

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 1944/45 äskas av 1944 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1944/45 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Inledningsvis vill styrelsen härvid erinra om, att styrelsen nyligen avlämnat av den s. k. investeringsutredningen begärda uppgifter å sådana investeringskrav inom statens järnvägars verksamhetsområde, vilka anses böra tillgodoses under budgetåren 1944/45—1946/47, och att det för nästkommande budgetår instruktionsenligt nu upprättade och mera utförligt motiverade förslaget sålunda utgör en del av nämnda investeringsplan. Förutom att här ifrågavarande förslag endast avser det första av de tre budgetår, som denna plan omfattar, skiljer det sig emellertid från densamma även såtillvida, att med hänsyn till den rådande bristen på arbetskraft och materialier ävensom det statsfinansiella läget i nu förevarande sammanhang icke medtagits en del arbeten, som normalt skulle ha föreslagits till utförande, medan de till investeringsutredningen lämnade uppgifterna i enlighet med för desamma meddelade direktiv upprättats »under förutsättning av den för fredsförhållanden normala angelägenhets- och produktivitetsbedömningen».

I den mån läget på arbetsmarknaden eller i fråga om materialförsörjningen kommer att undergå sådana förändringar, att det kan bli fråga om att genomföra av investeringsutredningen planerade åtgärder, förutsätter styrelsen alltså, att ytterligare medel skola kunna ställas till förfogande för visst eller vissa ändamål.

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

A. Nya byggnader och anläggningar.	Anslags- belopp kronor
I. <i>Bangårdar.</i>	
Gångbroar och gångtunnlar	150 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
1) Fortsatt anläggning av dubbelspår	10 000 000
2) Ny godstågsförbindelse i Göteborg	1 200 000
3) Ny tunnel mellan Tomtebodå och Hagalund	1 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1) Rälsutbyten m. m.	2 500 000
2) Diverse åtgärder för spår förstärkning ,.....	200 000
IV. <i>Skenfria vägkorsningar m. m.</i>	200 000
V. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	2 000 000
VI. <i>Telefonanläggningar</i>	2 265 000
VII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	150 000
VIII. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	3 225 000
IX. <i>Anläggningar vid huvudverkstüder.</i>	
1) Om- och tillbyggnad av huvudverkstaden i Örebro	180 000
2) Marketenteribyggnad vid huvudverkstaden i Notviken ...	150 000
X. <i>Elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien</i>	8 500 000

XI. <i>Försvarsberedskap vid statens järnvägar</i>	2 750 000
XII. <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten</i>	1 500 000
	Summa 35 970 000

B. Rullande materiel.

I. Elektrolok	1 800 000
II. Elektromotorvagnar	1 860 000
III. Rälsbussar	1 000 000
IV. Person- och resgodsvagnar	4 000 000
V. Godsvagnar	2 400 000
	Summa 11 060 000

C. Biltrafik.

Anläggningar och förlag för biltrafik	2 000 000
	Summa summarum 49 030 000

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 35 970 000 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, ej överstigande 50 000 kronor, utan är avsett att härför använda medel, som nedan under grupp XII begäras såsom dispositionsanslag (givetvis i den mån fråga icke är om arbeten, 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 an-

läggningar», 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 1942 avslutade arbeten:

Utvidgning av spårsystemet vid Hagalund Ö (1939/40 års riksstat Kb I C 1)	kronor	692: 62
Gångbroar och gångtunnlar (d:o Kb I C 3)	»	1 111: 71
Skenfria vägkorsningar (d:o Kb I C 8)	»	28 230: 11
<u>Summa brist kronor</u>		<u>30 034: 44,</u>

vilket belopp täckts med överskottsmedel från anslaget för budgetåret 1939/40 (Kb I C 2) å 125 000 kronor till utvidgning av spårsystemet vid Göteborg central. Efter denna reglering kvarstod å sistnämnda anslag en behållning å 3 648 kronor 86 öre.

I. Bangårdar.

Gångbroar och gångtunnlar

kronor 150 000.

För tiden fram till och med budgetåret 1939/40 beviljades å kapitalbudgeten tämligen regelbundet vissa anslag till arbeten av ifrågavarande art, exempelvis för vardera av budgetåren 1937/38—1939/40 150 000 kronor. Under de därpå följande två budgetåren erfordrades däremot inga nya medelsanvisningar för ändamålet, enär tidigare beviljade anslag visade sig tillräckliga för bestridande även av de på nämnda år belöpande utgifterna. Det oaktat kvarstod vid utgången av budgetåret 1941/42 å berörda anslag en behållning av omkring 200 000 kronor ävensom det belopp av 250 000 kronor, om vilket Kungl. Maj:t i brev den 30 december 1939 föreskrivit, att detsamma icke finge tagas i anspråk utan Kungl. Maj:ts medgivande. Sedan det av formella skäl icke visat sig möjligt lämna järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 oktober 1942 begärt medgivande att taga i anspråk nyssnämnda anslagsbehållning å 200 000 kronor, anvisades på av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 19) framställt förslag i stället för budgetåret 1943/44 ett nytt investeringsanslag å 200 000 kronor för ändamålet. På detta sätt har järnvägsstyrelsen alltså beretts fortsatt möjlighet att i viss utsträckning utföra gångbroar och gångtunnlar, i den mån behov härav visar sig vara för handen. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att dylika anläggningar utgöra ett viktigt medel för att trygga trafiksäkerheten, i det att desamma befria de resande från den — särskilt å stationer med livlig persontrafik — stora risken att på vägen till och från tågen behöva korsa spåren i plan. Sådana broar och tunnlar, varom här är fråga, äro dessutom ofta påkallade av behovet att med varandra förbinda på ömse sidor om bangård belägna delar av ett samhälle. Vad angår anläggningar för sistnämnda ändamål påfordrar styrelsen givetvis, där så anses motiverat,

att vederbörande samhälle bidrager till kostnaderna, varom då särskild överenskommelse träffas.

Bland till utförande nu ifrågasatta gångbroar och gångtunnlar utgöra en del mycket önskvärda sådana, vilka draga betydande kostnader. Om än någon behållning kan komma att kvarstå vid utgången av nu löpande budgetår å det för detta år anvisade anslaget, torde denna behållning dock icke förslå till täckande jämväl av de på budgetåret 1944/45 belöpande utgifterna, utan beräknas härför visst ytterligare anslag, förslagsvis 150 000 kronor, bliva erforderligt.

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

att till gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

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

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 20) har lämnats en närmare redogörelse för de medel till dubbelspårsarbeten, som beviljats fr. o. m. budgetåret 1937/38 t. o. m. budgetåret 1942/43, samt för de synpunkter, som varit för statsmakterna vägledande vid tillmätandet av dessa anslagsbelopp, och tillåter sig styrelsen i detta sammanhang hänvisa till nämnda redogörelse. Såsom därav framgår anvisades till ifrågavarande ändamål för budgetåret 1942/43 ett anslag av 10 000 000 kronor.

För innevarande budgetår föreslog järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 2 september 1942 till dubbelspårsanläggningarnas fortsatta bedrivande ett anslag av 7 000 000 kronor. Härvid förutsattes, att å det för budgetåret 1942/43 beviljade anslaget av 10 000 000 kronor skulle vid budgetårets slut kvarstå en behållning av cirka 3 000 000 kronor. Detta antagande har visat sig i stort sett riktigt. På grund av att förhållandena på arbetsmarknaden nödvändiggjorde en inskränkning i den vid dubbelspårsarbetena sysselsatta arbetsstyrkan, under andra halvåret 1942 från omkring 1 300 till omkring 600 man och fr. o. m. ingången av år 1943 ytterligare till omkring 450 man, ansåg sig departementschefen emellertid för budgetåret 1943/44 icke behöva förutsätta större medelsbehov än högst 8 miljoner kronor, även om arbetsstyrkan då komme att öka till det under andra halvåret 1942 sysselsatta antalet man, cirka 600. Med hänsyn till förenämnda kvarstående behållning ansågs det för innevarande budgetår erforderliga anslagsbeloppet sålunda kunna bestämmas till i runt tal 5 miljoner kronor vilket belopp också anvisades av riksdagen. För det nu löpande budgetåret står således en medelsttillgång på cirka 8 000 000 kronor till förfogande.

Dubbelspårsarbetena hava under föregående budgetår bedrivits i huvudsak å linjedelarna Katrineholm—Skebokvarn, Pålsboda—Hallsberg, Laxå—

Gårdsjö, Skövde—Falköping och Hässleholm—Ballingslöv. Under budgetåret hava linjedelarna Flen—Katrineholm, Laxå—Gårdsjö och Hässleholm—Ballingslöv öppnats för dubbelspårstrafik. Under innevarande budgetår beräknas delsträckan Flen—Skebokvarn och vissa delar av sträckan Skövde—Falköping vara färdigställda för dubbelspårstrafik.

