

TILL KONUNGEN.

Jämlikt § 5 i gällande instruktion får järnvägsstyrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar, för vilka anslag böra för budgetåret 1946/47 äskas av 1946 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1946/47 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

I fråga om uppställningen ansluter sig förslaget helt till i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten; bil. 4) angivna riktlinjer. Såsom närmare framgår av de särskilda motiveringarna ha emellertid till olika huvud- och anslagsrubriker nu kunnat överföras ytterligare vissa belopp — avseende fortlöpande mindre ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten — vilka i årets riksstat ha sin motsvarighet under rubriken »Statens järnvägars dispositionsanslag». Sistnämnda anslag har i vad gäller användningsområdet och därmed även beloppets storlek på detta sätt kunnat nedbringas.

De anslagsbelopp som sålunda föreslås anvisade för nästkommande budgetår framgå av följande sammanställning.

A. Byggnader och anläggningar.

	Kronor
<i>I. Bangårdar.</i>	
1. Ombyggnad av bangården i Landskrona	500 000
2. Ny mötesplats å linjen Älvkarleö—Skutskär	130 000
3. Nya mötesplatser å linjen Falköping—Nässjö	700 000
4. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer	2 000 000
5. Gångbroar och gångtunnlar	400 000
6. Diverse bangårdsanordningar	1 000 000
<i>II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Fortsatt anläggning av dubbelspår	12 000 000
<i>III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1. Rälsutbyten m. m.	12 000 000
2. Diverse åtgärder för spår förstärkning	1 000 000
<i>IV. Skenfria vägkorsningar m. m.</i>	100 000
<i>V. Broar m. m.</i>	2 000 000
<i>VI. Husbyggnader.</i>	
1. Om- och tillbyggnad av stationshuset i Borås	500 000
2. Nytt ilgodsmagasin m. m. vid Stockholm C	2 000 000
3. Nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfåktaren i Stockholm	265 000
4. Nytt överliggningshus i Alvesta	250 000
5. Nya bostadshus	1 000 000
6. Utvidgning av enrumslägenheter	300 000
7. Modernisering av bostadslägenheter	1 000 000
<i>VII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	4 000 000
<i>VIII. Telefonanläggningar m. m.</i>	3 960 000
<i>IX. Elektriska belysningsanläggningar</i>	610 000
<i>X. Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	5 765 000

XI. Elektrifiering.	
1. Elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping	2 740 000
2. Elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga— —Uddevalle, Lund—Landskrona—Billeberga, Udde- —valla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil	12 500 000
3. Elektrifiering av linjen Köping—Frövi	3 950 000
XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.	
1. Nytt lokstall i Simrishamn	200 000
2. Tillbyggnad till ena lokstallet i Växjö	125 000
XIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.	
1. Modernisering av den elektriska anläggningen i vagn- —verkstaden i Örebro	200 000
2. Tillbyggnad till lok- och hjulverkstaden i Malmö	300 000
3. Modernisering av verkstaden i Hälsingborg	120 000
4. Diverse arbeten	400 000
XIV. Verkstadsmaskiner m. m.	2 000 000
Summa byggnader och anläggningar	74 015 000
B. Försvarsberedskap	2 900 000
C. Rullande materiel.	
I. Nyanskaffning av motorlok	200 000
II. Nyanskaffning av elektrolok	6 575 000
III. Ombyggnad av elektrolok	500 000
IV. Nyanskaffning av elektromotorvagnar	600 000
V. Nyanskaffning av rälsbussar	4 000 000
VI. Ombyggnad av rälsbussar	300 000
VII. Nyanskaffning av lokomotorer	660 000
VIII. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar	12 270 000
IX. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar	2 115 000
X. Nyanskaffning av godsvagnar	8 090 000
XI. Ombyggnad av godsvagnar	1 675 000
Summa rullande materiel	36 985 000
D. Biltrafik.	
I. Garagebyggnader m. m.	2 200 000
II. Nyanskaffning av bilmateriel	4 000 000
III. Ombyggnad av bilmateriel	1 060 000
IV. Förvärf av billinjer	2 000 000
Summa biltrafik	9 260 000
E. Statens järnvägars dispositionsanslag	7 500 000
Summa summarum	130 660 000

Till motivering av de sålunda föreslagna anslagsbeloppen får styrelsen anföra följande.

A. Byggnader och anläggningar.

I. Bangårdar.

1. Ombyggnad av bangården i Landskrona kronor 500 000.

De nuvarande plattformsanordningarna i Landskrona äro allt för trånga och otillräckliga för att persontrafiken å denna station skall kunna betjänas på ett tillfredsställande sätt. Även spåranordningarna äro i flera avseenden mindre lämpligt utformade och otillräckliga, särskilt vad gäller lastspårens lägen och utsträckning.

En ombyggnad av bangården bör därför komma till stånd snarast möjligt. Ehuru ombyggnaden icke direkt föranledes av planerade elektrifieringsarbeten, är det av vikt, att densamma kommer till utförande, innan elektrifiering av linjerna Landskrona—Billeberga och Landskrona—Kävlinge påbörjas. Ett uppskjutande av arbetet, till dess elektrifieringen blivit genomförd, skulle nämligen förorsaka försvårade arbetsmöjligheter och avsevärd kostnadsförhöjning på grund av härvid nödvändiga ändringar av kontaktledningsanordningarna m. m. under pågående elektrisk drift. Kostnaden för den avsedda bangårdsombyggnaden beräknas till 500 000 kronor.

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

att för ombyggnad av bangården i Landskrona för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

2. Ny mötesplats å linjen Älvkarleö—Skutskär kronor 130 000.

Å linjen mellan Älvkarleö och Gävle C, där tågtätheten är stor, uppkomma ofta svårigheter i tågföringen på grund av det cirka 10 kilometer långa avståndet mellan stationerna Älvkarleö och Skutskär. Dessa svårigheter skulle kunna minskas i ej obetydlig grad genom anordnande av en mötesplats å sistnämnda stationssträcka. På grund härav anser styrelsen erforderligt, att en dylik snarast möjligt kommer till stånd. Kostnaderna härför hava beräknats till 130 000 kronor.

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

att till ny mötesplats å linjen Älvkarleö—Skutskär för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 130 000 kronor.

3. Nya mötesplatser å linjen Falköping—Nässjö kronor 700 000.

Såsom styrelsen framhållit i sin framställning den 16 september 1944, är det nödvändigt att å den hårt belastade och ur tågföringssynpunkt känsliga linjen mellan Falköping och Nässjö anordna vissa nya mötesplatser. De platser, där mötesspar böra komma till utförande, äro Huskvarna, Öggestorp, Ebbarpsby,

Furusjö och Bogla. För dylika anordningar vid de två förstnämnda platserna har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 600 000 kronor. Kostnaderna för mötesspår m. m. vid de återstående trenne platserna beräknas till 700 000 kronor.

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

att till nya mötesplatser å linjen Falköping—Nässjö för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

4. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje

tågväg å vissa stationer kronor 2 000 000.

I sin framställning den 16 september 1944 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. framhöll styrelsen, att å vissa bandelar svårigheter för en god tågföring uppstått på grund av dels att mötesspårerna å en del driftplatser icke hade den längd, som motsvarade nuvarande längden av å bandelarna framförda godståg, dels att en tredje tågväg saknades. För åstadkommande av ökad trafikcapacitet och samtidigt bästa möjliga tågföring borde därför å ett flertal driftplatser antingen nuvarande mötesspår förlängas eller en tredje tågväg anordnas eller ock båda dessa arbeten utföras. Styrelsen förklarade sig vidare hava för avsikt, att, om medel därtill kunde erhållas, under en del år framåt successivt utföra dylika arbeten och hemställde för budgetåret 1945/46 om ett anslag av 1 000 000 kronor för ändamålet, vilket belopp även anvisats.

För fullföljande av ifrågavarande arbeten torde medel böra ställas till styrelsens förfogande även för nästkommande budgetår. För arbeten, som då beräknas komma till utförande, har medelsbehovet beräknats till 2 000 000 kronor.

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

att till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

5. Gångbroar och gångtunnlar kronor 400 000.

Arbeten avseende gångbroar och gångtunnlar hava nu pågått under ett 20-tal år och åtskilliga stationer hava under denna tid blivit försedda med dylika anordningar till fördel för såväl allmänheten, som därigenom befrias från de risker, som äro förbundna med korsning av bangård och spår i plan, som även för järnvägen i form av underlättad tåg- och växlingsrörelse.

Under de senaste tio budgetåren har med undantag för ett par år till dylika arbeten anvisats 150 000—200 000 kronor årligen. Behovet är dock långt ifrån fyllt med hittills vidtagna åtgärder. I den mån trafiken och stationssamhällena

tillväxa, uppkommer nämligen successivt behov av nya dylika anläggningar vid den ena platsen efter den andra. För nästa budgetår torde det bli nödvändigt att öka omfattningen av dessa arbeten, enär vissa i och för sig angelägena sådana nu måst uppskjutas på grund av under krisåren rådande brist på materialier och arbetskraft. Anslaget torde av denna anledning böra bestämmas till 400 000 kronor, d. v. s. till dubbla det belopp, som för ändamålet anvisats för innevarande budgetår.

Styrelsen får i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

6. Diverse bangårdsanordningar kronor 1 000 000.

Under rubriken Bangårdsmaskinerier hava — tidigare av förnyelsefondsmedel och fr. o. m. budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten — årligen anvisats vissa belopp, varmed bestritts kostnaderna för diverse maskinella anordningar å bangårdar såsom vändskivor, vagnvågar och kranar m. m. men dessutom kostnaderna för vissa icke maskinella anordningar såsom plattformar och lastkajer m. m. Med hänsyn härtill synes det styrelsen lämpligare att anslag till dylika arbeten härefter anvisas under rubriken »Diverse bangårdsanordningar».

För innevarande budgetår har till ifrågavarande ändamål anvisats 500 000 kronor. För nästa budgetår beräknas ett till 1 000 000 kronor höjt anslag bliva erforderligt.

Höjningen motiveras av angelägenheten att snarast möjligt å ett stort antal driftplatser låta förlänga plattformarna, i den mån dessa visat sig otillräckliga för även vid normala trafikförhållanden förekommande tåglängder. Till följd av plattformarnas för ringa längd måste en del vagnar nämligen nu bliva stående utanför desamma, vilket givetvis försvårar och försenar tågexpedieringen samt ökar risken för olycksfall vid de resandes av- och påstigande.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse bangårdsanordningar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 12 000 000.

Till fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 t. o. m. 1945/46 beviljats ett sammanlagt anslagsbelopp av 58 050 000 kronor, varav för budgetåret 1944/45 14 000 000 kronor och för innevarande budgetår 10 000 000 kronor.

Dubbelspårsarbetena pågå för närvarande å sträckorna Järna—Skebokvarn, Gårdsjö—Skövde och Mjölby—Tranås. På grund av i årets statsverksproposition av departementschefen gjort uttalande rörande förhållandet på arbetsmarknaden har arbetsstyrkan vid arbetena i fråga reducerats något under innevarande år och utgör för närvarande cirka 1 150 man. Med hänsyn till önskvärdheten av att kunna bedriva dubbelspårsarbetena i snabbare takt än som av denna anledning nu varit möjligt, bör arbetsstyrkan, så snart förhållandena det medgiva, utökas till i första hand det antal av 1 300 man, som närmast före reduceringen var medgivet.

Enär den rälskvantitet, som under innevarande år kan ställas till statens järnvägars förfogande, avsevärt understiger den behövlige, är det icke möjligt att under nu löpande budgetår verkställa räsläggning i sådan omfattning, att några nya dubbelspårssträckor kunna öppnas för trafik till tidtabellsskiftet under försommaren 1946. Arbetena omfatta i stället för närvarande huvudsakligen terrasseringsarbeten m. m. Styrelsen anser sig emellertid kunna antaga, att möjligheterna för erhållande av erforderliga rälskvantiteter skola vara väsentligt förbättrade under nästkommande budgetår. Under denna förutsättning, ävensom att en utökning av arbetsstyrkan på sätt här ovan angivits får äga rum, anses anslaget för nästa budgetår böra höjas till 12 000 000 kronor.

Styrelsen utgår härvid från att, därest förhållandena å arbetsmarknaden skulle undergå någon nämnvärd förändring och det av denna anledning skulle bli fråga om att söka åstadkomma lämpliga arbetsobjekt för beredande av arbetstillfällen, ytterligare medel komma att ställas till förfogande för arbetenas bedrivande med en större arbetsstyrka än vad här ovan räknats med.

Under åberopande av det anförda och under hänvisning i övrigt till vad styrelsen och statsmakterna tidigare och under hänvisning i övrigt till vad behovet och angelägenheten av dubbelspårsarbetenas fullföljande i en av trafikförhållandena betingad, ej alltför långsam takt får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 12 000 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. står för budgetåret 1945/46 till styrelsens förfogande ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor. Såsom framhållits i styrelsens framställningar den 18 september 1943 och 16 september 1944, har en viss knapphet på materiel lagt hinder i vägen för arbetenas utförande i den omfattning, som med hänsyn till den av de senaste årens starka trafik föranledda stora förslitningen av spåröverbyggnaden varit önskvärd. En utökning av arbetsprogrammet under

några år framåt är alltså erforderlig för att vidmakthålla spåröverbyggnadens bestånd och återhämta vad som under senare år blivit eftersatt. Därtill kommer att statsbanenätet under de senare åren utökats med ett stort antal förstatligade järnvägslinjer, på vilka förstärkningsarbeten böra utföras i samma grad som å övriga linjer.

I betraktande av ovan berörda omständigheter anser styrelsen erforderligt, att för nästkommande budgetår anvisas ett anslag av 12 000 000 kronor för ändamålet.

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

att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.

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

För spår förstärkningsåtgärder och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å vissa starkt trafikerade linjer, har för budgetåret 1945/46 anvisats ett investeringsanslag av 500 000 kronor. Ifrågavarande arbetens omfattning har tidigare varit begränsad av makadamlieferantörernas kapacitet, men sedan numera rätt stora makadamfabriker kommit till stånd, utgör denna omständighet icke längre något hinder för ett något snabbare bedrivande av ifrågavarande förstärkningsarbeten. Ur statens järnvägars synpunkt är det önskvärt att så sker särskilt i vad gäller linje-sträckor, där de nya dubbelspåren följa det befintliga spåret. Genom dylik förstärkning blir det gamla och det nya spåret nämligen ur trafiksynpunkt likvärdiga.

För att kunna bedriva dessa fortlöpande förstärkningsarbeten i en sålunda önskvärd ökad omfattning beräknas för nästkommande budgetår ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

IV. Skenfria vägkorsningar m. m. kronor 100 000.

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 budgetåret 1939/40 anvisats 200 000 kronor. För budgetåren 1940/41—1942/43 befunnos inga motsvarande anslag erforderliga,

enär från tidigare år kvarstående anslagsbehållning ansågs tillräcklig för bestridande av då ifrågakommande bidrag för dylika arbeten. För vartdera av budgetåren 1943/44, 1944/45 och 1945/46 har ånyo anvisats investeringsanslag av 200 000 kronor.

