

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 1945/46 äskas av 1945 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1945/46 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Förslaget skiljer sig från tidigare ingivna i så måtto att detsamma som följd av den vid 1944 års riksdag beslutade omläggningen av kapitalbudgeten omfattar all under nästkommande budgetår avsedd investering, såväl nyan-skaffning som ersättningsanskaffning, och att resp. anslag i enlighet härmed nu upptagits med sina bruttobelopp d. v. s. med inräkning jämväl av den del av kostnaderna, som enligt tidigare tillämpade principer skulle ha bestritts med förnyelsefondsmedel. Som följd härav har vidare sist i förslaget upp-tagits visst belopp för sådana — i regel var för sig mindre — ersättnings-anskaffningar och förnyelsearbeten, för vilka Kungl. Maj:t enligt den nya ordningen skall äga att meddela beslut med anlitande av ett för ändamålet an-visat — med en förhållandevis vid marginal fastställt — anslag.

Slutligen får styrelsen framhålla att de i förslaget upptagna arbetena och anskaffningarna till största delen äro sådana, för vilka anslag uppförts å den allmänna beredskapsstaten för innevarande budgetår, men vilka nu ansetts vara av den angelägenhetsgraden, att medel synas böra anvisas i vanlig ordning.

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

A. Nya byggnader och anläggningar.	Anslags- belopp kronor
I. <i>Bangårdar.</i>	
1. Ånge, utvidgning av spårsystemet	600 000
2. Teckomatorp, utvidgning av spårsystemet	150 000
3. Anordnande av mötesplatser å linjen Falköping—Nässjö	600 000
4. Förlängning av mätesspår och anordnande av en tredje tågväg å vissa stationer	1 000 000
5. Gångbroar och gångtunnlar	200 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Fortsatt anläggning av dubbelspår	12 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1. Rälsutbyten m. m.	10 000 000
2. Diverse åtgärder för spår förstärkning	500 000
IV. <i>Skenfria vägforsningar m. m.</i>	200 000
V. <i>Broar m. m.</i>	500 000
VI. <i>Bangårdsmaskinerier</i>	500 000
VII. <i>Husbyggnader.</i>	
1. Utvidgning av enrumslägenheter	300 000
2. Stockholm C, nytt ilgodsmagasin	4 000 000
VIII. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	3 000 000
IX. <i>Telefonanläggningar m. m.</i>	3 655 000

X. Elektriska belysningsanläggningar	210 000
XI. Anläggningar för elektrisk tågdrift	7 135 000
XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.	
1. Malmö, utbyggnad av lokstationen	250 000
2. Jokkmokk, tillbyggnad till rälsbusssgaraget	100 000
3. Arvidsjaur, tillbyggnad till lokstallet	125 000
4. Umeå, tillbyggnad till lokstallet	125 000
XIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.	
1. Örebro, magasin för elektrolokdetaljer m. m.	225 000
2. Bollnäs, tillbyggnad till vagnverkstaden	100 000
3. Notviken, hetvattenvärmeledning i vagnverkstaden	115 000
XIV. Elektrifiering.	
1. Östersund—Storlien	3 400 000
2. Stockholm—Tillberga—Köping	12 940 000
XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten ...	2 000 000
Summa nya byggnader och anläggningar	63 930 000
B. Rullande materiel.	
I. Elektrolok	2 400 000
II. Lokomotorer	450 000
III. Rälsbussar	4 000 000
IV. Person- och resgodsvagnar	13 260 000
V. Postvagnar	1 330 000
VI. Godsvagnar	7 650 000
Summa rullande materiel	29 090 000
C. Anläggningar och förlag för biltrafik	4 300 000
D. Inventarier	3 650 000
E. Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten	18 000 000
Summa summarum	118 970 000

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

A. Nya byggnader och anläggningar.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 63 930 000 kronor.

I överensstämmelse med under en följd av år iakttagen, av statsmakterna godkänd praxis har styrelsen icke i denna framställning såsom särskilda äskanden medtagit sådana relativt små arbeten, vilka var för sig beräknats

betinga kostnader, ej överstigande visst belopp, utan är avsett att härför använda medel, som nedan under grupp XV begäras såsom dispositionsanslag (givetvis i den mån fråga icke är om arbeten, för vilka särskilda kollektivanslag finnas anvisade). Styrelsen får i detta sammanhang erinra om sin under nämnda punkt gjorda hemställan om sådan vidgad användning av sagda dispositionsanslag, att detsamma härefter må användas för arbeten, vilka beräknats betinga en kostnad av högst 100 000 — mot nu högst 50 000 — kronor vardera.

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.

Brist har uppkommit å anslaget för följande under år 1943 avslutade arbete med nedan angivna belopp, nämligen

Utvidgning av spårsystemet i Hallsberg (Tilläggsstat II för 1940/41, Kb I C 1c)	kronor 4 909: 39
Denna brist har täckts med överskottsmedel från anslagen till	
Utvidgning av spårsystemet vid Göteborgs C (1939/40, Kb I C 2)	kronor 3 648: 86
Utvidgning av tvättinrättningen vid Hagalund Ö. (1939/40, Kb I C 9)	» 1 260: 53
Efter denna reglering kvarstår å sistnämnda anslag en behållning å 4 791: 94 kronor.	

I. Bangårdar.

1. Ånge, utvidgning av spårsystemet..... kronor 600 000.

Till omläggning av infartslinjerna söder- och norrifrån till Ånge station ävensom till ombyggnad av bangården därstädes har anvisats följande belopp, nämligen å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 1 050 000 kronor, å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1941/42 350 000 kronor, å riksstaten för budgetåret 1942/43 1 400 000 kronor samt av förnyelsefondsmedel för år 1942 200 000 kronor eller sammanlagt 3 000 000 kronor. Dessa medelsanvisningar grunda sig på en av järnvägsstyrelsen i dess framställning den 2 oktober 1940 lämnad uppgift, att kostnaderna för ifrågavarande arbeten approximativt kunde uppskattas till 3 miljoner kronor.

Beräkningen av kostnaderna hade härvid skett på grundval av 1939 års prisnivå och — med hänsyn till angelägenheten av arbetets snara igångsättande — utan att några geotekniska undersökningar av grundförhållandena ägt rum. När arbetet sedan igångsattes visade det sig, att grundförhållandena vid den södra ingångslinjen voro sådana, att bankutfyllning redan från början måste utföras för dubbelspår. Då järnvägsbanken under arbetets gång sjönk, måste dessutom påfyllningar vidtagas, allt medförande högst avsevärt ökade kostnader.

Vidare må nämnas, att arbetet, som huvudsakligen utfördes under åren 1942 och 1943, i viss utsträckning ansågs böra bedrivas även vintertid, enär det var av största vikt att få bangården ombyggd och utvidgad snarast möjligt för att kunna avverka den på grund av rådande särskilda förhållanden avsevärt ökade godstrafiken över Ånge. Även denna omständighet medförde ökade kostnader. Slutligen uppkom i såväl materialpriser som arbetslöner en successiv stegring efter år 1939, på vars å-priser — som förut nämnts — kostnadsuppskattningen baserade sig.

På grund av ovan nämnda förhållanden har arbetet ifråga kommit att draga en kostnad, som med cirka 600 000 kronor eller cirka 20 % överstiger den ursprungligen uppskattade byggnadskostnaden.

Denna fördyring är såsom redan nämnts, förutom av oförutsedda omständigheter, även föranledd därav att ombyggnadsarbetet bedrivits i så snabbt tempo som skett. Med anledning härav torde i detta sammanhang böra erinras om de fördelar för trafikarbetet, som ernåtts genom ombyggnaden. De direkta vinsterna i detta hänseende äro stora och visa sig framför allt i avsevärd kostnadsbesparing för maskintjänsten samt i att de godståg, som beröra stationen, numera kunna framföras rättidigt. Att i exakta siffror ange dessa kostnadsbesparingar och fördelar låter sig icke göra, men det torde vara av intresse att påvisa, vilka konsekvenser i tågföringen, som skulle blivit följden, om bangårdsombyggnaden icke kommit till stånd under dessa år, då trafiken — ej minst via Ånge — varit exceptionellt hög.

Före ombyggnaden kunde rangerbangården med mycket stora svårigheter avverka cirka 40 000 av- och tillkopplade vagnar per månad, medan däremot efter ombyggnaden utan större svårigheter kunnat avverkas cirka 72 000. Härav framgår, att, om rangerbangårdens kapacitet icke utökats, ett betydande antal godståg måst dirigeras över den ångdrivna linjen Långsele—Sundsvall—Gävle och att en del av godstrafiken över linjen Östersund—Ånge söderut måhända måst framföras över den likaledes ångdrivna linjen Östersund—Orsa—Bollnäs. Att en dylik tågföring skulle medfört mycket ökade driftkostnader är uppenbart liksom ock att en försämrad vagnomsättning blivit följden härav genom godstågens längre gångtider över ånglinjerna.

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

att till utvidgning av spårsystemet i Ånge för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringanslag av 600 000 kronor.

2. Teckomatorp, ändring av spårsystemet..... kronor 150 000.

De nuvarande bangårdsanordningarna vid Teckomatorp möjliggöra icke att fyra tåg samtidigt expedieras å stationen. Genom att så icke nu kan ske måste tåg från Eslöv i vissa fall givas ett senare läge i tidtabellen än som annars vore nödvändigt, med följd att långa väntetider uppstå för övergångsresande.

En sådan ändring av bangårdsanordningarna, att fyra tåg samtidigt kunna expedieras, är därför synnerligen önskvärd. Kostnaderna härför hava beräknats till 150 000 kronor.

Med hänvisning till ovanstående får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för ändring av spårsystemet i Teckomatorp för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

3. Linjen Falköping—Nässjö, anordnande av nya mötesplatser kronor 600 000.

Å den hårt belastade och ur tågföringssynpunkt känsliga linjen mellan Falköping och Nässjö hava svårigheter uppstått för tågens tidtabellsenliga framförande på grund av det långa avståndet mellan driftplatserna å linjens mellersta del. Det är därför av behovet påkallat att anordna vissa nya mötesplatser — i första hand vid Huskvarna och Öggestorp. Kostnaderna för dessa båda arbeten hava beräknats till 600 000 kronor.

I anslutning till ovanstående och under erinran om att å beredskapsstaten för innevarande budgetår till anordnande av mötesplatser å ifrågavarande linje upptagits ett belopp av 700 000 kronor, ingående i anslaget för »spår-anordningar», får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anordnandet av nya mötesplatser å linjen Falköping—Nässjö för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.

4. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å ett flertal stationer kronor 1 000 000.

I de å beredskapsstaten för innevarande budgetår under rubriken »Spår-anordningar» upptagna anslagsbeloppen ingå även vissa belopp till här rubricerade ändamål.

Styrelsen finner emellertid angeläget att anslag till ifrågavarande ändamål för nästa budgetår anvisas i vanlig ordning och med förslagsvis 1 000 000 kronor och får till motivering härför anföra följande.

