutlikvidering av dessa, vilka väntas bli levererade under nästkommande budgetår, erfordras ett anslag av (4 380 000 — 2 500 000 =) 1 880 000 kronor.

Såsom framgår av vad ovan anförts har styrelsen, oaktat det synnerligen trängande behovet att öka antalet elektrolok, hittills icke kunnat tillfullo begagna sig av det av 1941 års riksdag lämnade medgivandet att anskaffa ett 20-tal linjelok utöver de lok, som beställts för användning å nyelektrifierade bandelar, och som bekostas med härför särskilt anvisade medel. Under förutsättning att verkställda praktiska prov med ovannämnda tre i början av nästkommande år leveransklara lok ge ett nöjaktigt resultat, är det angeläget att snarast möjligt under år 1942 få beställa det i föregående års plan ingående men ännu resterande antalet lok av nämnda typ.

På grund av den alltjämt växande trafiken är behovet av dragkraft emellertid därmed icke på långt när tillgodosett, utan erfordras enligt nu verkställda beräkningar ytterligare minst ett 15-tal lok. Härvid har styrelsen för avsikt att delvis gå in för en ny typ, vilken är avsedd att komma till användning för såväl godståg som större personförande tåg å linjer med starka stigningar. Även från militärt håll har uttalats önskemål om anskaffning av lok av sistnämnda typ.

Bristen på lok är i själva verket för närvarande så stor, att en avsevärt mycket större ökning av antalet än det här föreslagna kunde vara motiverad. När styrelsen nu begränsat sig till att föreslå anskaffning av endast 15 lok utöver vad som återstår för att utfylla den för ett år sedan framlagda nyanskaffningsplanen om ett 20-tal lok, kommer alltså, så länge statens järnvägar ha att fullgöra dem nu pålagda transportuppgifter, alltjämt endast det mest oundgängliga behovet att bli täckt. Riskens för att lokparken efter återinträdet av mera normala förhållanden skall framstå för stor gör det å andra sidan angeläget, att all möjlig återhållsamhet nu iakttages. I den mån trafiken framdeles skulle undergå sådan minskning, att de elektrolok, som nu anskaffas, icke skulle finna god användning å de redan elektrifierade linjerna, torde emellertid möjligheter till en utjämning förefinnas, allt eftersom elektrifieringen av nya bandelar fortskrider. Erinras må i detta sammanhang om följande av departementschefen i 1941 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 3, punkt 20) gjorda uttalande:

»Det senaste årets starka trafikökning å statens järnvägar torde i huvudsak bero på de särskilda förhållanden, som det pågående kriget framkallat. Sannolikt kommer trafiken — om icke förr så efter krigets slut — att åter nedgå och trafikutvecklingen därefter att försiggå i ungefär samma tempo som före kriget. Att anpassa lokparken till det senaste årets trafikomfattning skulle därför innebära en påtaglig risk för överdimensionering av dragkraften. Å andra sidan synes det vara av den största betydelse, att statens järnvägar under innevarande kritiska period kunna tillfredsställa de mycket stora krav, som ställas å desamma. Risken för en överinvestering av kapital i elektriska lok torde också, under förutsättning att elektrifieringen av järnvägsnätet kommer att fortsätta, kunna motverkas genom begränsningar i framtida nyanskaffning av elektrolok i samband med elektrifieringarna. Vanligen ingå nämligen i anslagen till elektrifiering av en viss linje även medel till elektriska lokomotiv, som skola ersätta de ånglok, varmed driften å linjen tidigare upprätthållits. Skulle nyanskaffningen visa sig ha varit för stor, torde sålunda en utjämning kunna ske genom en reducering av de av den fortsatta elektrifieringen eljest betingade lokbeställningarna.»

Anförda synpunkter äga sin giltighet även vid bedömande av den nu ifrågasatta lokanskaffningen.

Inberäknat de 8 lok, som ingå i den för ett år sedan framlagda anskaffningsplanen, men som av ovan angivna anledning ännu icke kunnat beställas, skulle sålunda under nästkommande år behöva träffas anstalter för anskaffning av sammanlagt (8 + 15 =) 23 elektrolok. Dessa jämte viss erforderlig reservmateriel beräknas för närvarande betinga en kostnad av i runt tal 13 miljoner kronor, varav 3 800 000 kronor behöva utbetalas under nästkommande budgetår, medan återstoden av kostnaderna skall erläggas först i samband med att loken levereras, vilket beräknas ske under det därpå följande budgetåret.