Såsom nyss framhållits måste arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena med hänsyn till rådande förhållanden på arbetsmarknaden jämlikt direktiv från den inom socialdepartementet tillsatta byggnadsberedningen reduceras först till 600 man och fr. o. m. innevarande år ytterligare till 450 man mot tidigare omkring 1 300 man. Denna av rådande extra ordinära förhållanden framtvingade reduktion av arbetsstyrkan, vilken alltför äger bestånd, är ur statens järnvägars intressesynpunkter synnerligen beklaglig. Varje delsträcka, som kan göras dubbelspårig, medför nämligen ökade möjligheter att smidigt avveckla trafiken och är ägnad att befrämja en god tågföring. Betydelsen härav kan enligt styrelsens förmenande icke nog kraftigt framhållas med tanke på de krav, som för närvarande ställas och även efter inträdda ändrade tidsförhållanden torde komma att ställas på statens järnvägar. Styrelsen vidhåller och vill ytterligare understryka, vad styrelsen tidigare framhållit nämligen att dubbelspårsarbetena i jämförelse med andra byggnadsföretag enligt styrelsens åsikt bör givas hög angelägenhetsgrad även under tider, då särskilda åtgärder äro nödvändiga för reglering av förhållandena på arbetsmarknaden. I detta sammanhang torde även få erinras om vad 1943 års riksdag (skrivelse nr 43) uttalat med anledning av den senast verkställda minskningen av arbetsstyrkan.

På grund av denna starka reduktion av arbetsstyrkan måste styrelsen nu i första hand inrikta sig på att söka utnyttja denna arbetsstyrka för färdigställande av dubbelspår å de sträckor, där terrasseringsarbetena äro relativt långt framskridna. Detta gör, att anslagsbehovet trots den avsevärt minskade arbetsstyrkan icke kan minskas i motsvarande grad på grund av att de mer dyrbara arbetena med spåröverbyggnad och elektrifiering m. m. nu måste komma till utförande för att nyttiggöra tidigare nedlagda kostnader på terrasserings m. m.

För nästkommande budgetår beräknar styrelsen därför anslagsbehovet till samma belopp, som stod till förfogande för budgetåret 1942/43, nämligen 10 000 000 kronor. De arbeten, som enligt föreliggande arbetsplan därvid i första hand äro avsedda att komma till utförande, äro färdigställande av linjedelarna Skövde—Falköping samt Pålshöj—Hallsberg.

Vid beräkning av ovanstående anslagsbelopp har styrelsen utgått ifrån, att, därest förhållandena å arbetsmarknaden under nästkommande budgetår skulle bli helt annorlunda än för närvarande och det således skulle bli fråga om att söka få fram lämpliga arbetsobjekt för beredande av arbetstillfällen, ytterligare medel ställas till förfogande för arbetenas bedrivande med en större arbetsstyrka än den styrelsen i här förevarande sammanhang räknat med. Styrelsen vill i detta sammanhang ytterligare understryka, vad styrelsen tidi-

gare vid flera tillfällen framhållit, nämligen dubbelspårsarbetenas lämplighet då det gäller att bereda arbetstillfällen. I de uppgifter, som i dagarna ingivits till den s. k. investeringsutredningen, har styrelsen också medtagit dubbelspårsarbeten i större omfattning.

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

*att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1944/45
anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.*

2. Ny godstågsförbindelse i Göteborg kronor 1 200 000.

I sin framställning den 24 oktober 1941 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. anförde styrelsen bland annat rörande behovet av ny godstågsförbindelse mellan Sävenäs och Bohusbanan följande.

»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 bli 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 bli 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 bära — i huvudsak på viadukt — framdragas direkt från Bohusbanans huvudlinje till förbindelsespåren 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 bära 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 konkurrenthamnarna 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.»

Styrelsen anförde vidare, att, så länge sjöfarten på Göteborg var så beskuren som vid denna tidpunkt icke så stort behov av en dylik godstågsförbindelse förelåg, och att under sådana förhållanden och med hänsyn jämväl tagen till den rådande knappheten på för viaduktbygget erforderligt material med arbetets utförande skulle kunna anstå, till dess sådant behov mer aktualiserades och tillgången på byggnadsmaterial icke utgjorde ett hinder för arbetets igångsättande. Att styrelsen det oaktat ansåg sig böra hemställa om medel härtill berodde enbart därpå, att det för styrelsen framstod såsom angeläget, att arbetet skulle kunna påbörjas utan tidsförlust så snart så kunde befinnas erforderligt och lämpligt. Styrelsens hemställan om ett anslag av 1 200 000 kronor för ändamålet föranledde dock icke till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Styrelsen anser sig nu böra återkomma till denna fråga. Det måste nämligen för närvarande framstå som än mer sannolikt, att trafiken över Göteborgs hamn kommer att efter inträdda fredliga förhållanden bliva av väsentligt större omfattning än hittills. För att kunna avveckla denna för landet så betydelsefulla trafik på nöjaktigt sätt är det nödvändigt att åstadkomma denna direkta förbindelse från hamnanläggningarna på norra älvstranden till den under senare år utvidgade rangerbangården vid Sävenäs.

Styrelsen vill i detta sammanhang även hänvisa till vad statens järnvägars överrevisorer anført i sin berättelse för år 1940 angående Göteborgs hamnbaneförhållanden och betydelsen av att samtliga transportmedel besitta en hög grad av effektivitet. Jämväl Göteborgs stad har i skrivelse till styrelsen framhållit vikten av denna godstågsförbindelses snara tillkomst och påpekat, att frånvaron av förbindelsen, enligt erfarenheten, kan komma att vålla så stora hinder för trafiken, att sjöfarten och varurörelsen allvarligt beröras därav, och att de dyrbara hamnanläggningarna icke kunna utnyttjas till sin fulla kapacitet.

I belysning av dessa förhållanden och uttalanden samt med anledning av det numera i viss mån ändrade tidsläget finner styrelsen, att förverkligandet av den avsedda förbindelsen Bohusbanan—Sävenäs nu icke längre bör uppskjutas. Styrelsen vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att

viaduktbyggnaden under nuvarande förhållanden måste beräknas taga en tid av cirka 1½ år. Även om arbetet igångsättes våren 1944, torde spårförbindelsen således icke kunna tagas i bruk förrän i slutet av år 1945.

Den knappa tillgången på byggnadsmaterial, till vilken styrelsen i sin ovannämnda framställning av den 24 oktober 1941 ansåg hänsyn böra tagas, kvarstår visserligen fortfarande och gör sig kanske i vissa avseenden nu än mer gällande. Den totala åtgången för viaduktbyggnaden av valsat stål, beträffande vilket material knappheten för närvarande torde vara mest kännbar, är dock icke större än cirka 500 ton, och styrelsen anser därför, att hänsynen till stålknappheten numera bör stå tillbaka för den växande betydelsen av spårförbindelsens snara tillkomst. Materialbehovet för erforderlig grundläggning och för spårförbindelsen i övrigt anses kunna fyllas utan större svårigheter.

Med hänsyn till angelägenheten av att detta arbete kommer till utförande så snart som möjligt och återopande vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till ny godstågsförbindelse mellan Sävenäs och Bohusbanan för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 200 000 kronor.

3. Ny tunnel mellan Tomtebodas och Hagalund kronor 1 000 000

Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen nr 275 (bil. 11, punkt 18) därom framställda förslag upptog 1938 års riksdag å beredskapsstat för budgetåret 1938/39 ett förskottsanslag å 750 000 kronor till förberedande arbeten för en ny tunnel mellan Tomtebodas och Hagalund. Samma anslag upptogs även i den för budgetåret 1939/40 upprättade beredskapsstaten. Som skäl för det sålunda beslutade begynnelseanslaget anfördes, förutom arbetets lämplighet för motverkande av arbetslöshet, att tågfrekvensen å huvudspåren mellan Hagalund och Tomtebodas blivit allt intensivare, varför det syntes önskvärt, att genom anläggandet av ytterligare en tunnel för två spår befria den nuvarande tunneln samt huvudspåren från tomtågstrafiken och lokpassagerarna till och från driftbangården vid Hagalund. En sådan tunnel beräknades i färdigt skick kosta 2 200 000 kronor.

På av Kungl. Maj:t i propositionen nr 2 (bil. 17, punkt 22) till 1941 års riksdag framställt förslag överflyttades anslaget ifråga sedermera till tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41, där bland annat — under punkt 25 — anvisades ett reservationsanslag (B) å 750 000 kronor till ny tunnel mellan Tomtebodas och Hagalund.

På därom gjord framställning bemyndigades järnvägsstyrelsen genom Kungl. Maj:ts brev den 14 november 1941 att taga i anspråk detta anslag, varefter arbetet å den nya tunneln igångsattes. I augusti 1942 erhöll järnvägsstyrelsen emellertid föreläggande från den inom socialdepartementet till-

sätta byggnadsberedningen att med hänsyn till rådande brist på arbetskraft för mera angelägna arbeten tills vidare inställa ifrågavarande tunnelarbete, och vid sådant förhållande ansåg sig styrelsen sakna anledning att till prövning upptaga frågan om ytterligare anslag för ändamålet i samband med de anslagsäskanden för innevarande budgetår, varom styrelsen avlät framställning till Kungl. Maj:t den 2 september 1942. Nämnda föreläggande återkallades emellertid sedermera av byggnadsberedningen, och arbetet bedrevs under föregående vinter. Enligt under försommaren erhållna direktiv måste arbetet dock stoppas och har sedan dess legat nere med undantag för anordnande av erforderlig valvförstärkning.

Styrelsen anser, att det påbörjade arbetet, så snart förhållandena det medgiva, bör återupptagas och slutföras. För detta ändamål anser styrelsen ett anslag av 1 000 000 kronor erforderligt under budgetåret 1944/45.

