

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 1943/44 äskas av 1943 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1943/44 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Till en översikt över de anslagsbelopp, som sålunda föreslås anvisade för nämnda budgetår har uppställts följande tablå.

	Anslags- belopp kronor
A. Nya byggnader och anläggningar.	
I. <i>Bangårdar.</i>	
1) Krylbo, utvidgning av spårsystemet	200 000
2) Vännäs, » » »	400 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Fortsatt anläggning av dubbelspår	7 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1) Rålsutbyten m. m.	3 000 000
2) Diverse åtgärder för spår förstärkning	500 000
IV. <i>Husbyggnader.</i>	
1) Uppsala C, utvidgning av godsmagasin	100 000
2) Malmö C, » » »	150 000
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	2 000 000
VI. <i>Telefonanläggningar och kabelarbeten</i>	1 500 000
VII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	100 000
VIII. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	2 700 000
IX. <i>Lokstationer och driftverkstadsanläggningar.</i>	
1) Malmö C, utbyggnad av lokstationen	800 000
2) Bollnäs, » » »	150 000
3) Storlien, tillbyggnad av lokstall	70 000
4) Hagalund, nybyggnad för marketenteri	165 000
X. <i>Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm m. fl.</i>	5 500 000
XI. <i>Försvarsberedskap vid statens järnvägar</i>	3 960 000
XII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten ...</i>	1 500 000
	Summa 29 795 000
 B. Rullande materiel.	
I. Elektriska lok	10 000 000
II. Person- och resgodsvagnar	5 000 000
III. Godsvagnar	4 650 000
	Summa 19 650 000
	Summa summarum 49 445 000

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 medel ur statens järnvägars förnyelsefond, har detta i motiveringen angivits.

A. Nya byggnader och anläggningar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 29 795 000 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 var för sig beräknats betinga kostnader, understigande 50 000 kronor, utan är avsett att härför använda medel, som nedan under grupp XII begäras såsom dispositionsanslag (givetvis i den mån arbetena icke tillhöra grupper, för vilka särskilda kollektivanslag finnas anvisade).

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

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

Brister ha uppkommit å anslagen för följande under år 1941 avslutade arbeten:

Ombyggnad av stationshuset i Malung (1939/40 års riksstat Kb I C 11)	kronor	274:—
Anordnande av cisterner för flytande bränsle (1939/40 års riksstat Kb I C 17)	»	35 443: 04
Utvidgning av spårssystemet vid Stockholms södra (1940/41 års riksstat Kb I C 1)	»	6 628: 44
		<hr/>
	Summa brist kronor	42 345: 48

vilket belopp täckts med överskottsmedel från anslaget för budgetåret 1937/38 å 500 000 kronor till utvidgning av spårssystemet vid Göteborgs central. Efter denna reglering kvarstod å sistnämnda anslag en behållning å 40 608 kronor 50 öre, vilken återlevererats till riksgäldskontoret den 10 mars 1942.

I. Bangårdar.

1. Krylbo, utvidgning av spårssystemet kronor 200 000.

Spårssystemet i Krylbo är icke tillräckligt för att medgiva önskad snabbhet i det växlingsarbete, som är erforderligt för trafikens behöriga skötande.

Denna olägenhet gör sig särskilt gällande i fråga om lokalgodstågen på morgonen mot Storvik och Borlänge, vilka ofta bliva antingen försenade eller ock ej fullständigt transportplanenligt sammansatta. I sistnämnda fall blir rangeringsarbetet mera omfattande och tidsödande på de av tågen berörda mellanstationerna än annars vore nödvändigt. På grund av spårsystemets otillräcklighet uppstå även ofta svårigheter att på kvällarna mottaga de ankommande godstågen, varför dessa många gånger måste uppehållas på angränsande stationer, med följd att vagnarna icke kunna planenligt vidare-sändas.

Här nämnda olägenheter ha gjort sig gällande icke allenast under nu rådande exceptionella trafikförhållanden utan även tidigare, och anledning finnes därför att antaga, att de komma att kvarstå även sedan mera normala förhållanden åter inträtt.

Styrelsen anser därför, att en mindre utvidgning av spårsystemet är oundgängligen nödvändig under nästkommande år. Denna beräknas draga en kostnad av 200 000 kronor.

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

att för utvidgning av spårsystemet i Krylbo för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

2. Vännäs, utvidgning av spårsystemet kronor 400 000.

Det nuvarande spårsystemet i Vännäs är ej tillräckligt för att stationen på ett tillfredsställande sätt skall kunna fylla sin uppgift dels som knutpunkt för Umeåtrafiken, dels som utgångs- och slutstation för lokalgodstågen norr- och söderut. Det är ett jämförelsevis stort antal vagnar, som i Vännäs överflyttas från lokalgodståg till fjärrgodståg och tvärtom, och stationen fungerar i detta hänseende jämväl som knutpunkt för sträckan Hällnäs—Storuman—Sorsele.

Vidare ha godstågsspåren icke tillräcklig fri längd med hänsyn till numera förekommande längder å godstågen. Olägenheterna av de för korta tågspåren göra sig synnerligen starkt gällande även vid behandlingen av militärtåg på stationen, en omständighet som många gånger varit orsak till att förseningar uppstått och att tågrörelsen på huvudlinjen avsevärt försvårats.

Styrelsen anser det därför nödvändigt, att en utvidgning och förbättring av spårsystemet i berörda avseenden kommer till stånd under nästkommande år, så att stationen skall kunna bättre fylla densamma åliggande trafikuppgifter och bättre tågföring åstadkommas.

Kostnaderna för den planerade om- och tillbyggnaden beräknas uppgå till 525 000 kronor, varav 125 000 kronor avse arbeten av sådan natur, att kostnaderna böra bestridas av förnyelsefondsmedel.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1943 under före-

varande rubrik upptaga ett belopp av 125 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utvidgning av spårsystemet i Vännäs för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

1. Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 7 000 000.

I sin framställning den 24 oktober 1941 med förslag till anslagsäskanden för innevarande budgetår lämnade järnvägsstyrelsen en närmare redogörelse för de medelsanvisningar för dubbelspårsbyggnader, som beviljats fr. o. m. budgetåret 1937/38 t. o. m. budgetåret 1941/42 samt de synpunkter, som varit för statsmakternas vägledande vid tillmätandet av dessa anslagsbelopp, och tillåter sig styrelsen i detta sammanhang hänvisa till nämnda redogörelse.

Beträffande det för innevarande budgetår erforderliga beloppet anförde styrelsen bland annat följande.

Dubbelspårsbyggandet påginge å linjerna Järna—Katrineholm, Pålsboda—Hallsberg, Laxå—Gårdsjö, Skövde—Falköping och Mjölby—Tranås, av vilka sträckorna Laxå—Gårdsjö och Flen—Katrineholm beräknades bliva färdiga under 1942. Arbetsstyrkan uppgick för det dåvarande till 1 100 man, men väntades bliva ökad till kommande vinter. Då någon minskning i arbetslösheten ej syntes vara att förutse, fann styrelsen redan av denna anledning icke motiverat att anslaget för budgetåret 1942/43 sattes lägre än det belopp, som för budgetåret 1941/42 i realiteten stode till styrelsens förfogande, 10 miljoner kronor. Ur statens järnvägars intressesynpunkt skulle en sådan nedläggning av beloppet i varje fall vara synnerligen beklaglig, då behovet av dubbelspår å huvudlinjerna gjorde sig för varje år alltmera gällande. Storleken av de årliga anslagen borde därför enligt styrelsens mening numera böra bestämmas mindre av läget på arbetsmarknaden än av angelägenheten att inom rimlig tid få dubbelspårsprogrammet realiserat.