Slutligen erfordras för nästkommande budgetår visst tilläggsanslag för täckande av uppkommen merkostnad för fyra tidigare beställda men ännu ej levererade lok, litt. H. Till dessa anvisade 1940 års riksdag för budgetåret 1940/41 ett anslag av 600 000 kronor, varjämte riksdagen medgav, att av ett för budgetåret 1938/39 beviljat anslag till anskaffning av lok för viss enskild järnväg ett belopp av 400 000 kronor finge användas för här ifrågavarande ändamål. För denna lokanskaffning har sålunda hittills ställts till förfogande sammanlagt 1 000 000 kronor. På grund av i leveranskontrakten numera intagna, av tillverkarna fordrade klausuler om compensation för under byggnadstiden inträdda löne- och materialprisstegringar komma kostnaderna för dessa lok emellertid att uppgå till cirka 1 200 000 kronor, varför alltså ett tilläggsanslag å 200 000 kronor är erforderligt.

I allt erfordras sålunda för genomförande av ovan angivna anskaffningsprogram m. m. för nästkommande budgetår ett anslag av (1 880 000 + 3 800 000 + 200 000 =) i runt tal 6 000 000 kronor.

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

*att till elektriska lok för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 6 000 000 kronor.*

**II. Rälsbussar** ..... kronor 1 500 000.

Till anskaffning av ett 20-tal rälsbussar, utrustade för gengasdrift, samt ett 10-tal släpvagnar har för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 1 400 000 kronor. Såsom framgår av i 1941 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 3, punkt 21) anförd motivering var denna nyanskaffning förestavad av önskemålet att ytterligare utvidga denna billiga, rationella och av importerade drivmedel oberoende driftform.

Då flytande bränsle fortfarande icke är att påräkna, vore det synnerligen önskvärt, om anskaffningen av rälsbussar och släpvagnar till dessa kunde få fortgå i ungefär hittillsvarande tempo och att alltså medel ställdes till förfogande för en ny beställning av 15 à 20 st. för gengasdrift anordnade boggi-rälsbussar samt ett 10-tal släpvagnar. I anslutning till det ovan framförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till rälsbussar m. m. för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.*

**III. Person- och resgodsvagnar** ..... kronor 6 500 000.

Till person- och resgodsvagnar har under de senare åren anvisats följande belopp (kronor) nämligen

|                          | å riksstaten | av förnyelsefondsmedel | Summa      |
|--------------------------|--------------|------------------------|------------|
| 1937/38 resp. 1937 ..... | 1 400 000    | 1 400 000              | 2 800 000  |
| 1938/39 » 1938 .....     | 1 600 000    | 1 600 000              | 3 200 000  |
| 1939/40 » 1939 .....     | 3 200 000    | 3 200 000              | 6 400 000  |
| 1940/41 » 1940 .....     | 2 500 000    | 2 500 000              | 5 000 000  |
| 1941/42 » 1941 .....     | 9 000 000    | 3 000 000              | 12 000 000 |

För de två första åren i angivna period skedde medelsanvisningarna, frånsett en av inträdd prisstegring betingad höjning av anslagsbeloppet för budgetåret 1938/39, i enlighet med en på förhand uppgjord femårsplan, vilken förutsatte en årlig anskaffning av ett 40-tal personvagnar samt ett visst antal elektromotorvagnar jämte släpvagnar, avsedda för lokaltrafiken omkring de större städerna. I denna plan vidtogs för budgetåret 1939/40 den ändringen, att ovannämnda motorvagnar ansågos bära utgå och ersättas med för ändamålet bättre lämpade lokaltågsvagnar. Då dylika vagnar icke kommit till utförande under budgetåret 1938/39, begärdes för budgetåret 1939/40 anslag till 40 lokaltågsvagnar. I enlighet härmed höjdes det under ifrågavarande rubrik anvisade anslagsbeloppet till det dubbla mot året förut. I sina anslagsäskanden för budgetåret 1940/41 ansåg sig järnvägsstyrelsen bära fasthålla vid den sålunda ändrade anskaffningsplanen och hemställde i anslutning till denna om medel för ett 80-tal person- och resgodsvagnar även för detta år. Det av styrelsen sålunda begärda anslagsbeloppet, 7 000 000 kronor, blev emellertid i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag av riksdagen nedsatt till 5 000 000 kronor. På grund härav och då därjämte priset för person-