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

att till ny tunnel mellan Tomtebodavägen och Hagalund för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 2 500 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står för innevarande budgetår resp. kalenderår till styrelsens förfogande ett sammanlagt belopp av 10 000 000 kronor, varav 3 000 000 kronor anvisats å riksstaten och återstoden 7 000 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Med hänsyn till att någon större minskning i trafikintensiteten ej torde vara att emotse under närmaste tiden och då tid efter annan nya bandelar alltjämt tillföras statsbanenätet, vore önskvärt att ifrågavarande arbeten kunde fortsättningsvis få bedrivas i samma omfattning som för närvarande. Då emellertid svårighet att anskaffa erforderlig materiel och arbetskraft för rälsutbytena gjort sig gällande under innevarande år, beräknar styrelsen, att det nu senast beviljade anslaget icke kommer att vara helt disponerat vid utgången av den tidsperiod, som detsamma avser, utan att en viss behållning då kommer att kvarstå. Styrelsen anser sig på grund härav kunna räkna med, att anslagsbehovet för nästkommande budgetår kan minskas till sammanlagt 8 miljoner kronor. Härav torde å riksstaten böra anvisas 2½ miljoner kronor.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan, att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 5½ miljoner kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 2 500 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning kronor 200 000

För spår förstärknings- och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å vissa starkt trafikerade huvudlinjer har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 500 000 kronor, varjämte i innevarande års driftkostnadsstat för samma ändamål medräknats en kostnad av 1 300 000 kronor.

Med hänsyn till att vid utgången av nu löpande budgetår viss behållning torde komma att kvarstå å hittills för ändamålet beviljade medel anses för ett fortsatt bedrivande av ifrågakvarnande arbeten i planerad omfattning tillräckligt, att för nästkommande budgetår anvisas ett till 200 000 kronor nedsett investeringsanslag.

Under förmälan att styrelsen avser att liksom under de senare åren skett jämväl i förslaget till driftkostnadsstat för år 1944 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 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

IV. Skenfria väg korsningar m. m. kronor 200 000.

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

För ändamålet har riksdagen för vartdera av budgetåren 1937/38, 1938/39 och 1939/40 anvisat 200 000 kronor. För budgetåren 1940/41, 1941/42 och 1942/43 erhöi järnvägsstyrelsen intet anslag. Under sistnämnda tre budgetår lämnade bidrag för dylika arbeten hava utgått av kvarstående behållning. För innevarande budgetår har ånyo anvisats ett investeringsanslag av 200 000 kronor. Någon nämnvärd behållning å detta anslag är icke att förutse vid utgången av innevarande budgetår.

För nästkommande budgetår erfordras därför nytt anslag å samma belopp.

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

att till skenfria väg korsningar m. m. för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

V. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 2 000 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för budgetåret 1942/43 anvisats 2 000 000 kronor och för budgetåret 1943/44 3 200 000 kronor. Av sistnämnda anslag motsvarar ett belopp av 1 200 000 kronor en behållning å

tidigare anslag för samma ändamål, vilken behållning järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 oktober 1942 begärde få taga i anspråk. Då denna järnvägsstyrelsens framställning av formella skäl ej kunde bifallas, föreslog departementschefen i 1943 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4 punkt 19 och 26), att det av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 2 september 1942 till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1943/44 äskade anslaget om 2 miljoner kronor måtte höjas till 3·2 miljoner kronor, vilket även blev riksdagens beslut.

Storleken av de av järnvägsstyrelsen för nämnda tvenne budgetår äskade anslagen, 2 miljoner kronor, grundade sig på en inom styrelsen uppgjord arbetsplan, innefattande utbyggnad och modernisering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid större stationer och anordnande av automatisk linjeblockering å vissa hårt belastade linjer.

Behovet av nya växel- och signalsäkerhetsanläggningar är alltjämt stort, varför fortsatt utbyggnad av anläggningar enligt ovanstående program anses väl motiverat.

För budgetåret 1944/45 beräknas anslagsbehovet i enlighet med detta program till 2 500 000 kronor, varav 1 500 000 kronor torde böra anvisas å riksdagen och 1 000 000 kronor av förnyelsefondsmedel. Dessutom beräknas för utförande av smärre nyanläggningar utöver ovanstående belopp ytterligare 500 000 kronor bliva erforderliga.

I anslutning till vad sålunda anförts och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 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 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

VI. Telefonanläggningar kronor 2 265 000.

Såsom styrelsen tidigare vid flera tillfällen framhållit har telefonväsendet vid statens järnvägar icke hållit jämna steg med trafikens utveckling och järnvägsnätets tillväxt. Styrelsen fann sig därför föranlåten att år 1940 tillsätta en särskild kommitté med uppdrag att föreslå riktlinjer och uppgöra program för en utbyggnad och rationalisering av statens järnvägars telefonförbindelser. Denna åtgärd ansågs betingad jämväl av den omständigheten, att den i marknaden tillgängliga telefonmaterielen varit anpassad mera efter den kommersiella telefoniens behov än efter järnvägstelefoniens i mycket speciella fordringar, varför det icke kunnat undvikas, att anläggningarnas utförande blivit heterogent och icke i alla avseenden ändamålsenligt. På grund härav hade, framhöll järnvägsstyrelsen vid kommitténs tillsättande, statens järnvägars telefonväsende sedan flera år tillbaka varit behäftat med starkt kännbara brister, vilka gjort sig än mera gällande genom det fortgående förstatligandet av enskilda järnvägar, i det att tillkomsten av nya administrationscentra och samordnandet av sådana, som tidigare varit av varandra oberoende, självfallet

medfört stegrad telefontrafik och ökad trängsel både på ledningar och i växlar, vilka redan tidigare varit mycket ansträngda. Behovet av en fortsatt utbyggnad och omdaning av statsbanornas telefonanläggningar hade av dessa anledningar blivit oavvisligt, vilket i sin tur aktualiserat en mängd frågor exempelvis rörande telefontrafikens framtida, för kabelnätets dimensionering avgörande tillväxt, telefonautomatikers inverkan på nätgestaltningen, telefonväxlarnas konstruktion och betjäningssätt, den administrativa indelningens återverkan på telefonförbindelserna, möjligheterna att genom en efter järnvägs-telefoniens behov anpassad apparatur uppnå önskad standardisering m. m.

För att erhålla en allsidig och grundlig utredning av hela detta frågekomplex och därmed en plan för det fortsatta utbyggandet av telefonväsendet, ansåg sig järnvägsstyrelsen, som nämnt, år 1940 böra tillsätta en särskild kommitté. bestående av, förutom fyra representanter för det egna verkets telefon-tjänst och drifttjänst, dels en vetenskaplig expert — den nuvarande chefen för telegrafverket — och dels tvenne andra tjänstemän från telegrafstyrelsen såsom experter på telefontransmission och telefonautomatik. Denna kommitté har efter ingående teoretiska och praktiska studier av den mångfald omfattande frågor, som den haft att utreda, i mars detta år avgivit betänkande.

I avvaktan på resultatet av denna utredning har styrelsen under de senaste åren inskränkt sig till att begära anslag blott för sådana arbeten, som kunde anses absolut oundgängliga och icke kunde tänkas föregripa de åtgärder, som kommittén kunde komma att förorda. Sedan kommittén nu slutfört sitt uppdrag och som resultat av sitt arbete framlagt ett detaljerat förslag till utbyggnad och rationalisering av statens järnvägars telefontät. anser sig styrelsen vid planering av sina arbeten på ifrågavarande område och vid bestämmande av härför erforderliga anslagsbelopp böra såvitt möjligt följa de av kommittén angivna riktlinjerna. Detta innebär emellertid, om rationaliseringen skall kunna genomföras inom någorlunda rimlig tid, att för ifrågavarande ändamål under de närmaste åren sannolikt måste anvisas icke oväsentligt högre anslagsbelopp än vad fallet varit under de senaste budgetåren.

Beträffande de arbeten och anskaffningar, för vilka anslag anses erforderliga för nästa budgetår, får styrelsen i övrigt anföra följande.

Av det för innevarande budgetår under ifrågavarande rubrik anvisade anslaget, 1 500 000 kronor, avser ett belopp av 260 000 kronor arbeten för komplettering och modernisering av telefonväsendet på förstatligade järnvägar inom VI distriktet samt för åstadkommande av direkta förbindelser mellan distriktets huvudort, Borås, och de förstatligade banornas huvudorter. Såsom styrelsen i sin skrivelse den 2 september 1942 framhöll, är det för distriktets sammanhållande och dess interna förbindelser liksom för förbindelserna med statsbanenätet i övrigt nödvändigt att telefonanläggningarna å de förstatligade banorna utbyggas, varvid nuvarande telegrafanordningar kunna slopas. Ett fortsatt utbyggande av telefontätet å de införlivade järnvägarna i Skåne och Småland beräknas för nästa budgetår draga en kostnad av cirka 200 000 kronor.

I det för innevarande budgetår anvisade anslaget ingår vidare ett belopp av 200 000 kronor för fullgörande av förskottslikvid för ett antal automatväxlar, avsedda att placeras i Göteborg, Hälsingborg, Ystad m. fl. orter. Den totala kostnaden för dessa automatväxlar har beräknats till 735 000 kronor, varav 570 000 kronor ansetts böra täckas med å riksstaten anvisade medel. För slutlikvidering av den del av dessa växlar, som kan antagas bliva levererad under nästa budgetår erfordras 200 000 kronor.

Utöver ovannämnda automatväxlar föreligger behov av dylika växlar även för Norrköping, Borås, Växjö och Kalmar. Dessa beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 350 000 kronor, varav 220 000 kronor torde böra täckas av anslag å riksstaten och 130 000 kronor med förnyelsefondsmedel. För fullgörande av förskottslikvid för sistnämnda växlar erfordras för nästa budgetår ett belopp av 150 000 kronor.