Svårigheter för god tågföring hava uppstått å vissa bandelar på grund av dels att mötesspårerna å en del driftplatser icke hava den längd, som motsvarar

nuvarande längden av å bandelarna framförda godståg, dels att en tredje tågväg saknas. För vinnande av ökad trafikkapacitet och samtidigt ernående av bästa möjliga tågföring böra därför å ett flertal driftplatser antingen mötespår förlängas eller en tredje tågväg anordnas eller ock båda dessa arbeten utföras. Det är styrelsens avsikt att, om medel härtill kunna erhållas, under en del år framåt successivt utföra dylika arbeten å diverse driftplatser. Till arbeten avsedda att utföras under nästa budgetår beräknar styrelsen, som nämnts, ett medelsbehov av 1 000 000 kronor.

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

att till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å ett flertal stationer för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

5. Gångbroar och gångtunnlar kronor 200 000.

Såsom styrelsen i sina tidigare anslagsäskanden framhållit, utgöra dylika anläggningar 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 väg 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.

För anläggningar av detta slag har för vardera av budgetåren 1937/38—1939/40 beviljats 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. För budgetåret 1942/43 hade styrelsen likaledes avsett att anlita tidigare anvisade medel, men då detta av formella skäl icke lät sig göra, beviljades i stället ett investeringsanslag å 200 000 kronor för budgetåret 1943/44. För innevarande budgetår har anvisats ett investeringsanslag av 150 000 kronor. Dessutom har för samma ändamål å beredskapsstat III för innevarande budgetår uppförts ett anslag av 1 500 000 kronor.

Bland till utförande ifrågasatta gångbroar och gångtunnlar utgöra en del mycket behövliga sådana och böra om möjligt komma till utförande under nästkommande budgetår. Tillgängliga medel förslå icke till täckande jämväl av de på budgetåret 1945/46 belöpande utgifterna, utan beräknas härför ytterligare ett anslag av 200 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 12 000 000.

I sin framställning den 18 september 1943 hemställde järnvägsstyrelsen att till dubbelspårsanläggningarnas fortsatta bedrivande för innevarande budgetår måtte anvisas ett anslag av 10 000 000 kronor, vilket belopp även upptogs i 1944 års statsverksproposition. I skrivelse den 17 februari 1944 framhöll järnvägsstyrelsen därefter, att, sedan frågan om medelsbehovet för dubbelspårsarbetena var föremål för omprövning i samband med beredningen av statsverkspropositionen, förhållandena på arbetsmarknaden i viss mån förändrats, i det att den tidigare rådande bristen på arbetskraft betydligt lättat och å vissa orter t. o. m. arbetslöshet gjort sig gällande, och att styrelsen av denna anledning ansåg sig böra ifrågasätta, huruvida icke styrelsen lämpligen borde beredas möjlighet att redan våren 1944 kunna utöka den på grund av tidigare meddelade direktiv avsevärt reducerade arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena.

Nyssnämnda skrivelse föranledde Kungl. Maj:t att, med återkallande av sitt i statsverkspropositionen framställda förslag, i särskild proposition, nr 117, föreslå riksdagen att till fortsatt anläggning av dubbelspår anvisa dels å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1943/44 ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor, dels ock för budgetåret 1944/45 ett investeringsanslag av 14 000 000 kronor, vilket förslag av riksdagen bifölls. Medgivande har därefter erhållits från statens arbetsmarknadskommission att tills vidare och intill dess annorlunda härom kan bli bestämt vid dubbelspårsarbetena sysselsätta en sammanlagd arbetsstyrka av intill 1 300 man.

Å allmän beredskapsstat II och III för innevarande budgetår har dessutom till här ifrågavarande ändamål uppförts anslag å 1 500 000 resp. 21 500 000 kronor.

Dubbelspårsarbetena pågå för närvarande å linjedelarna Järna—Skebokvarn, Pålsboda—Hallsberg, Gårdsjö—Stenstorp och Mjölby—Tranås. Under föregående budgetår öppnades linjedelarna Flen—Skebokvarn och Stenstorp—Falköping för dubbelspårstrafik och innevarande budgetår beräknas linjedelarna Pålsboda—Hallsberg och Skövde—Stenstorp bli färdigställda. Då så skett, har, sedan dubbelspårsarbetena å linjen Stockholm—Göteborg år 1937 återupptogs, sammanlagt 106 kilometer av den 342 kilometer långa sträcka, som vid denna tidpunkt var enkelspårig, öppnats för dubbelspårstrafik. Detta innebär att 220 kilometer eller cirka 48 % av den totala sträckan Stockholm—Göteborg utrustats för trafik å dubbelspår. Å linjen Katrineholm—Malmö, där dubbelspårsarbetena återupptogs år 1941, har sedan dess endast sträckan Hässleholm—Ballingslöv öppnats för dubbelspårstrafik.

Rörande behovet av fortsatt anläggning av dubbelspår torde i detta sammanhang endast behöva hänvisas till vad styrelsen ävensom Kungl. Maj:t och riksdagen därom anfört.

För nästkommande budgetår torde, under antagande att förhållandena på arbetsmarknaden skola förbliva ungefär oförändrade och att i varje fall någon inskränkning i den nu medgivna arbetsstyrkans storlek icke ånyo skall behöva vidtagas, medelsbehovet kunna beräknas till 12 000 000 kronor.

Styrelsen förutsätter emellertid härvid, att, därest förhållandena å arbetsmarknaden skulle undergå någon nämnvärd förändring och det skulle bliva fråga om att söka få fram lämpliga arbetsobjekt för beredande av arbetstillfällen, ytterligare medel komma att ställas till förfogande för arbetenas bedrivande med en större arbetsstyrka än den här förutsatta.

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

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 10 000 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggningsplattor m. m. står för budgetåret 1944/45 till styrelsens förfogande ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor. Såsom framhölls i styrelsens framställning den 18 september 1943 hade emellertid en viss knapphet på materiel lagt hinder i vägen för arbetenas utförande i den omfattning som varit önskvärd med hänsyn till den av de senaste årens starka trafik föranledda stora förslitningen av spåröverbyggnaden. Då nu en viss förbättring synes ha inträtt i fråga om materialtillgången, anser styrelsen därför, att arbetena i fortsättningen böra komma till utförande i en något ökad omfattning.

I betraktande av ovan berörda omständigheter anser styrelsen erforderligt att för budgetåret 1945/46 anvisas ett anslag av 10 000 000 kronor.

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

att för rälsutbyten m. m. för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning kronor 500 000.

För spår förstärkningsåtgärder och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å vissa starkt trafikerade huvudlinjer har för vartdera av budgetåren 1942/43 och 1943/44 anvisats investeringsanslag å 500 000 kronor. För budgetåret 1944/45 ansågs anslaget kunna tillfälligt minskas till 200 000 kronor med hänsyn till att ifrågavarande arbeten på grund av bristande tillgång på makadam tidvis kommit att bedrivas i en mera begränsad omfattning än som planerats och att av denna anledning kvarstod viss behållning å för ändamålet tidigare anvisade medel. I resp.

års driftkostnadsstater har därjämte medräknats vissa belopp för dylika arbeten.

Å vardera av beredskapsstaterna II och III för innevarande budgetår har vidare till här ifrågavarande arbeten uppförts anslag å 1 000 000 kronor.

För att kunna bedriva dessa fortlöpande arbeten i önskvärd omfattning beräknas för nästkommande budgetår ett investeringsanslag av 500 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

IV. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 200 000.

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

För ändamålet har för vardera av budgetåren 1938/39 och 1939/40 anvisats 200 000 kronor. För budgetåren 1940/41—1942/43 befanns inga motsvarande anslag erforderliga, enär från tidigare år kvarstående anslagsbehållning ansågs tillräcklig för bestridande av då ifrågakommande bidrag för dylika arbeten. För vardera av budgetåren 1943/44 och 1944/45 har däremot ånyo anvisats investeringsanslag av 200 000 kronor.

Någon nämnvärd behållning å sålunda anvisade medel är icke att förutse vid utgången av innevarande budgetår. För nästkommande budgetår erfordras därför ett nytt anslag av 200 000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts och under erinran om att å beredskapsstat III för innevarande budgetår uppförts ett lika stort anslag för ifrågavarande ändamål får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

V. Broar m. m. kronor 500 000.

Anslag under denna rubrik äro i huvudsak avsedda för ombyggnad eller förstärkning av broar, viadukter, vägportar och vägbroar. Intill den 1 juli 1944 hava kostnaderna för dylika arbeten bestritts med medel ur förnyelsefonden.

För innevarande budgetår har jämlikt Kungl. Maj:ts proposition nr 155/1944 under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» å

kapitalbudgeten anvisats ett investeringsanslag av 500 000 kronor för ändamålet.

I syfte bland annat att möjliggöra tågtrafik med modern rullande materiel, undvika hindrande hastighetsnedsättning över broarna samt slutligen ersätta uttjänta brokonstruktioner är det givetvis nödvändigt att varje år äga tillgång till medel för utförande av sådana ombyggnads- och förstärkningsarbeten å broar m. m. som av dessa orsaker undan för undan kunna visa sig erforderliga. Dessutom uppkommer i viss utsträckning även behov att vidtaga förbättringar för manövreringen av rörliga broar.

För utförande av under nästkommande budgetår av nämnda anledningar planerade broombyggnader m. m. beräknas åtgå ytterligare 500 000 kronor.

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

att till broar m. m. för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

VI. Bangårdsmaskinerierkronor 500 000.

Till under denna rubrik förekommande arbeten har för vart och ett av åren 1938—1943 av förnyelsefondsmedel anvisats 300 000 kronor samt för första halvåret 1944 250 000 kronor. I det för innevarande budgetår under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» å riksstaten anvisade anslaget ingår för här ifrågavarande ändamål ett belopp av 500 000 kronor. Dessutom finnes å beredskapsstat III för innevarande budgetår under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» för samma ändamål upptaget ett belopp av 100 000 kronor.

För budgetåret 1945/46 beräknas bliva erforderligt ett lika stort årsanslag som det å riksstaten för nu löpande budgetår anvisade eller alltså 500 000 kronor.

Med hänvisning till ovanstående får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till bangårdsmaskinerier för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

VII. Husbyggnader.

1. Utvidgning av enrumslägenheter kronor 300 000.

För förändring av enrumslägenheter till lägenheter om två rum och kök har styrelsen av förnyelsefondsmedel disponerat under åren 1938—1942 150 000 kronor per år, för 1943 300 000 kronor samt för första halvåret 1944 150 000 kronor. I det å riksstaten för innevarande budgetår till »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» anvisade anslaget ingår vidare för här ifrågavarande ändamål ett belopp av 300 000 kronor. Slutligen ingår under

rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» å beredskapsstaten för 1944/45 till rubricerade arbeten ett anslag å 500 000 kronor.