Med hänsyn till anförda omständigheter ansåg sig styrelsen, som nyss framhållits, böra föreslå, att anslaget för innevarande budgetår bestämdes till samma belopp som för budgetåret 1941/42 stode till styrelsens förfogande eller 10 miljoner kronor, att fördelas med ungefär lika belopp på terrasseringsarbeten samt spår- och bangårdsarbeten.

I statsrådsprotokollet den 3 januari 1942 (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 17) anförde departementschefen bland annat att mot storleken av det sålunda föreslagna beloppet icke syntes vara något att erinra under förutsättning att större delen av anslaget, åtminstone 7 000 000 kronor, avsågs för terrasseringsarbeten och dispositionen av detta belopp gjordes beroende av i vad mån läget å arbetsmarknaden kunde anses motivera arbetenas igångsättande. I enlighet härmed beviljade riksdagen det äskade beloppet, varefter för innevarande budgetår hittills ställts till styrelsens förfogande dels 3·0 miljoner

kronor, huvudsakligen avsedda för bestridande av kostnaderna för spåråläggningsarbeten m. m. å vissa sträckor, dels, efter särskild framställning från styrelsen, 2·0 miljoner kronor för terrasseringsarbeten m. m., eller alltså sammanlagt 5·0 miljoner kronor.

Arbetena pågå för närvarande med huvudsakligen spåråläggningsarbeten m. m. å linjedelarna Flen—Katrineholm, Laxå—Gårdsjö och Ballingslöv—Hässleholm samt terrasseringsarbeten m. m. å linjedelarna Järna—Flen, Pålshoda—Hallsberg, Skövde—Falköping och Mjölby—Tranås.

Den sammanlagda arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena har under första halvåret 1942 uppgått till cirka 1 300 man. Enligt under nästlidna augusti månad erhållna direktiv från den inom Kungl. Socialdepartementet tillsatta byggnadsberedningen skall med hänsyn till nu rådande förhållanden å arbetsmarknaden arbetsstyrkan vid ifrågasvarande arbeten tillsvidare reduceras till 600 man. Denna reduktion av arbetsstyrkan är ur statens järnvägars intresse-synpunkter synnerligen beklaglig. Såsom styrelsen vid upprepade tillfällen framhållit, gör sig behovet av dubbelspår vid statens järnvägars huvudlinjer år från år allt mer gällande. Styrelsen vill i detta samband ytterligare understryka, vad styrelsen även tidigare framhållit, att varje delsträcka, som göres dubbelspårig, medför ökade möjligheter att smidigt avveckla trafiken och sålunda är ägnad att befrämja en god tågföring. Den nu vidtagna åtgärden kommer att lägga hinder i vägen för att vissa hårt belastade delsträckor, som enligt styrelsens planer skulle kunnat iordningställas för dubbelspårstrafik under nästkommande år, då kunna bli färdigställda härför.

Då det för närvarande är omöjligt att bedöma, när förhållandena på arbetsmarknaden kunna bli sådana, att arbetsstyrkan åter kan ökas till den under första halvåret i år använda, är det givetvis svårt göra några förhandsberäkningar, i vad mån det för innevarande budgetår beviljade anslaget då kommer att tagas i anspråk. För erhållande av någon utgångspunkt för frågans bedömning må emellertid antagas, att arbetena även under den kommande vintern måste bedrivas med en till cirka 600 man reducerad arbetsstyrka. Under sådana förhållanden beräknas kostnaden för innevarande budgetår komma att uppgå till cirka 7 000 000 kronor, varvid å det av riksdagen för innevarande budgetår beviljade anslaget vid budgetårets utgång skulle kvarstå en behållning av 3 000 000 kronor.

Då styrelsen såsom ovan framhållits, anser sig med fog kunna hävda, att dubbelspårsarbetena i jämförelse med andra byggnadsföretag böra givas hög angelägenhetsgrad även under tider, då särskilda åtgärder äro nödvändiga för reglering av förhållandena på arbetsmarknaden, anser sig styrelsen för nästkommande budgetår kunna påräkna en medelstillgång, som möjliggör arbetenas bedrivande i samma takt som före den nu vidtagna reduktionen av arbetsstyrkan eller alltså ett belopp av 10 000 000 kronor. Med hänsyn till det överskott av 3 000 000 kronor som kan antagas uppstå å det för innevarande budgetår beviljade anslaget, skulle således för nästkommande budgetår behöva anvisas ytterligare 7 000 000 kronor.

Vid beräkning av detta anslagsbelopp förutsätter styrelsen, att, om förhållandena å arbetsmarknaden under nästkommande budgetår skulle bli helt annorlunda än för närvarande och det således i stället skulle bli fråga om att söka få fram lämpliga arbetsobjekt för beredande av arbetstillfällen, ytterligare medel ställas till förfogande för arbetenas bedrivande med än större arbetsstyrka än den styrelsen i här förevarande sammanhang räknat med.

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

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 7 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 3 000 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. hemställde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår resp. kalenderår om anslag å sammanlagt 12 000 000 kronor, varav å riksstaten 4 700 000 kronor och 7 300 000 kronor av förnyelsefondsmedel. I enlighet med departementschefens förslag nedsattes beloppen till 3 700 000 resp. 6 300 000 kronor eller till sammanlagt 10 000 000 kronor. I jämförelse med tidigare år innebära även de sålunda nedsatta anslagen en avsevärd ökning i medelsanvisningen. Förhållandena under den närmaste tiden torde emellertid icke medgiva återgång till de lägre årsanslag, som tidigare anvisats. Tvärtom torde den i styrelsens framställning den 24 oktober 1941 anförda motiveringen för anslagen i fortsättningen göra sig i ännu högre grad gällande. Någon minskning i trafikintensiteten synes icke vara att emotse, och statsbanenätets ökning medför dessutom krav på rälsutbyte i ökad omfattning. Därtill kommer att man även under budgetåret 1943/44 torde nödgas räkna med höga material- och arbetspriser.

Med hänsyn till det statsfinansiella läget har styrelsen emellertid även i detta avseende ansett sig böra begränsa arbetena till de mest oundgängliga och om möjligt söka hålla anslagsbehovet för den nya säsongen inom samma ram, 10 miljoner kronor, som för innevarande år.

Å riksstaten skulle härav behöva anvisas 3·0 miljoner kronor.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1943 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 7 000 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning kronor 500 000.

För spår förstärknings- och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å vissa starkt trafikerade huvudlinjer, har

för budgetåret 1941/42 anvisats ett reservationsanslag av 1 000 000 kronor samt för innevarande budgetår 500 000 kronor, varjämte å föregående års driftkostnadsstat för samma ändamål medräknats en kostnad av 1 100 000 kronor samt för innevarande år 1 300 000 kronor.