I det för budgetåret 1941/42 till telefonanläggningar anvisade anslaget å 700 000 kronor ingår ett belopp av 100 000 kronor till utbyggnad av telefonväxeln vid Stockholms central. Utbyggnaden beräknades komma att kosta cirka 300 000 kronor, varav dock $\frac{2}{3}$ avsågos skola bestridas med medel ur förnyelsefonden. Till följd av opåräknad stegring av antalet anknutna apparater har utbyggnaden emellertid måst göras större än från början beräknats. I anledning av telefonkommitténs utredning har det vidare ansetts lämpligt att i detta samband genomföra vissa kompletteringar av anordningarna. På grund härav ävensom en av militära skäl förestavad ändrad placering av växeln hava kostnaderna för densamma visat sig komma att överstiga de ursprungligen beräknade med cirka 195 000 kronor, varav 65 000 kronor torde böra täckas med anslag å riksstaten och återstoden med förnyelsefondsmedel. Allt som allt erfordras således till automatväxlar för nästa budgetår ett belopp av $200\,000 + 150\,000 + 65\,000 = 415\,000$ kronor.

Till ytterligare anskaffning av högtalaranläggningar har för innevarande budgetår förutsetts ett anslagsbehov av 370 000 kronor. Dylika för arbetet å såväl person- som godsbangårdar i hög grad betydelsefulla anordningar synes böra komma till utförande å ytterligare ett antal stationer med större trafik, för vilket ändamål för nästa budgetår räknas med en kostnad av 220 000 kronor.

De nuvarande telefonkablarna utmed linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg ha på grund av utvecklingen blivit alltmer otillräckliga, varför ett stort behov föreligger av telefonförbindelsernas utökning å nämnda sträckor. I nuvarande tidsläge kan en sådan ökning dock knappast åstadkommas genom en genomgående dubbling av kablarna, då härför skulle krävas alltför stor mängd nu svårtillgänglig materiel. Järnvägsstyrelsen har därför undersökt möjligheten att på annat sätt åstadkomma en ökad kapacitet. Därvid har det visat sig, att det angelägnaste behovet tillgodoses genom s. k. bärfrekvensanläggningar (innebärande att flera samtal kunna expedieras samtidigt å en och samma ledning), en om 16 kanaler för linjen Stockholm—Malmö och en om 8 kanaler för linjen Stockholm—Göteborg. En

dylik anläggning rekommenderas även av telefonkommittén, som framhåller, att härigenom en annars inom en snar framtid nödvändig dubbling av kab-larna till Göteborg resp. Malmö kan för åtskilliga år framåt begränsas till en dubbling å sträckan Falköping—Göteborg. Dessa bärfrekvensanläggningar beräknas draga en kostnad av 1 500 000 kronor, varav på nästa budgetår torde belöpa sig 500 000 kronor.

För anordnande av skyddsrum för vissa ömtåliga och svårersättliga tele-fonanordningar har å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1941/42 an-visats 300 000 kronor, varjämte i det för budgetåret 1942/43 till telefonanlägg-ningar anvisade anslaget å 1 500 000 kronor ingår ett belopp av 900 000 kronor till samma ändamål. Till följd av dels militära erfarenheter, enligt vilka ett kraftigare utförande än som ursprungligen förutsattes ansetts erforderligt, dels ock oförutsedda dräneringsarbeten ha ifrågavarande arbeten emellertid fördyrats. För arbetenas fullföljande erfordras därför ett till-läggsanslag för nästa budgetår om 200 000 kronor. Dessutom har befunnits erforderligt att anordna dylika skyddsrum å ytterligare 4 platser, för vilka arbetskostnaderna beräknas till 200 000 kronor. Slutligen erfordras för anordnande av förvaringsrum för vissa detaljer, avsedda för telefonberedska-pen, samt för vissa beredskapsåtgärder i samband med nya telefoninstalla-tioner i Stockholm 150 000 resp. 80 000 kronor. Sammanlagt erfordras så-lunda för här ovan angivna beredskapsåtgärder 200 000 + 200 000 + 150 000 + 80 000 = 630 000 kronor.

Av detta belopp torde i likhet med vad fallet var beträffande de tidigare för dylika skyddsanordningar beviljade medlen en viss del böra omedelbart avskrivas genom särskilt anslag å driftbudgeten. Sålunda torde av det för de 4 nya skyddsrummen upptagna beloppet, 200 000 kronor, den del, som avser anordningar för splitter- och brandskydd, beräknad till 125 000 kronor, böra avskrivas. Likaså torde hela de för förvaringsrum resp. för vissa åtgärder i samband med nya telefoninstallationer i Stockholm upptagna be-loppen eller 150 000 resp. 80 000 kronor, såsom avseende helt av militära skäl betingade åtgärder, böra avskrivas. Det sammanlagda belopp, som synes böra avskrivas, utgör således 355 000 kronor.

För diverse telefonanläggningar m. m. såsom för införande av selektor-system å ett flertal linjer, för anskaffning av elektriska impulsuranläggningar samt för automatiska brandalarmanläggningar erfordras dessutom för nästa budgetår ett belopp av 300 000 kronor.

I allt beräknas sålunda till telefonanläggningar erfordras ett anslag av (200 000 + 415 000 + 220 000 + 500 000 + 630 000 + 300 000 =) 2 265 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar för budgetåret 1944/45 anvisa dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 2 265 000 kronor, dels å driftbudgeten ett anslag av 355 000 till avskrivning av denna kapitalinvestering.

VII. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 150 000.

Till elektriska belysningsanläggningar har för innevarande budgetår beviljats ett anslag av 100 000 kronor. För motsvarande arbeten under nästkommande budgetår beräknas erforderligt ett till 150 000 kronor höjt belopp. Ökningen, 50 000 kronor, avser anslutning av kraft- och belysningsnätet i Borås till statens järnvägars egen nya omformarstation i Sjömarken vid Borås, genom vilken anslutning strömkostnaderna kunna minskas. Detta arbete beräknas draga en kostnad av 100 000 kronor, varav dock blott hälften beräknas belöpa sig på nästa budgetår. Järnvägsstyrelsen får med hänvisning till det anförda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

VIII. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 3 225 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har i enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 2 700 000 kronor. För nästa budgetår beräknas för dylika anläggningar erfordras ett till 3 225 000 kronor höjt belopp. Beträffande de i denna summa ingående delanslagen får styrelsen meddela följande.

På grund av den ökade trafiken är en utvidgning av den nuvarande omformarstationen i Krylbo av behovet påkallad. Ifrågavarande omformarstation är för närvarande inrymd i lokstallet därstädes. Denna placering måste emellertid betraktas som en mera provisorisk och dessutom ur brandfarsynpunkt otillfredsställande anordning. Risken för brandskada i omformarstationer har nämligen visat sig vara ganska stor, i det att allvarliga eldsolyckor inträffat i andra betydligt bättre byggda sådana. Då den nuvarande omformarstationen i Krylbo, som nyss nämnts, nu under alla förhållanden behöver utvidgas, har styrelsen därför ansett mest ändamålsenligt, att densamma ersättes med en helt ny, större och helst i berg förlagd omformarstation. Kostnaderna härför beräknas uppgå till 950 000 kronor, varav hälften anses böra bestridas av medel ur förnyelsefonden.

Å riksstaten skulle sålunda för detta ändamål behöva anvisas ett anslag av 475 000 kronor. Den merkostnad, beräknad till 150 000 kronor, som uppstår genom att stationen förlägges i berg, har såsom avseende en ren försvarsberedskapsåtgärd upptagits bland de under grupp XI här nedan nämnda anslagsbehoven. I detta sammanhang medräknas således återstoden eller 325 000 kronor.

I det för innevarande budgetår under här ifrågavarande rubrik anvisade anslaget, 2 700 000 kronor, ingår bland annat ett belopp å 650 000 kronor för anskaffning av två transportabla omformare av större effekt. Såsom styrelsen i sitt förslag till anslagsäskande för innevarande budgetår meddelade beräknas den totala kostnaden för dessa båda omformare till 1 250 000 kronor.

För fullgörande av slutlikvid för ifrågavarande omformare erfordras alltså för nästa budgetår ytterligare 600 000 kronor.

Utöver nyssnämnda tvenne omformare erfordras ytterligare en dylik av samma typ, vilken beräknas kosta 600 000 kronor. På nästa budgetår beräknas belöpa sig hälften härav eller 300 000 kronor.

Vid uppkommande fel å omformarstationer samt vid anordnande av tillfälliga provisoriska sådana erfordras som reserv s. k. ställverksvagnar (strömbrytarvagnar). I anslaget för innevarande budgetår ingår ett belopp av 240 000 kronor för tvenne dylika vagnar. Ytterligare ett antal (förslagsvis 4) sådana äro emellertid behöfliga bland annat som ersättning för en del tidigare anskaffade, mera provisoriska strömbrytarvagnar. Kostnaderna för dessa 4 ställverksvagnar, vilka äro avsedda att beställas och likvideras under nästkommande budgetår, beräknas till 700 000 kronor.

För att åstadkomma samdrift mellan olika omformarstationer samt möjlighet att vid feltillfällen automatiskt urkoppla vissa linjer är det önskvärt att vid gränserna mellan skilda matningsområden samt vid avgreningspunkterna till grenlinjer erhålla automatiska strömbrytare. I de för föregående och innevarande budgetår under här ifrågavarande rubrik anvisade anslagen ingå 150 000 resp. 100 000 kronor för dylika strömbrytare. För fortsatt utbyggnad av dessa parallellkopplingsanordningar erfordras för nästa budgetår ett belopp av 180 000 kronor.