Förhållandena på arbetsmarknaden har hittills nödvändiggjort en viss begränsning i de planerade arbetena, varför en icke obetydlig behållning å tidigare anvisade anslag kvarstår.

Så snart förhållandena det medgiva, är det emellertid önskvärt igångsätta en mångfald dylika arbeten, varför för budgetåret 1945/46 ett oförändrat anslag av 300 000 kronor är erforderligt.

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

att till utvidgning av enrumslägenheter för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

2. Stockholm C, uppförande av nytt ilgodsmagasin m. m. kronor 4 000 000.

Enligt avtal av den 8 november 1940 mellan Kungl. Maj:t och Kronan å ena sidan samt Stockholms stad å andra sidan rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm samt mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och Stockholms stad den 15 november 1941 — sistnämnda avtal godkänt av Kungl. Maj:t den 30 juni 1942 — skall bland annat ett nytt ilgodsmagasin jämte tillhörande lastbryggor och spårplaneringar uppföras vid Stockholm C såsom ersättning för nu befintliga anordningar för ilgodsrörelsen.

Enligt av Kungl. Maj:t fastställd stadsplan för de områden, å vilka ilgodsmagasinet skall anordnas, får byggnad uppföras till sådan höjd, att sex våningar över det egentliga magasinsutrymmet kunna anordnas. Avsikten är att, därest byggnaden uppföres till ovannämnda höjd, större delen av lokalerna i påbyggnaden skulle, mot hyra, upplåtas till posttull- och postlokaler samt i övrigt till privata. Angående lämpligheten av att placera ovannämnda tull- och postlokaler i omedelbar närhet av centralbangården och det nya bangårdspostkontoret får järnvägsstyrelsen hänvisa till av besparingsberedningens delegation för organisationsundersökningar den 31 december 1942 till Kungl. Finansdepartementet överlämnat yttrande i fråga om tullklarering av postförsändelser.

Enligt ovannämnda avtal av den 15 november 1941 skall det område för gamla bangårdspostkontoret, till vilket statens järnvägars ilgodsrörelse provisoriskt skall förläggas, sedan det nya bangårdspostkontorets första byggnadsetapp färdigställt i början av 1945, tillträdas av Stockholms stad senast den 1 januari 1948. Därest den nya ilgodsbbyggnaden m. m. skall kunna färdigställas dessförinnan måste byggnadens uppförande påbörjas sommaren 1945.

Utredningar rörande byggnadens planering m. m. pågå för närvarande i samråd mellan generalpoststyrelsen, generaltullstyrelsen och järnvägsstyrelsen. Dessa utredningar äro emellertid ännu icke slutförda, varför en definitiv kostnadsberäkning ännu icke kunnat uppgöras. Byggnadskostnaderna kunna emellertid uppskattas till cirka 8½ miljoner kronor. För arbetets igångsättande beräknas ett anslagsbehov för budgetåret 1945/46 av 4 000 000 kronor.

Slutligen må i detta sammanhang erinras om att till förberedande arbeten för nämnda nya ilgodsmagasin redan anvisats 300 000 kronor, nämligen 150 000 kronor å förnyelsefondsstaten för första halvåret 1944 samt 150 000 kronor å riksstaten för innevarande budgetår (ingår som del i det under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» anvisade anslaget).

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

att till uppförande av nytt ilgodsmagasin m. m. vid Stockholm C för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

VIII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 3 000 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för budgetåret 1944/45 anvisats ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor. De sedan några år tillbaka enligt uppgjord arbetsplan pågående arbetena med en modernisering av växel- och signalsäkerhetsanläggningarna samt anordnande av automatisk linjeblockering å vissa hårt belastade linjer torde även under de närmast följande budgetåren kräva rätt avsevärda anslagsbelopp. För nästa budgetår beräknas erforderligt ett lika stort belopp som det för innevarande budgetår anvisade, eller 3 000 000 kronor.

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

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

IX. Telefonanläggningar m. m. kronor 3 655 000.

Till telefonanläggningar m. m. har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 2 040 000 kronor, varjämte å allmän beredskapsstat III för innevarande budgetår finnes för samma ändamål upptaget ett anslag å 1 200 000 kronor. Rörande behovet av medel för ändamålet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande.

I sin framställning den 18 september 1943 meddelade styrelsen, att den av styrelsen år 1940 tillsatta s. k. telefonkommittén under året avgivit sitt betänkande innefattande ett detaljerat förslag till utbyggnad och automatisering av statens järnvägars telefontät, och att styrelsen vid sina framtida planeringar av arbeten på detta område ansåg sig böra så vitt möjligt följa de av kommittén angivna riktlinjerna, vilket innebure, att, om rationaliseringen skulle kunna genomföras inom rimlig tid, anslagsäskandena för här ifrågakommande ändamål måste bliva icke oväsentligt högre än tidigare varit fallet.

Beträffande de arbeten och anskaffningar, för vilka anslag nu anses erforderliga för nästa budgetår och som delvis avse fortsättning eller slut-

förande av sådana arbeten för vilka medel tidigare anvisats, får styrelsen i övrigt anföra följande.

Förstatligandet av vissa järnvägar i landets sydöstliga delar har medfört, att nya sektionshuvudorter uppstått i Växjö, Kalmar och Ronneby, för vilka Växjö utgör en knutpunkt i avseende på telefonförbindelserna. Sistnämnda ort kräver därför avsevärt förbättrade förbindelser med det övriga statsbanenätet. På grund härav har det visat sig nödvändigt att anordna nya telefonlinjer mellan Växjö och Alvesta. I valet mellan att bygga dessa som blankledningar eller som en pupiniserad jordkabel, har järnvägsstyrelsen ansett, att det sistnämnda alternativet är mest fördelaktigt, närmast beroende därpå, att en kabel i allt fall blir nödvändig i samband med en elektrifiering av linjen Alvesta—Karlskrona, vilken elektrifiering förr eller senare torde bliva aktuell.

Kostnaderna för nämnda arbete beräknas till 260 000 kronor.

Även Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, i vilket företag staten jämlikt beslut vid innevarande års riksdag förvärvat så gott som samtliga aktier, torde fr. o. m. nästa budgetår bliva helt införlivade med statsbanenätet. I sin egenskap av statsbana kommer järnvägen då att i rationaliserings-syfte få vissa av sina drift- och förvaltningscentra m. m. förlagda till andra orter än för närvarande, vilket nödvändiggör en utökning av de nu befintliga telefonförbindelserna. För delsträckan Stockholm—Tillberga—Köping blir frågan löst i samband med den beslutade elektrifieringen och anordnandet som följd härav av en ny telefonkabel på nämnda sträcka. På övriga till företaget hörande bandelar komma de befintliga blankledningarna däremot att bibehållas. De kräva dock en förstärkning, som beräknas draga en kostnad av 200 000 kronor.

För anordnande av automatiska telefonväxlar i Göteborg, Hälsingborg, Ystad m. fl. orter ingår i de under här ifrågakvarande rubrik för budgetåren 1943/44 och 1944/45 anvisade anslagen ett belopp av 200 000 kronor på vardera budgetåret. För arbetenas fortsatta bedrivande erfordras för nästkommande år ytterligare 340 000 kronor. I detta sammanhang anser sig styrelsen böra meddela att, då medelsbehovet för ifrågakvarande ändamål ursprungligen beräknades och angavs till 735 000 kronor de planerade telefonväxlarna endast avsågos skola täcka behovet för förekommande lokal- och etappförbindelser. Senare har emellertid 1940 års telefonkommitté framlagt förslag om automatisering jämväl av vissa fjärrtelefonförbindelser, under framhållande av att en sådan åtgärd skulle medföra en snabbare samtalsförmedling samt ytterligare besparingar av kostnaderna för telefonistpersonal. Dessa fördelar beräknas bli så avsevärda, att de väl motivera den ökning av anläggningskostnaderna, som skulle uppstå, om växlarna utbyggdes också för automatiserad fjärrtelefontrafik. På grund härav har järnvägsstyrelsen ansett, att en sådan åtgärd bör genomföras, oaktat att anläggningskostnaderna för samtliga här berörda växlar därigenom beräknas ökade med sammanlagt cirka 440 000 kronor.

I det för innevarande budgetår anvisade anslaget ingår förutom ovan-

nämnda 200 000 kronor till telefonväxlarna i Göteborg, Hälsingborg och Ystad m. fl. orter, även ett belopp av 150 000 kronor till förskottslikvid för automatväxlar för Norrköping, Borås, Växjö och Kalmar, vilka såsom framgår av styrelsens framställning den 18 september 1943, beräknats draga en kostnad av 350 000 kronor. Härav beräknas belöpa sig på nästa budgetår 135 000 kronor.

Enligt telefonkommitténs förslag bör en automatisering genomföras även av telefonväxlarna i Krylbo och Örebro. De härmed förknippade arbetena beräknas draga en sammanlagd kostnad av 180 000 kronor. För fullgörande av förskottslikvid för detta arbete erfordras för budgetåret 1945/46 ett belopp av 100 000 kronor.

Även telefonväxlarna i Uppsala och Södertälje böra enligt kommitténs förslag automatiseras. Detta arbete, som ansetts kunna anstå till en senare tidpunkt, har nu blivit aktuellt genom beslutad utflyttning till nämnda orter av de för närvarande i Stockholm förlagda 1 och 4 baningenjörsexpeditionerna. Den arbetsledning, som skall utövas från dem, kräver nämligen en omedelbar om disposition av telefonanläggningarna, varvid bland annat de planerade automatväxlarna måste anordnas. Kostnaderna för dessa arbeten hava beräknats uppgå till 385 000 kronor, varav 250 000 kronor erfordras under budgetåret 1945/46.

Allt som allt erfordras således till automatväxlar för budgetåret 1945/46 ett belopp av $(340\ 000 + 135\ 000 + 100\ 000 + 250\ 000 =)$ 825 000 kronor.

För inrymmande av beställda eller planerade telefonväxelanläggningar erfordras dessutom nya eller utvidgade lokaler å ett flertal platser. Kostnaderna härför äro beräknade till 475 000 kronor, varav dock på nästa budgetår endast beräknas belöpa sig 300 000 kronor.

I anslaget till telefonanläggningar m. m. för innevarande budgetår ingår ett belopp av 500 000 kronor för anordnandet av bärfrekvensförbindelser på linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg, vilket arbete i sin helhet beräknats kosta 1 500 000 kronor. Av denna totalkostnad beräknas belöpa sig på budgetåret 1945/46 700 000 kronor.

Av de för budgetåren 1943/44 och 1944/45 under här ifrågakommande rubrik anvisade anslagen avse 370 000 respektive 220 000 kronor anskaffning av högtalareanläggningar på såväl person- som godsbangårdar. För nästa budgetår anses ett belopp av 280 000 kronor bliva erforderligt för nämnda ändamål.

