

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 1947/48 äskas av 1947 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budget-
året 1947/48 till nya byggnader och anläggningar
m. m. vid statens järnvägar.

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

A. Byggnader och anläggningar.

	Kronor
<i>I. Bangårdar.</i>	
1. Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre	900 000
2. Utbyggnad av håll- och lastplatsen vid Södra Sunderbyn	275 000
3. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tåg- väg å vissa stationer	2 000 000
4. Gångbroar och gångtunnlar	200 000
5. 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. Nytt stationshus i Strängnäs	175 000
2. Ombyggnad av stationshuset vid Trelleborg C	150 000
3. Om- och tillbyggnad av godsmagasinet i Västerås	250 000
4. Nytt överliggningshus i Änge	350 000
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>	2 000 000
<i>VIII. Telefonanläggningar m. m.</i>	4 435 000
<i>IX. Elektriska belysningsanläggningar</i>	750 000
<i>X. Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	9 630 000
<i>XI. Elektrifiering.</i>	
1. Linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle— Strömstad med Smedberg—Lysekil	15 630 000
2. Linjen Lund—Landskrona—Billeberga	2 190 000
<i>XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.</i>	
1. Tillbyggnad av lokstallet m. m. i Vansbro	350 000
2. Ny verkstad för underhåll av elektriska ackumulatorbat- terier vid Hagalunds övre	850 000
3. Ny vagnreparationsverkstad vid godsbangården i Malmö	250 000

XIII. *Anläggningar vid huvudverkstäder.*

1. Tillbyggnad av elektroloksverkstaden i Örebro	400 000
2. Marketenteribygnad i Malmö	275 000

XIV. <i>Verkstadsmaskiner m. m.</i>	2 000 000
Summa byggnader och anläggningar	73 460 000

B. <i>Försvarsberedskap</i>	3 000 000
-----------------------------------	-----------

C. *Rullande materiel.*

I. Nyanskaffning av ånglok	1 100 000
II. Ombyggnad av ånglok	210 000
III. Nyanskaffning av motorlok	1 810 000
IV. Nyanskaffning av elektrolok	9 065 000
V. Ombyggnad av elektrolok	900 000
VI. Nyanskaffning av elektromotorvagnar	3 970 000
VII. Nyanskaffning av rälsbussar	3 000 000
VIII. Ombyggnad av rälsbussar	300 000
IX. Nyanskaffning av lokomotorer	850 000
X. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar	7 000 000
XI. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar	1 545 000
XII. Nyanskaffning av godsvagnar	9 050 000
XIII. Ombyggnad av godsvagnar	2 200 000
Summa rullande materiel	41 000 000

D. *Sjöfartsmateriel.*

Ny tåg färja (tilläggsanslag)	880 000
-------------------------------------	---------

E. *Biltrafik.*

I. Garagebyggnader m. m.	1 900 000
II. Nyanskaffning av bilmateriel	5 725 000
III. Ombyggnad av bilmateriel	1 050 000
IV. Förvärv av billinjer	2 000 000
Summa biltrafik	10 675 000

F. <i>Statens järnvägars dispositionsanslag</i>	8 000 000
Summa summarum	137 015 000

Till motivering av de sålunda föreslagna anslagsbeloppen får styrelsen an-
föra följande.

A. Byggnader och anläggningar.

I. Bangårdar.

1. Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre.....kronor 900 000.

Uppställningsbangården för persontågsätt vid Hagalunds övre är numera otillräcklig för ombesörjande av stationens även vid normal trafik föreliggande arbetsuppgifter. Det har dessutom visat sig erforderligt, att till stationen överflytta vissa långgående tågsätt, för vilka utrymme ej längre finnes på uppställningsbangården vid Stockholm C. Vidare bör ur driftsekonomisk synpunkt en del tågsätt, som för närvarande uppställas vid Sundbyberg, likaledes överflyttas till Hagalunds övre.

För beredande av utrymme för de sålunda tillkommande persontågsätten och för att i övrigt kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörja stationens arbetsuppgifter är en utvidgning av spårsystemet ofrånkomlig. Kostnaden för den avsedda utvidgningen beräknas till 900 000 kronor.

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

att till utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 900 000 kronor.

2. Utbyggnad av håll- och lastplatsen vid Södra Sunderbyn kronor 275 000.

Tågtätheten å bandelen Luleå—Boden är numera av sådan storleksordning, att det för åstadkommande av en bättre tågföring är erforderligt att kunna förlägga tågmöten till den nuvarande håll- och lastplatsen Södra Sunderbyn mellan de på 10 km:s avstånd från varandra belägna stationerna Gammelstad och Norra Sunderbyn. Behovet härav kommer att bli ännu mera framträdande, när malmtrafiken återtagit sin normala omfattning. Även med hänsyn till den lokala trafiken vid Södra Sunderbyn, vilken mäter sig med de närliggande stationernas, äro förbättrade anordningar för betjänande av såväl person- som godstrafik av behovet påkallade.

Kostnaderna för anläggning av mötesspår och plattformar m. m. samt uppförande av stationsstuga jämte godsbod hava beräknats till 275 000 kronor.

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

att till utbyggnad av håll- och lastplatsen vid Södra Sunderbyn för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 275 000 kronor.

3. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer kronor 2 000 000.

Såsom framhållits i styrelsens framställningar den 16 september 1944 och 22 september 1945 angående anslag till nya byggnader och anläggningar

m. m., erfordras för åstadkommande av ökad trafikkapacitet och samtidigt bästa möjliga tågföring å ett flertal driftplatser antingen förlängning av nuvarande mötesspår eller anordnande av en tredje tågväg eller ock utförandet av båda dessa arbeten. För budgetåret 1945/46 har för dylika arbeten anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor och för budgetåret 1946/47 likaledes 1 000 000 kronor. Med hänsyn till att otillräckliga spårordningar å flera driftplatser visat sig medföra betydande svårigheter ur tågföringssynpunkt, är det angeläget, att förenämnda arbeten såvitt möjligt utföras i ett raskare tempo än vad som hittills skett, och anser styrelsen det därför erforderligt att för nästkommande budgetår ett anslag av 2 000 000 kronor beviljas för ifrågavarande ändamål.

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 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

4. Gångbroar och gångtunnlar kronor 200 000.

Såsom styrelsen i sin under föregående år ingivna framställning om anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. framhållit, hava arbeten avseende gångbroar och gångtunnlar pågått under ett 20-tal år, under vilken tid åtskilliga stationer 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 budgetåren har till dylika arbeten anvisats investeringsanslag av

för budgetåret 1944/45	150 000 kronor
» »	1945/46 200 000 »
» »	1946/47 400 000 »

Till utförande närmast ifrågasatta gångbroar och gångtunnlar äro mycket behöfliga och böra om möjligt komma till utförande under innevarande och nästkommande budgetår. Tillgängliga medel förslå icke till täckande jämväl av de på budgetåret 1947/48 belöpande utgifterna, utan beräknas härför ett ytterligare anslag av 200 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

5. Diverse bangårdsanordningar kronor 1 000 000.

För bestridandet av kostnaderna för diverse maskinella anläggningar å bangårdar, såsom vändskivor, vagnvägar och kranar m. m. ävensom vissa

andra bangårdsanordningar, såsom plattformar och lastkajer m. m. har i riksstaten för budgetåret 1945/46 anvisats ett anslagsbelopp av 500 000 kronor (under rubriken »bangårdsmaskinerier») samt för budgetåret 1946/47 1 000 000 kronor. Anslagsökningen har i styrelsens framställning den 22 september 1945 motiverats med angelägenheten av att snarast möjligt å ett stort antal driftplatser låta förlänga plattformerna, i den mån dessa visat sig otillräckliga för även vid normala trafikförhållanden förekommande tåglängder.