Vid gränspunkterna mellan olika omformarstationers matningsområden finnes å kontaktledningen en s. k. skyddssektion, i allmänhet av 180 meters längd, vilken i vissa fall är spänningslös, och över vilken tågen då rulla av farten. Dessa skyddssektioner ligga i regel i närheten av bangårdarna. Då tåg, som göra uppehåll å stationerna, vid sin ankomst och avgång ha hastigheten nedsatt, är det av stor vikt, om lokföraren genom särskilda signaler kan varskos om skyddssektionen är spänningslös eller icke, så att han kan rätta sig härefter. Styrelsen anser därför lämpligt att å 130 platser uppsätta dylika signaler, vilka beräknas betinga en kostnad av sammanlagt 300 000 kronor.

I det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 2 700 000 kronor under denna rubrik ingår ett belopp av 250 000 kronor för anordnande av s. k. fjärrstyrningsanläggningar vid Nässjö och Hallsbergs omformarstationer. Såsom framgår av styrelsens skrivelse den 2 september 1942 betinga nyssnämnda anordningar en totalkostnad av 700 000 kronor. Av den återstående delen av denna kostnad, eller 450 000 kronor, erfordras för nästa budgetår 250 000 kronor. Dylika fjärrstyrningsanordningar äro av mycket stort värde för att på kortast möjliga tid kunna lokalisera fel på kontaktledningarna, och därmed förkorta störningstiden och tågförseningarna. Det är därför av stor betydelse att sådana anordningar komma till stånd på ytterligare ett antal platser. För de nu närmast planerade arbetena beräknas totalkostnaden uppgå till 600 000 kronor, varav för nästa budgetår erfordras 200 000 kronor.

Slutligen erfordras för diverse kompletteringsarbeten såsom anordnande

av nya matarledningar och skyddssektioner på kontaktledningen, kompletteringar å ledningsanläggningarna i Storvik och Gävle för samdrift med den nu under elektrifiering varande enskilda järnvägen Gävle—Dala, utökning av tåguppvärmningsanläggningar, utökning av förrådslokaler för ledningsanläggningar m. m. ett belopp av 370 000 kronor.

I allt skulle sålunda under denna rubrik erfordras (325 000 + 600 000 + 300 000 + 700 000 + 180 000 + 300 000 + 250 000 + 200 000 + 370 000 =) 3 225 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 3 225 000 kronor.

IX. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Om- och tillbyggnad av huvudverkstaden i Örebro.. kronor 180 000.

År 1936 överflyttades från huvudverkstaden i Tomtebodas avdelning, som därstädes handhaft underhållet av fordon med förbränningsmotorer — i huvudsak rälsgående — till huvudverkstaden i Örebro, där den förlades i två skepp i plåtslagarverkstaden. Hela utrymmet utnyttjades ej omedelbart, men sedan antalet dylika fordon efter hand ökat synnerligen kraftigt, har utrymmet i förhållande till den fordonspark, som skall underhållas, blivit otillräckligt. Krisförhållandena ha ej, som man möjligen skulle väntat, medfört någon lättnad i detta avseende; övergången till gengasdrift har tvärtom skapat ytterligare utrymmesbehov.

En bidragande orsak till trångboddheten har även varit, att det befunnits ekonomiskt fördelaktigt att till motorverkstaden i Örebro med dess upparbetade resurser även förlägga storrevisioner av landsvägsgående motorfordon, varav statens järnvägar nu äga ett avsevärt antal. På grund av det otillräckliga utrymmet har en sådan centralisering av berörda underhållsarbeten emellertid ännu icke kunnat ske i någon större omfattning, och styrelsen anser därför, att ökade möjligheter för en förläggning till Örebro av bilfordonens storrevision böra beredas genom utvidgning av nuvarande motorverkstad därstädes.

Den sålunda ifrågasatta utvidgningen består i huvudsak av tillbyggnad av ytterligare ett traversskepp jämte vissa smärre lokaler, dit nuvarande maskinverkstad samt kompressorer m. m. skulle överflyttas.

Efter denna utvidgning beräknas det bliva möjligt att årligen utföra bland annat omkring 50 storrevisioner av landsvägsfordon. Frågan om underhållet av motorfordon torde emellertid böra ses i ett vidare perspektiv än som betingas av nuvarande förhållanden. Efter en återgång till mera normala förhållanden och som följd av ett eventuellt fortsatt övertagande av privata billinjer — bland annat i samband med förvärv av enskilda järnvägar — har

det nämligen beräknats att i en framtid kan komma att per år behöva utföras cirka 400 storrevisioner enbart av landsvägsfordon. Härför krävas helt andra resurser och anläggningar än som för närvarande äro behövliga eller ens lämpliga att åvägabringa. Styrelsen är därför angelägen betona, att den nu föreslagna utvidgningen är ett för närvarande nödvändigt provisorium, som dock är tänkt att erhålla sådan utformning, att utvidgningen icke blott tillgodoser det nu närmast avsedda syftet — underhåll av motorfordon — utan vid ändrade förhållanden med fördel kan användas även för andra ändamål.

Vidare anses vissa ändrings- och moderniseringsarbeten böra vidtagas inom samma verkstads ångpanneavdelning. Vad beträffar denna avdelning, som är belägen i samma byggnad som motorverkstaden, ha verkställda ingående undersökningar nämligen visat, att ganska avsevärda besparingar i såväl arbetskostnad som verkstadstid skulle kunna ernås genom en omläggning av driften till ett modifierat flytande system. De anordningar, som behöva vidtagas för detta ändamål, äro i huvudsak anläggning av ett särskilt spårssystem med överföringsanordningar samt uppförande av en vägg mot den i samma byggnad befintliga spårväxelvekstaden.

Den sammanlagda kostnaden för ovan angivna arbeten har beräknats till 330 000 kronor, varav ett belopp av 150 000 kronor avser sådana ändringsarbeten, att kostnaderna för desamma — liksom för erforderliga arbetsmaskiner — torde böra bestridas av förnyelsefondsmedel, medan återstoden, 180 000 kronor, torde böra täckas med anslag å riksstaten.

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

att till utvidgning och modernisering av motorverkstaden och ångpanneavdelningen vid huvudverkstaden i Örebro för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 180 000 kronor.

2. Marketenteribygnad vid huvudverkstaden i Notviken kronor 150 000.

Vid huvudverkstaden i Notviken, belägen 6 kilometer från Luleå, finnes för närvarande ingen som helst matservering, där personalen har möjlighet att erhålla lagad mat, på närmare än 5 kilometer håll. Omkring 275 man eller 80 % av personalen äro dessutom på grund av verkstadens läge i ett glesbebyggt område bosatta på mer än 5 kilometers avstånd från densamma och äro sålunda under sin dagliga, ofta 10 timmar överstigande frånvaro från bostadsorten tvungna att leva på matsäck. Från personalhåll har därför gjorts framställning om att på statens järnvägars bekostnad måtte uppföras en marketenteribygnad med kök och utrustning.

För egen del finner styrelsen under förhandenvarande förhållanden synnerligen väl motiverat att, i likhet med vad som ganska allmänt skett vid privatindustrier och även vid vissa av statens järnvägars övriga huvudverkstäder och andra arbetsplatser med stora arbetsstyrkor, åtgärder vidtagas för åstadkommande av bättre matförhållanden för personalen jämväl vid Not-

viken, och att kostnaderna härför bestridas av statens järnvägar. Själva rörelsen bör sedan, liksom på andra håll, bedrivs antingen av personalen själv eller av privat restaurangföretag. Erinras må i detta sammanhang att 1943 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 33) framställda förslag till en marketenteri-byggnad i Hagalund anvisat ett investeringsanslag av 165 000 kronor.

Kostnaderna för en marketenteribyggnad i Notviken, innehållande matsal, kök, förrådsrum och lokaler för kökspersonal, ha beräknats till 150 000 kronor och får järnvägsstyrelsen i anslutning till det ovan nämnda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till marketenteribyggnad vid huvudverkstaden i Notviken för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

X. Elektrifiering av linjen Östersund—Storlien..... kronor 8 500 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 195 framlagda förslag har 1943 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av linjen Östersund—Storlien samt för detta elektrifieringsföretag för budgetåret 1943/44 anvisat ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor. Totalkostnaderna för detta företag ha beräknats till 17·9 miljoner kronor, varav 3·1 miljoner kronor skulle bestridas av förnyelsefondsmedel och 14·8 miljoner kronor med medel å riksstaten. För arbetets fortsatta bedrivande anses för nästa budgetår erfordras en medelsanvisning å riksstaten av 8 500 000 kronor. Några medel ur förnyelsefonden torde däremot icke behöva anvisas förrän för år 1945.

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

att till elektrifiering av linjen Östersund—Storlien för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 8 500 000 kronor.

XI. Försvarsberedskap vid statens järnvägar..... kronor 2 750 000.

I sin framställning den 2 september föregående år meddelade styrelsen, att för slutförande av den ursprungliga (i Kungl. Maj:ts proposition nr 54 till 1938 års riksdag framlagda) planen för försvarsberedskap vid statens järnvägar erfordrades ytterligare 641 000 kronor, avseende kostnader för reparation av beredskapslokomotiv. På grund av högtrafiken ävensom vissa förseningar i leveranserna av elektrolok hade emellertid svårigheter uppstått att frigöra ånglokomotiv för beredskapsreserven, varför styrelsen icke ansåg erforderligt att ytterligare medel anvisades för innevarande budgetår. Av samma skäl anses nu ej heller för nästkommande budgetår något anslag för ifrågavarande ändamål behöva anvisas.