och resgodsvagnar under de senaste åren stegrats ej oväsentligt, så att de beviljade anslagsbeloppen icke räckt till beställningar i från början avsedd omfattning, förelåg redan år 1940 en viss eftersläpning i fråga om personvagnsanskaffningen. Detta förhållande gjorde sig så mycket mer kännbart, som persontrafiken såväl fram till tidpunkten för stormaktskrigets utbrott som än mer under tiden därefter steg oavbrutet. Till närmare belysning av vad nyss framhållits torde få hänvisas till i 1941 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 3, punkt 22) meddelade uppgifter.

För att åtminstone delvis kompensera den för låga vagnanskaffningen särskilt under år 1940, då av ovan angivna skäl endast kunde beställas 54 vagnar mot 80 enligt styrelsens plan, och för att söka råda bot för de framförallt under sommaren nämnda år inträffade svåra tågförseningarna, vilka till stor del berodde på den av brist på vagnar ofta vållade synnerligen svårartade trängseln i tågen samt omöjligheten att anordna behövliga dubbleringståg, fann sig järnvägsstyrelsen nödsakad att för innevarande år hemställa om medel till ett sammanlagt belopp av 12 000 000 kronor, varigenom skulle möjliggöras anskaffning av i allt ett 100-tal vagnar. Denna hemställan blev av statsmakterna bifallen.

Nyssnämnda vagnar skola enligt de träffade avtalen successivt levereras under våren 1942 och kunna sålunda väntas vara tillgängliga, när nästa års sommartrafik sätter in och ökar kraven på vagnutrymme. Det oaktat torde brist på personvagnsmateriel allttjämt komma att göra sig gällande, för såvitt icke persontrafiken inom den närmaste tiden skulle komma att mera avsevärt nedgå, vilket emellertid inga tecken för närvarande tyda på. Med hänsyn härtill och då nyanskaffningen av personvagnar fortfarande är väsentligt lägre än stegringen i resefrekvensen — antalet sittplatser i 3:e klass har exempelvis från 1930 till 1940 stigit med omkring 50 %, under det att antalet resande nära fördubblats — finner styrelsen nödvändigt, att ytterligare ungefär lika många person- och resgodsvagnar beställas under nästkommande år som i år, och att för detta ändamål ställes till förfogande anslag i samma utsträckning som för det nu löpande året eller alltså sammanlagt å riksstaten och av förnyelsefondsmedel 12 miljoner kronor.

I första hand bör härvid anskaffas 3-klass boggivagnar, varav behovet är störst. Den för nästa år uppgjorda nyanskaffningsplanen upptagar i enlighet härmed ett 60-tal dylika vagnar av stål, avsedda för fjärrtrafiken och i övrigt lämpade för användning å huvudlinjerna även vid en planerad framtida ökning av tåghastigheten å dessa. Härigenom skulle erhållas cirka 5 000 nya sittplatser. Någon ytterligare anskaffning av lokaltågsvagnar är däremot för närvarande icke erforderlig. Vidare anses böra anskaffas 7 kombinerade 3:e klass- och resgodsvagnar, 30 resgodsvagnar — varav 5 boggivagnar — samt 3 restaurangvagnar. Angivna nyanskaffning beräknas som redan framhållits betinga en kostnad av 12 miljoner kronor.

Av nyssnämnda belopp torde den mot den normala ersättningsanskaffningen svarande delen, enligt verkställd utredning 5 500 000 kronor, böra

bestridas av förnyelsefondsmedel. Å riksstaten skulle sålunda behöva anvisas 6 500 000 kronor.

Under hänvisning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1942 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 5 500 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till person- och resgodsvagnar för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 6 500 000 kronor.*

#### **IV. Godsvagnar** ..... kronor 5 600 000.

Under hänvisning till vad järnvägsstyrelsen anfört i sin skrivelse den 29 september 1941 angående anslag å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1941/42 får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till godsvagnar för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 5 600 000 kronor.*

### **C. Sjöfartsmateriel.**

#### **Ny tåg färja** ..... kronor 1 500 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 3, punkt 24) framställda förslag anvisade 1941 års riksdag (skrivelse nr 60) till ny tåg färja för budgetåret 1941/42 ett reservationsanslag av 4 000 000 kronor.