Viss behållning å sålunda anvisade medel är troligen att förutse vid utgången av innevarande budgetår men denna torde icke täcka behovet för nästkommande budgetår, för vilket därför torde böra anvisas ytterligare 100 000 kronor.

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

att till skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

V. Broar m. m. kronor 2 000 000.

Intill den 1 juli 1944 bestredos kostnaderna för dylika arbeten, vilka i huvudsak avse ombyggnad eller förstärkning av broar, viadukter, vägportar och vägbroar, med medel ur förnyelsefonden.

Därefter har för vartdera av budgetåren 1944/45 och 1945/46 å kapitalbudgeten anvisats ett belopp 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 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 istandsätta och modernisera anordningar för manövrering av rörliga broar.

På grund av att det under de senaste åren i första hand varit nödvändigt tillgodose behovet av anläggningar, som stå i samband med försvarsberedskapen, har den normala förnyelsen av statens järnvägars broar i viss mån fått stå tillbaka. Vissa i och för sig erforderliga ombyggnader av broar på viktiga linjer hava av denna anledning måst uppskjutas. Behovet av sådana broombyggnaders utförande har emellertid blivit alltmer trängande, och de nödvändigaste arbetena av detta slag kunna nu icke längre uppskjutas. Härigenom samt genom den fortgående ökningen av brobeståndet till följd av övertagna enskilda järnvägar föreligger nu ett ökat behov av medel.

För utförande under nästkommande budgetår av sålunda planerade broombyggnader m. m., av vilka ett flertal äro av betydande storlek, beräknas åtgå ytterligare 2 000 000 kronor.

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

att till broar m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

VI. Husbyggnader.

1. Om- och tillbyggnad av stationshuset i Borås kronor 500 000.

Utrymmena inom stationshuset vid Borås C äro otillräckliga och otidsenliga såväl vad gäller personal- och expeditionslokalerna som ock de för allmänheten avsedda. Beträffande behovet av utvidgning och förändring av dessa lokaler vill styrelsen hänvisa till vad överrevisorerna därom anført i sin berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1943. Såsom styrelsen framhållit i sitt yttrande den 14 april 1945 över nämnda berättelse, har styrelsen vid upprepade tillfällen haft denna byggnadsfråga uppe till behandling men har på grund av under de senare åren rådande förhållanden på byggnadsmarknaden icke ansett sig böra hemställa om anslag å riksstaten för detta rätt omfattande byggnadsarbete.

Föreliggande förslag till stationshusets förändring innebär dels tillbyggnad, dels påbyggnad med ytterligare en våning av en del av stationshuset, dels ock ombyggnad av bottenvåningen. Härigenom skulle vinnas rymligare lokaler för den resande allmänheten, utvidgade och moderniserade expeditionsutrymmen samt förbättrade personallokaler m. m., varjämte genom påbyggnaden möjlighet vinnas att i stationshuset anordna expeditionslokaler för sektionsbefäl. Däremot ingår icke i detta förslag den av överrevisorerna såsom önskvärd angivna ombyggnaden av ilgodsmagasinet, enär denna byggnadsfråga i viss mån är beroende av uppförandet av en ny gatubro över bangården, vilken bro är planerad att komma till utförande inom de närmaste åren.

Kostnaderna för stationshusets om- och tillbyggnad enligt det föreliggande förslaget beräknas till 500 000 kronor.

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

att till om- och tillbyggnad av stationshuset i Borås för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

2. Nytt ilgodsmagasin m. m. vid Stockholm C..... kronor 2 000 000.

Såsom styrelsen framhöll i sin framställning den 16 september 1944 angående anslag till nya byggnader och anläggningar skall 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 bland annat ett nytt ilgodsmagasin jämte tillhörande lastbryggor och spårordningar uppföras vid Stockholm C såsom ersättning för nu befintliga anordningar för ilgodsrörelsen. Den nya ilgodsbyggnaden bör vara färdigställd till den 1 januari 1948 och byggnadskostnaderna för anläggningen i sin helhet hava uppskattats till 8½ miljoner kronor.

Till ifrågavarande arbeten hava hittills anvisats sammanlagt 3 300 000 kronor, varav 150 000 kronor å förnyelsefondsstaten för första halvåret 1944, 150 000 kronor å riksstaten för föregående budgetår samt 3 000 000 kronor för innevarande budgetår. De två förstnämnda anslagsbeloppen avse vissa utförda förberedande arbeten. Arbetena i övrigt beräknas kunna igångsättas under innevarande år.

För deras fortsatta bedrivande under nästkommande budgetår beräknas ett anslag av 2 000 000 kronor erforderligt och får järnvägsstyrelsen alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till nytt ilgodsmagasin m. m. vid Stockholm C för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

3. Nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren

i Stockholm kronor 265 000.

För uppförande av nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm, avsedd att tillgodose det alltmer ökade behovet av tjänstelokaler, anvisade 1941 års riksdag för budgetåret 1941/42 ett reservationsanslag av 700 000 kronor. Efter därom gjord framställning bemyndigades järnvägsstyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 17 april 1942 att taga i anspråk detta anslag ävensom av statens järnvägars förnyelsefondsmedel ett belopp av högst 350 000 kronor. Det sålunda anvisade anslagsbeloppet, sammanlagt 1 050 000 kronor, grundade sig på en i oktober 1941 upprättad kostnadsberäkning.

Arbetet med byggnadens uppförande påbörjades under sommaren 1942 och bedrevs så, att huvuddelen av lokalerna kunde tagas i anspråk hösten 1943. Kompletterings- och justeringsarbeten pågingo emellertid även under större delen av år 1944.

Kostnaderna för arbetet i dess helhet hava uppgått till 1 315 000 kronor eller 265 000 kronor mera än vad som tidigare beräknats och anvisats för ändamålet. Till en del har kostnadsfördyringen förorsakats av den allmänna prisstegring i fråga om arbetslöner och byggnadsmaterialier, som inträtt efter tidpunkten för kostnadsberäkningens upprättande. I viss utsträckning är merkostnaden även beroende på rådande materialbrist, vilken gjort det nödvändigt att anskaffa byggnadsmaterialier av annan och dyrare kvalitet än som från början var avsett. En betydande del av kostnadsökningen hänför sig slutligen till inredningsarbetena i byggnaden. Det har nämligen under arbetets gång visat sig lämpligt och ändamålsenligt att, i större utsträckning än vad som ursprungligen beräknades, anpassa inredningen efter de modernare principer, som numera tillämpas i fråga om kontorsorganisation. Bland annat har belysningsinstallationen i hela byggnaden utförts med användande av s. k. lysämnesrör, vilkas fördelar i belysningshänseende ansetts väl motsvara den i jämförelse med vanliga glödlampor ökade kostnaden.

Med åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till nybyggnad å tomten nr 3 i kvarteret Pennfäktaren i Stockholm för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 265 000 kronor.

4. Nytt överliggningshus i Alvesta kronor 250 000.

I Alvesta, där ombyte av tågpersonal i stor omfattning sker, ha statens järnvägar för närvarande 11 överliggningsrum i egna hus med sammanlagt 20 bäddar. Dessutom förhyras för närvarande 19 rum med 26 bäddar för en kostnad av 13 000 kronor per år. Denna splittring av överliggningen på ett flertal, långt från varandra belägna lokaler medför både för statens järnvägar och för den överliggande personalen en del olägenheter. För att komma ifrån dessa och den nyssnämnda årliga utgiften samt för att möjliggöra en sedan flera år tillbaka förefintlig strävan efter enmansbeläggning i överliggningsrummen erfordras ett nytt överliggningshus, innehållande minst 35 rum med 1 bädd per rum. I detta hus bör även inrymmas dagrum, matrum med kokvrå, förvaringsrum för sänglinne, duschrum, WC, bostad för städerska samt undervisningslokal om 30 à 40 kvm.

Kostnaden för ett dylikt överliggningshus, genom vars uppförande de privatrum, som nu disponeras för överliggning, kunna avvaras för den privata hyresmarknaden, har beräknats till 250 000 kronor.

I anledning härav får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till nytt överliggningshus i Alvesta för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

5. Nya bostadshus kronor 1 000 000.

Under de senaste åren har, såsom allmänt känt är, å flertalet tätorter inom landet rått en betydande bostadsbrist. Detta förhållande har givetvis medfört svårigheter även för statens järnvägars personal att anskaffa lämpliga bostäder i de fall, där dylika icke kunnat tillhandahållas i verkets egna fastigheter. Möjligheterna härutinnan äro emellertid mycket begränsade på grund av att verkets hela bostadsbestånd icke omfattar mer än omkring 10 000 lägenheter, under det att den sammanlagda personalstyrkan uppgår till mer än 50 000 man.

Under de senare åren hava många önskemål framförts om att statens järnvägar skulle låta uppföra bostäder för sin personal i större utsträckning än vad hittills varit förhållandet. Styrelsen har emellertid intagit en mycket återhållsam ställning till dessa framställningar, dels i avsikt att vinna erfarenhet om bostadsmarknaden å respektive platser, efter det mera normala tids-

förhållanden inträtt, dels ock med hänsyn till att byggnadskostnaderna för under nuvarande förhållanden nyuppförda bostadshus ställa sig så höga, att statens järnvägar icke kunna betinga sig mot byggnadskostnaderna svarande hyror. Styrelsen är vidare av den uppfattningen, att det i samhällen, där hyresmarknad förekommer, i första hand bör ankomma på vederbörande kommunala myndigheter att söka vidtaga erforderliga åtgärder för förbättrande av bostadsförhållandena inom respektive samhällen.

Oaktat det sålunda anförda finner styrelsen likväl motiverat, att statens järnvägar i begränsad omfattning uppföra nya för järnvägspersonalen avsedda bostadshus å vissa platser med sådana speciella förhållanden, att möjlighet för personalen att på annat sätt skaffa sig bostäder icke finnes eller inom rimlig tid kan beräknas uppkomma. För detta ändamål beräknar styrelsen för nästkommande budgetår ett medelsbehov av 1 000 000 kronor.

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

att till nya bostadshus för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

6. Utvidgning av enrumslägenheter kronor 300 000.

För förändring av enrumslägenheter till lägenheter om två rum och kök har under en följd av år anvisats vissa belopp, intill den 1 juli 1944 av förnyelsefondsmedel och därefter å kapitalbudgeten. Efter att tidigare ha utgjort 150 000 kronor per år höjdes dessa anslagsbelopp från och med år 1943 till 300 000 kronor. Även för vart och ett av budgetåren 1944/45 och 1945/46 har sålunda belopp av sistnämnda storleksordning stått till förfogande för ändamålet.

Såsom styrelsen i sin föregående år ingivna framställning om anslag framhöll, hava förhållandena på arbetsmarknaden under de senare åren nödvändiggjort en viss begränsning av de planerade arbetena. På grund härav kvarstod även vid nästförflutna budgetårs utgång en ej obetydlig behållning å tidigare anvisade anslag.

Då det torde kunna förväntas, att förbättrade förhållanden efter hand komma att inträda å arbetsmarknaden, anser styrelsen med hänsyn till föreliggande angelägna behov av rymligare bostäder en fortsatt anslagstilldelning likväl nödvändig och föreslår därför för nästkommande budgetår ett oförändrat anslag av 300 000 kronor.

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

att till utvidgning av enrumslägenheter för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

7. Modernisering av bostadslägenheter kronor 1 000 000.

Till modernisering av bostadslägenheter anvisades för vart och ett av åren 1939—1942 — av förnyelsefondsmedel — 500 000 kronor. Från och med år 1943 har för ändamålet anvisats ett dubbelt så stort anslag eller 1 000 000 kronor, vilket belopp efter den 1 juli 1944 utgår av investeringsmedel. Anslaget ifråga är alltså även för nu löpande budgetår bestämt till 1 000 000 kronor.

Enär angeläget behov av vissa moderniseringsarbeten i statens järnvägars bostadslägenheter — i första hand av vatten- och avloppsledningar — alltjämt föreligger, anser styrelsen synnerligen önskvärt att jämväl för budgetåret 1946/47 ett anslag av sistnämnda storlek anvisas för här avsett ändamål.

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

att till modernisering av bostadslägenheter för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

VII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 4 000 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för innevarande budgetår anvisats 2 000 000 kronor eller 1 000 000 kronor mindre än föregående budgetår och likaledes 1 000 000 kronor mindre än det belopp, varom styrelsen i sin skrivelse den 16 september 1944 hemställt för innevarande budgetår. En sådan minskning i medelsanvisningen ansågs kunna av departementschefen vidtagas och av styrelsen godtagas med hänsyn till den eftersläpning, som uppstått i den för dessa arbeten tidigare uppgjorda arbetsplanen.

Nämnda arbetsplan omfattar tidsperioden 1942/43—1945/46 och är alltså ännu icke slutförd. Innan ytterligare alltför stora belopp investeras i dylika anläggningar har styrelsen emellertid funnit angeläget, att signalsäkerhetsväsendet vid statens järnvägar underkastas en förnyad allmän översyn och här för detta ändamål under föregående år tillsatts en särskild kommitté med uppdrag att söka åstadkomma säkerhetsanläggningar av större enhetlighet i fråga om såväl konstruktion som handhavande.

Ehuru kommitténs arbete alltjämt pågår har redan nu klarhet vunnits i vissa betydelsefulla frågor. Med hänsyn härtill och då utrednings- och konstruktionsarbetet kan väntas fortskrida ytterligare under nu löpande budgetår, torde det bli möjligt att under nästa budgetår utföra dylika anläggningar i större omfattning än under de senaste åren och att på detta sätt i viss mån inhämta ovannämnda eftersläpning. Att beakta i detta sammanhang är att betydande arbeten återstå på såväl förstatligade enskilda banor som på vissa av statens järnvägars äldre linjer, vilka arbeten snarast böra komma till utförande, om kraven på förbättrade anordningar för trafikens säkerställande skola kunna bliva nöjaktigt tillgodosedda. För arbetenas bedrivande i avsedd ökad omfattning beräknas för nästa budgetår erforderligt ett till 4 000 000 kronor höjt anslagsbelopp.

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

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

VIII. Telefonanläggningar m. m. kronor 3 960 000.

Till telefonanläggningar m. m. har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 3 280 000 kronor. Av det under rubriken »Statens järnvägars dispositionsanslag» för nu löpande budgetår anvisade investeringsanslaget å 10½ miljoner kronor avser dessutom ett belopp av 450 000 kronor ersättning och förnyelse av dylika anläggningar. För ifrågavarande ändamål står således för innevarande budgetår till styrelsens förfogande ett sammanlagt belopp av 3 730 000 kronor. För nästa budgetår beräknas ett till 3 960 000 kronor höjt belopp bliva erforderligt. Beträffande de i denna summa ingående kostnads-posterna, vilka delvis avse fortsättning eller slutförande av sådana arbeten, för vilka medel tidigare anvisats, får styrelsen anföra följande.