Då ett starkt behov av plattformsförlängningar alltjämt föreligger, är även för nästkommande budgetår ett anslag av 1 000 000 kronor erforderligt.

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

att till diverse bangårdsanordningar för budgetåret 1947/48 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 till och med 1946/47 beviljats ett sammanlagt belopp av 68 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 10 000 000 kronor mot av styrelsen begärda 12 000 000 kronor.

Dubbelspårsarbetena pågå för närvarande å linjedelarna Järna—Skebo-kvarn, Gårdsjö—Skövde och Mjölby—Tranås. På grund av från arbetsmarknadscommissionen erhållna direktiv har någon nyanställning icke fått ske i stället för ur tjänsten avgångna. Detta har medfört, att arbetsstyrkan succesivt reducerats och uppgår för närvarande till endast inemot 1 000 man mot 1 300 man, som närmast före reduceringen var medgivet. Såsom styrelsen vid upprepade tillfällen framhållit är denna på grund av rådande förhållanden framtvingade minskning av arbetsstyrkan till stor olägenhet för dubbelspårsarbetenas bedrivande i en med hänsyn till statens järnvägars intressesynpunkter önskvärd takt. Styrelsen vill i detta sammanhang erinra om vad styrelsen i tidigare framställningar anført rörande dubbelspårens betydelse för trafikens avveckling och möjligheterna att åstadkomma en god tågföring å de starkast trafikerade huvudlinjerna.

I sin framställning föregående år framhöll styrelsen jämväl svårigheterna att erhålla för dubbelspårsarbetenas planenliga bedrivande erforderliga rälskvantiteter. Styrelsens därvid uttalade förmodan, att det under innevarande år skulle inträda förbättrade möjligheter i detta avseende har icke motsvarats av det verkliga förhållandet. På grund härav kunna till nästkommande tidtabellsskifte endast sträckorna Järna—Mölnbo och Gårdsjö—Älgårås öppnas för dubbelspårstrafik.

Då terrasseringsarbetena å tidigare angivna sträckor Järna—Skebokvarn, Gårdsjö—Skövde och Mjölby—Tranås fortskridit så långt, att en viss överflyttning av arbetsstyrkan till andra arbetsplatser måste ske, komma terrasseringsarbetena att påbörjas å återstående enkelspårssträckor å linjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö.

Den plan för dubbelspårsbyggnadernas bedrivande, som av styrelsen framlades hösten 1938, omfattade endast huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö. I investeringsplanerna äro härutöver upptagna dubbelspårsarbeten å ytterligare ett antal linjer, bland annat sträckan Ockelbo—Bräcke. Å denna sträcka är särskilt linjedelen Ånge—Bräcke på grund av den väsentliga ökningen av trafiken på Norrland för närvarande synnerligen hårt belastad. Även vid återgång till mer normala förhållanden torde trafiken å denna linjedel, utgörande den gemensamma delen av huvudlinjen till Norrland och tvärlinjen Sundsvall—Storlien, särskilt vad gäller persontrafiken, komma att bliva av väsentligt större storleksordning än tidigare med hänsyn till kravet på alltmer förbättrade tågmöjligheter på övre Norrland samt Jämtland och Härjedalen. Styrelsen finner det därför erforderligt att giva det i investeringsplanen upptagna arbetet med anordnande av dubbelspår å sträckan Alby—Ånge—Bräcke en hög angelägenhetsgrad. Det vore därför enligt styrelsens åsikt motiverat, att dubbelspårsprogrammet utökades att jämväl omfatta denna linjedel. Därest från statsmakternas sida ingen erinran framställes och förhållandena på arbetsmarknaden så medgiva har styrelsen på grund härav för avsikt att igångsätta förberedande arbeten för åstadkommande av dubbelspår jämväl å nyssnämnda sträcka.

För dubbelspårsarbetenas fortsatta bedrivande och bland annat med hänsyn till vad ovan anförts rörande eventuell utökning av dubbelspårsprogrammet, de numera gällande ökade löne- och materialkostnaderna ävensom den omständigheten, att de mera materialkrävande arbetena med spåröverbyggnaden och elektrifieringen m. m. beräknas kunna komma till utförande under ifrågavarande tidsperiod, anser styrelsen ett anslag av 12 000 000 kronor för ifrågavarande ändamål erforderligt för nästkommande budgetår.

Styrelsen utgår härvid från att, därest förhållandena på arbetsmarknaden skulle undergå någon 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.

Under åberopande av vad ovan anförts och under hänvisning i övrigt till vad styrelsen och statsmakterna tidigare vid många tillfällen framhållit rörande behovet och angelägenheten av dubbelspårsarbetenas bedrivande får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1947/48
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 1946/47 till styrelsens förfogande ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor. Såsom styrelsen i tidigare framställningar påvisat, har de senaste årens starka trafik föranlett stor förslitning av spåröverbyggnaden, varför en utökning av det normala arbetsprogrammet är ofrånkomlig under en följd av år för att vidmakthålla spåröverbyggnadens bestånd. Å de förstatligade järnvägslinjerna erfordras alltså spår förstärkningsarbeten i stor utsträckning.

I betraktande av ovan berörda omständigheter anser styrelsen erforderligt att för nästkommande budgetår anvisas lika stort anslag som för budgetåret 1946/47.

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

att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1947/48 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 starkt trafikerade linjer, har för budgetåret 1946/47 anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

För ett kontinuerligt bedrivande av dessa förstärkningsarbeten anser styrelsen erforderligt, att för nästkommande budgetår anvisas ett lika stort anslag som för budgetåret 1946/47 och hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1947/48 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 budgetåret 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. För budgetåret 1946/47 hemställde styrelsen om ett anslag av 100 000 kronor, vilken hemställan dock ej föranledde någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Viss behållning å tidigare anslag är troligen att förutse vid innevarande budgetårs utgång, men denna behållning torde, särskilt med hänsyn till väntade, större kostnader för här ifrågakvarande ändamål, ej täcka behovet för nästkommande budgetår, för vilket därför ytterligare 100 000 kronor anses erforderliga.

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

att till skenfria väghorsningar m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

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

För hithörande arbeten, vilka i huvudsak avse ombyggnad eller förstärkning av broar, viadukter, vägportar och vägbroar, har för vardera av budgetåren 1944/45 och 1945/46 anvisats ett belopp av 500 000 kronor och för budgetåret 1946/47 2 000 000 kronor.

Den höjning av anslaget, som sålunda skett i riksstaten för innevarande budgetår, var, som styrelsen i fjolårets petitaskrivelse framhöll, motiverad av nödvändigheten att efter krigets slut återupptaga arbetet på den normala förnyelsen av bromaterielen, vilken förnyelse under kriget i viss mån fått stå tillbaka för ur militär synpunkt viktigare arbeten. Även det ökade brobeståndet till följd av övertagna enskilda järnvägar medförde, framhöll styrelsen vidare, ett ökat medelsbehov under denna rubrik. Även under nästa budgetår måste ifrågakvarande arbeten bedrivas i större omfattning än under krigsåren.