Ehuru ett visst överskott å det för budgetåret 1941/42 anvisade anslaget uppstått, huvudsakligen beroende på bristande tillgång på makadam för detta ändamål, anser styrelsen motiverat att för budgetåret 1943/44 räkna med samma anslagsbehov, 500 000 kronor, som för innevarande budgetår.

Under förmälan, att styrelsen avser att jämväl i förslaget till driftkostnadsstat för år 1943 upptaga visst belopp för ändamålet, får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

IV. Husbyggnader.

1. Uppsala C, utvidgning av fraktgodsmagasinet kronor 100 000.

Utrymmet i fraktgodsmagasinet för ankommande gods vid Uppsala C har på grund av den sedan flera år tillbaka inträdda årliga ökningen av det till stationen ankommande fraktstycke godset blivit otillräckligt, vilket medfört olägenheter såväl för statens järnvägar i form av ökade personalkostnader som för trafikanterna i form av långa väntetider vid godsutlämningen.

Styrelsen anser det därför ofrånkomligt, att en utökning av befintliga godsmagasinsutrymmen med det snaraste kommer till stånd, särskilt med hänsyn till önskvärdheten att trafikanterna må kunna på ett tillfredsställande sätt betjänas. Kostnaderna för den planerade utvidgningen uppgå till 100 000 kronor.

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

att till utvidgning av fraktgodsmagasinet i Uppsala för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

2. Malmö C, utvidgning av fraktgodsmagasinet kronor 150 000.

På grund av den under de senare åren fortgående ökningen av antalet mottagna stycke godsexpeditioner vid Malmö C har utrymmet i magasinet blivit för litet. Detta förhållande har gjort sig gällande särskilt vid avvecklingen av den under vissa tider på året förekommande högtrafiken. Vid dessa tillfällen måste godset hopstuvast och uppläggas alltför högt i magasinet, vilket är tidsödande och i synnerhet för det ömtåliga godset olämpligt. Därtill kommer att en sådan anordning verkar besvärande vid godsets utlämning till allmänheten och i hög grad försenar utlämningen.

För att kunna bättre vårda det ankommande godset och på ett mera tillfredsställande sätt avveckla högtrafikperioderna och betjäna allmänheten

anser styrelsen en tillbyggnad av magasinsbyggnaden för ankommande fraktstycke-gods jämte tillhörande lossningsbrygga ofrånkomlig.

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

att till utvidgning av fraktgodsmagasinet vid Malmö C för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

3. Göteborg C, ändring och utvidgning av stationshuset.

I sin berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1940, framhöllo överrevisorerna, att tågdriften vid Göteborgs centralstation vore av sådan omfattning, att stationens trafikkapacitet visat sig otillräcklig för ett nöjaktigt avvecklande av de trafikansvällningar, som under senare år alltsomoftast förekommit. Överrevisorerna uttalade därför, att åtgärder borde vidtagas för att åstadkomma förbättringar i vad avsåge såväl stationsområdet som stationsbyggnaden, då förhållandena det medgäve, samt framhöllo lämpligheten av att under tiden de undersökningar verkställdes, som erfordrades för att förbereda en radikal lösning av det föreliggande problemet.

I sitt häröver avgivna utlåtande vitsordade styrelsen, att svårigheter förefunnits att vid högtrafikstillfållen avveckla trafiken samt framhöll, att styrelsen hade sin uppmärksamhet riktad på dessa förhållanden och igångsatt undersökningar om vad som lämpligen kunde och borde göras på stationen. Styrelsen meddelade vidare sin avsikt att i vederbörlig ordning hemställa om anslag för detta ändamål.

Undersökningar, i första hand rörande om- och tillbyggnad av själva stationshuset, ha sålunda pågått. Utredningarna ha emellertid ännu icke hunnit föras så långt, att ett slutgiltigt och detaljkostnadsberäknat förslag nu kunnat framläggas. Styrelsen beräknar dock, att så skall kunna ske senare i höst. Kostnaderna för de planerade ombyggnaderna kunna approximativt beräknas uppgå till ett belopp av 1 500 000 kronor.

Styrelsen har således härmed endast velat anmäla, att styrelsen har för avsikt att senare inkomma med särskild framställning om anslag för ifrågasvarande ändamål.

V. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 2 000 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar anvisade riksdagen för vardera av budgetåren 1937/38 och 1938/39 1 000 000 kronor samt för budgetåret 1939/40 500 000 kronor. För budgetåren 1940/41 och 1941/42 begärde järnvägsstyrelsen intet anslag för ifrågasvarande ändamål. Under sistnämnda båda budgetår utförda dylika arbeten bekostades med kvarstående behållning å tidigare anslag ävensom med anslag, anvisade för visst arbete i samband med bangårdsombyggnad samt med förnyelsefondsmedel, i den mån fråga var om ersättning och modernisering av äldre anläggningar.

I sin skrivelse den 24 oktober 1941 framhöll styrelsen, att de senaste årens trafikstegring och det därigenom alltmer ökade kravet på snabb tågexpediering motiverade utförandet av nya växel- och signalsäkerhetsanläggningar i snabbare takt än dithills och begärde för ändamålet för budgetåret 1942/43 ett anslag av 2 000 000 kronor, vilket även av riksdagen anvisades.

Sistnämnda anslagsäskande var baserat på en inom styrelsen i mars 1941 uppgjord arbetsplan, omfattande växel- och signalsäkerhetsanläggningar på ett flertal större stationer, som saknade dylika anläggningar, automatisk linjeblockering på vissa starkt trafikerade linjer samt ombyggnad av vissa större säkerhetsanläggningar, som voro i behov av modernisering.

Kostnaden för arbetsprogrammets genomförande beräknades till 9 450 000 kronor och var avsedd att bestridas dels med anslag å riksstatens kapitalbudget dels med förnyelsefondsmedel. Enligt uppgjort tidsschema skulle programmet slutföras under budgetåret 1945/46 och utgifterna sålunda fördelas på 4 år med anslagsbehov av omkring 2 500 000 kronor per år.

Härav beräknas cirka 1 500 000 kronor böra anvisas å riksstaten och 1 000 000 kronor av förnyelsefondsmedel. För att i mån av behov snabbt kunna tillfredsställa uppkommande krav på smärre nya anläggningar beräknas utöver förstnämnda belopp 500 000 kronor erforderliga för nästa budgetår.

I anslutning till vad sålunda anförts och med förmålan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1943 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 1 000 000 kronor får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor.

VI. Telefonanläggningar och kabelarbeten kronor 1 500 000.

Till fortsatt utbyggnad och modernisering av statens järnvägars telefontät anvisades för budgetåret 1941/42 ett anslag å 700 000 kronor. För budgetåret 1942/43 ansåg sig järnvägsstyrelsen av skäl som återgivits i 1942 års statsverkproposition (kapitalbudgeten bil. 4, punkt 21) böra hemställa om ett till 2 200 000 kronor höjt anslag, varav 900 000 kronor till bestridande av fortsatt anordnande av skyddsrum för vissa telefonväxlar och förstärkaranläggningar samt 1 300 000 kronor för arbeten, sammanhängande med järnvägsdriftens allmänna utveckling. I enlighet med departementschefens under förevarande punkt gjorda hemställan blev emellertid sistnämnda anslagsdel av riksdagen nedsatt till 600 000 kronor och anslaget i dess helhet sålunda reducerat från begärda 2 200 000 kronor till 1 500 000 kronor.