Nya *ledning*ar (kabel- eller blankledning) erfordras på ett flertal linjer och platser. Sålunda äro kabelnäten på Stockholms stationer på grund av de nuvarande anordningarnas ålder och förslitning i behov av revidering, vilken beräknas kosta 25 000 kronor. Samtidigt torde för mötande av den växande samtalstrafikens behov en ny lokalkabel böra anordnas mellan Stockholm och Älvsjö för en kostnad av 40 000 kronor. För bestridande av kostnaderna för andra var för sig mindre dylika kabelarbeten inom statens järnvägars olika distrikt erfordras ytterligare 185 000 kronor.

I styrelsens skrivelse den 16 september 1944 angående anslagsäskanden för innevarande budgetår inräknades under här ifrågavarande rubrik bland annat ett belopp av 260 000 kronor för en telefonkabel mellan Växjö och Alvesta. Med hänsyn till att den av styrelsen till telefonanläggningar m. m. begärda anslagssumman minskades med 500 000 kronor, har denna anskaffning emellertid måst anstå. Under hänvisning till vad styrelsen i nyssnämnda skrivelse anförde rörande behovet av en dylik kabel har därför ånyo medräknats ett belopp av 260 000 kronor för ändamålet.

Nya blankledning till ett sammanlagt belopp av 310 000 kronor erfordras å ett flertal linjer för säkerställande av förbindelserna mellan statens järnvägars trafikcentra och genom statsförvärv nytillkomna järnvägslinjer.

Till förbättring av transmissionsegenskaperna på vissa fjärr- och linjetelefonförbindelser erfordras nya överdragsstationer i Södertälje och Laxå, för vilka de sammanlagda kostnaderna uppgå till 105 000 kronor.

Till komplettering och utökning av redan befintliga överdragsstationer erfordras slutligen 250 000 kronor.

Vad därefter angår behovet av medel för *stationsutrustningar* får styrelsen meddela följande.

För anordnande av automatiska telefonväxlar i Göteborg, Hälsingborg, Ystad m. fl. orter ingår i de under här ifrågasvarande rubrik för budgetåren 1943/44 och 1944/45 anvisade anslagen ett belopp av 200 000 kronor för vardera budgetåret. För det fortsatta arbetet under innevarande budgetår upptogs i styrelsens skrivelse den 16 september 1944 ett belopp av 340 000 kronor. På grund av ovannämnda begränsning av det av styrelsen till telefonanläggningar m. m. äskade anslaget har emellertid blott 200 000 kronor kunnat disponeras. Hittills har sålunda sammanlagt 600 000 kronor stått till förfogande för ifrågasvarande arbeten.

Såsom förra året meddelades är det styrelsens avsikt att utbygga dessa växlar jämväl för automatiserad fjärrtelefontrafik. De totala kostnaderna, som ursprungligen beräknats till 735 000 kronor, komma härigenom att stiga till 1 175 000 kronor. För arbetenas fullföljande erfordras således ytterligare 575 000 kronor, varav för nästa budgetår 275 000 kronor.

Till automatiska telefonväxlar i Norrköping, Borås, Växjö och Kalmar, vilka beräknats draga en sammanlagd kostnad av 350 000 kronor, ingår i det för budgetåret 1944/45 anvisade anslaget ett belopp av 150 000 kronor. För innevarande budgetår räknade styrelsen ursprungligen med ett medelsbehov av 135 000 kronor, men senare på grund av ovannämnda reducering av det till telefonanläggningar m. m. anvisade anslaget ävensom verkstadskonfliktens förskjutande inverkan med ett till 35 000 kronor nedsatt behov av medel. Återstoden av det för innevarande budgetår ursprungligen beräknade kostnadsbeloppet, 100 000 kronor, motsvarande slutlikvid för växlarna i Kalmar och Växjö, beräknas nu i stället komma att utbetalas under budgetåret 1946/47.

Vidare ingår i anslaget för innevarande budgetår ett belopp av 300 000 kronor för inrymmande av beställda eller planerade telefonväxlar i nya eller utvidgade lokaler. Totalkostnaden för dessa arbeten har beräknats till 475 000 kronor. För arbetenas fortsättande erfordras under nästkommande budgetår ett ytterligare belopp av 100 000 kronor.

Sedan planerna för fortsatt automatisering av fjärrtelefonförbindelserna vid statens järnvägar nu närmare utformats i överensstämmelse med de riktlinjer, som lämnades i det av 1940 års telefonkommitté avgivna betänkandet, erfordras därjämte, utöver ovan angivna belopp, vilka avse ett fullföljande av redan tidigare beslutade anläggningar, även medel för påbörjande av vissa nya automatiseringsföretag m. m. Särskilt aktuell är en dylik automatisering i fråga om från Stockholm mot Norrköping, Uppsala, Örebro och Västerås utgående linjer, vid vilka den stegrade samtalsfrekvensen och de befintliga anläggningarnas mindre tidsenliga utförande medfört besvärande förhållanden. I samband med införandet av automatväxlar för den lokala telefontrafiken har det därför ansetts nödvändigt att även automatisera nämnda fjärrförbindelser. Förutom snabbare telefonförbindelser vinnes genom sådana åtgärder besparing av telefonistpersonal på de olika orterna samt i vissa fall minskat lokalbehov. Styrelsen vill i detta sammanhang nämna, att den under byggnad

varande telefonväxeln i Stockholm dimensionerats under förutsättning att ovannämnda fjärrförbindelser bli automatiserade. Kostnaderna för genomförandet av ifrågavarande automatisering beräknas dels i vad gäller automatapparaturen till ett belopp av 380 000 kronor, dels för överdragsutrustningar i Stockholm, Norrköping, Uppsala, Krylbo, Örebro, Tillberga och Västerås till sammanlagt 590 000 kronor. Härav beräknas i form av förskottslikvider på budgetåret 1946/47 belöpa sig 130 000 respektive 200 000 kronor eller sammanlagt 330 000 kronor.

I anslutning till den nu nämnda automatiseringen avser styrelsen att anordna automatiska telefonväxlar i Tillberga och Västerås, vilka jämväl skola betjäna den lokala telefontrafiken på nämnda orter. Kostnaderna för dessa växlar inklusive fjärrväljare beräknas till sammanlagt 200 000 kronor, varav 70 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1946/47.

För anordnande av mindre, automatiska telefonväxlar på bangårdar och expeditioner samt å järnvägsstationer av medelstorlek beräknas för budgetåret 1946/47 erforderligt ett begynnelsebelopp av 285 000 kronor. Arbetet bedömes såsom nödvändigt med hänsyn därtill, att de nuvarande anordningarna äro delvis förslitna, delvis så otidsenliga, att de utgöra ett hinder för upprätthållande av rationella telefonförbindelser.

För automatisering av de s. k. etappförbindelserna inom olika delar av järnvägsnätet, innebärande att nämnda förbindelser förses med selektorapparat, erfordras vidare under budgetåret 1946/47 ett belopp av 180 000 kronor.

Till fortsatt anskaffning av s. k. ledningstagare erfordras under nästkommande budgetår 30 000 kronor och för anskaffning av diverse stationsutrustningar ett belopp av sammanlagt 515 000 kronor. I sistnämnda belopp ingå jämväl medel för bestridande av kostnaderna för förnyelse och utökning av resebyråns vid Stockholm C telefonutrustning, ett flertal manuella växlar för linjestationer, upprustning av telefonanordningarna på småstationer m. m.

Till *bärfrekvensanläggningar, högtalare, elektriska ur och radio m. m.* erfordras slutligen för nästa budgetår ett belopp av sammanlagt 900 000 kronor i enlighet med vad här nedan närmare anges.

I anslaget till telefonanläggningar m. m. för innevarande budgetår ingår ett belopp av 700 000 kronor för anordnande av bärfrekvensförbindelser på sträckorna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg och i anslaget för budgetåret 1944/45 ingick ett motsvarande belopp av 500 000 kronor. Totala kostnaden beräknades ursprungligen till 1 500 000 kronor men torde på grund av under tiden inträffade kostnadsstegringar komma att stiga till 1 650 000 kronor. För nästkommande budgetår erfordras för arbetets fortsatta bedrivande ett belopp av 200 000 kronor.

I syfte att avhjälpa de svåraste bristerna på telefonförbindelserna å linjerna Hudiksvall—Sundsvall, Sundsvall—Härnösand och Nyland—Sollefteå har styrelsen tänkt sig anordna bärfrekvensförbindelser även å dessa linjer. För linjen Sundsvall—Härnösand kan användas en i samband med elektrifieringen Östersund—Storlien på denna linje frigjord bärfrekvensutrustning men för

de båda övriga sträckorna erfordras nya utrustningar. Kostnaderna härför uppgå till 100 000 kronor, varav 70 000 kronor beräknas belöpa sig på nästa budgetår.

Av de för budgetåren 1943/44, 1944/45 respektive 1945/46 under här ifrågasvarande rubrik anvisade anslagen avse 370 000, 220 000 respektive 280 000 kronor anskaffning av högtalaranläggningar på såväl person- som godsbangårdar. För nästa budgetår beräknas ett ytterligare belopp av 280 000 kronor bli erforderligt för samma ändamål.

För anordnande av impulsuranläggningar ingår i anslaget för innevarande budgetår ett belopp av 150 000 kronor. För nästa budgetår beräknas ett lika stort belopp bli behövt.

Slutligen erfordras för olika svagströmsanläggningar ett belopp av 200 000 kronor. Bland de arbeten och anskaffningar, som avses skola utföras för denna summa, må nämnas brandalarmanläggningar samt vissa försök med tågradio och fjärrskriftanläggningar.

I allt beräknas således till telefonanläggningar m. m. erfordras ett anslag av 3 960 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 3 960 000 kronor.

IX. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 610 000.

Till elektriska belysningsanläggningar har under förevarande rubrik för nu löpande budgetår anvisats ett belopp av 210 000 kronor. Därjämte avser av det å riksstaten under rubriken »Statens järnvägars dispositionsanslag» upptagna anslaget å 10,5 miljoner kronor ett belopp av 430 000 kronor samma ändamål. Det totala anslagsbeloppet uppgår således till 640 000 kronor. För nästkommande budgetår beräknas anslagsbehovet till ett något lägre belopp eller 610 000 kronor. Dessa medel äro avsedda för en nödvändig upprustning och förnyelse av belysningsanläggningarna såväl å f. d. enskilda banor som även inom bandelar, vilka sedan längre tid tillbaka varit i statens ägo. Under de gångna krisåren har en förnyelse av dessa anläggningar i viss mån måst eftersättas på grund av svårigheterna att anskaffa elektroteknisk installationsmateriel. I ett flertal fall hava jämväl ökade anspråk på effekt för olika småkraftändamål medfört krav på utvidgning av dylika anläggningar.

Rörande anslagsbehovets fördelning på olika arbetsobjekt må i övrigt följande nämnas.

För anordnande av bättre belysning på bangårdar, närmast för undvikande av olycksfallsriskerna vid växlings- samt lastnings- och lossningsarbete ävensom för revidering och modernisering av belysningsanläggningarna samt för vissa andra kompletteringsarbeten erfordras sammanlagt 315 000 kronor.

För utbyte av förslitna omformare mot likriktare, modernisering av trans-

formatorinstallationer samt ändring av vissa anläggningar från likströms- till växelströmsdrift m. m. erfordras sammanlagt 190 000 kronor och slutligen för diverse andra arbeten ett belopp av 105 000 kronor.

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

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 610 000 kronor.

X. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 5 765 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har för innevarande budgetår anvisats 7 135 000 kronor. Av det under rubriken »Statens järnvägars dispositionsanslag» anvisade investeringsanslaget å 10½ miljoner kronor avser dessutom ett belopp av 1 100 000 kronor ersättningsanskaffning och förnyelse av dylika anläggningar. Sammanlagt står således för innevarande budgetår ett belopp av 8 235 000 kronor till disposition för här ifrågavarande ändamål. För nästa budgetår beräknas ett motsvarande anslag av 5 765 000 kronor erforderligt. Detta lägre anslagsbehov sammanhänger med den tidigare omnämnda verkstadskonflikten, som haft till följd att vissa arbeten, vilka beräknats skola komma till utförande i år, måst uppskjutas till ett kommande år.

Beträffande de olika i ovannämnda summa ingående delposterna får styrelsen i övrigt meddela följande.

Vad då först beträffar *omformarstationer och övriga anläggningar för kraftförsörjning* må nämnas, att styrelsen i sin skrivelse den 16 september 1944 med förslag till anslagsäskande för innevarande budgetår under här ifrågavarande rubrik framlagt förslag till en förstärkning av kraftöverföringsanläggningarna vid Västra stambanan med anslutande linjer, innebärande dels nya omformarstationer i Kristinehamn, Göteborg och Nyköping, dels komplettering av omformarutrustningen i Moholm och Hallsberg, dels slutligen ombyggnad av omformarstationen i Sköldinge. Kostnaderna för dessa arbeten förutsattes fördelade å trenne budgetår, varav på innevarande budgetår 2 350 000 kronor och på budgetåret 1946/47 730 000 kronor. I förstnämnda belopp ingick bland annat den till 950 000 kronor beräknade kostnaden för en ny omformarstation i Nyköping. Uppförandet av denna station befanns emellertid senare kunna utsträckas över tvenne budgetår, varigenom anslagsbehovet för innevarande budgetår ansågs kunna nedsättas med 500 000 kronor. Sistnämnda belopp blir nu i stället erforderligt under nästa budgetår. De kostnader i övrigt, enligt vad ovan angivits 730 000 kronor, som föregående år beräknades belöpa sig på nästa budgetår, komma däremot på grund av verkstadskonflikten att förskjutas till tiden därefter.

I enlighet med i ovannämnda skrivelse av den 16 september 1944 gjord hemställen hava medel även beviljats för anskaffning av omformaraggregat för

de nya stationerna i Kristinehamn och Nyköping. Med anskaffningen av ett dylikt aggregat för den nya stationen i Göteborg ansågs däremot kunna anstå. Detta aggregat, som beräknas betinga en kostnad av 600 000 kronor, bör emellertid beställas under nästa budgetår, varvid för fullgörande av förskottslikvid erfordras en medelsanvisning av 150 000 kronor.

För slutförande av vissa ändringsarbeten dels i Hallsbergs omformarstation — tillbyggnad av ställverksrum och utbyte av linjeströmbrytare — dels vid omformarstationerna i Ånge och Ockelbo — viss utvidgning samt ny, brandsäker takkonstruktion — erfordras vidare enligt vad styrelsen i sin ovannämnda fjolårsskrivelse meddelade för nästa budgetår ett belopp av 150 000 respektive 160 000 kronor.