Slutligen erfordras för diverse telefonanläggningar m. m. ett sammanlagt belopp av 1 090 000 kronor. Häri ingår till anordnande av impulsuranläggningar ett belopp av 150 000 kronor, till nya telefonkablar på bangårdar och nya avgreningar till huvudkablar, anskaffning av telefonförstärkare, samt uppläggning av nya ledningar på f. d. enskilda banor 350 000 kronor, till anskaffning av nya telefonapparater, anordnande av en kortare bärfrekvensförbindelse mellan Bastuträsk och Skellefteå stad, samt anskaffning av speciell radiomateriel m. m. 200 000 kronor, samt slutligen till diverse arbeten i samband med den fortskridande automatiseringen av telefonnätet 390 000 kronor.

I allt beräknas således till telefonanläggningar erfordras ett anslag av (260 000 + 200 000 + 825 000 + 300 000 + 700 000 + 280 000 + 1 090 000 =) 3 655 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 3 655 000 kronor.

X. Elektriska belysningsanläggningar kronor 210 000.

Till elektriska belysningsanläggningar ha för innevarande budgetår anvisats 150 000 kronor. Såsom av järnvägsstyrelsens framställning den 18 september 1943 framgår omfattar nämnda summa bland annat ett belopp av 50 000 kronor avseende på innevarande budgetår fallande kostnader för en kraft- och belysningsanläggning i Borås, för vilken totala kostnaden beräknats till 100 000 kronor. För arbetets slutförande erfordras således under nästa budgetår resterande 50 000 kronor. För övriga arbeten av hithörande slag beräknas erforderligt ett belopp av 160 000 kronor. Summa erforderligt belopp under denna rubrik uppgår således till 210 000 kronor. Ökningen, 60 000 kronor, sammanhänger företrädesvis med nödvändiga arbeten på dylika anläggningar vid under de senare åren förvärvade enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsen får med hänvisning till det anförda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 210 000 kronor.

XI. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 7 135 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har i enlighet med av järnvägsstyrelsen gjord hemställan för innevarande budgetår anvisats dels 6 100 000 kronor (Kungl. Maj:ts proposition nr 79 till 1944 års riksdag) dels ock 1 850 000 kronor, avseende kostnaden för en ny omformarstation i Stockholm att uppföras i samband med elektrifieringen av linjen Stockholm—Tillberga—Köping (Kungl. Maj:ts proposition nr 279 till 1944 års riksdag). Därjämte har å beredskapsstat III under här ifrågavarande rubrik upptagits ett anslag å 3 625 000 kronor. För nästa budgetår beräknas för dylika anläggningar erfordras ett anslag av 7 135 000 kronor. Beträffande de i denna summa ingående kostnadsposterna får styrelsen anföra följande.

Omformarstationerna vid Västra stambanan ha alltsedan sin tillkomst utsatts för växande påfrestningar. På senare år ha överbelastningar ofta förekommit, vilka vid flera tillfällen varit så betydande, att maskinernas bestånd äventyrats.

Vid nuvarande trafik är den tillgängliga maskineffekten sålunda otillräcklig. Då erfarenheten visar, att en nedgång i trafiken icke medför en till-

närmelsevis lika stor minskning av de vid vissa tider inträffande maximibelastningarna, kan det heller icke förväntas, att påfrestningen på maskinerna kommer att nämnvärt lätta, om trafiken under de närmaste åren skulle gå ned. Den pågående anskaffningen av kraftigare elektrolok och införandet av större tågastigheter kunna tvärtom väntas komma att förorsaka större belastningstoppar än de nu förekommande. Även om dagsläget manar till återhållsamhet, anser järnvägsstyrelsen därför, att en förstärkning av kraftöverföringsanläggningarna på Västra stambanan med anslutande linjer måste genomföras. Med hänsyn till ovissheten i fråga om den framtida trafikens storlek och behov torde denna förstärkning emellertid böra utsträckas över de närmaste tre budgetåren och genomföras i sådan ordning, att de mest angelägna åtgärderna i första hand vidtagas. Programmets fullföljande kan på så sätt anpassas efter utvecklingen.

De omformarstationer på Västra stambanan, som nu äro mest belastade och därför i första rummet påkalla uppmärksamhet, äro stationerna i Hallsberg, Alingsås och Södertälje. Mindre ansträngda, men i behov av maskinreserv, äro stationerna i Sködinge och Moholm.

En avlastning av omformarstationen i Hallsberg bör lämpligen åvägbringas därigenom, att en ny omformarstation uppföres i Kristinehamn. Denna station är också nödvändig för att eliminera de numera starkt framträdande olägenheterna av den abnormt långa (144 kilometer) matningssträckan Hallsberg—Kil. Järnvägsstyrelsen har för övrigt redan i sitt utlåtande den 5 juli 1944 över en av Bergslagens Järnvägsaktiebolag gjord framställning om tillstånd att elektrifiera bandelen Ludvika—Daglösen anmält behov av en dylik ny omformarstation.

Påfrestningarna på omformarstationen i Alingsås böra minskas därigenom, att en ny omformarstation uppföres i Göteborg. Denna station är även ur andra synpunkter i hög grad behöflig nämligen dels för Bohusbanans elektrodrift, vilken visat sig icke kunna nöjaktigt upprätthållas vid driftstörningar i omformarstationen i Uddevalla, dels för det fjärrmanöversystem, omfattande Göteborgsområdet, som nu är under utförande. Det centrala kontrollrummet för detta system bör nämligen, om systemet skall komma till sin rätt, förläggas till Göteborg. Kontrollrummet erfordras redan under nästa budgetår, varför den del av stationen, som skall inrymma detsamma, då bör uppföras. Samtidigt erfordras medel för förvärv av mark för stationsområdet i dess helhet ävensom för iordningställandet av erforderliga utrymmen för den personal och materiel, som måste finnas tillgänglig vid utryckningar för reparation av ledningsskador. Stationens färdigställande i övrigt torde däremot kunna något anstå.

Påfrestningarna på den hårt belastade omformarstationen i Södertälje komma att i någon mån lätta genom tillkomsten av den i Stockholmstrakten planerade omformarstation, för vilken medel beviljats i samband med beslutet om Västeråsbanans elektrifiering. För att tillräcklig avlastning skall åstadkommas fordras emellertid, att ytterligare en omformarstation uppföres. Denna bör av särskilda skäl förläggas till Nyköping.

Matningssträckan Södertälje—Nyköping—Eksund har en längd av 136 kilometer. Spänningsfallen på densamma ha alltid varit besvärande och olägenheterna av dem ha på senare år blivit alltmera framträdande. De kraftigare lok, som numera förekomma, kunna icke nöjaktigt utnyttjas på matningssträckor av sådan längd som den ifrågavarande. De nämnda olägenheterna kunna på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt undanröjas endast om energiinmatning ordnas ungefär i sträckans mittpunkt d. v. s. i Nyköping. På denna plats kommer också en omformarstation att erfordras, då Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds Järnvägar elektrifieras.

För var och en av de nu nämnda, nytillkommande omformarstationerna måste anskaffas ett omformaraggregat av större typ, medan maskinbehovet i övrigt beräknas kunna tillgodoses genom omflyttning av disponibla aggregat.

Vad angår omformarstationen i Hallsberg väntas dessutom under utbyggnadsperiodens senare skede en förstärkning av maskineffekten bliva nödvändig. Denna förstärkning avses skola åstadkommas genom överflyttning dit av ett av de båda i Sköldinge fast inbyggda omformaraggregaten. Det andra av dessa aggregat bör samtidigt överflyttas till Moholm. Såväl i Hallsberg som i Moholm finnes från början förutsedda platser för sådana maskiner. I Sköldinge installeras i stället ett tillräckligt antal transportabla omformare. För uppställning av dessa måste stationen dock ombyggas.

Energitillförseln till de här föreslagna nya omformarstationerna är säkerställd genom åtgärder, som vidtagits av statens vattenfallsverk. Mark för omformarstationen i Kristinehamn har redan förvärvat.

Kostnaderna för samtliga ovan nämnda arbeten — utom för omformaraggregaten, för vilka närmare redogöres längre fram — ha beräknats uppgå till nedan angivna, på de tre närmaste budgetåren fördelade belopp:

Arbete	Kostnad i 1 000-tal kronor under budgetåret		
	1945/46	1946/47	1947/48
<i>Kristinehamn,</i> ny omformarstation	1 000	—	—
<i>Göteborg,</i> ny omformarstation	400	—	900
<i>Nyköping,</i> ny omformarstation	950	—	—
<i>Moholm,</i> komplettering av omformarutrustningen	—	15	—
<i>Hallsberg,</i> komplettering av omformarutrustningen	—	15	—
<i>Sköldinge,</i> ombyggnad av omformarstationen	—	700	—
Summa	2 350	730	900

För förstärkning av kraftöverföringsanläggningen vid Västra stambanan med anslutande linjer skulle alltså för budgetåret 1945/46 erfordras medel till ett sammanlagt belopp av 2 350 000 kronor.

För de nya omformarstationerna erfordras såsom redan antytts transportabla omformaraggregat av större typ, nämligen ett sådant för var och en av stationerna i Kristinehamn, Nyköping och Göteborg. Av dessa behöva dock endast aggregaten för de två förstnämnda stationerna anskaffas under budgetåret 1945/46, under det att anskaffningen av aggregatet för Göteborg synes kunna anstå till ett senare budgetår. Under budgetåret 1945/46 erfordras dessutom ett aggregat för den nya omformarstation, som Bergslagens järnvägsaktiebolag uppför i Grängesberg. Detta aggregat anses nämligen böra ägas av statens järnvägar och uthyras till privatbanan. Återstående behov av aggregat för här nämnda omformarstationer avses skola täckas genom överflyttning av disponibla enheter.

Aggregaten draga vart och ett en kostnad av 600 000 kronor, varför det sammanlagda medelsbehovet för sådana under budgetåret 1945/46 skulle uppgå till 1 800 000 kronor. För fullgörande av slutlikvid för ett redan beställt transportabelt omformaraggregat av större typ, för vilket 300 000 kronor till förskottslikvid ingår i det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 6 100 000 kronor erfordras dessutom för nästkommande budgetår 300 000 kronor.

I anslutning till förstärkningsarbetena på Västra stambanan men utan att vara direkt beroende av dessa böra även vissa ändringsarbeten utföras i Hallsbergs omformarstation. Orsaken härtill är den, att antalet i stationen installerade linjeströmbrytare blivit otillräckligt, och att stationens instrumentering genom tillkomsten av en ny transformator för matning av huvudverkstaden i Örebro icke kunnat givas det med hänsyn till driftsäkerheten nödiga utrymmet. På grund härav måste stationen tillbyggas med ett ställverksrum. Kostnaden härför ävensom för behövliga fyra nya linjeströmbrytare och erforderlig komplettering av kontaktledningsnätet har beräknats uppgå till 200 000 kronor.