Storleken av det för nästkommande budgetår erforderliga anslagsbeloppet förklaras i viss mån av nyssnämnda förhållande. Sålunda ha av brist på medel vissa av de i föregående års anslagsskrivelse omnämnda arbeten i syfte att modernisera och komplettera telefontätet inom det nya VI distriktet — omfattande bland annat de förststatligade Kalmar- och Växjöbanorna — måst

anstå, med följd att berörda anläggningar alltjämt äro otillräckliga. Erforderliga förbindelser saknas dessutom mellan det nya distriktets huvudort, Borås, och sektionshuvudorterna Kalmar och Växjö. Analoga förhållanden råda i avseende på de med nämnda distrikt i år införlivade Blekingebanorna. Enligt styrelsens mening är det för distriktets sammanhållande och dess interna förbindelser liksom för förbindelserna med statsbanenätet i övrigt nödvändigt, att ifrågavarande telefonanläggningar utbyggas, varvid nuvarande telegrafanordningar kunna slopas. Arbetet, som under förhandenvarande förhållanden måste ske med minsta möjliga förbrukning av koppar och andra sådana materialier, på vilka tillgången är knapp, är avsett att i huvudsak baseras på användandet av järnledningar ävensom på införandet av bärfrekvenssystem på redan befintliga kopparledningar. Kostnaderna för under nästkommande budgetår planerade dylika arbeten beräknas till 260 000 kronor.

Med hänsyn till angelägenheten att i möjligaste mån nedskära kopparförbrukningen är det vidare nödvändigt att anskaffa ett antal utrustningar för bärvågstelefon, varigenom befintliga kopparledningar kunna utnyttjas avsevärt bättre än eljest. Kostnaderna härför beräknas till cirka 200 000 kronor.

Sedan den i tidigare skrivelser omnämnda telefonkommittén numera kunnat fastställa riktlinjerna för konstruktionen av de telefonväxlar, som hädanefter anskaffas för statens järnvägar, och då inköp av sådana hittills i möjligaste mån uppskjutits i avvaktan på nämnda kommittés utredningsresultat måste ett antal sådana växlar nu med det snaraste beställas. För att tillgodose de mest angelägna behoven erfordras sålunda antingen större eller helt nya dylika automatväxlar i Göteborg, Hälsingborg, Ystad, Hässleholm, Alvesta, Bollnäs, Långsele, Vännäs-Umeå, Boden, Notviken och Luleå. Kostnaderna för dessa anläggningar beräknas till sammanlagt 735 000 kronor varav 165 000 kronor torde böra bestridas av förnyelsefondsmedel och 570 000 kronor med anslag å riksstaten. Med hänsyn till nuvarande långa leveranstider erfordras emellertid för budgetåret 1943/44 endast ett begynnelseanslag av i runt tal 200 000 kronor för fullgörande av förskottslikvid vid beställningen.

Ovannämnda telefonkommitté har numera även angivit de riktlinjer, som böra följas vid införande av selektorsystem för ban- och krafttelefon. Sedan så skett, måste anskaffningen av sådan apparatur ordnas för ett flertal linjer, vilkas färdigställande uppskjutits i avvaktan på kommitténs utredningsresultat. För budgetåret 1943/44 beräknas kostnaden för dylika anordningar till omkring 200 000 kronor.

Under nästkommande budgetår beräknas telefonsystemet vidare behöva för en kostnad av i runt tal 100 000 kronor kompletteras i samband med avsedd utökning av vissa signalsäkerhetsanläggningar.

I sin föregående år ingivna framställning erinrade styrelsen om att under de senare åren ett flertal stationer försetts med högtalaranläggningar, och att dessa visat sig synnerligen lämpliga såväl vid ordergivning till personalen som för att bringa underrättelser till de resande angående tågtider m. m. De

hade därför en stor betydelse för en snabb tåxpediering icke minst vid militära transporter. På grund av denna goda erfarenhet fann styrelsen mycket önskvärdt att kunna införa dylika anläggningar å ytterligare ett antal stationer, för vilket ändamål för innevarande budgetår medräknades ett belopp av 400 000 kronor. Ovannämnda av statsmakterna vidtagna nedsättning med 700 000 kronor av det av styrelsen begärda anslagsbeloppet har haft till följd, att jämväl en del av här ifrågakommande arbeten av brist på medel måst anstå. Återstående tidigare planerade dylika anläggningar beräknas draga en kostnad av 370 000 kronor, för vars täckande anslag nu åter begäres.

Förutom till här specificerade arbeten erfordras som vanligt visst anslagsbelopp, här beräknat till 170,000 kronor, för vissa mindre och fortlöpande telefon- och kabelarbeten.

I allt beräknas sålunda till telefonanläggningar och kabelarbeten erfordras ett anslag av (260 000 + 200 000 + 200 000 + 200 000 + 100 000 + 370 000 + 170 000 =) 1 500 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar och kabelarbeten för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.

VII. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 100 000.

Till elektriska belysningsanläggningar har riksdagen för innevarande budgetår beviljat ett anslag av 150 000 kronor. För motsvarande arbeten under nästkommande budgetår beräknas erforderligt ett till 100 000 kronor minskat belopp, avsett att komma till användning bland annat vid nu senast övertagna enskilda järnvägar.

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

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kronor.

VIII. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 2 700 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift anvisades för budgetåret 1941/42 å riksstaten 980 000 kronor och å tilläggsstat I till riksstaten 850 000 kronor. För innevarande budgetår har i enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan för ändamålet anvisats ett reservationsanslag av 835 000 kronor.

I detta belopp ingår bland annat ett anslag på 50 000 kronor för ombyggnad och förstärkning av det högspända belysningsnätet å Göteborgs bangård. Såsom styrelsen i sitt förslag till anslagsäskanden för innevarande budgetår meddelade beräknades kostnaderna för detta arbete till 100,000 kronor. För arbetets färdigställande erfordras alltså under nästa budgetår ytterligare 50 000 kronor.

Vid en i mars detta år inträffad större eldsvåda vid Hedsjön skadades

tvenne omformaraggregat så svårt, att de till en början icke ansågos kunna repareras. För att kunna på ett betryggande sätt upprätthålla driften gick järnvägsstyrelsen därför omedelbart i författning om upphandling av två nya omformaraggregat till ett pris av 450 000 kronor per styck. En senare verkställd mera ingående undersökning av de skadade aggregaten visade emellertid, att de till en visserligen stor men dock ekonomiskt försvarlig kostnad, cirka 400 000 kronor, kunde repareras, vilket föranledde styrelsen att beordra reparation av desamma. Under sådana förhållanden böra kostnaderna för denna reparation på vanligt sätt bestridas av förnyelsefondsmedel, under det att de nya aggregaten böra bekostas med å riksstaten anvisade medel. På grund härav har i detta sammanhang medtagits 900 000 kronor. Trots att statens järnvägar genom ovannämnda händelse helt opåräknat erhållit ett tillskott av två omformare och trots att statens järnvägar för tillgodoseende av den ökade trafikens och den militära beredskapens krav även tidigare kunnat förstärka sin utrustning med transportabla omformare — se härom bland annat Kungl. Maj:t proposition nr 305 till 1941 års riksdag sid. 127 — är antalet omformare emellertid på grund av den alltjämt stegrade trafiken och omformarstationernas därigenom ökade belastning ändock för knappt. Styrelsen anser därför nödvändigt att anskaffa ytterligare tvenne omformare. Dessa, som med hänsyn till de nu beställda nya snäll- och godstågsloken torde böra utföras för väsentligt större effekt än de hittills anskaffade omformarna, beräknas draga en kostnad av sammanlagt 1 250 000 kronor, varav 650 000 kronor belöpande sig på nästa budgetår. Slutligen erfordras tillbyggnad för ytterligare en omformare vid omformarstationen i Kil. Denna nyanläggning, som är betingad av den ökade belastningen i nämnda omformarstation — i sin tur till stor del orsakad av inmatningen till Bergslagsbanans kontaktledningsnät — beräknas draga en kostnad av 250 000 kronor.