Däremot måste styrelsen i detta sammanhang hemställa om anslag dels

för täckande av viss för skyddsrummet vid Stockholms centralstation uppkommen merkostnad, dels för slutlig reglering av kostnaderna för vissa såsom förberedelse för en eventuell mobilisering successivt utförda arbeten.

Vad angår ifrågavarande skyddsrum är härvid att framhålla att behovet av detsamma ansågs synnerligen trängande, varför arbetet måste igångsättas, innan det ännu var avgjort, huru de elektriska ledningarna i skyddsrummet skulle slutgiltigt utformas. När utredningen härom senare blev färdig, visade det sig nödvändigt att utföra en särskild transformatoranläggning för 150 000 kronor. Denna föranledde ökade kostnader även ifråga om själva byggnadsarbetena. De totala kostnaderna för berörda skyddsrum inklusive nyssnämnda transformatoranläggning ha av dessa orsaker kommit att uppgå till 970 000 kronor, medan av de till skyddsrum hittills beviljade medlen för ändamålet reserverats endast 600 000 kronor. Å anslaget till skyddsrum föreligger på grund härav en brist å 370 000 kronor, för vars täckande ett motsvarande tilläggsanslag är erforderligt.

Beträffande övriga i statens järnvägars räkenskaper nu balanserade utgifter för försvarsberedskapen torde få erinras om att styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 4 september 1939 angående medel för genomförande av den genom Kungl. Maj:ts beslut den 1 september 1939 anbefallda förstärkta försvarsberedskapen meddelade — under punkt II C — att avsevärda arbeten vore under utförande såsom förberedelse för en eventuell mobilisering, men att kostnaderna för dessa arbeten icke ens överslagsvis då kunde angivas. Med förmålan att styrelsen jämlikt punkt 20 i civilt försvarsberedskaps-cirkulär avsåge att av tillgängliga medel tillsvida förskottera de av dessa åtgärder föranledda kostnaderna, anmälde styrelsen sin avsikt att senare inkomma med särskild framställning om anslag till berörda ändamål.

Ifrågavarande arbeten — innefattande bland annat anordningar för skyddsbevakning, såsom stängsel, signalledningar och vaktkurar m. m., ävensom upplagsplatser och splitterskydd, reparationsberedskap, anbringande av mörkläggingsmateriel samt montering av reservtelefonväxel i Stockholm m. m. — voro i huvudsak avslutade i september 1942, då de bokförda kostnaderna för desamma uppgingo till 2 380 000 kronor. De obetydliga kostnader, som därefter uppkommit, hava bestritts med driftmedel. För täckande av ovan nämnda i statens järnvägars räkenskaper balanserade kostnader erfordras alltså ett anslag å 2 380 000 kronor.

Slutligen får styrelsen meddela, att från försvarsstabens samt luftskyddsinspektörens och bevakningsinspektörens sida framförts önskemål om ytterligare åtgärder i olika hänseenden i syfte att stärka statens järnvägars försvarsberedskap men att styrelsen funnit dessa frågor kräva närmare utredningar ur tekniska och ekonomiska synpunkter.

Med förmålan att styrelsen, sedan dessa utredningar hunnit slutföras, torde komma att ingiva särskild framställning om ytterligare medel till försvarsberedskap får styrelsen under åberopande av vad ovan anförts i detta sammanhang hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1944/45 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag å 2 750 000 kronor,

dels å driftbudgeten ett lika stort anslag för avskrivning av denna kapitalinvestering.

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

Under denna rubrik har under en följd av år anvisats anslag för bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägena, 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 ifrågasvarande ändamål har riksdagen för vart och ett av budgetåren 1939/40, 1940/41 och 1941/42 anvisat 1 000 000 kronor, för budgetåret 1942/43 1 200 000 kronor samt för innevarande budgetår 1 500 000 kronor. För nästkommande budgetår anses ett oförändrat anslag av 1 500 000 kronor till ifrågasvarande ändamål erforderligt.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

B. Rullande materiel.

I. Elektrolok kronor 1 800 000.

Förutom till elektrolok, som anskaffats i samband med den fortgående elektrifieringen av statsbanenätet, och för vilka medel alltså erhållits genom de för vederbörande elektrifieringar anvisade anslagen, ha under de senare åren särskilda anslag beviljats till anskaffning av elektrolok även för tidigare elektrifierade banlinjer, i den mån den ökade trafiken nödvändiggjort inköp av ytterligare lok utöver de i de ursprungliga elektrifieringsprogrammen upptagna. För budgetåret 1942/43 anvisades för sistnämnda ändamål 8 500 000 kronor. Såsom framgår av 1942 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 28) avsåg 3 800 000 kronor av detta anslag förskottslikvid av en som erforderlig ansedd nyanskaffning av ytterligare 23 lokomo-

tiv. Med bifall till Kungl. Maj:ts i 1943 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 37) anvisades för innevarande budgetår ett investeringsanslag av 9 800 000 kronor för likvidering av nämnda 23 lok. Dessa beräknades alltså då betinga en sammanlagd kostnad av 13% miljoner kronor.

Vid tidpunkten för järnvägsstyrelsens framställning angående anslagsäskanden för innevarande budgetår hade samtliga ifrågavarande lok emellertid ännu icke kunnat kontrakteras. Såsom styrelsen meddelade i sin skrivelse den 2 september 1942 hade nämligen leveransen av de år 1939 beställda provloken av en ny snälltågstyp, litt. F, av flera samverkande orsaker blivit avsevärt försenad, och styrelsen hade därför då ännu icke kunnat i praktisk drift bilda sig tillräcklig erfarenhet angående deras lämplighet. Så snart dylika prov hunnit verkställas — och om dessa, såsom vore anledning hoppas, gäve gott resultat — sade sig styrelsen emellertid ha för avsikt att vidtaga åtgärder för beställning jämväl av de 12 lok av nu ifrågavarande typ, vilka inginge i det senast anmälda och av statsmakterna prövade nyanskaffningsprogrammet. Det vore nämligen, framhöll styrelsen, synnerligen angeläget att snarast få lokparken kompletterad med det planerade antalet lok av denna typ med dess kraftigare motorer och större dragkraftförmåga, vilka egenskaper gjorde loken särskilt lämpliga för framförande av de allt högre tågvikterna.

Någon mera bestämd uppgift angående totalkostnaderna för ifrågavarande 23 lok kunde styrelsen på grund härav icke meddela i detta sammanhang utan framhöll härom endast att det vore att förutse, att kostnaderna på grund av den fortgående prisstegringen och i leveranskontrakten numera intagna klausuler om kompensation för under byggnadstiden inträdda löne- och materialprisstegringar komme att bliva icke oväsentligt högre än de förut — till 13% miljoner kronor — beräknade. Beträffande de redan beställda person- och godstågloken av annan typ än den ovannämnda kunde kostnadsökningen emellertid redan vid dåvarande tidpunkt uppskattas till minst 600 000 kronor.

Till denna merkostnad är hänsyn också tagen vid bestämmande av storleken av anslaget för innevarande budgetår. Sedan även ovannämnda 12 F-lok nu kontrakterats och det därvid visat sig, att desamma betinga ett pris av omkring 700 000 kronor per styck i stället för, såsom i den ursprungliga kostnadsuppgiften beräknades, 550 000 kronor per styck, erfordras för slutförande av det av statsmakterna godkända anskaffningsprogrammet en ytterligare medelsanvisning av 1 800 000 kronor.

Bristen på elektrolok är alltjämt synnerligen stor. Sålunda måste ånglok för närvarande tagas i anspråk även å elektrifierade linjer dels som dragkraft i vissa godståg, dels för växling, vilket givetvis icke kan anses ändamålsenligt. För att på ett någorlunda tillfredsställande sätt avveckla en trafik av samma omfattning som den nuvarande skulle alltså erfordras ännu flera lok än som efter leveransen av de nu senast beställda komma att stå till förfogande. Med hänsyn till nuvarande höga tillverkningspriser ävensom till en efter ett

fredsslut ej osannolik nedgång i trafiken anser sig styrelsen emellertid trots förhandenvarande svårigheter böra se tiden an.

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

att till elektrolök för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 800 000 kronor.

II. Elektromotorvagnar kronor 1 860 000.

Lokaltrafiken närmast Malmö ombesörjes för närvarande i stor utsträckning med motorvagnsaggregat, vardera i regel bestående av tvenne elektriska motorvagnar jämte en mellan dessa placerad personboggivagn. För närvarande äga statens järnvägar 10 dylika motorvagnar, vilka beställts år 1936 och levererats år 1939 samt bekostats med till elektrifiering av vissa banlinjer tidigare beviljade medel.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 augusti 1936 med uppgift på arbeten och beställningar, vilka kunde förutses böra komma till utförande under de fem budgetåren 1937/38—1941/42, anmälde styrelsen behov av att under nämnda femårsperiod anskaffa ytterligare dylika motorvagnar, närmast avsedda för förortstrafiken vid Stockholm och Göteborg. I sin skrivelse den 29 september 1938 angående anslag för budgetåret 1939/40 meddelade styrelsen emellertid, att den sålunda tänkta anordningen vid en närmare utredning visat sig mindre lämplig, och att lokaltrafiken närmast Stockholm och Göteborg bättre betjänades med tåg bestående av — förutom lok — lokaltågsvagnar av lätt konstruktion och med stort antal sittplatser.