Även omformarstationerna i Uppsala, Falköping och Bispgården, vilka äro av samma utförande som stationerna i Ånge och Ockelbo, böra, av samma skäl som betingat ändringsarbetena vid sistnämnda båda stationer, utvidgas och förses med brandsäkra takkonstruktioner. Kostnaderna härför uppgå till 200 000 kronor för vardera stationerna i Uppsala och Falköping samt 160 000 kronor för Bispgården eller sammanlagt 560 000 kronor. För påbörjande av dessa arbeten erfordras under budgetåret 1946/47 ett belopp av 200 000 kronor.

Ytterligare en ny omformarstation torde med det snaraste böra anläggas vid Forsmo å norra stambanan. Avståndet mellan de på ömse sidor om denna plats nu belägna omformarstationerna Bispgården och Mellansel uppgår till 134 km, vilket avstånd redan i och för sig är osedvanligt stort. Därtill kommer, att på nämnda sträcka förefinnes ett stort antal långa och kraftiga stigningar. Spänningsfallen i kontaktledningen bli härigenom så avsevärda, att det visat sig svårt att framföra tågen tidtabellsenligt. Detta förhållande förutsågs redan då linjen elektrifierades, men kunde då icke beaktas, när primärkraft icke fanns tillgänglig i närheten. I och med tillkomsten av en ny kraftstation vid Forsmo, vartill medel lära komma att begäras av vattenfallsstyrelsen, undanröjes emellertid detta hinder, varför järnvägsstyrelsen nu ser en möjlighet att genom anläggandet av ifrågavarande omformarstation bemästra energiförsörjningsfrågan på nämnda bansträcka.

Kostnaden för stationen, jämte för densamma erforderlig fast elektrisk utrustning, beräknas till 1 300 000 kronor. För arbetets igångsättande erfordras under budgetåret 1946/47 ett belopp av 500 000 kronor.

I vad mån jämväl ett nytt transportabelt omformaraggregat erfordras för stationen, kan avgöras först sedan trafikens kommande utveckling kunnat närmare bedömas. I gynnsammaste fall torde effektbehovet kunna tillgodoses genom omdisposition av tillgängliga eller under leverans varande omformaraggregat.

De under krisåren tillkomna eller kompletterade omformarstationerna ha på grund av materielbristen måst förses med enkla kablar för den inmatade trefasenergien. Enligt normala fordringarna på driftsäkerhet skola de emellertid för denna inmatning vara försedda med dubbla kablar. För att

i nu berörda hänseende bringa dem i överensstämmelse med statens järnvägars äldre omformarstationer erfordras under budgetåret 1946/47 ett belopp av 150 000 kronor.

I det för innevarande år under förevarande rubrik anvisade anslaget ingår bland annat ett belopp av 200 000 kronor för anordnande av ytterligare fjärrstyrningsanläggningar utöver dem, som nu färdigställas i Nässjö och Hallsberg. Då totalkostnaden beräknats uppgå till 600 000 kronor och 200 000 kronor anvisats jämväl för budgetåret 1944/45, erfordras för nästkommande budgetår för arbetets slutförande ett belopp av 200 000 kronor.

För anordnandet av dressinbodas jämte förrådslokaler och manskapsrum vid omformarstationerna Ange, Ockelbo, Ljusdal, Sundsvall, Bispgården, Osterlund, Mellansel, Vännäs och Bastuträsk erfordras 80 000 kronor. Slutligen erfordras 50 000 kronor för anordnande av nya, mindre eldfarliga linjeströmbrytare i transformatorstationen vid Håmojäkk, 75 000 kronor för anordnande av ventilavledare vid omformarstationer till skydd mot åsknedslag samt 150 000 kronor för diverse, mindre arbeten, vilka icke lämpligen kunna specificeras i detta sammanhang.

För komplettering av *kontaktledningarna* samt förbättring av skyddsanordningarna på ett stort antal bangårdar ävensom förkablning av förbi- och återledningar i kontaktledningen, ändring av förankringpunkter, utbyte av isolatorer m. m., vilka samtliga arbeten äro behövliga med hänsyn till kravet på tillfredsställande driftsäkerhet, i vissa fall också med hänsyn till olycksfallsrisken för allmänhet och personal, erfordras för nästkommande budgetår ett belopp av 360 000 kronor.

Utbytet av försliten kontaktråd har under de gångna åren bedrivits med den största återhållsamhet på grund av bristen på koppar. Utbytena måste därför nu forceras om icke driftsäkerheten skall eftersättas. För arbeten av detta slag beräknas under nästkommande budgetår erfordras ett belopp av 1 175 000 kronor. I denna summa ingå jämväl de medel, som erfordras för kontaktledningens anpassning för den högre tågastighet, som väntas på vissa huvudlinjer och vilket arbete genomföres i samband med utbytet av försliten kontaktråd.

Till modernisering av kontaktledningsanläggningarna på malmbanan ingår i anslaget till elektrisk tågdrift för innevarande budgetår ett belopp av 500 000 kronor. Under åren 1941 och 1942 anvisades för samma ändamål av förnyelsefondsmedel 850 000 kronor respektive 500 000 kronor. För arbetets fortsatta bedrivande erfordras under nästkommande budgetår ett belopp av 800 000 kronor.

I samband med beslutet om Västeråsbanans elektrifiering anvisades jämväl ett belopp av 1 850 000 kronor för anordnande av en ny omformarstation i Stockholmstrakten. Vid denna tidpunkt var det ännu ej närmare bestämt, var nämnda station skulle placeras. Sedermera har Älvsjö befunnits vara den mest ändamålsenliga placeringsorten med hänsyn därtill, att stationen skall förse såväl Västeråsbanan som Stockholmsbangårdarna och den närmast

Stockholm belägna delen av Västra stambanan samt framdeles eventuellt jämväl Nynäsbanan med energi. Dessutom har det visat sig, att tillförseln av primärkraft bäst kan ordnas i Älvsjö. För att en dit förlagd omformarstation skall kunna utnyttjas rationellt och avsedd ökad driftsäkerhet på kontaktledningsnätet skall uppnås, erfordras emellertid bland annat att matarledningar framdragas från densamma till Tomtebodas, där Västeråsbanan ansluter till linjen Stockholm—Uppsala. Nämda matarledning, som sålunda skall framdragas genom Stockholms stad och därvid kommer att passera ett flertal vattendrag och trafikleder måste på grund härav till stor del förläggas i kabel. Kostnaderna bliva på så sätt betydande. Någon annan utväg torde emellertid ej finnas.

I samband med att här ifrågavarande matarledningar anordnas avser järnvägsstyrelsen jämväl att sanera matningssystemet på Stockholmsbangårdarna. Detta är nu så ordnat, att störningar på någon av dessa ledningar i vissa fall medföra, att alla de övriga för längre eller kortare tid råka ur drift. Denna betydande olägenhet kan till allra största delen elimineras genom att de matningsgrupper, på vilka kontaktledningssystemen på de olika bangårdarna äro uppdelade, förses med kraft från två håll över ett s. k. ringmatningssystem. Driftsäkerheten skulle på så sätt komma att uppfylla alla rimliga fordringar.

Kostnaden för dessa båda arbeten beräknas till sammanlagt 1 100 000 kronor. Härav torde på budgetåret 1946/47 belöpa sig 750 000 kronor, medan återstoden, 350 000 kronor, erfordras först ett påföljande budgetår.

På ett flertal platser har det visat sig behövt att för uppvärmning av överstående person- och godsvagnar, bland de senare särskilt vagnar för transport av ömtåliga matvaror, anordna nya eller komplettera äldre fasta tågvärmeanläggningar. Kostnaderna för under nästkommande budgetår planerade dylika arbeten beräknas till 90 000 kronor.

Slutligen erfordras för diverse mindre arbeten, vilka icke lämpligen kunna specificeras i detta sammanhang, ett belopp av 225 000 kronor.

Ovan närmare angivna och motiverade arbeten beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 5 765 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 5 765 000 kronor.

XI. Elektrifiering.

1. Elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping kronor 2 740 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 279 till 1944 års riksdag framlagda förslag anvisades till elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping för budgetåret 1944/45 ett investeringsanslag av 12 500 000

kronor att utgå i form av lån till det bolag, i vilket staten i enlighet med beslut vid samma riksdag förvärvat praktiskt taget samtliga aktier. Sedan bolagsformen avvecklats och berörda järnvägsföretag fr. o. m. den 1 juli detta år helt införlivats med statens järnvägar, har för innevarande budgetår anvisats ytterligare 12 940 000 kronor till ifrågavarande elektrifiering. Denna har beräknats draga en kostnad av totalt 28 740 000 kronor. I denna summa ingår ett belopp av 560 000 kronor avseende på Västeråsbanan belöpande andel i den till 1 850 000 kronor beräknade kostnaden för en ny omformarstation i Stockholm, för vilken anslag beviljats redan av 1944 års riksdag. För planenligt slutförande under nästkommande budgetår av elektrifieringsföretaget erfordras sålunda 2 740 000 kronor utöver vad hittills anvisats för ändamålet.

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

att till elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 740 000 kronor.

2. Elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, Lund—Landskrona—Billeberga, Uddevalla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil..... kronor 12 500 000.

I enlighet med i propositionen nr 108 av Kungl. Maj:t framlagt förslag har 1945 års riksdag (skrivelse nr 207) beslutat, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Vad angår sistnämnda arbeten kan framhållas, att bandelen Östersund—Järpen öppnades för elektrisk drift i februari detta år och att den återstående sträckan fram till Storlien kommer att tagas i bruk i den nya driftformen vid instundande kvartalsskifte. Sedan den vid 1943 års riksdag beslutade elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien därmed är slutförd, komma elektrifieringsarbetena att vara helt förlagda till linjen Stockholm—Tillberga—Köping. Denna linje beräknades, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelade i sin skrivelse den 15 januari 1945, då kunna färdigställas för elektrisk drift någon gång under andra halvåret 1946. Den under första halvåret i år pågående verkstadskonflikten har emellertid vållat viss försening, vilken dock ej torde bliva större än att ifrågavarande linje i sin helhet kan öppnas för elektrisk drift i slutet av år 1946. Om det fortsatta elektrifieringsarbetet skall kunna bedrivas med den kontinuitet, som vid de senaste elektrifieringsbesluten tillmätts stor betydelse, bland annat med hänsyn till angelägenheten att hålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation vid makt, så måste alltså medel nu anvisas för fortsatta elektrifieringsarbeten. På grund av riks-

dagens ovan återopade beslut torde det få anses självfallet att sådant anslag i första hand bör avse elektrifiering av linjerna Varberg—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga.

I sin ovannämnda skrivelse den 15 januari 1945 framhöll järnvägsstyrelsen bland annat, att några medel för påbörjande av nyssberörda elektrifieringsföretag icke behövde anvisas för budgetåret 1945/46, enär före ingången av budgetåret 1946/47 eventuellt uppkommande kostnader, exempelvis för förskottslikvider för detsamma, icke syntes bliva större, än att de utan svårigheter kunde förskottas med tillgängliga rörelsemedel. Vid beräkningen av anslagsbehovet för budgetåret 1946/47 har järnvägsstyrelsen nu måst taga hänsyn till dylika förskottslikvider ävensom i övrigt till den plan för arbetenas bedrivande, som utarbetats. Rörande denna plan må nämnas, att linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla beräknas kunna öppnas för elektrisk drift i olika etapper, så att linjen i dess helhet blir fullt färdigställd omkring den 1 april 1948, medan elektrifieringen av sträckan Lund—Landskrona—Billeberga torde bliva klar vid årsskiftet 1947/48. Frånsett kostnaderna för den erforderliga elektrolokanskaffningen, för vilken enligt departementschefens uttalande i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten bil. 4, punkt 73) medel böra upptagas i samband med övriga anslagsäskanden för elektrolok, hava de totala kostnaderna för denna elektrifiering beräknats till inemot 24 miljoner kronor. Av detta belopp anses hälften eller 12 000 000 kronor erforderliga under budgetåret 1946/47.

En elektrifiering av linjen Varberg—Herrljunga—Uddevalla kommer även att aktualisera frågan om elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med sidolinjen Smedberg—Lysekil.

Beträffande denna fråga får styrelsen i anslutning till i Kungl. Maj:ts proposition nr 281 till 1944 års riksdag (bil. 12, punkt 14) lämnad redogörelse erinra om följande.

I en den 20 april 1944 till kommunikationsdepartementet inkommen skrivelse hemställde delegerade för representanter från vissa kommuner i norra Bohuslän, att proposition om omedelbart genomförande av en elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil måtte snarast föreläggas riksdagen. Sedermera hemställde de delegerade i skrivelse den 25 april 1944, att vissa för en blivande elektrifiering av nämnda bandelar erforderliga banförbättringsarbeten måtte få utföras före och fristående från elektrifieringen. Över dessa framställningar avgav järnvägsstyrelsen den 2 maj 1944 utlåtande och framhöll därvid bland annat, att ifrågavarande arbete fortfarande vore att anse såsom ett berättigat investeringsobjekt, ehuru det i sin helhet lämpligen borde anslutas till elektrifieringen av linjen Herrljunga—Uddevalla. Mot utförande av föreslagna banförbättringsarbeten vore dock intet att erinra. Kostnaderna för dessa beräknades komma att uppgå till omkring 1,5 miljoner kronor.

Vid föredragning av denna fråga ansåg departementschefen i likhet med järnvägsstyrelsen, att linjerna i norra Bohuslän borde elektrifieras i anslut-

ning till linjen Herrljunga—Uddevalla. Med hänsyn härtill och under beaktande jämväl av materielförsörjningssvårigheterna och andra inverkande omständigheter ansågs något anslag icke böra äskas i vanlig ordning för budgetåret 1944/45. Däremot syntes skäl föreligga för genomförande av förberedelser till en elektrifiering i form av rena grovarbeten till en kostnad av 1½ miljoner kronor. I enlighet härmed uppfördes för nämnda ändamål å beredskapsstat II för budgetåret 1944/45 ett anslag av 1 500 000 kronor.

I tvenne med anledning av förenämnda proposition nr 108 angående fortsatt elektrifiering avgivna likalydande motioner, I: 313 och II: 487, till 1945 års riksdag hemställdes, under återopande bland annat av vad nyss anförts, att riksdagen måtte besluta, att elektrifiering jämväl av linjerna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil skulle påbörjas efter fullbordandet av nu pågående elektrifieringar vid statens järnvägar.

Rörande dessa motioner uttalade riksdagen (skrivelse nr 207) bland annat: »I anledning av motionerna I: 313 och II: 487 vill riksdagen framhålla, att en elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad jämte linjen Smedberg—Lysekil av byggnadstekniska och drifttekniska skäl bör utföras i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Därmed skulle samtliga normalspåriga kustjärnvägar i västra Sverige ha samordnats för elektrisk drift. Att efter genomförd elektrifiering av linjen Herrljunga—Uddevalla bibehålla ångdrift å bandelen Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil anser riksdagen sålunda icke vara rationellt. För en elektrifiering av dessa linjer talar vidare behovet av förbättrade järnvägs-kommunikationer för den i detta hänseende missgynnade norra delen av Bohuslän.»