Då erfarenheten visat, att avsevärd brandrisk föreligger vid användandet av oljeströmbrytare av äldre konstruktion, har järnvägsstyrelsen påbörjat ett systematiskt utbyte av dylika brytare. I konsekvens härmed bör i Hallsberg, samtidigt med att nya brandsäkra brytare installeras, de nu befintliga utbytas emot sådana av brandsäker typ. Kostnaden härför beräknas uppgå till 100 000 kronor. Ändringsarbetena i Hallsberg torde sålunda komma att medföra en totalkostnad av 300 000 kronor, vilken till lika delar eller med 150 000 kronor beräknas fördela sig på vart och ett av budgetåren 1945/46 och 1946/47.

Den på senare år av de växande belastningarna nödvändiggjorda anskaffningen av större omformaraggregat har medfört behov av förlängning av maskinhallen i vissa omformarstationer. I första hand erfordras sådan utvidgning i Ockelbo och Ånge. Samtidigt böra dessa stationer, som nu äro

försedda med trätak och oljeströmbrytare av äldre typ, förses med tak och brytare av brandsäkert utförande. Den sammanlagda kostnaden härför har beräknats uppgå till 320 000 kronor, varav hälften eller 160 000 kronor torde belöpa sig på budgetåret 1945/46.

I de för budgetåren 1943/44 och 1944/45 anvisade anslagen till anläggningar för elektrisk tågdrift ingå 240 000 resp. 700 000 kronor för anskaffning av s. k. ställverksvagnar att användas dels såsom reserv under normal drift, dels för krigsberedskap. Ytterligare åtta sådana vagnar erfordras, om under utförande varande anläggningar skola kunna tagas i bruk. Provisoriskt inrättade vagnar, som nu användas, ha nämligen måst utdömas. Kostnaden för en ställverksvagn uppgår till 175 000 kronor, varför totalt erfordras 1 400 000 kronor, vilka medel böra anvisas för budgetåret 1945/46.

I de för budgetåren 1942/43, 1943/44 och 1944/45 under här ifrågakommande rubrik anvisade anslagen ingå vidare 150 000, 100 000 resp. 180 000 kronor för anordnande av automatiska hopkopplingsanordningar vid skyddssektioner. För arbetenas fullföljande och slutförande erfordras under nästkommande budgetår ytterligare 150 000 kronor.

För fjärrstyrningsanläggningarna i Nässjö och Hallsberg, vilka beräknats draga en kostnad av 700 000 kronor, ingå i tidigare anvisade anslag belopp å sammanlagt 500 000 kronor. För slutförandet av dessa arbeten erfordras för nästkommande budgetår ytterligare 200 000 kronor.

Vidare ingår i det för innevarande budgetår beviljade anslaget ett belopp av 200 000 kronor för ytterligare fjärrstyrningsanläggningar på andra platser, vilka anläggningar, såsom framgår av styrelsens framställning den 18 september 1943, beräknats draga en totalkostnad av 600 000 kronor. För nästkommande budgetår erfordras för arbetenas fortsatta bedrivande en medelsanvisning av 200 000 kronor.

De på budgetåret 1945/46 belöpande kostnaderna för fjärrstyrningsanläggningar beräknas sålunda till sammanlagt 400 000 kronor.

Slutligen erfordras för diverse kompletteringsarbeten å anläggningarna för elektrisk tågdrift ett sammanlagt belopp av 425 000 kronor. Bland de arbeten, som skola bestridas med dessa medel, må nämnas anordnande av nytt 10 kV ställverk med transformator i Arlov, inrättande av nya skyddssektioner, anordnande av nya förbiledningar på bangårdar, tillbyggnad av dressinbodrar vid IV distriktet, anordnande av ny tågvarmeanläggning inom V distriktet m. m.

I allt skulle sålunda under denna rubrik erfordras (2 350 000 + 1 800 000 + 300 000 + 150 000 + 160 000 + 1 400 000 + 150 000 + 400 000 + 425 000 =) 7 135 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 7 135 000 kronor.

XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Malmö, utbyggnad av lokstationen..... kronor 250 000.

I sin framställning den 2 september 1942 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1943/44 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 800 000 kronor till utbyggnad av Malmö lokstation, vilket belopp även anvisades av 1943 års riksdag.

I förslaget till nämnda utbyggnad ingick även anordnandet av ett motorvagnsstall, i vilket skulle kunna intagas 2 slutna motorvagnståg, vardera bestående av tre sammankopplade vagnar. Sedan denna framställning gjordes, har emellertid standardmotorvagnssätten utökats med ytterligare en boggi-vagn så att de nu bestå av 2 motorvagnar och 2 mellanvagnar. Det föreslagna motorvagnsstallet måste därför utföras 22 m längre än från början var avsett, varigenom högre byggnadskostnader uppstått.

På grund av förhållandena på arbetsmarknaden var det dessutom icke möjligt erhålla byggnadstillstånd för arbetets utförande i sin helhet på en gång, utan detsamma fick uppdelas i tvenne byggnadsetapper, varjämte arbetet delvis måste utföras vintertid.

Ovanstående förhållanden i förening med högre materialpriser än vad ursprungligen räknades med har gjort att det beviljade anslaget såvitt nu kan bedömas kommer att överskridas med cirka 250 000 kronor.

Med hänvisning till ovanstående får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till utbyggnad av Malmö lokstation för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

2. Jokkmokk, tillbyggnad till rälsbusssgaraget..... kronor 100 000.

Det nuvarande rälsbusssgaraget i Jokkmokk rymmer endast 2 st. 4-axliga rälsbussar. På grund av utökning av rälsbusstrafiken på Inlandsbanan erfordras emellertid i Jokkmokk uppställningsplats för 3 boggirälsbussar och dessutom för en lokomotor. En tillbyggnad till rälsbusssgaraget är därför nödvändig. Kostnaderna för en dylik tillbyggnad äro beräknade till 100 000 kronor.

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

att för tillbyggnad till rälsbusssgaraget i Jokkmokk för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

3. Arvidsjaur, tillbyggnad till lokstallet m. m. kronor 125 000.

Lokstallet i Arvidsjaur rymmer för närvarande 2 lok. Antalet vid stationen samtidigt överliggande lok uppgår emellertid stundom till 7 à 8 beroende dels på den av krisförhållandena förorsakade ökningen av trafiken på

Inlandsbanan dels på att ånglok, som tidigare varit stationerade på linjen Boden—Jörn, förlagts till Arvidsjaur, sedan sistnämnda linjesträcka elektrifierats. Även sedan den krisbetonade trafiken upphört, beräknas minst 4 stallplatser bli behövliga, varför i varje fall en tillbyggnad, innehållande 2 stallplatser, erfordras.

Även personallokalerna äro otillräckliga och delvis otidsenliga, varför en utvidgning och modernisering av desamma är synnerligen önskvärd. Kostnaderna för nämnda arbeten äro beräknade till 125 000 kronor.

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

att för tillbyggnad till lokstallet m. m. i Arvidsjaur för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 125 000 kronor.

4. Umeå, tillbyggnad till lokstallet kronor 125 000.

I lokstallet i Umeå finnes för närvarande plats för 2 ånglok och 4 st. 2-axliga rälsbussar, de senare uppställda två och två efter varandra på samma spår. Då emellertid de 2-axliga rälsbussarna nu skola utbytas mot 4-axliga, av vilka senare endast en rymmes på varje spår, och då antalet i Umeå samtidigt överliggande rälsbussar ökas med två 4-axliga, föreligger för närvarande ett angeläget behov att öka antalet stallplatser för rälsbussar med 4, vilket lämpligast kan åstadkommas genom en tillbyggnad till det nuvarande lokstallet. Kostnaderna för en dylik tillbyggnad beräknas till 125 000 kronor, varför järnvägsstyrelsen får hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för tillbyggnad till lokstallet i Umeå för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 125 000 kronor.

XIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Örebro, magasin för elektrolokdetaljer m. m. kronor 225 000.

I av investeringsutredningen begärt och den 15 mars 1944 avgivet yttrande rörande ett av utredningen upprättat förslag till investeringsplan för statens järnvägar för budgetåret 1944/45 anförde järnvägsstyrelsen bland annat följande.

»Den fortsatta övergången till elektrisk tågdrift ävensom tillkomsten av ett antal nya loktyper har medfört ett kraftigt ökat bestånd av för driftens upprätthållande behövliga, viktigare utbytes- och reservdetaljer för elektroloken och elektromotorvagnarna, exempelvis transformatorer, driv- och hjälpmotorer, kompressorer m. m. Till sin beskaffenhet äro dessa detaljer sådana att de måste dels förvaras i torr och om möjligt uppvärmd lokal dels vara omedelbart tillgängliga för utbytesändamål vid inträffade skador. Till följd

härav ha de i brist på annat utrymme hittills måst förvaras i elektrolokkverkstaden i Örebro. På grund av ökningar i lokpark och trafik med därav föranledda större behov av reparationsutrymmen finnes emellertid ej längre möjlighet att utnyttja verkstaden som magasin, varför det torde bliva nödvändigt att senast till budgetåret 1945/46 hemställa om medel för uppförande av en särskild magasinsbyggnad för ifrågavarande ändamål. Detta magasin är avsett att uppföras som tillbyggnad till en befintlig verkstadsbyggnad, vari bland annat även är belägen elektrolokkverkstadens lindaravdelning, vilken handhar översyn och reparation av dessa detaljer. Då lokalen, som tidigare nämnts, måste vara torr och uppvärmd samt dessutom försedd med 12-tons travers för lyftändamål, har styrelsen ansett det lämpligt att utföra densamma på sådant sätt, att den omedelbart kan tagas helt eller delvis i bruk som verkstadslokal, om så skulle erfordras. Vidare har styrelsen ansett starka skäl föreligga för att samtidigt även inrätta tvätt- och omklädningsrum m. m. för den i lindaravdelningen och intilliggande avdelningar sysselsatta personalen, vilken hittills helt saknat dylika utrymmen.»

Med hänvisning till vad sålunda anförts föreslog styrelsen, att i investeringsreserven måtte uppföras ett mot kostnaden för arbetena svarande belopp av 225 000 kronor. Så har ock skett i det att å allmän beredskapsstat III för innevarande budgetår till här ifrågavarande ändamål finnes uppfört ett anslag av 225 000 kronor. Med hänsyn till nu vunnen ytterligare erfarenhet angående behovet av arbetets utförande anser styrelsen angeläget att medel för ändamålet anvisas i vanlig ordning. Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till magasin för elektrolokkdetaljer vid huvudverkstaden i Örebro för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 225 000 kronor.

2. Bollnäs, tillbyggnad till vagnverkstaden kronor 100 000.

I ovannämnda yttrande till investeringsutredningen framhöll järnvägsstyrelsen även följande:

»Den under senare år betydligt ökade storleken på vagnpark och godstrafik har medfört större fordringar även å huvudverkstäderna, vilka tvingats att öka sin kapacitet, så långt detta varit möjligt. Av olika anledningar har dock härvid uppstått vissa svårigheter beträffande huvudverkstaden i Bollnäs, den andra i storlek av statens järnvägars godsvagnsverkstäder.