För att snabbare kunna lokalisera fel på kontaktledningarna och därmed förkorta störningstiderna, har på vissa sträckor anordnats s. k. fjärrstyrningsanläggningar. Dylika anses nu behövliga även för Nässjö omformarstations matningsområde ävensom i Hallsberg och beräknas betinga en sammanlagd kostnad av cirka 700 000 kronor, varav 250 000 kronor torde falla på budgetåret 1943/44.

För att åstadkomma samdrift mellan olika omformarstationer samt möjlighet att vid feltillfällen automatiskt urkoppla vissa linjer är det önskvärt att vid gränserna mellan olika matningsområden samt vid avgreningspunkterna till grenlinjer erhålla automatiska strömbrytare. I det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 835 000 kronor ingå 150 000 kronor för dylika strömbrytare. Under nästa budgetår är avsett att vidtaga liknande anordningar å ytterligare ett antal platser för en beräknad kostnad av 100 000 kronor. Vid anordnande av tillfälliga provisoriska omformarstationer samt vid uppkommande fel eller dylikt erfordras vidare som reserv tvenne strömbrytarvagnar, vilka även äro värdefulla ur beredskapssynpunkt. Kostnaden för dessa beräknas till 240 000 kronor.

Slutligen erfordras för diverse kompletteringsarbeten såsom anordnande av nya kontaktledningsgrupper, kontaktledning och provkontakter vid lokstall, utökning av förbigångs- och hjälpkraftledning, anordnande av reservlinjebrytare i omformarstationer, ventilavledare, nya tågvarmeposter, säkerhetsanordningar vid lastplatser m. m., ett belopp av 260 000 kronor.

I allt skulle sålunda under denna rubrik erfordras ett anslag av (50 000 + 900 000 + 650 000 + 250 000 + 250 000 + 100 000 + 240 000 + 260 000 =) 2 700 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 2 700 000 kronor.

IX. Lokstationer och driftverkstadsanläggningar.

1. Malmö C, utbyggnad av lokstationen kronor 800 000.

I fråga om lokens tjänstgöring föreligga i vissa avseenden stora skiljaktigheter mellan ånglok och elektrolok. Av flera skäl kunna ångloken ej tjänstgöra på längre sammanhängande sträckor och äro därför i regel fördelade på ett flertal lokstationer. Elektroloken åter, vilka utan vidare kunna framföra tågen direkt mellan exempelvis å ena sidan Stockholm och å andra sidan Göteborg, Malmö eller Östersund, kunna hållas stationerade vid ett fåtal större lokstationer. Elektrolokens i kilometer uttryckta prestationer äro avsevärt större än ånglokens, varigenom antalet för viss trafik erforderliga lok är betydligt mindre än vid ångdrift. Vid elektriska driftens startande å huvudlinjerna kunde man därför reda sig med befintliga lokstallar och driftverkstäder för lokens skötsel och underhåll. På grund av att den dåvarande lokstationen i Malmö var synnerligen bristfällig och ur driftekonomisk synpunkt icke ändamålsenlig uppfördes emellertid i samband med elektrifieringen nytt lokstall med driftverkstad därstädes. Kostnaden härför bestreds av förnyelsefondsmedel. Efter hand som trafiken ökats och elektriska driften utsträckts till nya linjer, ha vissa stationära anläggningar för elektroloken inom denna lokstation blivit alltmer otillräckliga, vilket särskilt gäller stallplatsutrymme och reparationsresurser. De av bristen på stallplatser föranledda olägenheterna ha varit mycket framträdande särskilt under de båda senaste, stränga vintrarna. Ej mindre än 20 à 25 elektrolok voro i vintras ur tjänst enbart på grund av köldens inverkan, ett flertal lok uppenbarligen till följd av att de måst stå utomhus i brist på stallplatser.

Elektrolokstallet i Malmö, vilket, såsom nämnts, uppfördes i samband med elektrifieringen av linjen Stockholm—Malmö, avpassades att närmast motsvara behovet för i Malmö förlagda lok för denna linje. Sedan dess har elektrifierats dels Väst kustbanan, dels vissa kortare linjer i Skåne, för vilka loken helt eller delvis äro förlagda i Malmö. Vidare pågår elektrifiering av

ytterligare ett par linjer. Slutligen kan nämnas, att under senare åren slutna motorvagnståg, bestående av tre sammankopplade vagnar, insatts i lokaltrafik mellan Malmö och Lund. Vagnarna kunna ej lämpligen isärkopplas för utförande av mindre reparationer med påföljd, att dylika arbeten måst helt utföras utomhus. Sistnämnda arbeten avse till väsentlig del maskinella anordningar å boggierna, vilka arbeten måste utföras av arbetspersonalen i sittande eller liggande ställning, en ur arbetarskyddssynpunkt vid köld, blåst och nederbörd högst otillfredsställande anordning. Arbetena försvåras ytterligare därav, att is och snö i underredena ej kunna tinas bort såsom i ett lokstall.

Det är därför angeläget att utvidga nuvarande elektrolokstallet, varvid i detta även bör anordnas tvenne med arbetsgravar försedda och så långa spår, att dessa var för sig kunna rymma ett odelat tågsätt av två motorvagnar och en mellanvagn.

Kostnaden för den sålunda erforderliga utbyggnaden av lokstationen har beräknats till 800 000 kronor.

Behov föreligger även att utöka driftverkstaden vid Hagalund övre. Detta arbete torde dock få anstå tills vidare dels med hänsyn till kostnaderna, dels även med hänsyn därtill, att utbyggnaden av Malmö lokstation bör gå före såsom varande mera angelägen.

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

att till utbyggnad av Malmö lokstation för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 800 000 kronor.

2. Bollnäs, utbyggnad av lokstationen kronor 150 000.

Vid Bollnäs lokstation erfordras utökade och förbättrade möjligheter för elektroloakens och rälsbussarnas underhåll bland annat för att möjliggöra hjulsvarvning. Därför föreslås utbyggnad av driftverkstaden därstädes. En dylik utbyggnad skulle även möjliggöra att dit förlägga underhållet av landsvägsbussar. Kostnaderna för sistnämnda arbete kunna nämligen nedbringas, om detsamma bedrivs jämsides med arbetena för underhåll av vid lokstationen förlagda rälsbussar. Den av angivna skäl planerade utbyggnaden beräknas kosta 150 000 kronor.