Enligt nyss återgivna uttalande av riksdagen bör elektrodrift om möjligt upptagas samtidigt till Strömstad och på Varberg-linjen. Ett sådant arrangemang skulle emellertid medföra svårigheter av arbetsteknisk natur. Med hänsyn härtill men också med tanke på, att den sista etappen av Varberg—Uddevalla-elektrifieringen, nämligen den närmast Uddevalla belägna sträckan, icke beräknas bliva klar förrän omkring den 1 april 1948, anser järnvägsstyrelsen tillräckligt att för budgetåret 1946/47 anvisas ett mindre anslag för täckandet av viss del av kostnaderna för de förberedande arbetena, såsom banförbättringar m. m.

Elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil har av järnvägsstyrelsen preliminärt beräknats draga en kostnad av omkring 13 miljoner kronor. En detaljerad uppgift om, huru dessa kostnader fördela sig, samt sedvanliga räntabilitetskalkyler avser järnvägsstyrelsen att sedermera avlämna, efter det att den nuvarande utvecklingen hunnit stabiliseras. Oavsett de härvid uppkommande resultaten, vilka icke väntas ställa sig särskilt ogynnsamma, anses av skäl, som ovan anförts, för budgetåret 1946/47 ett belopp av 500 000 kronor böra ställas till järnvägsstyrelsens förfogande för täckande av kostnaderna för viss del av de förberedande arbetena.

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

att till elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, Lund—Landskrona—Billeberga, Uddevalla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor.

3. Elektrifiering av linjen Köping—Frövi..... kronor 3 950 000.

I sin skrivelse den 16 september 1944 angående anslag till nya anläggningar och byggnader m. m. erinrade järnvägsstyrelsen under punkten »Elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping» om sitt den 24 februari 1944 avgivna, i proposition nr 186 i huvudsak återgivna utlåtande över då villkorligt träffade överenskommelser om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag. Styrelsen framhöll därvid bland annat, att, därest en elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping 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 Köping—Frövi 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 om elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping har järnvägsstyrelsen fullföljt de förhandlingar, vilka styrelsen omnämnde i sin ovan åberopade skrivelse den 16 september 1944 och vilka då bedömdes komma att medföra en statens järnvägar berörande utgift av 1 700 000 kronor. Detta belopp framkom under den förutsättningen, att huvudparten av kostnaderna för elektrifieringen skulle bestridas av den enskilda banan, medan statens järnvägars åtaganden skulle begränsas till nödvändiga utgifter för utvidgning av omformarstationen i Frövi och för säkrandet av behövliga förbindelser i den planerade telefonkabeln mellan Frövi och Köping.

Emellertid inträdde under förhandlingarnas gång en omkastning av förutsättningarna. I och med att malmtransporterna till Tyskland upphörde, ansåg sig den enskilda banan icke längre kunna påtaga sig de kapitalutlägg, som en elektrifiering i banans egen regi skulle medföra för företaget. En elektrifiering kunde därmed komma till stånd endast under den förutsättningen, att elektrifieringskapitalet tillhandahölls av statens järnvägar. I övrigt ställde sig den enskilda banan mycket förstående inför elektrifieringsförslaget.

Ehuru sålunda förutsättningarna för den ifrågavarande elektrifieringen väsentligt förändrades, ansåg sig järnvägsstyrelsen bära fortsätta förhandlingarna. Förutom till värdet av att erhålla en genomgående trafikstark järnvägsförbindelse norr om Mälaren mellan Stockholm och Örebro, vilket har den avgjort största betydelsen, bör hänsyn jämväl tagas till den ur elektro-

teknisk driftsynpunkt betydande fördelen att kunna åstadkomma dubbelsidig matning av sträckan Tillberga—Frövi, varigenom omformarstationerna på dessa båda platser vid behov skulle komma att utgöra varandras reservstationer. Rörande de fortsatta förhandlingarna och omständigheterna i samband med dessa torde få meddelas följande.

Kostnaderna för elektrifieringen hava beräknats sålunda:

Kontaktledningar, fasta tågvarmeanläggningar och belysningsanordningar på bangårdar	2 010 000	kronor
Pupiniserad telefonkabelanläggning	1 100 000	»
Ändring av telegrafverkets svagströmsledningar	350 000	»
Förstärkning av omformarstationen i Frövi	430 000	»
Ändring av växel- och signalsäkerhetsanläggningar	60 000	»
Ändringsarbete å bana och broar	315 000	»
	<hr/>	
	Summa 4 265 000	kronor

Den sammanlagda kostnaden skulle sålunda uppgå till 4 265 000 kronor. I denna summa ingår ett belopp av 315 000 kronor för ändringsarbeten å bana och broar. Med hänsyn till att denna utgift förr eller senare ändå måste uppkomma för den enskilda banan, särskilt om den sedermera i egen regi och i större omfattning skulle genomföra en elektrifiering, har den enskilda banan ansett sig kunna påtaga sig densamma och, enligt uppgifter som inhämtats, hava motsvarande arbeten redan till största delen genomförts.

Det elektrifieringskapital, som sålunda skulle ankomma på statens järnvägar, är därmed begränsat till 3 950 000 kronor. Härtill må anmärkas, att i denna summa icke intagits någon post för anskaffning av elektrolok, enär sådana beräknas tills vidare kunna disponeras ur statens järnvägars allmänna lokbestånd, ökat med de anskaffningar, som tillkomma i samband med Västeråsbanans elektrifiering.

Rörande det preliminära resultatet sådant detta framkommit efter de fortsatta, på ändrade förutsättningar baserade förhandlingarna mellan järnvägstyrelsen och den enskilda banan må följande huvudpunkter nämnas.

Den enskilda banan medger, att linjen Köping—Frövi elektrifieras av statens järnvägar under förutsättning, att den enskilda banan genom elektrodraftens införande icke åsamkas större utgifter för sin rörelse än dem, som banan får vidkännas vid ångdrift. Kapitalutgifterna i form av ränta och amortering av kostnaden för ändring av bana och broar skola då ej medräknas.

För tillhandahållande av elektrolok, lok- och tågpersonal samt elektrisk energi skall statens järnvägar från den enskilda banan uppbära viss avtalad ersättning, utgörande dels skillnaden mellan å ena sidan kostnaden för det ångloksbränsle, som skulle hava åtgått vid en med elektrodraften jämförlig ångdrift, å andra sidan den verkliga kostnaden för den elektriska energien, dels ett belopp motsvarande skillnaden i kostnaderna för maskintjänsten vid

å ena sidan ångdrift, å andra sidan den mindre kostnadskrävande elektrodriften.

I vad mån vinst eller förlust uppkommer för statens järnvägar beror utslutande på trafikens omfattning, den allmänna prisnivån och det gällande bränslepriset. En ökning av trafiken är självfallet till fördel för statens järnvägar. Samma gäller en stegring av bränslepriset. Skillnaden mellan den enskilda banans beräknade utgifter för bränsle vid en med elektrodriften jämförlig ångdrift och statens järnvägars kostnader för elektrisk energi bestämmer vid oförändrad trafikvolym den vinst eller förlust, som uppkommer för statens järnvägar.

Det nu anförda rörande det ekonomiska utfallet av elektrifieringen av bandelen Köping—Frövi illustreras av nedan lämnade siffror, avseende den beräknade förräntningsprocenten för anläggningen, d. v. s. statens järnvägars beräknade överskott i procent av elektrifieringskapitalet, 3 950 000 kronor, vid olika antagna kolpriser samt värden på trafikvolym och prisnivå.

Kolpris kr/ton	Förräntningsprocent vid		
	1938 års trafikvolym och		1944 års prisnivå och 1938 års trafik- volym, ökad med 50 %
	1938 års prisinivå	1944 års prisinivå	
25	— 0,2	— 0,4	+ 0,2
50	+ 2,0	+ 1,7	+ 3,5
75	+ 4,1	+ 3,9	+ 6,7
100	+ 6,3	+ 6,0	+ 9,9

En granskning av tabellen visar, att det ekonomiska utfallet kan bli högst skiftande. Uttryckt i procent av anläggningskapitalet fås ett ekonomiskt resultat, som varierar mellan ett överskott på 9,9 % och ett underskott, som kan uppgå till 0,4 %.

I detta sammanhang torde även böra omnämnas, att den enskilda banan enligt avtalsförslagen medges rätt att inlösa kontaktledningsanläggningen till anläggningvärdet sådant detta fastställes med hänsyn till på anläggningens ålder beroende värdeminskning, detta dock under förutsättning, att den enskilda banan genomför en mera omfattande elektrifiering å till linjen Köping—Frövi angränsande bandelar.

Det vore emellertid missvisande att bedöma ifrågasvarande elektrifiering enbart med hänsyn till ovan anförda siffror. Om bandelen Köping—Frövi tillhört statens järnvägar, hade det elektrifieringsförslag, som framlades i samband med Västeråsbanans förstatligande, icke begränsats till linjen Stockholm—Tillberga—Köping utan av trafiktekniska och andra skäl föreslagits skola omfatta jämväl sträckan Köping—Frövi. Den relativt gynn-samma kalkyl, som kunde framläggas för linjen Stockholm—Köping, hade därvid icke nämnvärt förändrats. Därtill kommer den icke minst viktiga omständigheten, att de fördelar av trafikmässig och driftteknisk natur, vilka

redan inledningsvis omnämnts, icke komma till synes i en på sedvanligt sätt genomförd kalkyl. Vid bedömande av elektrifieringsprojektet torde därför de ovan anförda i och för sig icke särskilt gynnsamma siffrorna icke böra tillmätas avgörande betydelse. Slutligen må framhållas, att det för den ifrågasvarande elektrifieringen behövliga kapitalet är av ringa storleksordning i jämförelse med de medel, som redan investerats i statens järnvägars övriga elektrifieringsföretag. Järnvägsstyrelsens uppfattning är sålunda, att elektrifieringen av linjen Köping—Frövi är av behovet påkallad och, såvitt kan bedömas, väl berättigad.

Beträffande det principiella innehållet i den preliminära överenskommelsen må slutligen ytterligare nämnas, att den enskilda banan åtager sig att till statens järnvägars förfogande ställa de — enligt uppgift 3 — ånglok, vilka frigöras genom elektrodriftens införande. Värdet av detta åtagande bör givetvis bedömas med hänsyn till, att statens järnvägar genom förståtligande-åtgärder successivt tillföras bandelar med ett lokbestånd, som vanligen är i behov av komplettering.

Åberopande det ovan anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, under förbehåll att slutgiltigt avtal mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande enskilt järnvägsföretag träffas, till elektrifiering av bandelen Köping—Frövi för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 3 950 000 kronor.

XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Nytt lokstall i Simrishamn kronor 200 000.

Nuvarande lokstallet i Simrishamn, vilket övertagits med Malmö—Simrishamns järnväg, är uppfört av trä och för närvarande i synnerligen bristfälligt skick bland annat till följd av röta i väggarna. Stallet är dessutom otillräckligt och ej anordnat för uppställning av förbränningsmotordrivna fordon. Sedan rälsbusstrafik anordnats med Simrishamn som hemstation för bussarna, är det emellertid av vikt att stallplats erhålles för en boggirälsbuss. Stallplats är även behövlig för en lokomotor av större typ, vilken med ekonomisk fördel kan ombesörja växlingen vid stationen och i hamnen i stället för ånglok. Slutligen erfordras stallplats för tre överliggande lok, därav ett tenderlok litt. B, och därjämte en mindre förrådslokal och personalrum.

På grund av här berörda omständigheter är ett nytt lokstall angeläget erfordrerligt. Ett sådant beräknas kosta 200 000 kronor.

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

att till nytt lokstall i Simrishamn för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

2. Tillbyggnad till ena lokstallet i Växjö..... kronor 125 000.

I lokstallet för 891 mm spårvidd i Växjö saknas lämplig plats för de år 1943 anskaffade godstågsloken litt. Op, vilket gör att dessa lok, till men för deras underhåll, i allmänhet måste stå utomhus under överliggningar i Växjö. Vidare saknas helt välfärdsanordningar för den till omkring 80 man uppgående personalen, som är anknuten till detta lokstall (lokpersonal, rälsbussförare och stationär personal), vilket varit föremål för upprepade erinringar från såväl yrkesinspektören som den berörda personalen. Anordnandet av tidsenliga personallokaler för denna personal är därför angeläget. Detta kan lämpligen ske i samband med en tillbyggnad av lokstallet. Kostnaden för denna tillbyggnad har beräknats till 125 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får med anledning av vad sålunda anförts hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för tillbyggnad till ena lokstallet i Växjö för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 125 000 kronor.

XIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Modernisering av den elektriska anläggningen i vagnverkstaden i Örebro kronor 200 000.

Den elektriska installationen i vagnverkstaden i Örebro kvarstår delvis oförändrad sedan verkstaden tillkom år 1909 och är därför nu mycket föråldrad. Belysningen i verkstaden motsvarar icke vad som numera anses behövt för arbetet under den mörka årstiden och någon ökning av effekten för belysningen eller någon installation av ytterligare motorer är icke möjlig, enär ledningarna för närvarande äro fullbelastade. De befintliga ledningarna erbjuda heller icke genom sin anordning den säkerhet mot brandfara, som nu allmänt kräves.

I anledning av ovannämnda förhållanden anser styrelsen, att en fullständig omläggning av det elektriska ledningssystemet i vagnverkstaden icke längre kan uppskjutas utan bör utföras så snart ledningsmaterial av normal kvalitet åter kan erhållas. Kostnaden för ovanstående arbete beräknas till 200 000 kronor.

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

att till modernisering av den elektriska anläggningen i vagnverkstaden i Örebro för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

2. Tillbyggnad till lok- och hjulverkstaden i Malmö kronor 300 000.

Genom den rationalisering av elektrolokunderhållet vid huvudverkstaden i Malmö, som genomförts under de senare åren, har antalet reviderade lok per

år ständigt kunnat ökas. Denna stegring av produktionen har emellertid haft till följd, att hjälpavdelningarna successivt kommit att alltmer belastas, varvid speciellt gjuteriet och maskinverkstaden av brist på expansionsmöjligheter haft stora svårigheter att följa med. I den senare avdelningen inrymmer för närvarande lokverkstadens verktygsförråd med tillhörande verktygssliperi. Genom bortflyttning av dessa anordningar från maskinverkstaden skulle tillräckligt merutrymme i denna avdelning kunna erhållas samtidigt som utrymmet kunde bättre utnyttjas. Med anledning härav har styrelsen ansett det lämpligt att i omedelbar anslutning till nu befintligt gjuteri uppföra en tillbyggnad, som förutom gjuteriavdelning även skulle inrymma nämnda verktygsförråd. Vidare föreliggande starka skäl att i tillbyggnaden inrätta nya personallokaler och välfärdsanordningar, enär de nu befintliga ej äro tillräckliga för lokverkstadens behov.