För att avhjälpa dessa svårigheter har styrelsen ansett det nödvändigt att genom en tillbyggnad till vagnverkstaden i Bollnäs skapa 4 st. nya uppställningsplatser, avsedda främst för s. k. tjänstevagnar samt vagnar, som inkomma för reparation av skador av svårare natur. Genom att dylika vagnar på så sätt erhålla särskilda arbetsplatser behöva de ej som tidigare ingå i den s. k. flytande arbetsgången, varigenom en jämnare produktion kan vidmakthållas i denna senare.»

På anförda skäl föreslog styrelsen, att i investeringsreserven måtte upptagas ett belopp av 100 000 kronor motsvarande den beräknade kostnaden för den ifrågasatta tillbyggnaden. I enlighet härmed har också å beredskapsstat III för innevarande budgetår till här ifrågavarande ändamål uppförts ett anslag av 100 000 kronor. Då behovet av en dylik tillbyggnad numera visat sig alltmera trängande torde medel för ändamålet böra anvisas i vanlig ordning. Järnvägsstyrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för tillbyggnad till vagnverkstaden vid huvudverkstaden i Bollnäs för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

3. Notviken, hetvattenvärmeledning i vagnverkstaden .. kronor 115 000.

Den i vagnverkstaden vid Notviken befintliga värmeanläggningen som drives med lågtrycksånga från en hetvattenomformare, är numera otillräcklig och kräver årligen stora underhållskostnader, varför densamma under alla förhållanden behöver iståndsättas och givas en ökad kapacitet. Då bränsleåtgången och skötselkostnaderna för anläggningen äro höga i förhållande till effekten, synes det emellertid fördelaktigt att övergå till direkt hetvattenuppvärmning i likhet med vad som skett i övriga byggnader inom verkstadsområdet. Till belysning härav må nämnas, att kostnaderna för nu ofrånkomlig iståndsättning av förefintliga rörledningar samt utökning av omformare och anordning av varmluftfridåer till förhindrande av drag vid verkstadsportarna beräknas till 63 000 kronor och anläggningskostnaderna för motsvarande anordningar vid direkt hetvattensystem till 115 000 kronor, men att övergång till hetvatten å andra sidan beräknas giva så stor bränslesparning, att denna jämte minskningen i skötsel- och underhållskostnader torde förränta merkostnaden, 52 000 kronor, för hetvattenanläggningen med cirka 10 %. Härtill kommer fördelen av en jämnare och bättre uppvärmning.

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

att till hetvattenvärmeledning i vagnverkstaden vid huvudverkstaden i Notviken för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 115 000 kronor.

XIV. Elektrifiering.

1. Elektrifiering av linjen Östersund—Storlien..... kronor 3 400 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 195 framlagda förslag beslöt 1943 års riksdag, att linjen Östersund—Storlien skulle elektrifieras samt anvisade för detta elektrifieringsföretag för budgetåret 1943/44 ett investe-

ringsanslag av 6 000 000 kronor. För samma arbete har för innevarande budgetår anvisats ytterligare 8 500 000 kronor. Då totalkostnaden för företaget beräknats till 17·9 miljoner kronor och hittills anvisats 14 500 000 kronor för ändamålet erfordras således för arbetets slutförande för nästa budgetår sammanlagt 3 400 000 kronor.

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

att till elektrifiering av linjen Östersund—Storlien för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 3 400 000 kronor.

2. Elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping kronor 12 940 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 279 framlagda förslag har 1944 års riksdag till »Förslag för lån till Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping», anvisat ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor. Totalkostnaden för ifrågavarande elektrifiering har som av ovannämnda proposition framgår beräknats till 28·74 miljoner kronor. För arbetets fortsatta bedrivande beräknas för nästa budgetår ett investeringsanslag av 12 940 000 kronor bliva erforderligt.

I anslutning till ovanstående och med förmälan att järnvägsstyrelsen har för avsikt att senare inkomma med förslag rörande ett fullständigt införlivande med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1945 av ifrågavarande sedan 1 juli i år av staten praktiskt taget helt ägda ehuru — av skäl som anförts i Kungl. Maj:ts proposition nr 186 till 1944 års riksdag — tills vidare i bolagsform förvaltade järnvägsföretag, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsatt elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 12 940 000 kronor.

I detta sammanhang anser sig järnvägsstyrelsen även böra framhålla följande.

I sitt den 24 februari 1944 avgivna, i Kungl. Maj:ts proposition nr 186 i huvudsak återgivna utlåtande över då villkorligt träffade överenskommelser om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag uttalade styrelsen bland annat, att en elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping syntes naturlig, sedan statsförvärv skett, och att styrelsen därför redan igångsatt undersökningar rörande förutsättningarna för en sådan åtgärd. Vidare framhöll styrelsen, att därest en elektrifiering av nämnda linje skulle visa sig ekonomiskt genomförbar det vore styrelsens avsikt att söka träffa överenskommelse med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund om elektrifiering jämväl av den sagda bolag tillhöriga sträckan

Frövi—Köping för att på så sätt kunna uppnå en naturlig förbindelse med förut elektrifierade linjer och skapa en genomgående modernt utrustad transportled mellan huvudorterna norr om Mälaren. I enlighet härmed och sedan beslut fattats såväl om förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag som om elektrifiering av järnvägslinjen Stockholm—Tillberga—Köping, har styrelsen ansett sig böra fullfölja förhandlingarna med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund rörande elektrifiering av dess bandel Köping—Frövi. Dessa förhandlingar ha nu fortskridit så långt, att en uppgörelse, enligt vilken statens järnvägars åtaganden torde komma att medföra en kostnad av omkring 1 700 000 kronor, synes sannolik. Då förhandlingarna ännu ej äro slutförda och någon överenskommelse — vilken givetvis för statens järnvägars del kommer att göras beroende av Kungl. Maj:ts godkännande — sålunda för närvarande icke föreligger, har järnvägsstyrelsen icke ansett sig böra begära några medel för ändamålet i detta sammanhang. Om sådan överenskommelse kan träffas i tillräckligt god tid, har styrelsen emellertid för avsikt att senare i särskild framställning, avsedd att föreläggas 1945 års riksdag hemställa om erforderliga medel för att arbetet ifråga må kunna igångsättas under senare delen av år 1945 och slutföras under år 1946 d. v. s. samtidigt med att sträckan Stockholm—Tillberga—Köping blir färdigställd för elektrisk drift.

Vidare må nämnas, att järnvägsstyrelsen i anslutning till de utredningar, som föregingo förslaget om elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping, undersökte förutsättningen för en elektrifiering jämväl av linjen Tillberga—Ludvika. Det visade sig härvid, att de beräkningsbara driftbesparingarna vid övergång från ång- till elektrodrift på båda linjerna tillsammans medförde endast obetydligt lägre förräntning av det insatta elektrifieringskapitalet än den, som syntes kunna förväntas för enbart linjen Stockholm—Tillberga—Köping. Med hänsyn härtill och då ett sålunda utvidgat elektrifieringsprogram även synes motiverat av drifttekniska skäl, i det att den i Ludvika tillstötande huvudlinjen Göteborg—Falun—Gävle inom närliggande tid i sin helhet beräknas bliva inrättad för elektrisk drift, hade det kunnat föreligga anledning att samtidigt föreslå elektrifiering av båda ovannämnda linjer.

Att så icke skedde berodde på att det med nuvarande begränsade tillgång på vissa materialier, i första rummet koppar och bly, syntes styrelsen nödvändigt att tills vidare begränsa elektrifieringsarbetena. Elektrifieringen av linjen Tillberga—Ludvika bör emellertid enligt styrelsens mening, liksom vissa andra aktuella elektrifieringsprojekt, lämpligen inordnas i investeringsreserven för att komma till utförande i den ordning, som förhållandena medgiva.

XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 2 000 000.

Under denna rubrik har under en följd av år anvisats anslag för bestående av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av ange-

lägna, 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 anfört, nämligen att det är av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförandet 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 driftsekonomsisk synpunkt.

Såsom ovan nämnts har användningsområdet för ifrågavarande dispositionsanslag hittills i huvudsak varit begränsat till sådana mindre arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad understigande 50 000 kronor. Denna kostnadsgräns har varit gällande sedan år 1935, då Kungl. Maj:t med bifall till järnvägsstyrelsens i skrivelse den 25 september 1934 därom gjorda hemställan, i brev den 15 mars 1935 medgav höjning av sagda kostnadsgräns från 25 000 kronor till 50 000 kronor. Med hänsyn till den ändring i penningvärdet som inträtt sedan sistnämnda tidpunkt och då investeringsanslagen numera även innefatta sådana anskaffningar och arbeten, som tidigare bestritts av förnyelsefondsmedel, för vilka enligt tillämpad praxis motsvarande kostnadsgräns varit 100 000 kronor, anser sig järnvägsstyrelsen i detta sammanhang böra hemställa om sådan utsträckt befogenhet i fråga om utnyttjandet av ifrågavarande anslag, att med detta må bestridas arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad ej överstigande 100 000 kronor.

För ifrågavarande ändamål har för vart och ett av budgetåren 1939/40, 1940/41 och 1941/42 anvisats 1 000 000 kronor, för budgetåret 1942/43 1 200 000 kronor samt för vart och ett av budgetåren 1943/44 och 1944/45 1 500 000 kronor varjämte å beredskapsstat III för innevarande budgetår till samma ändamål upptagits ett belopp av 500 000 kronor. Med hänsyn till den nu föreslagna vidgade användningen av anslaget anses för nästkommande budgetår ett till 2 000 000 kronor höjt anslag erforderligt.

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

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

B. Rullande materiel.

I. Elektrolok kronor 2 400 000.

I sitt den 22 december 1943 avgivna förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 framhöll styrelsen, att behov föreläge att under de närmaste åren anskaffa 15 ackumulatorlok att användas dels för reparationstågen å de elektriska linjerna, dels för växlingsarbetet å större bangårdar, där för närva-

rande ånglok användas, och att under 1944 borde anskaffas 5 dylika lok för en kostnad av 2 100 000 kronor. I sin den 31 januari 1944 avlåtna — i Kungl. Maj:ts proposition nr 155 till 1944 års riksdag i huvudsak återgivna — skrivelse med förslag till uppdelning av ovannämnda förslag till förnyelsefundsstat på dels en stat för första halvåret 1944, dels förslag till ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten under budgetåret 1944/45 meddelade styrelsen, att 700 000 kronor av ovannämnda kostnad beräknades belöpa sig på första halvåret 1944 och återstoden 1 400 000 kronor på budgetåret 1944/45. Vidare framhöll styrelsen, att under 1945 borde anskaffas ytterligare 5 av ovannämnda 15 lok ävensom 5 växlingslok av annan typ, och att som förskottslikvid för dessa 10 lok borde för budgetåret 1944/45 upptagas 1 200 000 kronor. Medelsbehovet för budgetåret 1944/45 till ifrågakvarande ändamål beräknades således till 2 600 000 kronor.