För utförande under nästkommande budgetår av sålunda planerade broombyggnader, av vilka ett flertal är av betydande storlek, beräknas liksom under innevarande budgetår åtgå 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 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

VI. Husbyggnader.

1. Nytt stationshus i Strängnäs kronor 175 000.

På grund av den alltmer ökade trafiken vid Strängnäs hava tjänstelokalerna därstädes sedan längre tid tillbaka varit otillräckliga och äro därjämte otidsenliga. Frågan om utökning av desamma har därför under flera år varit aktuell, varvid olika alternativ varit föremål för omprövning. Då lokalförhållandena nu äro i hög grad otillfredsställande, och den nuvarande trafik-

volymer i huvudsak kan förväntas bli bestående, böra åtgärder till erhållande av större och förbättrade utrymmen icke längre uppskjutas.

Av byggnadstekniska och andra orsaker kan en tillbyggnad av den gamla stationsbyggnaden icke gärna komma ifråga, utan bör ett helt nytt stationshus uppföras. Kostnaden härför beräknas till 175 000 kronor.

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

att till nytt stationshus i Strängnäs för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 175 000 kronor.

2. Ombyggnad av stationshuset vid Trelleborg C..... kronor 150 000.

De befintliga tjänstelokalerna och för allmänheten avsedda utrymmen i stationshuset vid Trelleborg C äro sedan lång tid tillbaka otillräckliga och därjämte otidsenliga. Ehuru en ombyggnad under flera år varit aktuell, har bland annat på grund av den genom kriget föranledda nedläggelsen av färjetrafiken Trelleborg—Sassnitz ansetts därmed böra anstå. Förhållandena vid stationen hava emellertid blivit alltmer otillfredsställande och föranlett starka erinringar från stadens trafiknämnd. Åtgärder till förbättring av lokalerna anses därför snarast böra vidtagas.

Erforderliga ombyggnads- och förändringsarbeten hava beräknats draga en kostnad av 150 000 kronor.

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

att till ombyggnad av stationshuset vid Trelleborg C för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

3. Om- och tillbyggnad av godsmagasinet i Västerås .. kronor 250 000.

Vid centralstationen i Västerås skall anordnas en busstation, vilken enligt överenskommelse med Västerås stad skall vara färdigställd senast den 1 oktober 1948. Tillkomsten av denna busstation föranleder överflyttning av ilgodsrörelsen från den nuvarande ilgodsbyggnaden till fraktgodsmagasinet, vilken åtgärd även är motiverad av driftsekonomiska skäl. För tillgodoseende av det härigenom uppstående behovet av ökat utrymme i fraktgodsmagasinet är en tillbyggnad av detta erforderlig. I samband därmed böra nya expeditionslokaler anordnas i ersättning för de nu befintliga, vilka äro otillräckliga och i övrigt otillfredsställande.

Kostnaderna för behövliga om- och tillbyggnadsarbeten hava beräknats till 250 000 kronor.

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

att till om- och tillbyggnad av godsmagasinet i Västerås för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

4. Nytt överliggningshus i Ånge..... kronor 350 000.

I Ånge, där sedan gammalt ombyte av tågpersonal i stor omfattning sker, disponera statens järnvägar för närvarande i egna fastigheter sovplats för 50 man överliggande tågpersonal. Huvudparten av dessa sovplatser äro förlagda till en från centralkök omändrad träbyggnad, belägen utmed huvudspåren norr om bangården. Mot denna förläggning har från personalhåll framförts upprepade klagomål, vilka måste anses vara berättigade, då byggnadens läge medför störningar från bangården, och byggnaden i övrigt ej kan anses motsvara nutida fordringar på hygien m. m. Ett nytt överliggningshus är därför angeläget behöfligt, och i detsamma bör förutom sedvanliga dagrum, matrum och pentry även inrymmas en undervisningslokal samt bostad för städerska. Kostnaden har beräknats till 350 000 kronor.

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

att till nytt överliggningshus i Ånge för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

5. Nya bostadshus kronor 1 000 000.

I sin den 22 september 1945 avlåtna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. framhöll styrelsen, att det enligt styrelsens mening vore motiverat, att statens järnvägar i begränsad omfattning uppförde nya, för järnvägspersonalen avsedda bostadshus å vissa platser med sådana speciella förhållanden, att möjlighet för personalen att på annat sätt skaffa sig bostäder icke funnes eller inom rimlig tid kunde beräknas uppkomma. Styrelsen hemställde därför om ett anslag av 1 000 000 kronor till uppförande av nya bostadshus, vilket belopp även av innevarande års riksdag beviljats.

Då behov av nya bostäder å platser, som i det förestående avses, alltjämt är för handen, anses jämväl för nästkommande budgetår ett anslagsbelopp av samma storleksordning bliva erforderligt.

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

att till nya bostadshus för budgetåret 1947/48 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 hava under en följd av år särskilda anslagsmedel anvisats. Från år 1943 har ett årligt anslagsbelopp av 300 000 kronor stått till förfogande för detta ändamål.

Såsom styrelsen i tidigare framställningar om anslagsmedel för hithörande arbeten framhållit hava förhållandena å arbetsmarknaden under de senare åren nödvändiggjort en viss begränsning av de planerade arbetena. På grund

härav kvarstod även vid sistförflutna budgetårs utgång en ej obetydlig behållning å tidigare anvisade anslag.

Med hänsyn till det angelägna behovet av rymligare bostäder vill styrelsen likväl, under förhoppning om att förbättrade förhållanden å arbetsmarknaden efter hand skola komma att inträda — och jämväl under hänvisning till vad som under rubriken »modernisering av bostadslägenheter» här nedan anförts beträffande pågående utredning rörande förbättring av bostadsbeståndet — föreslå, att även för nästkommande budgetår ett oförändrat anslagsbelopp av 300 000 kronor anvisas för ifrågavarande ändamål.

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

att till utvidgning av enrumslägenheter för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

7. Modernisering av bostadslägenheter kronor 1 000 000.

Från och med år 1943 har för modernisering av bostadslägenheter ett årligt anslagsbelopp av 1 000 000 kronor stått till styrelsens förfogande.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande har järnvägsstyrelsen tillkallat ett antal sakkunniga för utredning rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd. Utredningen avser bland annat upprättandet av en plan för modernisering av statens järnvägars bostadslägenheter i hela den omfattning, som betingas av numera vedertagen bostadsstandard. Enligt vederbörande departementschefs uttalande till statsrådsprotokollet av den 29 juni 1945 borde dock den avsedda utredningen, som kunde antagas bliva tidskrävande, ej få förhindra en fortgående förbättring av bostadslägenheterna i fall, där sådan förbättring enligt hittillsvarande bedömningsgrunder kunde finnas påkallad.

I avvaktan på resultatet av den anbefallda utredningen anser styrelsen därför att för tillgodoseende av det mest angelägna behovet av bostadsförbättringar — i första hand anordnande av vatten- och avloppsledningar — ett anslagsbelopp av 1 000 000 kronor vara erforderligt även för nästkommande budgetår.

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

att till modernisering av bostadslägenheter för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

VII. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 2 000 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för innevarande budgetår anvisats 4 000 000 kronor, en summa, som avsevärt överstiger de anslag, som tidigare anvisats för detta ändamål. Detta högre anslag ansågs behövt, enär det väntades bliva möjligt att under innevarande budgetår utföra anlägg-

ningar i större omfattning än tidigare varit fallet, varigenom en vid budgetårets ingång förekommande eftersläpning i arbetsprogrammet beräknades bli inhämtad. Tillgången på arbetskraft och materiel har emellertid blivit mindre än väntat var, varför ett visst överskott torde uppstå på det anslag, som nu disponeras. För nästa budgetår beräknas därför ett till 2 000 000 kronor sänkt anslag vara tillräckligt.