På sträckor där trafiken icke är fullt så stor som närmast Stockholm och Göteborg ha dessa motorvagnsaggregat däremot visat sig synnerligen ändamålsenliga, enär de såväl i anskaffning som i drift ställa sig betydligt billigare än vanliga tåg och sålunda göra det möjligt att utan åsidosättande av ekonomiska synpunkter vid behov förbättra lokaltågsförbindelserna. Det är därför önskvärt att ytterligare 6 dylika motorvagnar nu anskaffas för insättande på därför lämpliga linjesträckor. Anskaffningskostnaden för varje motorvagn beräknas till 310 000 kronor.

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

att till elektromotorvagnar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 860 000 kronor.

III. Rälsbussar kronor 1 000 000.

Till anskaffande av rälsbussar har å riksstaten anvisats, för budgetåret 1941/42 1 400 000 kronor och för budgetåret 1942/43 1 500 000 kronor. För dessa medel jämte ett genom kungl. brev den 7 augusti 1942 av förnyelsefondsmedel anvisat belopp av 155 000 kronor ha beställts 41 rälsbussar och 24

släpvagnar, av vilka några ännu ej levererats. Sedan så skett komma statens järnvägar att inneha sammanlagt 166 rälsbussar och 67 släpvagnar.

Då det enligt styrelsens åsikt är synnerligen önskvärt, att denna billiga driftform vinner ökad utbredning särskilt å linjer med relativt svag trafik dels som ersättning för i drift väsentligt dyrare ångtåg och dels för att bereda viss förbättring av resemöjligheterna böra medel ställas till förfogande för anskaffande under nästa år av ytterligare ett 25-tal rälsbussar jämte 5 släpvagnar.

Kostnaden för denna anskaffning har beräknats till 2 000 000 kronor, varav hälften anses böra bestridas med förnyelsefondsmedel.

Under hänvisning till vad ovan anförts och under förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 1 000 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till rälsbussar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

IV. Person- och resgodsvagnar..... kronor 4 000 000.

Trots den ökning av personvagnparken, som ägt rum under de senare åren, råder alltså en mycket kännbar brist på person- och resgodsvagnar. Denna brist är särskilt framträdande beträffande tredje klass sittvagnar, ehuru de senaste årens nyanskaffningar nära nog uteslutande varit inriktade på sådana vagnar. Till belysande av den alltså rådande bristen på utrymme i 3 klass kan nämnas, att medan fram till år 1939, det sista fredsåret, antalet sittplatser sedan år 1930 hade ökat med 26·3 %, antalet resor i 3 klass med 62·8 % och antalet personkilometer i 3 klass med 76·1 %, så utgjorde ökningen från 1930 till 1942 av antalet sittplatser 77·9 %, av antalet resor 143·0 % och av antalet personkilometer 241·0 %. Den genom förstatligandet av enskilda järnvägar föranledda ökningen av vagnsutrymmet och trafiken är härvid medräknad. Vagnbristen, som redan år 1939 var synnerligen kännbar och vållade stora svårigheter för trafikens ändamålsenliga avveckling, har såsom framgår av dessa uppgifter icke minskats.

Även om resandetrafiken under en efterkrigsperiod icke torde komma att hålla sig vid nuvarande rekordartade omfattning, finnes å andra sidan knappast anledning befara sådan minskning av densamma, att jämvikt därigenom skulle erhållas mellan antalet sittplatser och antalet resande. Visserligen är att förutse, att de militära resorna efter krigets slut bli av mindre omfattning än för närvarande. Att de skulle komma att tillnärmelsevis nedgå till förkrignivån torde emellertid få anses tämligen osannolikt i betraktande av den numera genomförda utökningen av landets militära organisation, den förlängda värnplikstiden m. m., och vad den civila trafiken angår tala de hittills vunna erfarenheterna snarast för att stegringen, om ock måhända med något kortare avbrott och i något saktare tempo än under de

senaste åren kommer att fortsätta. Den service, som statens järnvägar äro i stånd att erbjuda de resande, torde härvid spela en ej oväsentlig roll.

I detta sammanhang må särskilt framhållas, att under åren närmast före kriget påbörjades en slopning i viss utsträckning av sådana äldre 2-axliga person- och resgodsvagnar, som, då de inkommo till verkstad för större revision, befunnos vara i sådant skick, att det icke kunde anses ekonomiskt försvarbart att iståndsätta och underhålla dem. Denna slopning måste emellertid upphöra redan år 1940 på grund av den starkt stegrade resandetrafik, som kriget medförde. Till följd av det av krisförhållandena föranledda, alltmer ökade behovet av såväl tredje klass- som res- och ilgodsutrymme har någon slopning av dylik materiel överhuvudtaget förekommit endast undantagsvis under senare år. Enligt gjorda beräkningar finnas således för närvarande exempelvis icke mindre än 211 2-axliga tredje klass vagnar — innehållande 11 530 sittplatser — vilka böra utrangeras, så snart möjlighet härtill uppstår. Enbart som ersättning för dessa vagnar erfordras en nyanskaffning av 120—130 boggivagnar.

Behovet av ökat antal resgodsvagnar är likaledes alltjämt stort. Under långa tider av året måste nämligen för närvarande ett stort antal av de modernaste godsvagnarna till förfång för godstrafiken uttagas ur godstågen och insättas som resgodsvagnar i snäll- och persontågen.

Vad slutligen angår sovvagnar har nyanskaffningen av sådana under de senare åren fått stå helt tillbaka för tillgodoseendet av det under rådande förhållanden angelägnare behovet av sitt- och resgodsvagnar. Under de sista 10 åren ha sålunda endast 21 sovvagnar nybyggts, därav 14 för att insättas i trafiken Sverige/Norge—Tyskland. Endast 7 nya sovvagnar ha således under dessa 10 år tillförts den inhemska trafiken, vilken kunnat nödortfigt tillgodoses endast tack vare den omständigheten att även de nyssnämnda, för utlandstrafiken avsedda moderna vagnarna insatts i viktiga sovvagnskurser inom landet. Då fredsförhållanden en gång inträda, komma desamma emellertid åter att bli erforderliga i sina ursprungliga vagnkurser. Som ersättning för dessa vagnar, vilka äro statens järnvägars modernaste av hel stålkonstruktion, finnas nu ej att tillgå andra sovvagnar än äldre omoderna sådana av trä. Då det synes angeläget, att även den inhemska sovvagnsparken moderniseras och att även sovvagnar av hel stålkonstruktion mera allmänt anskaffas, anses det icke tillrädligt att längre låta anstå med återupptagandet av nybyggnad av sovvagnar. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att en första nyanskaffning av dylika vagnar beräknas taga en tid av minst två år i anspråk.

Alldeles oavsett huru länge de av kriget föranledda särskilda förhållandena äga fortbestånd föreligger alltså, såsom av ovanstående ävensom av från försvarsstabens sida gjorda uttalanden framgår, behov av fortsatt omfattande nybyggnad av personvagnar. Önskvärt vore att för detta ändamål få för budgetåret 1944/45 disponera minst samma belopp, som av järnvägsstyrelsen begärdes för 1943/44, d. v. s. minst 12 miljoner.

Med hänsyn till det rådande statsfinansiella läget har styrelsen dock icke ansett sig böra överskrida det för innevarande budgetår beviljade beloppet, 11 miljoner kronor, varvid räknats med nybyggnad av följande person- och resgodsvagnar nämligen 8 st. sovvagnar, 35 st. 3 klass sittvagnar för närtrafik, 15 st. 3 klass sittvagnar för fjärrtrafik samt 25 st. resgodsvagnar. Av förenämnda belopp, 11 000 000 kronor, torde den mot den normala ersättningsanskaffningen svarande delen, enligt verkställd utredning 7 000 000 kronor, böra bestridas av förnyelsefondsmedel, medan å riksstaten sålunda skulle behöva anvisas 4 000 000 kronor.

I anslutning till ovanstående och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 under förevarande rubrik upptaga ett belopp av 7 000 000 kronor, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till person- och resgodsvagnar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

V. Godsvagnar kronor 2 400 000.

Statens järnvägars normalspåriga godsvagnpark har under de senaste fyra åren av kända skäl måst avsevärt utökas och utgöres nu, exkl. malmvagnar, av i runt tal 8 400 slutna och 16 300 öppna vagnar (inberäknat under leverans varande 360 slutna och 440 öppna vagnar) mot 6 500 slutna och 10 600 öppna närmast före kriget. Ökningen utgör således 1 900 slutna och 5 700 öppna eller 30 resp. 54 %. Denna ökning kan måhända i och för sig synas stor men svarar dock icke på långt när mot den ökning, som gods- trafikens undergått under samma tid. Från 1938 till 1942 har nämligen ton- talet gods stigit med 98 % och antalet tonkm med 174 % (häri då även in- räknad trafiken å de tillkomna smalspåriga banorna, vilken dock inverkar högst obetydligt på angivna procenttal). Vidare torde böra beaktas, att ingen ökning av antalet godsvagnar utan endast en viss av ålder och förslitning m. m. betingad ersättningsanskaffning av dylika vagnar ägde rum under en följd av år fram till 1939 trots den efter depressionsåret 1932 fortgående stegringen av godstrafiken, varför tillgången på godsvagnar redan år 1939 var för knapp. På grund av detta ogynnsamma utgångsläge och den sedan krigsutbrottet så våldsamt och långt mera än antalet vagnar ökade gods- trafikens är vagnparken för närvarande än mera otillräcklig. Detta framgår även av här nedan angivna uppgifter rörande skillnaden mellan tillgängliga och av trafikanterna rekvirerade vagnar, d. v. s. överskottet (+) eller bristen (—) på vagnar i medeltal per dag under tiden januari—juli i år.