Under nästa budgetår erfordras dels till slutlikvid för sistnämnda 10 lok 1 800 000 kronor dels till förskottslikvid för de sista 5 av det tidigare deklarerade behovet på 15 lok 600 000 kronor eller alltså sammanlagt 2 400 000 kronor.

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

att till elektrolök för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 2 400 000 kronor.

II. Lokomotorer kronor 450 000.

Under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» har i enlighet med av Kungl. Maj:t i proposition nr 155 till 1944 års riksdag framlagt förslag för innevarande budgetår bland annat anvisats ett belopp av 250 000 kronor till förskottslikvid för ett 10-tal lokomotorer. För slutlikvidering av dessa fordon erfordras för nästa budgetår ett belopp av 450 000 kronor.

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

att till lokomotorer för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 450 000 kronor.

III. Rälsbussar kronor 4 000 000.

För innevarande budgetår har till rälsbussar anvisats anslag å sammanlagt 2 250 000 kronor, varav 250 000 kronor ingå i det å riksstaten under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» upptagna anslaget. Sedan även den för dessa medel beställda materielen blivit levererad, komma statens järnvägar att förfoga över sammanlagt 129 4-axliga och 70 2-axliga rälsbussar (varav 24 resp. 5 smalspåriga) samt 18 4-axliga och 58 2-axliga släpvagnar (varav 11 resp. 6 smalspåriga). Samtliga dessa fordon äro redan disponerade dels som ersättning för i drift väsentligt dyrare ångtåg dels för

att bereda viss förbättring av resemöjligheterna, i båda fallen i första hand å linjer med relativt svag trafik.

Genom insättande av rälsbussar har det sålunda blivit möjligt att successivt utöka och förbättra reselägenheterna å vissa Norrlandslinjer och smal-spåriga bandelar, enbart under innevarande tidtabellsperiod bland annat å bandelarna Vilhelmina—Umeå, Östersund—Sveg, Sveg—Mora, Mora—Vansbro m. fl. linjer. Fr. o. m. den 18 september 1944 har vidare tidtabellen för norra delen av bohusbanan omarbetats med avsevärda förbättringar av rese-möjligheterna tack vare införandet av ytterligare ett antal rälsbussturer Strömstad—Uddevalla—Strömstad.

Särskilt i vad gäller de trafiksvagare bandelarna måste tidtabellen dock alltfjämt anses mindre tillfredsställande ur ortsbefolkningens synpunkt. En förbättring härutinnan låter sig emellertid av driftekonomiska skäl icke göra på annat sätt än genom insättande av ytterligare rälsbussturer, och detta omöjliggöres för närvarande av bristen på rälsbussmateriel. En nyligen verkställd utredning har givit vid handen, att under en tänkt fredstidtabell utöver nu befintlig och beställd materiel ytterligare 70 å 80 rälsbussar och 30 å 40 släpvagnar då torde erfordras för trafikens besörjande. Av detta antal anses minst hälften böra anskaffas under nästa budgetår. Kostnaden härför beräknas till i runt tal 4 000 000 kronor.

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

att till rälsbussar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

IV. Person- och resgodsvagnar kronor 13 260 000.

Till anskaffning av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 11 000 000 kronor, varvid räknats med nybyggnad av 8 sovvnagnar, 36 tredjeklass sittvagnar för närtrafik, 15 tredjeklass sittvagnar för fjärrtrafik samt 25 resgodsvagnar.

Vad angår behovet av medel för ändamålet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande.

Personvagnparken har under de gångna fem krigsåren tagits i anspråk i en utsträckning, som tidigare saknar motstycke. På grund härav har underhållet särskilt vad beträffar de äldre trävagnarna — och i första hand de 2-axliga — måst i viss mån eftersättas med följd att vagnparken undergått en stark förslitning. Dessutom ha vissa vagnar måst behållas i trafik, oaktat att de enligt vanliga bedömningsgrunder äro slopmässiga. Antalet dylika vagnar, vilka böra utrangeras så snart förhållandena medgiva, angavs i styrelsens skrivelse den 18 september 1943 till 211 — med 11 530 sittplatser — och har sedan dess icke undergått någon nämnvärd förändring. Även om hänsyn tages till de därefter erhållna eller beställda vagnarna föreligger därför alltfjämt ett stort behov av ersättningsanskaffning.

Därtill kommer att persontrafiken alltjämt visar en betydligt kraftigare ökning än antalet sittplatser. Till belysning av detta förhållande må till komplettering av i nyssnämnda skrivelse anförda uppgifter meddelas följande uppgifter avseende ökningen av antalet sittplatser, resor och personkilometer i 3:e klass från 1930 till 1939, 1942 och 1943.

	1930—39	Ökning 1930—42 procent	1930—43
Antal sittplatser	26·3	77·9	89·5
» resor	62·8	143·0	185·0
» personkilometer ...	76·1	241·0	265·3

Dessa uppgifter visa, att förhållandena under år 1943 icke förbättrats utan fastmer försämrats sedan året därförut.

Under det att antalet sittplatser från 1942 till 1943 ökat med ungefär 6 % har nämligen antalet resor ökat med 17 % och antalet personkilometer med 7 %.

Slutligen må i detta sammanhang nämnas, att en planerad ombyggnad under de närmaste åren av en del äldre 2-axliga vagnar till redskapsvagnar för hjälpberedskap vid tågolyckor kommer att minska antalet sittplatser med närmare 3 000. Genom dylik ombyggnad behöver å andra sidan en eljest nödvändig nybyggnad av redskapsvagnar icke ske.

Med hänsyn tagen till ovan berörda förhållanden har det ansetts erforderligt att under nästa budgetår anskaffa 35 sittvagnar för fjärtrafik och 12 vagnar för närtrafik.

Beträffande behovet av sovvagnar torde i första hand få hänvisas till vad styrelsen därom anført i sin föregående år avlätna framställning. Därutöver må nämnas, att 10 vagnar under de närmaste två åren äro avsedda att avföras ur vagnparken, enär ett bibehållande av desamma som sovvagnar ur underhållsynpunkt icke kan anses ekonomiskt försvarbart. Antalet sovplatser kommer härigenom att minska med 360. Den av dessa orsaker planerade nyanskaffningen omfattar 14 sovvagnar.

Behov föreligger även att anskaffa ytterligare resgodsvagnar. Ett stort antal av de modernaste godsvagnarna måste nämligen alltjämt tagas i anspråk som resgodsvagnar i snäll- och persontågen, vilket givetvis är till förfång för godstrafiken och i sin mån bidrager till att öka den brist på godsvagnar, som för närvarande är rådande. Vidare böra ett 100-tal av de nu använda 2-axliga resgodsvagnarna, som äro byggda på 1800-talet, snarast möjligt slopas. Av dessa anledningar torde 16 resgodsvagnar, varav 5 boggi-vagnar, böra nyanskaffas under nästkommande budgetår.

Slutligen anses under nästa budgetår en ny salongsvagn böra, beställas.

En förnyelse av dylika vagnar var planerad långt före kriget men har hittills fått anstå med hänsyn till det angelägnare behovet av vanliga trafikvagnar. Det är emellertid önskvärt att nu få påbörja arbetet åtminstone med en dylik vagn, så att den kunde stå färdig om ett par år. De nuvarande vagnarna av

ifrågavarande slag kunna nämligen icke framföras i tåg med en största hastighet av 120 km/tim. och en av dem får icke ens gå i tåg med största hastighet av 100 km/tim. utan särskilda försiktighetsåtgärder. Samtliga äro för övrigt nu över 40 år gamla och synnerligen omoderna.

Sammanlagda kostnaden för ovannämnda för nästkommande budgetår planerade vagnanskaffningar beräknas till 13 260 000 kronor. Att medelsbehovet, trots ett ungefär lika stort vagnantal som det mot innevarande budgetårs anslag svarande antalet, överstiger sistnämnda anslag, beror därpå att den för nästkommande budgetår planerade anskaffningen omfattar relativt fler sovvagnar och andra var för sig dyrare vagnar än årets anskaffningsprogram.

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

att till person- och resgodsvagnar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 13 260 000 kronor.

V. Postvagnar kronor 1 330 000.

Till förskottslikvid för 15 postvagnar, som skola ersätta äldre dylika ingår i anslaget för »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» för innevarande budgetår ett belopp av 670 000 kronor. För slutlikvidering av dessa vagnar erfordras under nästa budgetår ett belopp av 1 330 000 kronor.

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

att till postvagnar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 1 330 000 kronor.

VI. Godsvagnarkronor 7 650 000.

Till anskaffning av cirka 600 normalspåriga och 30 smalspåriga godsvagnar samt ett 10-tal överföringsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 9 400 000 kronor. Sedan nämnda 600 vagnar levererats, kommer statens järnvägars normalspåriga vagnpark att omfatta cirka 8 800 slutna (exkl. varm- och kylvagnar) och 17 300 öppna (exkl. tråkolvagnar) eller tillsammans 26 100 vagnar, varav 800 tillförts statens järnvägar genom de under år 1944 av staten förvärvade enskilda järnvägarna. Sistnämnda vagnar ha dock icke medfört någon lättnad utan fastmer ökade svårigheter i avseende å vagnhållningen, då statens järnvägar samtidigt även övertagit berörda järnvägars transportuppgifter och många av vagnarna dessutom äro småbäriga eller eljest mindre ändamålsenliga.

I sin skrivelse den 18 september föregående år framhöll styrelsen, att tillgången på godsvagnar redan före kriget var alltför knapp och att vagnparken på grund av detta ogynnsamma utgångsläge och den sedan krigsutbrottet så våldsamt och långt mer än antalet vagnar ökade godstrafiken därefter blivit än mera otillräcklig. Till belysning härav meddelade styrelsen vissa upp-

gifter, vilka visade att antalet i medeltal per dag under tiden januari—juli 1943 rekvirerade godsvagnar översteg antalet tillgängliga vagnar med mellan 1 000 och 2 000 för öppna vagnar och 400—1 000 för slutna vagnar.

Nedan sammanställas motsvarande 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 4	Slutna vagnar	Öppna vagnar
Januari	—	197	+ 249
Februari	—	751	— 1 737
Mars	—	1 011	— 2 517
April	—	893	— 2 034
Maj	—	821	— 2 257
Juni	—	778	— 2 540
Juli	—	370	— 2 128

Såsom framgår av dessa uppgifter har någon förbättring icke inträtt i här berörda hänseende. Vad beträffar öppna vagnar är bristen tvärtom nu större än den var för ett år sedan. För att ytterligare belysa dagsläget kan nämnas, att vagnslastgodstrafiken mätt i tontal för tiden januari—juni 1944 utvisar en ökning i jämförelse med motsvarande tid i fjol av 6 % samt att antalet lastade styckegodsvagnar under samma tid ökat med 8 %.