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

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

VIII. Telefonanläggningar m. m. kronor 4 435 000.

Till telefonanläggningar m. m. har för innevarande budgetår under här ifrågavarande rubrik anvisats ett belopp av 3 960 000 kronor och därutöver ytterligare ett anslag av 1 100 000 kronor under rubriken »Telefonkabel å bandelen Köping—Frövi», vilken kabel blivit erforderlig i samband med elektrifiering av nämnda sträcka. Sammanlagt har alltså för budgetåret 1946/47 anvisats 5 060 000 kronor. För nästkommande budgetår beräknas ett till 4 435 000 kronor sänkt anslag bli behövt, dels för fullföljande av redan påbörjade arbeten, dels för igångsättande av nya sådana. Beträffande de i sistnämnda summa ingående delposterna får järnvägsstyrelsen anföra följande.

Nya *ledningar* (kabel- och blankledning) erfordras på ett flertal platser till en kostnad av sammanlagt 1 470 000 kronor. Häri ingår till ett belopp av 670 000 kronor kostnader för utbyten av äldre förslitna lokalkablar samt för kompletteringar och moderniseringar å befintliga ledningar.

Telefonkablarna på linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö äro numera otillräckliga för att på ett tillfredsställande sätt avveckla den trafik, för vilken de tagas i anspråk, och detta även sedan de utrustats med de bärfrekvenssystem, vilka nu införas. Detta förhållande har också observerats av 1940 års telefonkommitté, som föreslagit, att långlinjetrafiken från Stockholm mot Göteborg respektive Malmö till större delen skall framföras över Västerås—Frövi—Örebro—Hallsberg—Falköping mot respektive ändstationer. Till fullföljande av detta förslag har kabeln för den under elektrifiering varande linjen Stockholm—Västerås—Köping—Frövi dimensionerats med hänsyn härtill. Behov föreligger, att projektet genomföres snarast möjligt även på linjerna söder om Frövi. Den nuvarande materialsituationen tvingar emellertid till återhållsamhet i avseende på nya arbeten. Projektet måste därför genomföras etappvis. Den nästa och mest angelägna etappen utgöres av sträckan Frövi—Örebro. Genom utbyggnad av sistnämnda sträcka vinnes dels partiell avlastning av telefonkabeln Stockholm—Göteborg, dels behövliga förutsättningar för den pågående automatiseringen av telefonförbindelserna inom Stockholmsrayonen, i vilken jämväl Örebro ingår. Kabelanläggningen ifråga beräknas draga en kostnad av 500 000 kronor, varav emel-

lertid blott 150 000 kronor erfordras under nästa budgetår för gäldande av vid beställning utgående förskottslikvider.

I de telefonkablar, som nedläggas i samband med banelektrifieringsarbeten, inrymmas normalt ledningar icke enbart för telefonförbindelser utan även för signaländamål m. m. Så är även fallet i fråga om telefonkabeln Stockholm—Malmö. Av denna kabel bildar sträckan Norrköping—Mjölby en mycket trång sektion, vilken utgör ett besvärande hinder för avvecklingen av den genomgående telefontrafiken. Med hänsyn härtill och då järnvägsstyrelsen vidare avser att införa automatisk linjeblockering på sträckan Norrköping—Mjölby, varvid nya kablar måste nedläggas på sträckan ifråga, anser styrelsen, att de ovannämnda i den befintliga telefonkabeln disponerade ledningarna för signaländamål m. m. böra frigöras för telefonändamål och motsvarande antal nya ledningar inläggas i de nya kablarna för den automatiska linjeblockeringen. På så sätt vinnes till minimal kostnad tills vidare erforderlig förbättring av telefonförbindelserna på sträckan Norrköping—Mjölby.

Arbetet ifråga beräknas draga en kostnad av 650 000 kronor, vartill anslag erfordras för budgetåret 1947/48.

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

För anordnandet av automatiska telefonväxlar å ett flertal större stationer ingå i de under här ifrågavarande rubrik för budgetåren 1943/44—1946/47 anvisade anslagen belopp om sammanlagt 1 330 000 kronor. Då totalkostnaderna för dessa telefonväxlar beräknas till 1 905 000 kronor återstår således ett medelsbehov av 575 000 kronor. Härav beräknas 305 000 kronor bliva erforderliga under budgetåret 1947/48.

För anordnande av mindre, automatiska telefonväxlar på bangårdar och expeditioner samt å järnvägsstationer av medelstorlek beräknades för innevarande budgetår erforderligt ett begynnelseanslag av 285 000 kronor. Dessa arbeten, vilka enligt vad som framhölls i styrelsens skrivelse den 22 september föregående år bedömdes såsom nödvändiga med hänsyn till de nuvarande anordningarnas förslitning och otidsenliga utförande, böra fortsättas även under nästkommande budgetår, då ett belopp av 100 000 kronor beräknas bliva behövt.

Automatväxlar erfordras jämväl i Hallsberg och Mjölby, vilka förutsetts i de av 1940 års telefonkommitté utarbetade planerna för rationalisering av telefonförbindelserna vid statens järnvägar. Arbetena beräknas tillsammans draga en kostnad av 300 000 kronor. Härav erfordras emellertid blott 150 000 kronor för nästkommande budgetår.

I anslaget för innevarande budgetår ingår bland annat ett belopp av 330 000 kronor, utgörande begynnelseanslag för täckande av kostnaderna för automatisering av fjärrtelefonförbindelserna från Stockholm mot Norrköping, Uppsala, Örebro och Västerås. Enligt en preliminär beräkning erfordras totalt 970 000 kronor och för arbetets fortsättande erfordras under nästa budgetår 250 000 kronor.

Även automatiseringen av etappförbindelserna, för vilket ändamål för innevarande budgetår anvisats 180 000 kronor, bör fullföljas. Under budgetåret 1947/48 erfordras härför ytterligare ett till 300 000 kronor höjt anslag.

Till inrymmande av beställda eller planerade telefonväxlar i nya eller utvidgade lokaler ingå i de för budgetåren 1945/46 och 1946/47 anvisade anslagen ett belopp av 300 000 respektive 100 000 kronor, utgörande delanslag för täckande av den till 475 000 kronor beräknade totalkostnaden. För arbetets slutförande erfordras under nästa budgetår 75 000 kronor. I samband med den fortgående automatiseringen ha emellertid nya behov av lokaler uppstått, vilka ej kunde i detalj förutses, då det nyssnämnda totalanslaget beräknades, varför ytterligare erfordras 275 000 kronor för detta ändamål, vilka böra anvisas för nästkommande budgetår.

Till fortsatt anskaffning av ledningstagare beräknas under nästa budgetår erforderligt ett belopp av 100 000 kronor och för anskaffningar av diverse stationsutrustningar ett belopp av 300 000 kronor.

Till bärfrekvensanläggningar, högtalare, elektriska ur och radio m. m. erfordras slutligen för nästa budgetår ett belopp av 1 110 000 kronor i enlighet med vad här nedan närmare anges.

För anordnandet av bärfrekvensförbindelser på vissa linjer har hittills stått till förfogande ett belopp av sammanlagt 1 470 000 kronor. Den ursprungligen till 1 600 000 kronor beräknade totalkostnaden har på grund av inträffad kostnadsstegring måst ökas till 1 750 000 kronor. För nästa budgetår erfordras således för arbetets slutförande 280 000 kronor.