Revision av axlar med hjul utföres för närvarande vid huvudverkstaden i Malmö dels i befintlig hjulverkstad, huvudsakligast avsedd för revision av lok- och vissa vagnshjul, dels i vagnverkstaden, där härför avsedda maskiner och uppställningsplatser äro belägna i ett av de stora vagnsskeppen. För att kunna mer rationellt utnyttja vagnverkstaden och ombesörja de alltmer ökade revisionerna av personvagnar borde samtliga hjularbeten koncentreras till hjulverkstaden och det utrymme i vagnverkstaden, som nu upptages av hjularbeten, i stället användas till revisionsplatser för vagnar. Då emellertid hjulverkstadens nuvarande storlek ej tillåter en dylik koncentration av hjularbetena och då densamma i sitt nuvarande skick försvårar en rationell drift, har styrelsen ansett det nödvändigt att genom en tillbyggnad av hjulverkstaden skapa dels behörlig utökning av utrymmet dels ock möjlighet till förbättring av driftförhållandena. Den sammanlagda kostnaden för ovan angivna arbeten beräknas till 300 000 kronor.

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

att för tillbyggnad till lok- och hjulverkstaden i Malmö för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

3. Modernisering av verkstaden i Hälsingborg kronor 120 000.

De i södra Sverige till rätt stort antal befintliga äldre, småbärgiga godsvagnarna, vilka huvudsakligen användas för transporter inom Skåne (bettransporter m. m.) och blott i undantagsfall användas i samtrafik med det övriga nätet, ha tidigare reviderats vid någon av huvudverkstäderna i Göteborg eller Bollnäs. Härigenom ha betydande kostnader uppkommit för vagnarnas transport till och från verkstaden.

I och med övertagandet av Hälsingborg—Hässleholms järnväg erhöles emellertid i Hälsingborg en verkstad, som är mera lämpligt belägen för revision av ovannämnda vagnar ävensom övriga godsvagnar, som normalt användas inom det numera helt enhetliggjorda järnvägsnätet i sydligaste delarna av

landet. Vid verkstaden ha tidigare utförts såväl lok- som vagnrevisioner, men genom dels omläggning av driften till att omfatta enbart godsvagnar, dels införande av s. k. flytande arbetsgång kan verkstadens produktion ökas så att den motsvarar det nu föreliggande behovet. Härför kräves emellertid en modernisering av verkstaden. Kostnaden härför beräknas till 120 000 kronor.

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

att för modernisering av verkstaden i Hälsingborg för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 120 000 kronor.

4. Diverse arbeten kronor 400 000.

Angivna belopp är avsett för vissa, var för sig mindre, fortlöpande förnyelse- och ersättningsarbeten vid huvudverkstäderna, bland annat fortsatt modernisering av personal- och verkstadslokaler, driftomläggningar i samband med arbetsrationalisering m. m.

Järnvägsstyrelsen får i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för diverse arbeten vid statens järnvägars huvudverkstäder för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

XIV. Verkstadsmaskiner m. m. kronor 2 000 000.

Under förestående rubrik upptagna medel äro avsedda för anskaffning av sådana verkstadsmaskiner och annan materiel, som i enlighet med nu efter den 1 juli 1944 tillämpade bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år.

För nu ifrågakvarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 3 150 000 kronor.

Med hänsyn till den behållning å hittills anvisade medel, som beräknas kvarstå vid utgången av nu löpande budgetår, anses anslaget för nästa budgetår kunna begränsas till 2 000 000 kronor.

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

att till verkstadsmaskiner m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

B. Försvarsberedskap kronor 2 900 000.

Av skäl, som närmare utvecklas i en samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1946/47 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 2 900 000 kronor enligt följande specifikation:

skydd för inmatningsstationer	2 100 000 kronor
kontaktleddningsmaterial i beredskapsreserv	100 000 »
radioorganisation	400 000 »
värmetransformatorer i vissa elektrolok	225 000 »
mobiliseringsförråd	75 000 »

Summa 2 900 000 kronor

dels å driftbudgeten motsvarande belopp för avskrivning av ifrågavarande kapitalinvesteringar.

C. Rullande materiel.

I. Nyanskaffning av motorlok kronor 200 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 100 respektive i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 72) framställda förslag har för innevarande budgetår anvisats 3 750 000 kronor till nyanskaffning av ett tiotal 3 cyl. ånglok samt 55 000 kronor till ombyggnad av ånglok. För nästkommande budgetår erfordras inga ytterligare anslag för nämnda ändamål.

Däremot har det befunnits önskvärt att för verkställande av provdrift anskaffa ett dieselelektriskt motorlok, i första hand avsett för växling å hamnspår till större hamn, där kajkranar eller upplag av eldfarligt gods m. m. försvåra användning av vanliga elektrolok respektive ånglok.

Anskaffningen av ett dylikt motorlok beräknas betinga en kostnad av cirka 565 000 kronor, varav i samband med beställningen, vilken är avsedd att ske under nästkommande budgetår, som dellikvid erfordras ett belopp av 200 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av motorlok för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

II. Nyanskaffning av elektrolok kronor 6 575 000.

Till nyanskaffning av elektrolok har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 4 275 000 kronor. Såsom framgår av i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 73) anförd motivering ingår i detta belopp dels 1 800 000 kronor till slutlikvid för redan beställda ackumulator- och växlingslok, dels 600 000 kronor till förskottslikvid för fem nya ackumulatorlok, dels slutligen hälften eller 1 875 000 kronor av den till 3 750 000 kronor beräknade kostnaden för ett tiotal elektrolok, vilkas anskaffning ursprungligen motiverats med militära skäl men sedermera bedömts såsom oundgänglig jämväl ur civil synpunkt.

För slutlikvidering av ovannämnda fem ackumulatorlok, vilka utgöra de sista av 15 dylika lok som det befunnits erforderligt att anskaffa under de senaste tre budgetåren för att användas dels för reparationstågen å de elektrifierade linjerna dels för växlingsarbetet å vissa bangårdar, erfordras för budgetåret 1946/47 ett belopp av 1 100 000 kronor. För slutlikvidering av förenämnda elektrolok erfordras ytterligare 1 875 000 kronor.

I samband med behandlingen i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 73) av frågan om anslag till nyanskaffning av elektrolok erinrade departementschefen om att medel för nämnda ändamål hittills anvisats dels i form av särskilda anslag under huvudrubriken Rullande materiel, dels ingående i anslag till olika elektrifieringsföretag samt uttalade, att det torde böra tagas i övervägande, huruvida icke — i syfte att möjliggöra en klarare bild av lokanskaffningens storlek — anskaffningarna av elektrolok för framtiden såsom regel borde redovisas under förevarande rubrik. I anledning av detta uttalande och under hänvisning till att styrelsen i enlighet med det vid 1945 års riksdag fattade principbeslutet (prop. nr 108; riksdagens skrivelse nr 207), att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar under punkten XI: 2 härövan hemställt om visst begynnelseanslag för elektrifiering av nyssnämnda linjer torde under förevarande rubrik även böra upptagas visst belopp för anskaffning av det 25-tal elektrolok, som betingas av denna fortsatta elektrifiering och som enligt vad som framgår av i propositionen nr 108 återgivna uppgifter beräknas draga en sammanlagd kostnad av 10 240 000 kronor. Då leveranstiderna numera röra sig om mer än 18 månader och ovannämnda linjer enligt uppgjorda arbetsplaner väntas bli färdigställda för elektrisk drift under första halvåret 1948 respektive i slutet av år 1947, torde det nämligen bli nödvändigt att göra lokbeställningen snarast möjligt under år 1946. För fullgörande av sedvanlig förskottslikvid i samband med denna beställning erfordras under budgetåret 1946/47 ett belopp av cirka 3 600 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 6 575 000 kronor.

III. Ombyggnad av elektrolok..... kronor 500 000.

Till ombyggnad av ett antal elektrolok av typen Oe till Of2 hava under en följd av år medel ställts till styrelsens förfogande, först ur förnyelsefonden och efter dennas slopande å kapitalbudgeten. Sålunda avser av det för budgetåret 1944/45 till ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten anvisade investeringsanslaget ett belopp av 455 000 kronor och av det för innevarande

budgetår till ombyggnad av elektrolok anvisade investeringsanslaget ett belopp av 85 000 kronor nyssnämnda ändamål. I det för nu löpande budgetår under förevarande rubrik anvisade investeringsanslaget å 285 000 kronor ingår därjämte ett belopp av 200 000 kronor för igångsättande av ett allmännare utbyte av glidlager mot rullager å D-lokens motoraxlar.

På grund av att en del nya synpunkter beträffande konstruktionen sedermera framkommit har den slutliga beställningen av nyssnämnda rullager emellertid blivit fördröjd, varför det belopp, som nu står till förfogande för ändamålet, beräknas räcka även för nästkommande budgetår. Några ytterligare medel synas med andra ord nu icke erforderliga för berörda lagerutbyte.

Däremot föreligger behov av medel för viss ombyggnad av Hab-lokens hjulstommar, å vilka upprepade brott konstaterats. Dessa giva nämligen anledning förmoda, att dylika felaktigheter kunna komma att visa sig även på de övriga loken av samma typer. Under sådana förhållanden synes det — främst i trafiksäkerhetens intresse — angeläget att snarast söka förebygga vidare liknande brott, vilka i huvudsak torde vara beroende på att loken under rådande högtrafik kommit att utnyttjas mer intensivt än som ursprungligen var avsett, och att materialet i här ifrågavarande delar på grund härav överansträngts och nått utmattningsstadiet.

Att förebygga ett upprepande av brottföreteelserna enbart genom att anskaffa ersättningsdelar skulle emellertid med all sannolikhet icke vara tillfyllest utan skulle troligen leda till ett upprepande av desamma inom en snar framtid. Under sådana omständigheter framstår en ombyggnad av lokens hjulstommar som den enda tänkbara åtgärden, icke blott ur trafiksäkerhetssynpunkt utan även ur ekonomisk synpunkt.

En dylik ombyggnad, vilken möjliggör att loken dels uppnå ett säkrare driftresultat och dels kunna prestera ett större trafikarbete och som alltså torde få anses fullt motiverad, beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 850 000 kronor. Då arbetets utförande torde draga en tid av omkring två år, erfordras emellertid för nästkommande budgetår endast en mot en del av totalkostnaden svarande medelsanvisning, förslagsvis 500 000 kronor.

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

att till ombyggnad av elektrolok för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

IV. Nyanskaffning av elektromotorvagnar kronor 600 000.

I sin skrivelse den 18 september 1943 angående anslag för budgetåret 1944/45 till nya byggnader och anläggningar m. m. hemställde styrelsen på anförda skäl bland annat om ett investeringsanslag å 1 860 000 kronor för anskaffning av 6 elektromotorvagnar. Med bifall till Kungl. Maj:ts i enlighet härmed i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 34) framlagda förslag anvisades för budgetåret 1944/45 det sålunda begärda anslaget.

Under den fortsatta planeringen av den med berörda anslag avsedda anskaffningen befanns det emellertid mera angeläget att med ifrågavarande elektromotorvagnanskaffning söka åstadkomma en förbättring av tågförbindelserna å medellånga håll än att, som ursprungligen var avsett, förbättra lokaltågsförbindelserna å vissa sträckor och det tekniska konstruktionsarbetet ansågs i enlighet härmed böra inriktas på motorvagnar av en i viss mån annan typ än den av statens järnvägar tidigare anskaffade. I enlighet härmed har planen för tågsättets sammanställning nu blivit bestämd och tillverkningsbestämmelserna slutligt fastställt, varefter 6 dylika motortåg beställts. Vart och ett av dessa kommer att bestå av 3 boggivagnar, nämligen 2 ändvagnar med motorer i innerboggierna och förarrum i ytterändarna samt en mellanvagn med 2 strömvagnare, transformator och apparater. De tre i varje tågsätt ingående vagnarna skola vara inbördes sammankopplade med löstagbar permanent kortkoppling. Framhållas må ytterligare, att kostnaderna, beräknade till 2 040 000 kronor, för förenämnda ändvagnar eller manöverboggivagnar, vilka i tekniskt hänseende äro ungefär likartade med vanliga personboggivagnar, äro avsedda att bestridas med det för innevarande budgetår till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar anvisade investeringsanslaget å 13 260 000 kronor. Sammanlagt finnes sålunda ett belopp av (1 860 000 + 2 040 000 =) 3 900 000 kronor disponibelt för ifrågavarande motorvagnståg.

Vid konstruktionsarbetets närmare utformande hava emellertid en del förbättringar och kompletteringar i det ursprungligen framlagda förslaget befunnits ändamålsenliga och alltså ansetts böra komma till utförande, som följd varav anskaffningskostnaden för varje tågsätt beräknas uppgå till 810 000 kronor mot ursprungligen beräknade 650 000 kronor. Detta innebär att kostnaderna torde komma att överstiga för ändamålet nu disponibla medel med 960 000 kronor. Då leveransen enligt kontraktsbestämmelserna icke torde komma att fullgöras förrän under tiden augusti—december 1947 synes av merkostnaden betingat tilläggsanslag icke erforderligt förrän under budgetåret 1947/48. Styrelsen har emellertid redan nu velat anmäla förhållandet.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen har det för budgetåret 1944/45 till elektromotorvagnar anvisade investeringsanslaget disponerats för ett i viss mån annat — men enligt styrelsens mening mera angeläget — ändamål än som då var tänkt. Med de år 1943 planerade åtgärderna i syfte att åstadkomma förbättring av lokaltågsförbindelserna har i stället fått anstå. I anledning härav och då behov alltjämt och i minst lika hög grad som tidigare gör sig gällande av en förbättring även i sistnämnda hänseende, anser sig styrelsen nu böra återkomma till denna fråga och får därvid dels hänvisa till i förenämnda, den 18 september 1943 dagtecknade, skrivelse lämnad motivering dels anföra följande.

Statens järnvägar äga för närvarande 10 för lokaltrafiken avsedda elektromotorvagnar, vilka beställdes år 1936 och levererades år 1939. Efter provdrift å olika linjer i mellersta Sverige överflyttades dessa helt till III distriktet, där desamma visat sig fylla ett verkligt behov, särskilt sedan de under senare

är kompletterats och förstärkts i avseende å motorerna. Efter denna förstärkning kan varje vagn nu draga en släpvagn, vilket gör att tågsätten kunna hopsättas till 2 motor- och 2 släpvagnar med sammanlagt 340 sittplatser i varje tågsätt.