En bidragande orsak till den alltjämt rådande stora bristen på godsvagnar är, att de av krisläget föranledda transporter fortfarande ställa mycket stora anspråk på godsvagnparken. Dessa transporter komma givetvis att bortfalla om icke förr så i varje fall efter krigets slut. Man torde även nödgas räkna med, att godstrafikomfattningen kan komma att ogynnsamt påverkas av en framdeles inträdande lågkonjunktur av längre eller kortare varaktighet även som av skärpt konkurrens från andra transportföretag.

Med hänsyn härtill och då kriget nu synes närma sig sitt slut anser sig järnvägsstyrelsen i betraktande av att vagnar, som beställas med för nästkommande budgetår anvisade medel icke torde kunna erhållas förrän år 1946, för nämnda budgetår icke böra föreslå medel till anskaffning av godsvagnar i vidare mån än som betingas av en under alla förhållanden oundgänglig ersättningsanskaffning. Att en så begränsad anskaffning är fullt försvarlig torde framgå av det förhållandet att ej mindre än omkring 3 500 småbäriga vagnar fortfarande ingå i vagnparken. Dessa vagnar, som ha en ålder av cirka 50 år, äro till övervägande delen förslitna, och endast kristidens påfrestningar och brist på modernare materiel har nödgat järnvägsstyrelsen att fortfarande och icke utan vissa risker behålla dem i trafik. De äro emellertid synnerligen oekonomiska och olämpliga såväl med avseende på underhåll som drift och de böra därför tagas ur trafik så snart förhållandena det medgiva.

Oaktat de ovissa framtidsutsikterna anser sig järnvägsstyrelsen sålunda på grund av berörda omständigheter böra hemställa om medel för anskaff-

ning under nästa budgetår av sammanlagt cirka 450 (innevarande år 600) normalspåriga 2-axliga godsvagnar — varav 200 slutna och 250 öppna — avsedda som ersättning för vagnar, som måste nedskrotas eller av annan anledning utranteras. Något vagnöverskott torde under alla förhållanden icke vara att befara i händelse av vikande trafik, enär de här ovan omnämnda småbärriga 3 500 godsvagnarna då snarast böra avföras ur trafikvagnparken.

Nu föreslagna 450 vagnar beräknas betinga en kostnad av 6 350 000 kronor.

Erfarenheterna från de senaste åren och den sannolika utvecklingen av försvarets krigsorganisation synes vidare göra det nödvändigt att anskaffa ytterligare ett antal 4-axliga öppna godsvagnar. I gällande krigsplanläggning erfordras omedelbart 35 dylika vagnar, men behovet kommer att öka. Vid hittills förekommande transporter, som krävt dylika vagnar, och som ofta måst genomföras med ytterst kort varsel, har det visat sig svårt att snabbt kunna tillhandahålla behövt antal vagnar av detta slag. Dessa äro nämligen mycket användbara även i den civila trafiken och därför alltid strängt upptagna. Då en utökning av den 4-axliga godsvagnparken, som för närvarande består av endast 200 vagnar och ej erhållit något tillskott sedan år 1941, sålunda är väl motiverad även på grund av vagnarnas stora lämplighet för den allmänna trafiken och då det dessutom är av betydelse att viktiga militära transporter icke äventyras genom knapphet på användbara vagnar, anser sig järnvägsstyrelsen böra hemställa om medel för anskaffande av 25 4-axliga öppna godsvagnar, vilka beräknas kosta sammanlagt 900 000 kronor.

För att underlätta och påskynda trafiken mellan normalspåriga och smalspåriga järnvägar och undvika tidsödande och besvärlig omlastning är det slutligen önskvärt att erhålla ökat antal s. k. överföringsvagnar, så mycket mer som en del nu befintliga sådana vagnar äro otidsenliga och befinna sig i dåligt skick och därför behöva utranteras. På grund härav anses böra anskaffas ytterligare 20 överföringsvagnar, avsedda för transport av normalspåriga godsvagnar å smalspåriga linjer. Kostnaderna härför beräknas till 400 000 kronor.

Det för godsvagnsanskaffningen under nästa budgetår erforderliga beloppet skulle sålunda utgöra (6 350 000 + 900 000 + 400 000 =) 7 650 000 kronor.

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

att till godsvagnar för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 7 650 000 kronor.

C. Anläggningar och förslag för biltrafik kronor 4 300 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i resp. års statsverkspropositioner gjorda framställningar har riksdagen till anläggningar och förslag för biltrafik anvisat i efterföljande tablå upptagna belopp.

Budgetår	Anslagsbelopp kronor	Därav avsett för	
		billinje- förvärv	garage och bilmateriel
1935/36	2 000 000	2 000 000	—
1936/37	2 000 000	2 000 000	—
1937/38	2 300 000	2 000 000	300 000
1938/39	2 400 000	2 000 000	400 000
1939/40	2 900 000	2 000 000	900 000
1940/41	800 000	400 000	400 000
1941/42	400 000	—	400 000
1944/45	500 000	500 000	—

Av sammanställningen framgår, att med undantag för tvenne budgetår fr. o. m. budgetåret 1935/36 medel regelbundet anvisats till förvärv av enskilda biltrafikföretag. Att så icke skedde för budgetåren 1942/43 och 1943/44 berodde på att vid då rådande tidsläge några medel för ändamålet icke ansågos böra begäras. För innevarande budgetår har ånyo anvisats visst belopp, nämligen 500 000 kronor, för dylika billinje-förvärv.

I sin framställning den 18 september 1943 framhöll styrelsen i denna fråga, att det — närmast som en följd av det i samband med övertagandet av enskilda järnvägars biltrafik ej oväsentligt utökade billinjenätet — vid upprepade tillfällen visat sig angeläget att äga tillgång till medel för förvärv av sådana enskilda biltrafikföretag, vilkas inordnande i järnvägens trafiksystem skulle medföra en från samhällelig synpunkt önskvärd trafikrationalisering. Den härför behövliga anslagssumman syntes styrelsen lämpligen kunna bestämmas till samma belopp som tidigare d. v. s. till 2 000 000 kronor.

På av departementschefen i 1944 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 38) anförda skäl ansågs anslagsbeloppet emellertid böra begränsas till 500 000 kronor. Det sålunda anvisade anslaget är redan tillfullo disponerat. Vid sådant förhållande och då de skäl, som styrelsen anförde i sin föregående år avlätna framställning alltjämt äga giltighet, föreligger behov av ytterligare medel för förvärv av enskild billinjetrafik.

Med hänsyn till vad departementschefen anført vid prövningen av det av järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår föreslagna anslagsbeloppet anser sig styrelsen emellertid denna gång icke böra ifrågasätta större anslag än det som anvisats för innevarande budgetår d. v. s. 500 000 kronor.

Behov föreligger därjämte av bättre och tidsenligare garage- och verkstadsbyggnader, varigenom bland annat kostnaderna för vagnunderhållet skulle kunna nedbringas. För tillgodoseende av de mest oundgängliga behoven erfordras 630 000 kronor.

Slutligen må såsom framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 155 (sid. 16) framhållas, att i det under gruppen »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» å riksstaten för innevarande budgetår till materiel m. m. för biltrafik

upptagna anslaget å 2 850 000 kronor ingår ett belopp av 1 750 000 kronor till anskaffning av bilmateriel. Med hänsyn till billinjenätets och fordonsparkens utökning främst på grund av förstatligandet av enskilda järnvägar, varigenom ett större antal fordon måste ersättas, har behovet av investeringsmedel till dylik anskaffning under budgetåret 1945/46 beräknats uppgå till inalles 3 170 000 kronor.

Under här ifrågavarande rubrik erfordras således under nästa budgetår (500 000 + 630 000 + 3 170 000 =) 4 300 000 kronor.

Med hänvisning till ovanstående får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anläggningar och förlag för biltrafik för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 4 300 000 kronor.

D. Inventarierkronor 3 650 000.

Till inköp av inventarier ingår i riksstaten för innevarande budgetår under anslaget för »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» ett belopp av 3 800 000 kronor. Under nästa budgetår beräknas för motsvarande anskaffningar erfordras ett belopp av 3 650 000 kronor.

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

att till inventarier för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 3 650 000 kronor.

E. Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten kronor 18 000 000.

Den vid innevarande års riksdag beslutade omläggningen av kapitalbudgeten innebär bland annat att riksdagen herefter skall besluta om all investering, alltså om såväl nyanskaffning som ersättningsanskaffning. I enlighet härmed ha vederbörande anslag i riksstaten för innevarande år uppförts med bruttobelopp, d. v. s. med inräkning jämväl av den del av kostnaderna, som enligt tidigare tillämpad ordning skulle ha bestritts med förnyelsefundsmedel, varjämte i riksstaten anvisats visst anslag för sådana ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten, som icke lämpligen kunna inordnas under de särskilt specificerade anslagsrubrikerna. Rörande behovet av ett sådant kollektivt anslag uttalas i 1944 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: investeringsplan, sid. 4), att en rationell skötsel av de affärsdrivande verken förutsätter, att Kungl. Maj:t har relativt fria händer vid disposition av medel för ersättningsanskaffningar. De för nyssnämnda ändamål beslutade investeringsmyndigandena anses därför böra fastställas med en förhållandevis vid marginal, inom vilken Kungl. Maj:t skall äga att handla fritt.

För innevarande budgetår har detta anslag i enlighet med i Kungl. Maj:ts proposition nr 155 till 1944 års riksdag framlagt förslag för statens järnvägars del fastställts till 29 640 000 kronor. Då såsom framgår av bil. B till propositionen i detta belopp ingå arbeten eller grupper av arbeten, vilka med hänsyn till syftet med den nu genomförda omläggningen strängt taget böra ingå i de särskilt specificerade anslagen eller uppföras under nya sådana rubriker har ifrågasvarande anslag under övergångsåret kommit att sluta på ett förhållandevis högt belopp. Sedan anslagsbehovet nu kunnat bedömas i ett sammanhang har investeringsstaten denna gång kunnat uppställas på ett mera systematiskt och med de nya budgetprinciperna mera överensstämmande sätt som följd varav motsvarande anslag — rörande vars användning Kungl. Maj:t förutsattes skola senare meddela beslut — för nästkommande budgetår ansetts kunna begränsas till 18 000 000 kronor.

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

att till ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 18 000 000 kronor.

Till slut får styrelsen anmäla, att något anslag för försvarsberedskap icke kunnat medtagas i detta sammanhang, enär ytterligare överläggningar med försvarsstaben ansetts erforderliga i denna fråga. Så snart dessa hunnit slutföras, kommer styrelsen emellertid att ingiva särskild framställning rörande behovet av medel under nästkommande budgetår för nämnda ändamål.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman, verkstadsdirektören Norinder, byråcheferna Sandström, Lundqvist, Thelander, Ringqvist, Lindskog och von Horn samt tillförordnade byråchefen å godstrafikbyrån Allander.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 16 september 1944.