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

att för utbyggnad av driftverkstaden vid Bollnäs lokstation för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor.

3. Storlien, tillbyggnad av lokstallet kronor 70 000.

Norges statsbaner äga ett lokstall i Storlien, vilket befinner sig i bristfälligt skick. Det har ansetts vara förmånligare att bygga ett nytt stall och

riva det nuvarande än att kosta på detta en dyrbar reparation. Då nya stallplatser kunna anordnas genom utbyggnad av statens järnvägars lokstall och med tillfart från statens järnvägars vändskiva, synes lämpligast, att angivna stallutbyggnad utföres genom statens järnvägars försorg och på statens järnvägars bekostnad, och att stallplatserna därefter upplätas till Norges Statsbaner, en anordning som godtagits av nämnda banors styrelse. Avtal har träffats med Norges Statsbaner om en ersättning, som i händelse utbyggnaden kommer till stånd, giver full förräntning och amortering av den däri nedlagda kostnaden.

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

att till tillbyggnad av lokstallet i Storlien för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 70 000 kronor.

4. Hagalund, marketenteribyggnad för personalen kronor 165 000.

Vid Hagalunds övre, där en samlad personalstyrka av cirka 1 000 man är stationerad, finnes för närvarande ingen tillgång till lämpliga matserveringar, där personalen kan intaga sina måltider. Från personalhåll har därför gjorts framställning om att på statens järnvägars bekostnad måtte uppföras en serveringslokal med kök och viss utrustning.

Då styrelsen finner det synnerligen välmotiverat, att å denna plats, i likhet med vad som ganska allmänt skett vid privatindustrier och även å en del platser vid statens järnvägar, åtgärder vidtagas för åstadkommande av ordnade matförhållanden för personalen, anser styrelsen att en dylik serveringslokal bör komma till stånd, och att statens järnvägar böra bekosta byggnaden med fasta inventarier och möbler. Själva rörelsen bör sedan liksom på andra håll omhändervhas antingen av personalen eller av privat restaurangföretag.

Kostnaderna för en dylik byggnad, inrymmande matsal, kök, förrådsrum samt mindre lokaler för kökspersonal, beräknas till 165 000 kronor, och får järnvägsstyrelsen under åberopande av vad ovan anförts hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av marketenteribyggnad för personalen vid Hagalund för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 165 000 kronor.

X. Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm

m. fl. kronor 5 500 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 95 framlagda förslag beslöt 1941 års riksdag om elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ange och Gävle—Ockelbo samt anvisade till denna elektrifiering för budgetåret 1941/42 ett reservationsanslag av 15 000 000

kronor. Enligt den uppgjorda planen beräknades arbetet i sin helhet draga en kostnad av 34 miljoner kronor och var avsett att utföras under en tidrymd av två år med början under budgetåret 1941/42. I enlighet med nämnda kostnads- och arbetsplan hemställde styrelsen för innevarande budgetår om ett anslag å 19 miljoner kronor. På av departementschefen i 1942 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 25) anförda skäl ansågs tidpunkten för arbetets färdigställande emellertid böra framflyttas, och nedsattes anslagsbeloppet för innevarande budgetår i enlighet härmed till 14 miljoner kronor. För att täcka den ursprungligen beräknade totalkostnaden skulle alltså för nästa budgetår erfordras en medelsanvisning av 5 miljoner kronor. Med hänsyn till inträdda prisstegringar särskilt å för denna banelektrifiering avsedda elektriska lok torde emellertid vara erforderligt att anvisa ytterligare 500 000 kronor.

I anslutning till vad här ovan anförts och med förmälan, att styrelsen för närvarande undersöker möjligheterna för en fortsatt elektrifiering, sedan den nu pågående blivit slutförd, och att styrelsen eventuellt avser att senare inkomma med det anslagsäskande, vartill denna undersökning kan giva anledning, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm m. fl. för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 5 500 000 kronor.

XI. Försvarsberedskap vid statens järnvägar..... kronor 3 960 000.

I sin framställning den 24 oktober föregående år meddelade styrelsen, att efter de för ändamålet t. o. m. budgetåret 1941/42 anvisade anslagen erfordrades en medelsanvisning av ytterligare 1 241 000 kronor, avseende kostnader för reparation av beredskapslokomotiv, för att den ursprungligen fastställda planen för försvarsberedskapen vid statens järnvägar skulle vara slutförd. Då emellertid ånglok, lämpade att ingå i beredskapsreserven, under rådande högtrafik icke kunde frigöras i den takt, som tidigare beräknats, hemställde styrelsen för budgetåret 1942/43 endast om ungefär hälften av nämnda belopp eller 600 000 kronor. I enlighet med Kungl. Maj:ts i årets statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 26) framställda förslag anvisades det sålunda äskade anslaget av riksdagen. Av det ursprungligen beräknade medelsbehovet återstår alltså numera att anvisa 641 000 kronor. Högtrafiken i förening med vissa förseningar i leveranserna av elektrolok verka alltjämt i sådan riktning, att endast ett begränsat antal ånglokomotiv, lämpade att ingå i beredskapsreserven, beräknas frigjorda under budgetåret 1943/44. På grund härav finner styrelsen icke erforderligt, att några ytterligare medel för berörda ändamål ställas till förfogande för nästkommande budgetår.

Av skäl, som närmare utvecklas i en samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse anser sig styrelsen däremot böra hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

föreslå riksdagen att till nedan angivna ändamål — lämpligen under nu förevarande huvudrubrik — för budgetåret 1943/44 anvisa följande reservationsanslag, nämligen

dels å kapitalbudgeten till

Utvidgning av vissa bangårdar m. m.	1 000 000	kronor
Förstärkning av vissa banlinjer	1 000 000	»
Lastkajer	60 000	»
Skyddsrum för trafikanter	300 000	»
Skydd för inmatningsstationer	1 400 000	»
Mobiliseringsförråd	200 000	»
	<hr/>	
	eller tillsammans 3 960 000 kronor	

dels å driftbudgeten motsvarande belopp för avskrivning av ifrågavarande kapitalinvesteringar.

XII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1 500 000.

Under denna rubrik har under en följd av år anvisats anslag för bestående 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 anfört, nämligen att det är av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationella avveckling alltid påfordras vid ett så stort trafikföretag som statens järnvägar, eller som där med teknikens utveckling eljest äro motiverade eller önskvärda ur driftekonomisk synpunkt.

För ifrågavarande ändamål har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1939/40, 1940/41 och 1941/42 anvisat 1 000 000 kronor samt för innevarande budgetår 1 200 000 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 1 500 000 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 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1 500 000 kronor.

B. Rullande materiel.

I. Elektriska lokomotiv kronor 10 000 000.

Till anskaffning av elektriska lokomotiv har för innevarande budgetår beviljats ett reservationsanslag av 8 500 000 kronor. Av detta belopp avse såsom framgår av årets statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 28) 2 100 000 kronor slutlikvidering av tidigare beställda och under budgetåret leveransklara lokomotiv och 3 800 000 kronor förskottsbetalning av en som erforderlig ansedd nyanskaffning av ytterligare 23 lokomotiv, för vilka den sammanlagda kostnaden beräknats till omkring 13 000 000 kronor. Det vid tidpunkten för statsverkspropositionens framläggande sålunda beräknade anslagsbeloppet, avrundat till 6 miljoner kronor, ansågs därefter, i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition nr 28 till 1942 års riksdag, böra höjas med 2 500 000 kronor på grund av angeläget behov att anskaffa ytterligare 6 elektrolok av standardtyp.