Vagnarna ha efter överflyttningen till III distriktet använts främst å linjen Malmö—Lund (Eslöv), där de för närvarande framföras i cirka 60 tåg per dygn. Sedan mer än ett år tillbaka användas de även i vissa (för närvarande 6) tåg per dygn å den nu helt elektrifierade sträckan Malmö—Hälsingborg, varigenom goda och snabba förbindelser — en timmes resa — kunnat skapas mellan dessa städer. Härutöver bruka vagnarna under uppehållen på ändstationerna utnyttjas för extratåg, vilka eljest av brist på lok icke skulle ha kunnat anordnas. Vidare må framhållas att vagnarna numera äro driftsäkra och mycket uppskattade av de resande på de linjer där de för närvarande framföras.

Därest statens järnvägar förfogade över flera dylika vagnar, skulle förbättrade förbindelser kunna åstadkommas även på vissa andra linjer främst då på elektrifierade bandelar i södra Sverige med ungefär samma trafikförhållanden som de här ovan nämnda. Med hänsyn till här anförda förhållanden anser styrelsen starka skäl föreligga att anskaffa ytterligare 6 dylika närmast för lokaltrafiken avsedda elektromotorvagnar, vilka beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 1 800 000 kronor. För att kunna beställa desamma under nästkommande budgetår erfordras medel till sedvanlig förskottslikvid, motsvarande $\frac{1}{3}$ av beställningssumman eller 600 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.

V. Nyanskaffning av rälsbussar kronor 4 000 000.

I sin framställning den 16 september 1944 angående anslag för budgetåret 1945/46 till nya byggnader och anläggningar m. m. framhöll järnvägsstyrelsen under förevarande punkt bland annat att samtliga av statens järnvägar ägda dylika fordon — omkring 130 fyraxliga och 70 tvåaxliga rälsbussar samt visst antal släpvagnar — redan vore disponerade dels som ersättning för i drift väsentligt dyrare ångtåg, dels för förbättring av resemöjligheterna, i båda fallen i första hand å linjer med relativt svag trafik. Ehuru det tack vare insättande av rälsbussar blivit möjligt att successivt utöka och förbättra rese- lägenheterna särskilt å vissa norrlandslinjer och smalspåriga bandelar, måste tidtabellen, särskilt i vad gällde de trafiksvagare bandelarna, dock alltjämt anses mindre tillfredsställande ur ortsbefolkningens synpunkt. En förbättring härutinnan läte sig emellertid av driftekonomiska skäl icke göra på annat sätt än genom insättande av ytterligare rälsbussturer och en sådan åtgärd omöjliggjordes tills vidare av bristen på materiel. Styrelsen meddelade vidare,

att en nyligen verkställd utredning givit vid handen, att under en tänkt fredstidtabell ytterligare 70 à 80 rälsbussar samt 30 à 40 släpvagnar utöver det nu befintliga antalet skulle erfordras för trafikens besörjande. Av detta antal ansåges minst hälften böra anskaffas under budgetåret 1945/46, för vilket ändamål styrelsen hemställde om medelsanvisning av 4 000 000 kronor.

I enlighet med denna framställning har med bifall till i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 75) framställt förslag till nyanskaffning av rälsbussar för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

Som följd av och i samband med det vid 1945 års riksdag fattade beslutet om statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar (proposition nr 177; riksdagens skrivelse nr 208) har under rubriken Ytterligare medel till nyanskaffning av rälsbussar för innevarande budgetår dessutom anvisats ett investeringsanslag av 190 000 kronor, avsett för fullgörande av likvid för 2 rälsbussar och 2 släpvagnar, som beställts i december 1944 av järnvägsföretagets dåvarande ägare.

Behovet av rälsbussar har emellertid ökat, sedan ovannämnda utredning slutfördes. Sålunda beräknas nu anskaffning böra ske även av rälsbusmateriel för linjer, som förstatligats, av boggisläpvagnar för nattrafik (liggplatsvagnar) samt av elektriskt drivna rälsbussar (provdrift med dylikt fordon pågår för närvarande). För nästkommande budgetår torde medel till här ifrågasvarande ändamål böra ställas till förfogande i minst samma utsträckning som för innevarande budgetår.

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

att till nyanskaffning av rälsbussar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

VI. Ombyggnad av rälsbussar kronor 300 000.

Behov föreligger för närvarande att ombygga och modernisera vissa rälsbussar. Bland dylika arbeten må nämnas utbyte av vakuum- mot tryckluftbroms å äldre rälsbussar, övergång till automatisk kopplingsanordning å samtliga rälsbussar m. m. Kostnaderna för under nästkommande år planerade arbeten beräknas till 300 000 kronor.

På grund härav får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till ombyggnad av rälsbussar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

VII. Nyanskaffning av lokomotorer kronor 660 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 76) har till nyanskaffning av lokomotorer för innevarande

budgetår anvisats ett investeringsanslag av 450 000 kronor, avsett till slutlikvid för ett tiotal i slutet av år 1944 beställda lokomotorer, för vilka förskottslikvid tidigare erlagts med anlitande av viss till 250 000 kronor beräknad del av det för budgetåret 1944/45 till Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten anvisade anslaget. I anslutning till det under punkten V omnämnda beslutet rörande statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar har dessutom under rubriken Ytterligare medel till nyanskaffning av lokomotorer anvisats ett investeringsanslag av 130 000 kronor, varmed är avsett att fullgöra likvid för 2 i december 1944 av nämnda företag beställda lokomotorer.

Utöver nyssnämnda redan beställda 12 lokomotorer beräknas nu erforderliga ytterligare 2 av stor dubbelmotorig typ och 6 av vanlig enkelmotorig standardtyp. Kostnaderna för dessa fordon beräknas till 660 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av lokomotorer för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 660 000 kronor.

VIII. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar kronor 12 270 000.

Till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 13 260 000 kronor. Såsom framgår av i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 77) avses därmed att anskaffa 12 tredjeklass sittvagnar för närtrafik, 35 tredjeklass sittvagnar för fjärrtrafik, en salongsvagn, 14 sovvagnar och 16 resgodsvagnar.

Vad angår behovet av medel för ändamålet under nästkommande budgetår får styrelsen i första hand hänvisa till vad styrelsen anförde i sin skrivelse den 16 september 1944, nämligen att personvagnparken under de senaste åren på grund av då rådande högtrafik tagits i anspråk i en utsträckning, som tidigare saknar motstycke, att vagnparken till följd därav undergått en stark förslitning samt att vissa vagnar av samma anledning dessutom måst behållas i trafik, oaktat att de enligt vanliga bedömningsgrunder äro slopmässiga. I dessa förhållanden har under därefter gångna tiden icke inträtt någon ändring. Visserligen har personvagnparken ökat något tack vare de nyleveranser av tidigare beställda vagnar, som successivt ägt rum, och ytterligare tillskott är att motse, men samtidigt har persontrafiken undergått en fortsatt stegring, som är betydligt kraftigare än det sålunda tillkomna sittplatsutrymmet. Någon bättre jämvikt mellan behov av och tillgång på materiella resurser för persontrafikens besörjande har alltså icke inträtt. Utvecklingen belyses närmare av följande uppgifter rörande antalet resor och personkilometer samt sittplatser åren 1939 samt 1942—1944, om motsvarande uppgifter för 1930 sättas till 100.

	1939	1942	1943	1944
Antal resor	162·8	243·0	285·0	322·4
» personkilometer ...	176·1	341·0	365·3	378·5
» sittplatser	126·3	177·9	189·5	198·8

Väljes i stället 1938 d. v. s. det sista förkrigsåret som basår (index 100), te sig indextalen på följande sätt.

	1942	1943	1944
Antal resor	164·0	190·0	215·0
» personkilometer	202·4	228·8	238·2
» sittplatser	144·6	154·0	161·6

Vare sig förhållandena bedömas med hänsyn till utvecklingen sedan 1930 eller 1938 — att märka är i detta sammanhang att antalet sittplatser redan sistnämnda år var otillräckligt — ge de anförda uppgifterna vid handen, att förutsättningarna för en god persontrafikservice nu ytterligare försämrats. Någon avmattning av resandetrafiken har ej heller under den gångna delen av innevarande år kunnat konstateras. Under sådana förhållanden vore det givetvis önskvärt och motiverat att under budgetåret 1946/47 kunna fullfölja personvagnsanskaffningen i minst samma takt och för ändamålet disponera minst lika stort belopp som för innevarande budgetår.

Trots detta och trots alltså den ovan påvisade starka disproportionen mellan tillgång och behov av personvagnar, har styrelsen emellertid, om ock med stor tvekan, i avvaktan på närmare erfarenheter rörande efterkrigstidens trafikomfattning ansett sig i sina äskanden under denna punkt böra stanna vid en summa, som är ungefär 1 miljon kronor lägre än för innevarande budgetår. Någon större begränsning är emellertid icke möjlig dels på grund av nyssnämnda disproportion dels på grund av det ovan berörda förhållandet, att ett stort antal personvagnar måste avföras ur personvagnparken under de närmaste åren. Antalet dylika vagnar har i styrelsens skrivelse den 16 september 1944 angivits till över 200 — med över 11 000 sittplatser — och detta antal har sedan dess icke minskat utan snarare ökat, delvis på grund av att den med vissa enskilda järnvägar övertagna vagnparken är i behov av förnyelse i en förhållandevis större utsträckning än statens järnvägars vagnpark.

Vidare må i detta sammanhang framhållas, att ett stort antal nu befintliga boggivagnar, särskilt sovvagnar, andra och kombinerade andra och tredje klass sittvagnar samt vissa restaurang- och resgodsvagnar, icke äro av den standard och icke fylla de hållfasthets- och säkerhetskrav, som fordras för att desamma skola få framföras i tåg med större hastighet än 100 km/tim.

Sist men ej minst är att beakta nödvändigheten av att även statens järnvägar kunna tillhandagå sina resande med modern vagnmateriel, om det i framtiden skall vara möjligt för företaget att hävda sig i konkurrensen med andra trafikföretag, vilka med all sannolikhet i mycket stor utsträckning efter kriget komma att förse sig med den modernaste utrustning, som står att erhålla.

Vad särskilt angår behovet av sovvagnar torde få hänvisas till vad styrelsen anført i sina skrivelser den 18 september 1943 och 16 september 1944. Därutöver må här endast framhållas, att även resandefrekvensen i sovvagnarna ökar år från år och under innevarande år av allt att döma torde bli större

än någonsin tidigare samt att alla användbara sovvagnar praktiskt taget varit i trafik denna sommar, men att resande det oaktat i stor omfattning måst nekas sovplats av brist på lämpliga sovvagnar.

Med beaktande av samtliga ovan berörda omständigheter har styrelsen ansett skäl föreligga att för nästkommande budgetår räkna med en nyanskaffning av 22 sittvagnar för närtrafik, 33 sittvagnar för fjärrtrafik, 10 sovvagnar, 3 restaurangvagnar samt 19 resgodsvagnar. Kostnaderna för denna nyanskaffning beräknas till 12 270 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 270 000 kronor.

IX. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar kronor 2 115 000.

För rubricerade arbeten har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 1 985 000 kronor. För motsvarande arbeten beräknas för nästa budgetår ett belopp av 2 115 000 kronor bliva erforderligt, varav 810 000 kronor för modernisering och standardisering av vagnparken, 1 230 000 kronor för montering av snälltågsbroms å vissa boggivagnar samt slutligen 75 000 kronor för ombyggnad av en del äldre boggier.

Beträffande dessa särskilda delposter får styrelsen meddela följande.

I syfte att tillgodose kraven på större bekvämlighet för de resande ävensom åstadkomma en standardisering av den tekniska utrustningen för ernående av dels större driftsäkerhet och lättskötthet dels lägre driftkostnader har en modernisering av inredningen i äldre personvagnar nu pågått under flera år. Alltjämt återstår emellertid mycket arbete på detta område. Under nästa budgetår planerade dylika arbeten beräknas betinga en kostnad av 810 000 kronor.

De personboggivagnar, som nylevererats de senare åren, ha med hänsyn till att maximihastigheten för vissa tåg så småningom kommer att höjas till 120 km/tim. utrustats med för denna hastighet anpassad snälltågsbroms. Dylik broms bör emellertid monteras även å ett antal tidigare levererade moderna stålbyggda personboggivagnar, som på sin tid erhöilo endast persontågsbroms. Inalles erfordras dylik montering på cirka 145 boggivagnar, för vilka kostnaden beräknas komma att uppgå till 650 000 kronor. Då det är önskvärt, att denna montering kan ske i ett sammanhang, erfordras hela beloppet under nästa budgetår. De utbytta bromsutrustningarna äro avsedda att användas för annan rullande materiel, i första hand sådan, som övertages från enskilda järnvägar. I samband med denna övergång till snälltågsbroms har det även visat sig nödvändigt att ersätta vissa boggier, som äro för svaga att apteras för snälltågsbroms, med nya boggier av kraftigare konstruktion. Härför erfordras cirka 580 000 kronor. Sålunda frigjorda äldre boggier kunna användas å från enskilda järnvägar övertagna personboggivagnar samt som reserv. Totalt

erfordras alltså för dessa broms- och boggiebyten ett belopp av 1 230 000 kronor.

För förbättring av gångegenskaperna hos vissa äldre boggier böra vidare ett 30-tal dylika förses med bättre styrningsanordningar och moderna rullager m. m. Kostnaden härför beräknas till 2 500 kronor per boggi eller till totalt 75 000 kronor.

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

att till ombyggnad av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 115 000 kronor.

X. Nyanskaffning av godsvagnar.. .. . kronor 8 090 000.

Till nyanskaffning av godsvagnar har för innevarande budgetår anvisats dels 7 650 000 kronor dels — som följd av beslutet rörande statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar — ytterligare 1 280 000 kronor, avseende slutlikvid för av den enskilda järnvägen tidigare beställda vagnar.

I sin skrivelse av den 16 september 1944 med förslag till anslagsäskande för innevarande budgetår framhöll styrelsen bland annat, att den redan tidigare kännbara bristen på godsvagnar icke minskat under 1944 utan åtminstone beträffande öppna vagnar vore ännu större än året därförut. Styrelsen framhöll vidare, att en bidragande orsak till den stora bristen på godsvagnar vore de av krisläget föranledda transporter. Med krigets slut kunde emellertid, fortsatte styrelsen, dessa transporter väntas bortfalla, varjämte man då sannolikt hade att räkna med inträdandet av en lågkonjunktur ävensom skärpt konkurrens från andra transportmedel. Med hänsyn härtill ansåg sig järnvägsstyrelsen icke böra föreslå någon anskaffning av godsvagnar i vidare mån än som motsvarade den oundgängliga ersättningsanskaffningen.

Trots att kriget nu är slut har emellertid ännu icke kunnat förmärkas någon minskning i bristen på godsvagnar. Den under första halvåret i år rådande verkstadskonflikten medförde visserligen temporärt någon förbättring i vagnställningen, i det många transporter på grund härav bortföll. Sedan denna konflikt bilagts har förhållandet mellan efterfrågan och tillgång på godsvagnar emellertid blivit lika onormalt som förut, ja t. o. m. än mer förvärrat. Sälunda uppgår vagnbristen per dag f. n. till i regel över 4 000 öppna och över 1 000 slutna vagnar.