I de för budgetåren 1943/44—1946/47 under förevarande rubrik anvisade anslagen ingå belopp om sammanlagt 1 150 000 kronor för anskaffning av högtalareanläggningar på bangårdar. För nästa budgetår beräknas ett ytterligare anslag av 280 000 kronor bliva erforderligt för samma ändamål. Till anskaffning av impulsuranläggningar anses liksom för innevarande budgetår ett anslag å 150 000 kronor bliva behövt och slutligen erfordras för ett flertal mindre arbeten ett sammanlagt belopp av 400 000 kronor. I denna summa ingår bland annat ett belopp av cirka 200 000 kronor för eventuell anskaffning av radioekoanläggningar och radiostationer för vissa av statsbanornas färjor. Huruvida dessa medel bliva förbrukade eller ej, beror på den snabbt fortgående utvecklingen på det radiotekniska området. Järnvägsstyrelsen anser sig i varje fall böra äga möjlighet att utnyttja de resultat, som väntas kunna framkomma.

I allt beräknas således till telefonanläggningar m. m. bliva erforderligt ett anslag av 4 435 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 435 000 kronor.

IX. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 750 000.

Till elektriska belysningsanordningar har för nu löpande budgetår anvisats ett belopp av 610 000 kronor och för nästkommande budgetår erfordras för enahanda ändamål ett till 750 000 kronor höjt anslag. Till motivering av denna höjning får styrelsen anföra följande. Bristen på installationsmaterial under de gångna krisåren har medfört, att förnyelsearbetet å äldre anläggningar måst eftersättas i otillbörligt hög grad, innebärande bland annat ökade brandrisker i de lokaler, där de äldre omoderna installationerna förekomma, varför det är en angelägenhet av stor vikt, att erforderliga förnyelsearbeten snarast genomföras. Därtill kommer, att ökade anspråk på effekt för olika småkraftändamål framtvunga utvidgning av ett antal anläggningar av hit hörande art.

Rörande anslagsbehovets fördelning på olika arbetsobjekt må följande nämnas.

För modernisering och smärre utvidgningar av husbyggnadsinstallationer beräknas ett anslag av 240 000 kronor bliva erforderligt och för liknande arbeten avseende anläggningar för spår- och bangårdsbelysning ett belopp av 370 000 kronor.

För större moderniseringar och ombyggnader av distributionsnät på olika bangårdar, bland annat i Göteborg, erfordras ett anslag av sammanlagt 90 000 kronor och till modernisering av ett flertal lokala kraftanläggningar, såsom laddningslikriktare för plattformstruckar, anses ett belopp av 50 000 kronor behövt.

Det sammanlagda anslagsbehovet för arbeten och anskaffningar, avseende elektriska belysningsanläggningar, uppgår sålunda för budgetåret 1947/48 till totalt 750 000 kronor.

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

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 750 000 kronor.

X. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 9 630 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har för innevarande budgetår anvisats dels 5 765 000 kronor (riksdagens skrivelse nr 60), dels 500 000 kronor (riksdagens skrivelse nr 175), vilken sistnämnda summa anmälts behövt för utvidgning av Frövi omformarstation i samband med elektrifieringen av bandelen Köping—Frövi. För ifrågakvarande ändamål har alltså anvisats sammanlagt 6 265 000 kronor, vilket belopp i jämförelse med den för föregående budgetår anvisade summan, 8 235 000 kronor (varav 1 100 000 kronor ingår i dispositionsanslaget å 10 500 000 kronor), var förhållandevis lågt. Såsom meddelades i styrelsens skrivelse den 22 september förra året sammanhängde det lägre anslagsbehovet med verkstadskonflikten år 1945, vilken bland annat medförde, att vissa arbeten, som beräknades bliva utförda under föregående

budgetår, måst uppskjutas. För nästa budgetår, då vissa eftersläpningar i arbetsprogrammet väntas bli inhämtade är därför ett till 9 630 000 kronor höjt anslagsbehov att emotse.

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

Vad först rör omformarstationer och övriga anläggningar för *elektrisk kraftförsörjning* må nämnas, att styrelsen i sin skrivelse den 16 september 1944 med förslag till anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 under här ifrågasvarande rubrik framlade förslag till förstärkning av kraftöverföringsanläggningen vid västra stambanan med anslutande linjer, innebärande dels nya omformarstationer i Kristinehamn, Göteborg och Nyköping, dels komplettering av omformarutrustningarna i Moholm och Hallsberg, dels slutligen ombyggnad av omformarstationen i Sköldinge. Kostnaden för dessa arbeten förutsattes fördelad på budgetåren 1945/46, 1946/47 och 1947/48 med 2 350 000, 730 000 respektive 900 000 kronor per år. Såsom meddelades i styrelsens skrivelse den 22 september föregående år, kunde emellertid anslagsbehovet för budgetåret 1945/46 reduceras till 1 850 000 kronor, medan det för budgetåret 1946/47 på grund av följderna av verkstadskonflikten år 1945 måste begränsas till 500 000 kronor. Utsikterna att till stor del färdigställa dessa angelägnade arbeten under budgetåret 1947/48 förefalla nu vara relativt goda, varför för detta budgetår erfordras ett häremot svarande anslag. Emellertid har, sedan anslagssumman ursprungligen beräknades, ett flertal omständigheter inträffat, vilka verkat fördyrande på arbetena. Särskilt må nämnas, att det av försvarstekniska skäl påyrkats, att åtminstone omformarstationerna i Kristinehamn och Nyköping skola insprängas i berg, vilka arbeten på grund av bergets oväntat dåliga beskaffenhet medfört opåräknat höga kostnader. Därtill kommer, att ökade kostnader för arbetslöner äro att emotse efter de numera genomförda lönereglerna. Den tidigare till sammanlagt 3 980 000 kronor beräknade kostnaden har därför stigit med 1 400 000 kronor. Enär redan anvisats totalt 2 350 000 kronor, erfordras alltså, om icke ytterligare kostnadsstegringar uppstå, för arbetenas slutförande 3 030 000 kronor. Härav belöper sig 2 300 000 kronor på nästkommande budgetår, medan anvisandet av återstoden, 730 000 kronor, kan anstå till budgetåret 1948/49.

Den nyss angivna kostnadshöjningen å 1 400 000 kronor är, såsom redan nämnts, till större delen förorsakad av militära krav på ökat skydd för ifrågasvarande dyrbara och svårersättliga anläggningar. På grund härav anses 930 000 kronor av anslaget böra avskrivas med medel, som anvisas å driftbudgeten.

Kostnadsstegringar av enahanda art ha uppkommit jämväl för de beslutade omformarstationerna i Älvsjö och Tillberga, för vilka medel anvisades i samband med beslutet om Västeråsbanans elektrifiering. Sammanlagt erfordras sålunda för dessa båda stationer ytterligare 1 400 000 kronor, varav dock av skäl, som ovan angivits för omformarstationerna i Kristinehamn och Nyköping, 930 000 kronor böra avskrivas med anslag, som anvisas å driftbudgeten.

I innevarande budgetårs anslag ingår ett belopp av 150 000 kronor till täckande av förskottslikvid för nytt omformaraggregat för Göteborg. Aggregatet, som beräknats draga en kostnad av 600 000 kronor, väntas bli levererat under nästa budgetår, då för slutbetalning av detsamma erfordras 450 000 kronor.

Även för den beslutade omformarstationen i Forsmo erfordras ett nytt omformaraggregat. Styrelsen framhöll i sin skrivelse den 22 september föregående år, att behovet av ett sådant kunde avgöras, först sedan trafikens kommande utveckling kunnat närmare bedömas. Någon nedgång har ännu icke kunnat iakttagas, snarare motsatsen, varför styrelsen, särskilt med tanke på de långa leveranstiderna för ifrågavarande material, icke anser, att anskaffningen av detsamma längre bör anstå. Till mötande av ökat behov av elektrisk energi jämväl på andra håll erfordras därutöver ytterligare ett omformaraggregat. Tillsammans betingade en kostnad av 1 200 000 kronor. Härav erfordras dock till täckande av förskottslikvider blott fjärdedelen eller 300 000 kronor under budgetåret 1947/48.