Ovannämnda nyanskaffning av 23 lok avsåg, förutom 12 lok av den nya snälltågstypen litt. F, varav trenne provlok redan tidigare beställts, 11 person- och godstågslok, delvis av en ny kraftigare typ särskilt lämpad för linjer med starkare stigningar. Detta nyanskaffningsprogram har kunnat fullföljas utom vad beträffar F-loken, med vilkas beställning tills vidare måst anstå, enär leveransen av de år 1939 beställda provloken av denna typ av flera samverkande orsaker blivit avsevärt försenad och tills dato endast ett dylikt lok levererats — de båda resterande väntas dock komma att levereras inom den närmaste tiden — och enär styrelsen på grund härav ännu icke kunnat i praktisk drift bilda sig tillräcklig erfarenhet angående dessa loks lämplighet.

Så snart dylika prov hunnit verkställas — och om som styrelsen har anledning hoppas dessa giva gott resultat — kommer emellertid beställning även av förenämnda 12 lok att ske. Det är nämligen synnerligen angeläget att snarast få lokparken kompletterad med det planerade antalet lok av denna typ. Loken ifråga, som med sina kraftigare motorer och större dragkraftsförmåga bliva särskilt lämpliga för framförande av de allt högre tågvikterna, skulle nämligen utgöra ett högst behöfligt tillskott till den nuvarande lokparken.

Någon ytterligare lokbeställning under nästkommande budgetår torde däremot, såvitt nu kan bedömas, icke komma att bliva erforderlig.

Totala anskaffningskostnaden för ifrågavarande 23 lok har såsom ovan framhållits förut beräknats till i runt tal 13 miljoner kronor, varav 3 800 000 kronor ingå i det för innevarande budgetår anvisade anslagsbeloppet, 8 500 000 kronor. För nästa budgetår skulle således för slutlikvidering erfordras ett belopp av 9 200 000 kronor.

På grund av den fortgående prisstegringen och i leveranskontrakten numera intagna klausuler om kompensation för under byggnadstiden inträdda löne- och materialprisstegringar är emellertid att förutse, att kostnaderna

komma att bliva icke oväsentligt högre än förut beräknats, huru mycket kan dock för närvarande ej exakt angivas. Beträffande de redan beställda person- och godstågsloken av den nya typen kan ökningen emellertid redan nu uppskattas till minst 600 000 kronor. För fullföljandet av det av statsmakterna godkända nyanskaffningsprogrammet skulle sålunda för nästa budgetår erfordras ett anslag av minst 9 200 000 + 600 000 kronor eller i runt tal 10 000 000 kronor.

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

att till elektriska lokomotiv för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor.

II. Person- och resgodsvagnar kronor 5 000 000.

Av skäl som återgivits i 1942 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 30) fann järnvägsstyrelsen i sin den 24 oktober 1941 avlåtna framställning nödvändigt, att år 1942 anskaffades ungefär samma antal person- och resgodsvagnar — ett 100-tal — och att för detta ändamål anslag ställdes till förfogande i samma utsträckning — sammanlagt å riksstaten och av förnyelsefondsmedel 12 miljoner kronor — som under år 1941. Vid behandlingen av denna anslagsfråga uttalade vederbörande departementschef, att ehuru onekligen visst fog funnes för styrelsens uppfattning, att brist på dylika vagnar alltjämt komme att göra sig gällande, å andra sidan skäl kunde framföras, som enligt hans mening talade för att nyanskaffningarna i viss omfattning begränsades. Till en början borde sålunda framhållas, att de av järnvägsstyrelsen avsedda nya vagnarna vid bifall till styrelsens förslag torde komma att levereras först på våren 1943. Skulle nu rådande onormala förhållanden vid nämnda tidpunkt alltjämt bestå, syntes icke osannolikt, att en något minskad påfrestning i persontrafiken komme att inträda till följd av den successiva nedpressning av den allmänna levnadsstandarden, som krisen framtvingar. Jämväl för den händelse att det nu pågående kriget skulle vara slut vid angivna tidpunkt, borde trafiken kunna förväntas bliva av mindre omfattning. Den starka trafikökningen berodde nämligen till icke oväsentlig del på av krisen framkallade särskilda förhållanden bland annat på den starka belastning av trafikapparaten, som de omfattande militärtransporterna innebure. Vid bedömandet av frågan om vagnparkens ökning borde vidare hållas i minnet, att den relativt stora nyanskaffning av vagnar, som skett under år 1941, och som torde bliva successivt tillgänglig under våren 1942, kunde antagas medföra, att svårigheterna att avveckla högtrafiken under sommarmånaderna skulle i någon mån minskas. För en begränsning av det av järnvägsstyrelsen framlagda anskaffningsprogrammet talade slutligen de alltmer skärpta kraven på en inskränkning av statens investeringar till vad som kunde anses oundgängligen nödvändigt. Med hänsyn till anförda förhållanden och då de olägenheter, som kunde uppkomma till följd av en något

minskad anskaffning av person- och resgodsvagnar, knappast torde kunna anses tillhöra de väsentliga av de svårigheter, som de nuvarande förhållandena fört med sig, ansåg sig departementschefen böra förorda en nedsättning av det av järnvägsstyrelsen äskade beloppet från 12 000 000 kronor till 7 500 000 kronor, varav i enlighet med styrelsens förslag 5 500 000 borde utgå av förnyelsefondsmedel och 2 000 000 — mot av styrelsen föreslagna 6 500 000 kronor — sålunda borde anvisas å riksstaten.

I enlighet med denna av departementschefen gjorda hemställan har till ifrågavarande ändamål för innevarande budgetår resp. kalenderår anvisats 2 000 000 kronor å riksstatens kapitalbudget och 5 500 000 kronor av förnyelsefondsmedel. På grund av denna begränsning i anslagstilldelningen har under innevarande år kunnat beställas endast 65 vagnar mot det 100-tal, som styrelsen ansett erforderligt. De sålunda beställda vagnarna, vilka beräknas bli levererade under loppet av nästkommande år, komma att innehålla sammanlagt 3 270 sittplatser, medan det antal vagnar, som styrelsen räknat med att kunna få beställa skulle ha tillfört statens järnvägar cirka 5 200 nya sittplatser. Under det att sittplatsutrymmet sålunda icke på långt när kommer att ökas i den utsträckning, som järnvägsstyrelsen vid en försiktig avvägning funnit erforderlig, visar persontrafiken även frånsett de nu väsentligt ökade militärresorna, en fortgående kraftig stegring. Sålunda utgjorde (med undantag av militärtrafiken)

	Antal resor	Personkm
	miljoner	
År 1938	46·4	2 282
» 1939	50·0	2 424
» 1940	54·4	2 431
» 1941	61·4	2 741
jan.—juni 1941	29·1	—
» — » 1942	33·7	—