Trots den sålunda allttjämt rådande stora bristen på godsvagnar anser sig styrelsen med hänsyn till den stora ovissheten beträffande den framtida omfattningen av järnvägarnas godstrafik ej heller för nästa budgetår böra begära medel till nyanskaffning av 2-axliga godsvagnar i större omfattning än som betingas av en i underkant hållen förnyelse av godsvagnparken. Från denna utgångspunkt anser sig styrelsen böra föreslå anskaffning av 200 slutna och 300 öppna vagnar. Detta antal är i själva verket något mindre än

som motsvarar en normal ersättningsanskaffning. Den normalspåriga 2-axliga godsvagnsparken uppgår nämligen, exkl. specialvagnar, för närvarande till cirka 9 000 täckta och 18 800 öppna vagnar. Då man genomsnittligt räknar med en livslängd av 40 år för slutna och 50 år för öppna vagnar, innebär detta, att 2,5 % av de slutna och 2 % av de öppna årligen uppnår slopningsåldern och böra ersättas med nya vagnar, d. v. s. i runt tal 225 slutna och 375 öppna.

Även om vagnarna i många fall kunna — och under kristiden också måst — användas långt över slopningsåldern, föreligger dock knappast någon fara för att vagnparken genom en dylik årlig ersättningsanskaffning blir överdimensionerad under de närmaste åren, då, som styrelsen flera gånger tidigare framhållit, för närvarande finnes ett mycket stort antal äldre vagnar, som endast under trycket av kristidens oerhörda trafikbelastning måst behållas i trafik, men som vid en vikande godstrafik böra och komma att slopas.

Ovan angivna ersättningsanskaffning beräknas betinga en kostnad av 6 800 000 kronor.

För försvarets räkning föreligger därjämte behov av en för transport av tyngre stridsvagnar och andra motordrivna fordon mera lämpad godsvagn än de normala vagn typerna. För närvarande måste i regel dylika tyngre stridsvagnar lastas på fyraxliga godsvagnar, vilket med hänsyn till dessa vagnars stora användbarhet för andra transporter och svårigheten att hastigt ta dem ur trafik för stridsvagnstransporter är synnerligen olämpligt. För nämnda transporter anses det därför mest rationellt att anskaffa ett visst antal treaxliga vagnar med minst 30 tons bärighet men i övrigt med samma dimensioner som den tvåaxliga standardvagnen. Under normala förhållanden kunna dessa vagnar finna god användning i den civila trafiken — de torde lämpa sig särskilt väl för exempelvis transporter av tackjärn från järnverket i Luleå — men kunna vid behov lätt särskiljas från nämnda trafik för sitt speciella ändamål. Av denna nya typ anses till en början 50 vagnar böra anskaffas under nästkommande budgetår. Kostnaderna härför beräknas uppgå till 900 000 kronor.

För anskaffning av s. k. överföringsvagnar för trafiken mellan normalspår och smalspår står för innevarande budgetår ett belopp av 400 000 kronor till förfogande. Ifrågavarande trafik uppvisar alltjämt stegring även beträffande transporter av sådana varuslag, för vilka omlastning bör undvikas. Behovet av dylika överföringsvagnar är därför alltjämt mycket stort. På grund härav anses böra anskaffas ytterligare 20 överföringsvagnar, avsedda för transport av normalspåriga vagnar på 891 mm smalspår. Kostnaden härför beräknas till 350 000 kronor.

För komplettering av de inledningsvis nämnda, av Halmstad—Nässjö järnvägar beställda vagnarna, så att desamma i utrustningsavseende må bliva fullt likvärdiga med motsvarande statens järnvägars standardvagnar, erfordras slutligen ett belopp av 40 000 kronor.

Det för godsvagnsansskaffning under nästa budgetår erforderliga beloppet

skulle sålunda utgöra sammanlagt (6 800 000 + 900 000 + 350 000 + 40 000 =) 8 090 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av godsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 8 090 000 kronor.

XI. Ombyggnad av godsvagnar kronor 1 675 000.

För innevarande budgetår har till rubricerade arbeten anvisats ett belopp av 2 200 000 kronor. Häri ingår dels 2 000 000 kronor för fortsatt inmontering av rullager i stället för glidlager å den nyare delen av vagnparken, dels 200 000 kronor för kompletteringsarbeten å från enskilda järnvägar övertagen materiel.

Angående medelsbehovet under nästa budgetår får styrelsen anföra följande.

För kompletteringsarbeten å f. d. enskilda järnvägars vagnar erfordras även under nästa budgetår ett belopp av 200 000 kronor.

Vidare är det angeläget att under nästa budgetår kunna fortsätta arbetena med inmontering av rullager i ungefär samma takt som hittills. På grund av verkstadskonflikten har detta fortlöpande utbyte i viss mån fördröjts. För arbetets fortsättning under nästa budgetår torde därför ett belopp av 1 000 000 kronor vara tillräckligt. Såsom tidigare framhållits, komma de vid utbytet frigjorda glidlageraxlarna till användning för sådana äldre vagnar, som nu gå med omoderna glidlager och axlar av hög ålder och vilkas driftsäkerhet därigenom kommer att höjas.

De först levererade slutna godsvagnarna av standardtyp äro utrustade med en bromsanordning med tvenne verkningsgrader, en för lastad och en för tom vagn, varvid omställning från den ena till den andra verkningsgraden sker genom omläggning av ett handtag. De vagnar, som levererats fr. o. m. år 1942, ha emellertid blivit utrustade med en anordning, varigenom omställningen av bromsen till tom respektive lastad vagn sker automatiskt, när vagnens vikt uppnår ett visst värde. Då denna anordning visat sig synnerligen lämplig och driftsäker, under det att handomläggningen helt är beroende av personalens påpasslighet, och då vidare ett felaktigt läge på handtaget kan medföra avsevärda skador på vagnen, vore det önskvärt att utrusta även de tidigare med handomställning levererade vagnarna med den automatiska anordningen, så att samtliga vagnar av denna typ bleve lika även i detta avseende. Det rör sig härvid om sammanlagt 900 vagnar, för vilka kostnaden totalt skulle uppgå till 300 000 kronor. Då arbetet är avsett att utföras i samband med vagnarnas revision, torde beloppet böra uppdelas på tre år, varför sålunda för nästa budgetår skulle erfordras 100 000 kronor för ändamålet.

För transport av mjölk från olika produktionscentra till Stockholm iord-

ningställdes redan år 1941 ett antal specialvagnar på så sätt, att en av Mjölkc centralen i Stockholm tillhandahållen cistern uppmonterades på ett godsvagnsunderrede. Denna uppmontering var av provisorisk karaktär och gjordes till en början på försök. Då anordningen visade sig slå mycket väl ut, ha emellertid under de följande åren ytterligare ett antal vagnar försetts med dylika cisterner, så att för närvarande finnas 60 mjölktransportvagnar med cisterner, rymmande mellan 12 och upp till 17 kbm. På grund av de goda erfarenheterna av dessa mjölktransporter, vilka nu äro avsedda att bli permanenta, har järnvägsstyrelsen i samråd med Mjölkc centralen utarbetat förslag till mjölktransportvagnar av mera permanent och stabil konstruktion, försedda med cisterner av rostfritt stål rymmande 20 kbm och upplagda på för ändamålet iordningställda befintliga godsvagnsunderreden. Det vore avsett att under nästa budgetår iordningställa 25 dylika cisternvagnar, för vilka kostnaden inklusive cisterner av rostfritt stål och vagnarnas utrustning med rullager m. m. beräknas till 30 000 kronor per vagn eller till totalt 750 000 kronor. Då enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen och Mjölkc centralen kostnaderna för dessa anordningar skola delas lika, skulle sålunda för järnvägsstyrelsens vidkommande för nästa budgetår erfordras ett belopp av 375 000 kronor.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till (200 000 + 1 000 000 + 100 000 + 375 000 =) 1 675 000 kronor.

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

att till ombyggnad av godsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 675 000 kronor.

D. Biltrafik.

I. Garagebyggnader m. m. kronor 2 200 000.

För tillgodoseende av angelägna behov av bättre och tidsenligare garage- och verkstadsbyggnader, varigenom, som styrelsen tidigare framhållit, bland annat kostnaderna för vagnunderhållet skulle kunna nedbringas, erfordras i runt tal 1 400 000 kronor. Ökningen av medelsbehovet i förhållande till det för innevarande budgetår anvisade beloppet, 630 000 kronor, bör ses mot bakgrunden av dels bilnätets ständigt fortgående tillväxt, dels det förhållandet, att från yrkesinspektionens sida framställts oavvisliga krav på tidsenligare lokalteter.

Under nästa budgetår erfordras även medel för uppförande av omnibusstationer i bland annat Örebro, Västerås och Sigtuna till ett beräknat belopp av omkring 800 000 kronor. Vad angår de för Örebro och Västerås avsedda stationerna må framhållas, att preliminära avtal med vederbörande kommunala myndigheter träffats angående uppförandet av ifrågakvarande byggnader.

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

att till garagebyggnader m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor.

II. Nyanskaffning av bilmateriel kronor 4 000 000.

Till nyanskaffning av bilmateriel har för innevarande budgetår anvisats dels 3 170 000 kronor, dels ytterligare 500 000 kronor till likvid för 10 av Halmstad—Nässjö järnvägar på sin tid beställda vägbussar.

Angående under nästa budgetår erforderlig nyanskaffning av bilmateriel får styrelsen anföra följande.

Utöver den normala ersättningsanskaffningen, vilken genom billinjenätets fortgående utökning, främst på grund av med enskilda järnvägar övertagen bilrörelse, årligen ökar, är under nästa budgetår viss ytterligare nyanskaffning erforderlig, särskilt med tanke på övergången till fredstidtabell.

Sammanlagt beräknas med hänsyn härtill under nästa budgetår böra anskaffas dels 108 vägbussar, av vilka 30 äro avsedda att övertagas från försvarsmakten och 78 att nybeställas för leverans våren 1947, dels 25 lastbilar, vilka samtliga äro avsedda att övertagas från försvarsmakten. Det är emellertid först längre fram möjligt att exakt bedöma, i vilken utsträckning det för statens järnvägar förefintliga behovet kan tillgodoses med från försvarsmakten övertagna fordon. Skulle behovet på detta sätt icke kunna täckas i nu påräknad omfattning, torde styrelsen sedermera få inkomma med anmälan om eventuellt ytterligare erforderliga medel för ändamålet.

Kostnaden för ovan angivna 78 vägbussar, som äro avsedda att beställas, beräknas till 4 000 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av bilmateriel för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

III. Ombyggnad av bilmateriel kronor 1 060 000.

En återgång till flytande bränsle kommer i viss utsträckning att ske under den närmaste framtiden. I samband därmed bliva de nuvarande gengassläpvagnarna obehövlige. Efter verkställd ombyggnad kunna dessa emellertid med fördel användas som godssläpvagnar, av vilka stort behov föreligger. Styrelsen har därför planerat att till en början låta ombygga 50 dylika vagnar till en beräknad kostnad av 100 000 kronor. Vidare planeras att förse 20 äldre vägbussar med nya karosserier till en kostnad av 360 000 kronor ävensom att iståndsätta ett 50-tal från enskilda företag övertagna fordon till en kostnad av 600 000 kronor. För här ifrågakvarande arbeten beräknas således

under nästa budgetår ett belopp av sammanlagt 1 060 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till ombyggnad av bilmateriel för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 1 060 000 kronor.

IV. Förvärv av billinjer..... kronor 2 000 000.

I sin framställning den 18 september 1943 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1944/45 hemställde järnvägsstyrelsen om ett anslag av 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer. Styrelsen framhöll därvid, att — närmast som en följd av det i samband med övertagandet av enskilda järnvägars biltrafik ej oväsentligt utökade billinjénätet — det 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. På av departementschefen i 1944 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4, punkt 38) anförda skäl ansågs beloppet emellertid böra begränsas till 500 000 kronor, vilket även anvisades för ändamålet.

Med hänsyn till vad departementschefen sålunda anført ansåg sig järnvägsstyrelsen i sin petitaskrivelse den 16 september i fjol för innevarande budgetår ej böra ifrågasätta större medelsanvisning för dylika billinjeförvärv än det sålunda för föregående budgetår bestämda beloppet. I enlighet härmed föreslogs i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4, punkt 85), att till förvärv av billinjer måtte för budgetåret 1945/46 anvisas ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

I anledning av väckt motion (I: 136) om ett till 2 000 000 kronor höjt investeringsanslag för ändamålet fann riksdagen emellertid skäl höja ifrågasvarande anslag till 1 000 000 kronor. Detta belopp beräknas vara till fullo disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

Då de synpunkter och skäl, som järnvägsstyrelsen i sin ovannämnda skrivelse av den 18 september 1943 anført, fortfarande äga giltighet och då anslaget för att fylla sitt ändamål icke synes böra tillmätas alltför snävt, anser sig styrelsen för nästa budgetår ånyo böra föreslå en medelsanvisning av 2 000 000 kronor.

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

att till förvärv av billinjer för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

E. Statens järnvägars dispositionsanslag..... kronor 7 500 000.

Av skäl som framlades i en inom kommunikationsdepartementet förra hösten upprättad promemoria — återgiven i 1945 års statsverksproposition, kapitalbudgeten, bil. 4, sid. 79 och följande — har fr. o. m. innevarande budgetår inrättats ett för alla statens järnvägars anslagsgrupper gemensamt dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten, inkluderande även beräknade kostnader för genom olyckshändelser förstörd egendom. Detta anslag har för innevarande budgetår bestämts till 10⁵ miljoner kronor.

Angående det belopp, som för nästa budgetår anses bära upptagas under denna rubrik, får styrelsen anföra följande.

Med hänsyn till det i ovan åberopade promemoria uttalade önskemålet om en överflyttning i största möjliga utsträckning av anslagsmedel från kollektivanslag till specificerade rubriker, har styrelsen i nu förevarande petitaskrivelse under specificerade anslagsrubriker upptagit en del anslagsposter, vilka för innevarande budgetår ha sin motsvarighet under dispositionsanslaget. Detta har därigenom för nästa budgetår kunnat beräknas 3 miljoner kronor lägre än för innevarande budgetår eller till 7 500 000 kronor, i vilken summa, liksom i anslaget för innevarande budgetår, ingår ett belopp av 1 500 000 kronor till ersättning av genom olyckshändelser förstörd egendom.

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

att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 7 500 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktigen Falkman, järnvägsfullmäktigesuppleanten Pehrsson, verkstadsdirektören Norinder samt byråcheferna Sandström, Thelander, Ringqvist, Lundqvist, Lindskog och Kjebon samt tjänstförrättande byråchefen å godstrafikbyrån Allander.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 22 september 1945.