För vissa moderniseringsarbeten å omformarstationerna i Hallsberg, Ånge, Ockelbo, Uppsala, Falköping och Bispgården, bland annat avseende ny brandsäker takkonstruktion, ingår i de för budgetåren 1945/46 och 1946/47 anvisade anslagen ett belopp av sammanlagt 820 000 kronor. Det uppgjorda moderniseringsprogrammet, vilket skulle kunnat fullföljas med ett för det kommande budgetåret anvisat anslag å 360 000 kronor har emellertid på grund av inträda förskjutningar av belastningsförhållandena med därav föranledda ökade påfrestningar på materielen måst omkastas. Det har sålunda befunnits nödvändigt att snarast ombygga stationerna i Laholm och Häggvik innan motsvarande arbeten i Falköping och Bispgården genomförs. För fullföljande av detta ändrade program, som ytterligare aktualiserats därigenom, att det även i år förekommit tillbud till sådan eldsvåda, som på sin tid helt ödelade omformarstationen i Ljusdal, erfordras totalt 2 110 000 kronor, varav som ovan nämnts ett belopp av 820 000 kronor redan finnes disponibelt. Av återstoden, 1 290 000 kronor, väntas 125 000 kronor bli behövliga under budgetåret 1947/48.

Återstående omformarstationer, vilka äro i behov av ändring till brandsäker konstruktion, äro förutom ovannämnda Bispgården och Falköping även Bastuträsk, Mellansel, Uddevalla, Vännäs, Älvkarleö, Älvsbyn, Östersund och Kil. På grund av nu gällande långa leveranstider måste härför erforderlig elektrisk materiel beställas i mycket god tid, om programmet ej skall bli alltför mycket försenat. Medel å sammanlagt 375 000 kronor anses därför bli behövliga till fullgörande av förskottslikvider för ytterligare tre stationer, varför under nästkommande budgetår skulle erfordras totalt 500 000 kronor för ombyggnad av omformarstationer av detta slag.

Till anläggande av ny omformarstation vid Forsmo står för innevarande budgetår till förfogande ett begynnelseanslag av 500 000 kronor. Totalkostnaden, som preliminärt beräknats uppgå till 1 300 000 kronor, kan ännu icke

med säkerhet överblickas, enär den blir beroende av huru stationen skall förläggas i förhållande till den nya kraftstationen i Forsmo. För nästkommande budgetår torde emellertid ett ytterligare anslag å 500 000 kronor bliva tillräckligt.

Nya omformarstationer väntas bliva behövliga även i Varberg och Åmotfors.

Varbergsstationen avses skola ersätta den nuvarande stationen i Fjärås, vilken av försvarstekniska skäl på sin tid erhöi en ur driftteknisk synpunkt ogynnsam belägenhet. Den avses liksom Fjäråsstationen skola mata viss del av västkustbanan men dessutom lämplig del av den under elektrifiering varande linjen mot Borås. Sedan tekniska möjligheter numera öppnats att inspränga omformarstationerna i berg, äro de skäl, som föranledde stationens förläggande till Fjärås, ej längre för handen. Stationen kan därför flyttas till Varberg, dit den även med hänsyn till spänningsfallen på västkustbanan bör förläggas. Angelägenhetsgraden för detta arbete beror av trafikens utveckling. Växer trafiken, blir flyttningen ofrånkomlig, minskar den, kan arbetet anstå. Nödvändiga åtgärder, främst innebärande beställning av materiel med lång leveranstid, måste emellertid vidtagas redan nu, om en eventuell trafikökning skall kunna mötas utan att svårigheter uppstå. Med hänsyn härtill anses ett anslag av 100 000 kronor behövt för nästkommande budgetår, att användas till förskottslikvider vid beställning av elektrisk materiel för stationen. Totalkostnaden för denna har preliminärt uppskattats till 1 500 000 kronor. Dess tillkomst gör en annars nödvändig ändring av den nuvarande omformarstationen i Fjärås obehövt.

Den 83 kilometer långa linjen Kil—Charlottenberg matas nu ensidigt från omformarstationen i Kil. Tidvis är energiuttaget på denna linje så stort, att för trafiken hindrande spänningsfall uppkomma, och om trafiken med Norge över denna linje skulle växa ytterligare, måste synnerligen besvärande förhållanden emotses. Härigenom aktualiseras anläggandet av en ny omformarstation i trakten av Åmotfors. Dess behövlighet blir emellertid, liksom Varbergstationens, beroende av trafikens nu svåröverskådliga utveckling. Av hela anslagsbehovet för stationen, preliminärt uppskattat till 1 500 000 kronor, bör därför endast anvisas 100 000 kronor till förskottslikvider, behövliga vid beställning av elektrisk materiel med lång leveranstid.

Skulle trafiken sedermera uppvisa en vikande tendens, varigenom utförandet av stationerna i Varberg och Åmotfors skulle kunna uppskjutas på en mera obestämd framtid, kommer den beställda materielen, som är av standardutförande, att utnyttjas för andra ändamål, exempelvis nya banelektrifieringar.

I de för budgetåren 1943/44, 1944/45 och 1945/46 anvisade anslagen till anläggningar för elektrisk tågdrift ingå 240 000, 700 000 respektive 1 400 000 kronor till anskaffning av så kallade ställverksvagnar. För dessa medel ha anskaffats sammanlagt 18 stycken sådana vagnar. Ytterligare 6 erfordras nu för täckande av aktuella behov. Då kostnaden per vagn numera uppgår till 160 000 kronor, erfordras för ifrågavarande anskaffning sammanlagt 960 000

kronor. Härav belöper sig emellertid blott tredjedelen eller 320,000 kronor på nästkommande budgetår, vilka medel avses för täckandet av sedvanliga förskottslikvider. Då dessa vagnar erfordras uteslutande av försvarstekniska skäl, anses det härför behövlige anslaget böra helt avskrivnas med medel, som anvisas å driftbudgeten.

Till fjärrstyrningsanläggningar i Nässjö med flera platser har hittills disponerats 1 300 000 kronor. Dessa anläggningar, som ytterst syfta till driftens säkerställande genom snabbare felsökning och till besparing av personal, ha på de platser, där erfarenheter nu vunnits av dem, visat sig i hög grad tillfredsställande. De böra därför redan inom de närmaste åren införas i viss ytterligare omfattning. Härför erfordras sammanlagt 800 000 kronor. På grund av svårigheterna att i tid framskaffa erforderlig material, måste arbetet dock utsträckas under en längre tidsrymd. För nästkommande budgetår skulle därför blott erfordras 300 000 kronor för täckande av vid beställning utgående förskottslikvider.

För att betryggande samkörning mellan omformarstationerna i Laholm, Hässleholm och Fjärås (sedermera eventuellt Varberg) skall kunna ordnas, och vilken samkörning är av behovet starkt påkallad, enär den nuvarande trafiken framtvingar maximalt utnyttjande av befintliga omformarstationer, måste en särskild matarledning för 16 kV spänning anordnas mellan Laholm och Veinge. Detta arbete drager en kostnad av 100 000 kronor, vilket belopp bör anvisas för nästkommande budgetår.