Så långt uppgifter för närvarande finnas tillgängliga kan sålunda, även om vederbörlig hänsyn toges till den ökning, som föranletts av införlivade enskilda järnvägar, ingalunda spåras någon avmattning i resefrekvensen utan fastmer en oavlätlig och accelererad uppgång. Att så är förhållandet bestyrkes jämväl av den alltjämt rådande trängseln på tågen, vilken även denna sommar trots vidtagna åtgärder i syfte att i görligaste mån begränsa trafiken och få den förlagd till andra veckodagar än lördagar och söndagar varit svår:

Ovannämnda omständigheter föranleda styrelsen att — trots de av departementschefens för en nedsättning av nyanskaffningsprogrammet framförda synpunkterna — för nästa år hemställa om ett anslagsbelopp för ändamålet av samma storlek som det av styrelsen för innevarande år begärda eller 12 miljoner kronor. Härvid är emellertid att beakta, att på grund av ytterligare inträdd prisstegring för nämnda belopp numera icke kan erhållas ett lika stort antal vagnar som för ett år sedan — sålunda beräknas under nästkom-

mande år skola beställas blott 87 vagnar mot ett 100-tal förra året — och att av dessa 87 vagnar något mer än hälften endast utgör ersättning för vagnar, som om icke förr så i varje fall då normala förhållanden åter inträda, måste slopas. Återstoden motsvarar sålunda ej stort mer än det antal, varmed innevarande års anskaffningsprogram, på grund av vidtagen nedsättning av det av järnvägsstyrelsen äskade beloppet, måst beskäras. Den nu avsedda anskaffningen av 87 vagnar innebär med andra ord i realiteten ej någon ytterligare utökning av vagnparken utöver vad styrelsen räknade med i sin fjolårsframställning.

Ovannämnda nu planerade ny- och ersättningsanskaffning omfattar som redan framhållits 87 vagnar, varav 4 st. 2 klass vagnar, 56 st. 3 klass vagnar, 3 st. restaurangvagnar samt 4 st. 4-axliga och 20 st. 2-axliga resgodsvagnar, och beräknas betinga en sammanlagd kostnad av i runt tal 12 000 000 kronor. Av detta belopp torde den mot den mera normala ersättningsanskaffningen svarande delen, enligt verkställd utredning 7 000 000 kronor, böra bestridas av förnyelsefondsmedel. Å riksstaten skulle sålunda behöva anvisas 5 000 000 kronor.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1943 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 7 000 000 kronor, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till person- och resgodsvagnar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 5 000 000 kronor.

III. Godsvagnar..... kronor 4 650 000.

Godstrafiken har under de senare åren av kända orsaker befunnit sig i en oavbruten och hastig stegring. Sålunda utgjorde antalet

År	Ton milj.	Tonkm milj.
1938	10·83	2 058
1939	12·76	2 589
1940	15·43	3 760
1941	18·74	4 859

Trots att godstrafiken, mätt i tonkm, under år 1941 var mer än dubbelt så stor som under det för statens järnvägar relativt gynnsamma året 1938, visa emellertid 1942 års siffror, så långt dessa för närvarande föreligga, att stegringen fortsätter. Den transporterade viktmängden vanligt gods har sålunda under första halvåret i år stegrats med 20·2 % i förhållande till samma tid år 1941, och beträffande antalet vagnaxelkilometer och tonkilometer är stegringen i jämförelse med första halvåret i fjol 22·3 resp. 27·9 %. Under vintern 1941—42 var godstrafiken till följd av då pågående stora transporter av ved och fodercellulosa ovanligt kraftig. Cellulosatransporterna ha för tillfället i stort sett

upphört, men det oaktat har godstrafiken under den nu tilländalupna sommaren uppvisat ännu högre siffror än under vintermånaderna. För att ytterligare belysa detta förhållande kunna följande siffror meddelas å antalet vid statens järnvägars stationer under månaderna januari 1941—augusti 1942 per söckendag lastade vagnar.

	1941	1942
januari	4 924	5 527
februari	5 331	5 736
mars	5 562	6 107
april	6 032	6 867
maj	5 709	6 899
juni	5 709	6 814
juli	5 706	6 774
augusti	6 298	7 185 ¹
september	6 587	
oktober	7 487 ²	
november	7 966 ²	
december	6 547	

Även med hänsyn tagen till de enskilda järnvägar, vilka under berörda månader införlivats med statens järnvägar, peka siffrorna på en icke obetydlig ytterligare uppgång i trafiken.

Ovan och i järnvägsstyrelsens föregående år ingivna motsvarande skrivelse meddelade uppgifter ge vid handen, att godsvagnsparken är utnyttjad till det yttersta. Av hänsyn till såväl krigsberedskapen som folkförsörjningen synes därför alltjämt angeläget, att ingenting underlåtes för att trygga vagnhållningen. I detta sammanhang må framhållas, att transportererna av ved, torv, fodercellulosa och andra av försörjningsläget beroende varuslag i fortsättningen och så länge nuvarande förhållanden råda torde komma att minst i samma utsträckning som under detta år anstränga järnvägarnas godsvagnspark.

Vidare bör beaktas, att statens järnvägar — trots den strängaste återhållsamhet — nödgats under år 1941 helt slopa eller ur fraktdragande trafik utskilja icke mindre än 84 slutna och 213 öppna godsvagnar, vilka antingen varit slitna på grund av hög ålder eller utsatta för olyckshändelse eller också ansetts vara i så dåligt skick, att de i fortsättningen endast kunnat användas såsom s. k. bangårds- eller tjänstevagnar för stationära transporter eller transporter av grus och annat tjänstegods. Förhållandet i år har varit detsamma. Den av styrelsen nu planerade nyanskaffningen av normalspåriga godsvagnar, vilken i allt och sålunda även inberäknat den normala ersättningsanskaffningen omfattar cirka 800 vagnar — varav 300 slutna och 500 öppna — innebär sålunda till stor del endast en ren ersättning för de vagnar, som av angivna orsaker måst tagas ur trafik. Vid en kommande nedgång i trafiken bör

¹ Avser tiden 1—22 augusti.

² De höga siffrorna beroende på bettrafiken.

en redan nu nödvändig men på grund av trafikintensiteten undanskjuten ytterligare utrantering av äldre godsvagnar ske, varför något större vagnöverskott icke torde vara att befara.

För ovannämnda nyanskaffning av godsvagnar av standardtyp erfordras ett belopp av 11 200 000 kronor.

Då antalet s. k. överföringsvagnar för transport av normalspåriga vagnar på smalspårnätet icke motsvarar trafikanternas fordringar och drifttekniska önskemål, erfordras vidare för ytterligare anskaffning av dylika ett belopp av 150 000 kronor.

Det för godsvagnsansskaffning erforderliga totalbeloppet skulle sålunda utgöra $11\,200\,000 + 150\,000 = 11\,350\,000$ kronor, varav 6 700 000 kronor, motsvarande vad som erfordras för den normala ersättningsanskaffningen av godsvagnsparken, kommer att medtagas i styrelsens förslag till förnyelsefundsstat för år 1943 och det överskjutande beloppet, 4 650 000 kronor bör anvisas å riksstaten.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefundsstat för år 1943 för nu ifrågasvarande ändamål medtaga ett belopp av 6 700 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 4 650 000 kronor.

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

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 2 september 1942.