	1 9 4 3	Slutna vagnar	Öppna vagnar
Januari	—	760	+ 101
Februari	—	1 028	— 884
Mars	—	1 041	— 1 889
April	—	903	— 1 688

	1 9 4 3	Slutna vagnar	Öppna vagnar
Maj	—	474	— 1 224
Juni	—	375	— 1 527
Juli	—	848	— 2 233

För att ytterligare belysa läget och utvecklingstendensen kan till slut nämnas, att godstrafiken, mätt i tontal, under första halvåret i år ökat med 13 % i jämförelse med motsvarande tid i fjol, att antalet lastade stycke gods-vagnar under samma tid ökat med 8·5 % samt hela antalet vid statens järnvägars stationer lastade vagnar med 13·8 %.

Att döma av ovan anförda uppgifter torde någon nämnvärd minskning i den nuvarande avsevärda trafiken och följaktligen något minskat vagnbehov knappast vara att emotse, så länge kriget varar. Däremot får man givetvis räkna med att de av krisläget föranledda särskilda transportererna komma att bortfalla om icke förr så i varje fall efter krigets slut, att godstrafikomfattningen dessutom kan komma att ogynnsamt påverkas av en framdeles inträdande lågkonjunktur och konkurrens från andra transportföretag, och att situationen till följd härav förr eller senare kan komma att undergå ej obetydliga förändringar. Med hänsyn härtill är det i dagens labila läge synnerligen svårt att bedöma, huruvida och i vilken grad en ytterligare ökning av godsvagnparken kan vara av behovet påkallad och affärsmässigt försvarlig, i all synnerhet som det ej är möjligt att nu förutse varken *när* en sådan ändrad transportsituation kan komma att inträda eller med vilken styrka den kommer att göra sig gällande.

Däremot kan med tämligen stor sannolikhet förutses, att medel, som ställas till förfogande för ändamålet i början av år 1944, möjliggöra leverans av nya godsvagnar tidigast mot slutet av samma år. Någon omedelbar lättnad i den nuvarande svåra vagnbristen synes sålunda under alla förhållanden icke möjlig att åstadkomma genom dylika åtgärder.

Med hänsyn till ovan berörda omständigheter torde trots de för dagen och för såväl statens järnvägar som trafikanterna synnerligen kännbara olägenheterna av en otillräcklig vagnpark behovet av en fortsatt vagnanskaffning nu böra bedömas med en viss försiktighet. Å andra sidan är det emellertid angeläget och för en god kundtjänst betydelsefullt att tillgången på godsvagnar bringas i bättre överensstämmelse med behovet än som för närvarande är fallet. Vidare är att beakta att i ovan angivna 8 400 slutna och 16 300 öppna godsvagnar ingå cirka 700 resp. 2 000 äldre småbäriga dylika, vilka endast på grund av kristidens stora anspråk på godsvagnparken måst behållas i trafik tills vidare men som nu äro så förslitna och dyra i såväl underhåll som drift, att de böra undanställas så snart förhållandena det medger. Slutligen måste på grund av förslitning och olyckshändelser m. m. för varje år räknas med en viss oundviklig slopning av godsvagnar. Sålunda ha under år 1942 av denna anledning icke mindre än 80 slutna och 255 öppna vagnar uttrangerats.

Oaktat de nu mer än vanligt ovissa framtidsutsikterna anser sig järnvägsstyrelsen på grund av berörda omständigheter böra hemställa om medel för anskaffning under nästa år av sammanlagt cirka 600 normalspåriga godsvagnar — varav 300 slutna och 300 öppna — i första hand avsedda att ersätta de vagnar, som av en eller annan anledning redan måst nedskrotas och i andra hand såsom ersättning för sådana mindervärdiga vagnar, som ännu gå i trafik men likaledes anses böra avställas, så snart trafiksituationen det medger. Något vagnöverskott torde sålunda under alla förhållanden icke vara att befara. I övrigt må beträffande den nu föreslagna vagnanskaffningen endast framhållas, att densamma med undantag för år 1942 är ej oväsentligt lägre än de senaste årens, vilken utgjort

År 1939	825 vagnar	
» 1940	1 570	»
» 1941	1 910	»
» 1942	570	»
» 1943	860	»

eller alltså i runt tal 1 150 vagnar i genomsnitt per år under angivna tid och över 1 200 vagnar per år i genomsnitt fr. o. m. år 1940.

Nu föreslagna 600 vagnar beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 8 800 000 kronor.

Även beträffande smalspårsvagnar torde en viss förnyelse vara erforderlig. Denna måste dock bedömas med än större försiktighet på grund av svårigheterna att nu överblicka smalspårbanornas — särskilt då de av spårvidden 0·891 meter — trafikuppgifter efter ett fredsslut. En ersättningsanskaffning av 30 slutna vagnar av 0·891 meters spårvidd torde dock icke längre kunna uppskjutas och upptages alltså för detta ändamål ett belopp av 400 000 kronor.

Slutligen erfordras även medel till ett belopp av 200 000 kronor för anskaffning av ytterligare 10 s. k. överföringsvagnar, avsedda att användas för transport av normalspåriga vagnar å smalspåriga linjer.

Det för godsvagnanskaffningen under nästa år erforderliga totalbeloppet skulle således utgöra $8\,800\,000 + 400\,000 + 200\,000 = 9\,400\,000$ kronor, varav 7 000 000 anses böra bestridas med förnyelsefondsmedel och resten med anslag å riksstaten.

I anslutning till vad ovan anförts och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att i sitt förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 för nu ifrågasvarande ändamål medtaga ett belopp av 7 000 000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till godsvagnar för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 2 400 000 kronor.

C. Anläggningar och förlag för biltrafik kronor 2 000 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar anvisades till anläggningar och förlag för biltrafik för vardera av budgetåren 1935/36 och 1936/37 2 000 000 kronor, för budgetåret 1937/38 2 300 000 kronor, för budgetåret 1938/39 2 400 000 kronor och för budgetåret 1939/40 2 900 000 kronor. Av dessa belopp har i enlighet med meddelade bestämmelser 2 000 000 kronor per budgetår tagits i anspråk för förvärv — efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall godkänt köpeavtal — av förefintliga, statens järnvägars intressen berörande omnibusföretag, medan återstoden använts till nyanskaffning av rullande materiel m. m.

I sin framställning den 26 september 1939 angående anslag för budgetåret 1940/41 ansåg sig styrelsen, med hänsyn till då inträdda förhållanden, icke böra föreslå något anslag vare sig till förvärv av i enskild ägo befintliga bil-linjer eller till inköp av ny bilmateriel, utan inskränkte sig till att hemställa, om visst anslag för uppförande av garage- och verkstadsbyggnader för biltrafiken. Av enahanda skäl begärde styrelsen ej heller för budgetåret 1941/42 något anslag för billinjeförvärv utan hemställde även för detta budgetår om medel endast till garagebyggnader och andra för driften erforderliga fasta anläggningar. För budgetåren 1942/43 och 1943/44 ha några anslag under denna rubrik över huvud taget icke begärts.

Det har emellertid — närmast som en följd av det i samband med övertagandet av enskilda järnvägars biltrafik ej oväsentligt utökade billinjenätet — vid upprepade tillfällen, särskilt under senare tid, visat sig angeläget att äga tillgång till medel för förvärv av enskilda biltrafikföretag, varigenom vissa för statens järnvägar betydelsefulla förvärv måhända kunnat genomföras. Skall det bli möjligt för statens järnvägar att både skydda sig för en ur allmän synpunkt skadlig konkurrens och genomföra en från samhällelig synpunkt önskvärd trafikrationalisering, framstår det för styrelsen som nödvändigt att visst anslag ånyo ställes till förfogande för ifrågasvarande ändamål. Den härför behövlige anslagssumman synes styrelsen lämpligen kunna bestämmas till samma belopp som tidigare, d. v. s. 2 000 000 kronor.

Behov föreligger även av bättre och tidsenligare garage- och verkstadsbyggnader, varigenom bland annat kostnaderna för vagnunderhållet skulle kunna nedbringas. Då av för sistnämnda ändamål tidigare anvisade medel ännu kvarstår viss behållning, som beräknas täcka de mest angelägna behoven av sådana byggnader, anser sig styrelsen emellertid under rådande förhållanden icke böra ifrågasätta några ytterligare medel för garage- och verkstadsbyggnader.

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

att till anläggningar och förlag för biltrafik för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktigen Johansson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Pehrsson, verkstadsdirektören Norinder samt byråcheferna Sandström, Trolle, Lundqvist, Thelander, Ringqvist, Lindskog och von Horn ävensom avdelningschefen vid försvarsstabens kommunikationsavdelning överstelöjtnant Kring.

Järnvägsfullmäktigen Johansson har härvid uttalat, att ett till anläggningar och förlag för biltrafik anvisat anslag enligt hans mening endast bör komma till användning för att förvärva tillförsellinjer till statens järnvägar men däremot icke med statens järnvägar jämnlöpande billinjer.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 18 september 1943.