Elektrifieringen av Västeråsbanan har aktualiserat frågan om anordnande av ett ställverk för 20/10 kV vid Hagalund Övre för fördelning av effekt för dels hjälpkraftledningen mot Tillberga, dels belysning m. m. vid Hagalund Nedre. I arbetet, som beräknas draga en sammanlagd kostnad av 220 000 kronor, skulle jämväl ingå förstärkning av transformatoreffekten i Häggviks omformarstation. Anslaget beräknas bliva behöfligt under nästa budgetår.

Slutligen erfordras för diverse smärre anläggningar avseende kraftförsörjningen ett anslag å 150 000 kronor.

Vad därefter rör *kontaktledningar* jämte med dem samhörande anläggningar må följande nämnas.

Till komplettering av kontaktledningarna samt förbättring av skyddsanordningarna på bangårdar ävensom till förkabling av förbi- och återledningar, förstärkning av förankringspunkter, utbyte av isolatorer m. m. ingår i innevarande budgetårs anslag ett belopp av 360 000 kronor. För enahanda arbeten erfordras för nästkommande budgetår totalt 440 000 kronor. Härav beräknas 100 000 kronor behövlige enbart till åtgärder avseende minskning av olycksfallsriskerna vid lastspår på elektrifierade linjer.

För utbyte av försliten kontakttråd uppgår medelsbehovet under budgetåret 1947/48 till 700 000 kronor.

Till förnyelse av kontaktledningsanläggningen vid malmbanan erfordras för nästkommande budgetår 1 000 000 kronor.

Till anordnande av matarkablar mellan Stockholm och Älvsjö omformarstation samt till sanering av matningssystemet på Stockholmsbangårdarna ingår i anslaget för innevarande budgetår 750 000 kronor. Arbetet beräknas draga en total kostnad av 1 100 000 kronor. Till arbetets slutförande under nästkommande budgetår erfordras 350 000 kronor.

Till komplettering av fasta tågvärmeanläggningar på bangårdar, avsedda för uppvärmning av överstående person- och godsvagnar, har för innevarande budgetår anvisats 90 000 kronor. Motsvarande anslagsbehov uppgår för nästkommande budgetår till 150 000 kronor.

Slutligen erfordras till diverse smärre arbeten, bland annat utbyte av tråd mot lina i hjälpkraftledningen på vindutsatta platser, ett sammanlagt belopp av 250 000 kronor.

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

dels att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 630 000 kronor,

dels ock att till avskrivning av viss del av ovannämnda belopp för budgetåret 1947/48 anvisa ett anslag å driftbudgeten av 2 180 000 kronor.

XI. Elektrifiering.

1. Linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—

Strömstad med Smedberg—Lysekil kronor 15 630 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 108 beslöt 1945 års riksdag (skrivelse nr 207), att elektrifieringen av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skulle påbörjas efter fullbordandet av då pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

I enlighet med av Kungl. Maj:t i 1946 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bilaga 5, punkt 71 och 72) gjord framställning anvisade 1946 års riksdag dels ett belopp av 10 500 000 kronor för påbörjande av elektrifieringen av såväl den förstnämnda linjen som av bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil, dels ock ett belopp av 2 000 000 kronor för elektrifiering av linjen Lund—Landskrona—Billeberga. Vidare anvisades till nyanskaffning av elektrolok ett belopp av 6 575 000 kronor, vari ingår en summa av 3 600 000 kronor, utgörande omkring tredjedelen av den beräknade anskaffningskostnaden för elektrolok, behövligen för linjerna Varberg—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga.

I allt beräknas elektrifieringskostnaderna, enligt vad som tidigare av järnvägsstyrelsen angivits, uppgå för linjen Varberg—Uddevalla till 28 030 000 kronor, varav för lok 8 400 000 kronor, samt för linjen Lund—Landskrona—Billeberga till 6 030 000 kronor, varav för lok 1 840 000 kronor. För dessa

arbeten erfordras slutanslag under budgetåret 1947/48. Med bortseende från anskaffningskostnaderna för elektrolok och under beaktande av att i det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 10 500 000 kronor ingår ett belopp av 500 000 kronor för påbörjandet av elektrifieringen av bandelen Uddevalla—Strömstad med bilinjen Smedberg—Lysekil skulle alltså för budgetåret 1947/48 erfordras för elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla ett anslag å 9 630 000 kronor och för linjen Lund—Landskrona—Billeberga 2 190 000 kronor. Behovet av ytterligare anslag för elektrolok för dessa linjer redovisas under annan rubrik.

Beträffande kostnaderna för elektrifieringen av linjerna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil kunde styrelsen i fjolårets petitaskrivelse endast ange ett preliminärt belopp å 13 000 000 kronor men förklarade sig ämna sedermera lämna mer detaljerade uppgifter. Styrelsen får nu här nedan framlägga dessa detaljerade kostnadsuppgifter ävensom sedvanlig räntabilitetskalkyl.

Anläggningskostnaderna för linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil fördela sig sålunda:

	Tusental kronor
Komplettering av omformarstationer	290
Kontaktledningar m. m.	4 155
Högspänningsledningar för belysning	515
Ändring av bangårdarnas belysningsanläggningar	215
Ändring av statens järnvägars signal- och säkerhetsanläggningar	210
Ändring av bana och broar	3 890
Ändring av statens järnvägars svagströmsanläggningar	1 215
Anskaffning av elektrolok	2 450
Stationära elektriska tågvarmeanläggningar	60
Summa anläggningskostnader	13 000

Härtill kommer ett kapitalbehov av 3 660 000 kronor för ändring av telegrafverkets nu längs banan framdragna svagströmsledningar, varför det sammanlagda anslagsbehovet skulle uppgå till 16 660 000 kronor. I denna totalkostnad ingår emellertid även vissa kostnader för banans upprustning, vilken upprustning dock icke är nödvändig, om man nöjer sig med en elektrodrift med samma kapacitet som den nuvarande ångdriftens. Önskar man emellertid — vilket är helt naturligt — till fulla utnyttjade de möjligheter till snabbare förbindelser och tyngre transporter som elektrodriften medför så tvingas man också till en höjning av banans standard. Det är dock vid en jämförelse mellan de båda driftformerna oegentligt att belasta elektrodriften med kostnaderna för nämnda upprustning. Vid en rättvisande jämförelse bör därför för elektrodriftens del blott medräknas det anläggningskapital, som erfordras för en med ångdriften ekvivalent elektrodrift. Hur detta mindre kapital, benämnt den egentliga elektrifieringskostnaden beräknas framgår av det följande.

Den längs banan framdragna högspänningsledningen för belysning, varmed järnvägens behov av högspänd energi för belysning på stationer och i banvaktsstugor samt för andra smärre kraftbehov tillgodoses, är icke i och för sig nödvändig för den elektriska tågdriften. Den gör emellertid järnvägen oberoende av utomstående energileverantörers taxesättning, varigenom lägre strömkostnader kunna påräknas, samt medför i övrigt så stora fördelar, att den måste anses ekonomiskt självbärande. Kostnaden för ifrågavarande högspänningsledning bör alltså icke inräknas i det egentliga elektrifieringskapitalet.

Även ändringskostnaderna för bangårdarnas belysningsanläggningar böra anses ligga utanför det egentliga elektrifieringskapitalet. Nuvarande anläggningar äro nämligen av sådan ålder, att de i genomsnitt få anses avskrivna och mogna för förnyelse. Kostnaden härför är således av sådan art, att den skulle hava uppkommit oavsett elektrifieringen.