När anbud sedan erhöles å den sålunda beslutade tåg färjan, som är avsedd att ersätta den nuvarande tåg färjan Malmö å leden Malmö—Köpenhamn, visade det sig, att en färja i enlighet med den i statsverkspropositionen framlagda planen icke skulle kunna byggas för det av riksdagen anvisade beloppet, 4 miljoner kronor. Detta motsvarade nämligen kostnaderna sådana de beräknades vid tidpunkten för avgivandet av järnvägsstyrelsens anslagsäskanden till 1940 års riksdag — alltså hösten 1939 — och vid frågans framläggande för 1941 års riksdag hade hänsyn icke blivit tagen till sedermera inträdd prisstegring. I anledning härav fann sig järnvägsstyrelsen i en den 18 april 1941 dagtecknad promemoria böra till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågan, huruvida ettdera av de erhållna anbuden oaktat anslaget otillräcklighet skulle få antagas, vilket styrelsen för sin del förordade. Styrelsen meddelade därvid tillika, att någon ytterligare medelsanvisning icke vore erforderlig för budgetåret 1941/42 utan först för det därpå följande budgetåret, enär likvideringen av färjan vore avsedd att äga rum successivt, i den mån arbetet fortskrider, och de sista betalningarna sålunda icke behöfde erläggas förrän under sistnämnda budgetår.

Denna hänvändelse föranledde ny proposition, nr 209, i ärendet till 1941 års riksdag, däri Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 april 1941, föreslog riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att utan hinder av den i statsrådsprotokollet omnämnda kostnadsökningen för byggandet av ifrågavarande tågfarja vidtaga erforderliga åtgärder för fartygsbyggets omedelbara påbörjande.

Sedan riksdagen (skrivelse nr 253) lämnat det sålunda begärda bemyndigandet, uppdrog Kungl. Maj:t i brev den 30 maj 1941 åt järnvägsstyrelsen att låta bygga en ny tågfarja för leden Malmö—Köpenhamn i huvudsaklig överensstämmelse med det i 1941 års statsverksproposition omförmälda förslaget samt bemyndigade styrelsen att för påbörjande av ifrågavarande fartygsbygge taga i anspråk ovannämnda reservationsanslag av 4 000 000 kronor.

I det därefter med inhemskt varv träffade definitiva avtalet har fastställts ett grundpris av 5 241 900 kronor. Såsom framgår av den i förenämnda proposition lämnade redogörelsen innehåller avtalet emellertid — liksom praktiskt taget alla numera träffade dylika avtal — en klausul, enligt vilken priset vid under byggnadstiden inträffande förändringar i timlöner och materialpriser skall undergå en häremot svarande ändring. Storleken av ett för budgetåret 1942/43 erforderligt tilläggsanslag kan på grund härav ännu icke exakt uppgivas. Efter nu gällande löne- och prisförhållanden skulle färjan komma att betinga en kostnad av i runt tal 5 400 000 kronor, men en ytterligare prisförhöjning är ju ej utesluten. Med hänsyn härtill synes kostnaden i detta sammanhang böra uppskattas till i runt tal 5 500 000 kronor eller alltså till 1 500 000 kronor utöver det för ändamålet hittills beviljade anslaget.

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

*att till ny tågfarja för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.*

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman, järnvägsfullmäktigesuppleanten Pehrsson, förrådsdirektören Schältz samt byråcheferna Stjerna, Emers, Wrede, Sandström, Trolle, Thelander och Ringqvist.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har i avseende å det till fortsatt anläggning av dubbelspår begärda anslaget uttalat följande:

»De korta sträckor dubbelspår, som kunna tänkas bliva färdigställda under de närmaste åren, torde icke nämnvärt minska de svårigheter, som uppstått genom den under kriget kraftigt ansvallda trafiken. I nuvarande allmänna läge böra å andra sidan med hänsyn till besparingssynpunkterna alla icke brådskande anläggningar uppskjutas. Ifrågavarande på lång sikt inställda dubbelspårsarbeten synas därför böra tills vidare utföras i endast begränsad

omfattning för att i stället forceras under den arbetslöshetskris, som torde vara att förvänta efter krigets slut. Anslaget för budgetåret 1942/43 till fortsatt anläggning av dubbelspår föreslås därför nedsatt till kronor 2 500 000, d. v. s. det belopp, som anvisades för budgetåret 1939/40.»

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 24 oktober 1941.

---