Kostnaden för ändring av statens järnvägars svagströmsledningar uppkommer genom nödvändigheten att förkabla de nuvarande telefonlinjerna, vilka äro framdragna såsom stolplinjer. Genom förkabligen bortfaller emellertid kostnaden för underhållet av blankledningarna, vilka kostnader, då antalet ledningar uppgår till eller överstiger ett relativt lågt parantal, äro större än kostnaderna för förräntning och avskrivning av kabeln, vilken senare är i det närmaste underhållsfri. Ifrågavarande anläggningskostnad bör alltså icke belasta det egentliga elektrifieringskapitalet.

Kostnaderna för ändring av bana och broar böra belasta det egentliga elektrifieringskapitalet endast i den mån de nödvändiggöras av elektrifieringen, vilket är fallet exempelvis, då vägbroar måste höjas för att bereda rum för kontaktledningen.

Anskaffningskostnaderna för elektrolok anses böra till endast 60 % belasta elektrifieringskapitalet, medan återstående 40 % böra täckas med medel, erforderliga för den förnyelse av ånglokparken, som varit behöfelig, om elektrifieringen icke kommit till stånd.

Slutligen må nämnas, att av den summa, 3 660 000 kronor, som i det ovanstående redovisats såsom kostnad för ändring av telegrafverkets svagströmsledningar, blott erfordrats omkring fjärdedelen, om man nöjt sig med att utflytta telegrafverkets nuvarande stolplinje till sådant avstånd från banan, att de blivit opåverkade av störningarna från den elektriska tågdriften. Emellertid avser telegrafverket i samband med denna elektrifiering, liksom fallet varit vid flertalet redan utförda banelektrifieringar, att förkabla även sina ledningar, varigenom kostnaden ökas till nyssnämnda högre belopp. Skillnaden torde sedermera komma att påföras telegrafverkets kapitalfond och bör sålunda ej belasta det egentliga elektrifieringskapitalet. Beaktas därtill, att en förkablning i och för sig är lönande, så snart antalet förbindelser överstiger ett visst minimum, vilket här är fallet, inses, att icke blott nyssnämnda kapitalskillnad utan hela kapitalbehovet för ändring av telegrafverkets svagströmsledningar bör lämnas utanför den egentliga elektrifieringskostnaden.

Beaktas de ovan anförda synpunkterna, visar en kalkyl, att det egentliga elektrifieringskapitalet för elektrifieringen av bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil uppgår till 6 785 000 kronor. Mot denna kapitaluppföring svara vissa besparingar i driftutgifterna, vilka kunna beräknas i enlighet med nedanstående.

Vid en mot 1948 års trafik svarande transportvolym, 511 000 tågkilometer per år, erhålles genom elektrifieringen en årlig besparing av 5 900 ton lokomotivstenkol och 30 ton brännolja, varjämte personalbehovet väntas nedgå med 23 man. Det nytillkommande behovet av elektrisk energi beräknas till 5 miljoner kWh.

Mot dessa förändringar svara följande i kronor uttryckta, vid ett kolpris av 50 kronor per ton beräknade besparingar, nämligen

avseende personal	116 900
» stenkol	324 900
» brännolja	6 000
» lokomotivunderhåll	64 700
	<hr/>
	Summa kronor 512 500

Nytillkommande utgifter bliva

för elektrisk energi	126 800
» underhåll samt avskrivningskostnader för överföringsanläggningen	96 400
	<hr/>
	Summa kronor 223 200

Skillnaden mellan de sålunda beräknade besparingarna och de nytillkommande utgifterna, uppgående till 289 300 kronor per år, utgör den minskning av de årliga driftutgifterna, som elektrifieringen väntas medföra. Uttryckt i procent på den så kallade egentliga elektrifieringskostnaden, på här ovan angivet sätt beräknad till 6 785 000 kronor, uppgår således den genom elektrifieringen påräkneliga vinsten till 4,3 %.

Arbetet beräknas kunna slutföras under loppet av år 1948, om icke oväntat stora svårigheter uppstå i fråga om anskaffning av arbetskraft och material. Bortses från anskaffningskostnaden för elektrolok, vartill anslag begäres i annat sammanhang, och beaktas vidare, att 500 000 kronor redan anvisats för ifrågavarande ändamål, återstår ett anslagsbehov, uppgående till 13 710 000 kronor. Härav beräknas knappt hälften eller 6 000 000 kronor bliva behövliga under budgetåret 1947/48, varför sammanlagt för elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil skulle erfordras 15 630 000 kronor för budgetåret 1947/48.

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

att till fortsatt elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 15 630 000 kronor.

2. Linjen Lund—Landskrona—Billeberga kronor 2 190 000.

I anslutning till vad ovan under punkt 1 anförts rörande elektrifieringen av linjen Lund—Landskrona—Billeberga får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsatt elektrifiering av bandelen Lund—Landskrona—Billeberga för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 190 000 kronor.

XII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Tillbyggnad av lokstallet m. m. i Vansbro kronor 350 000.

I Vansbro, där 4 järnvägslinjer sammanstråla, finnas för närvarande endast 8 stallplatser för lok och rälsbussar, vilket antal är otillräckligt. Varje natt måste minst 3 lok stå ute, till men för deras underhåll och medförande ökad bränsleförbrukning samt ökat arbete under vintermånaderna. Anordningarna för överliggande personal ävensom numera brukliga välfärdsanordningar för den i lokstallet arbetande personalen äro även mycket otillfredsställande, vilket även gäller om verkstadsutrymmet i stallet. En tillbyggnad av lokstallet är därför nödvändig, varvid tidsenliga personallokaler böra inredas och sovrum för överliggande tågpersonal förläggas mera störningsfritt till en fristående nybyggnad invid lokstallet.

Kostnaderna för den erforderliga tillbyggnaden av lokstallet samt en för personal- och överliggningslokaler avsedd nybyggnad hava beräknats till 350 000 kronor.

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

att för tillbyggnad av lokstallet m. m. i Vansbro för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

2. Ny verkstad för underhåll av elektriska ackumulator-

batterier vid Hagalunds övre kronor 850 000.

Statens järnvägar använda ackumulatorbatterier för lok-, signal- och personvagnsbelysning samt för drift av vissa lok och traktorer. Dessa ackumulatörer böra, för att ej försämrats, revideras en gång per år, vilken revision huvudsakligen sker vid en därför avsedd verkstad i vagnhallarna vid Hagalunds övre. Emedan antalet ackumulatörer under de senaste åren kraftigt ökat — antalet uppgår nu till omkring 120 000 — har den befintliga verkstaden visat sig vara otillräcklig och det har därför blivit nödvändigt att dels taga en del av det för vagnuppställning avsedda utrymmet i vagnhallarna i anspråk för ackumulatorrevisioner, dels överlämna revision av ett större antal ackumulatorer till privat firma, vilket medför ökade kostnader och tidsödande transporter. Denna firma har för övrigt förklarat, att den ej

kan ombesörja dessa revisioner i önskad omfattning utan att bygga till sina anläggningar. För att kunna rationalisera revisionsarbetet och till statens järnvägar återföra de revisioner, som nu utföras av den privata firman, vilket beräknas medföra en sammanlagd årlig kostnadsbesparing av omkring 45 000 kronor samt för att kunna sköta det ökade antalet ackumulatörer, som tillkommer genom ökning av statens järnvägars personvagnspark samt genom övergång även i äldre vagnar från gasbelysning till elektrisk belysning, är en ny ackumulatorrevisionsverkstad nödvändig. Om en sådan verkstad erhålles, kan den del av vagnhallarna, som nu provisoriskt användes för ackumulatorrevisioner, återtagas för sitt ursprungliga ändamål.

Kostnaderna för en ny verkstadsanläggning hava beräknats till 850 000 kronor.

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

att till ny verkstad för underhåll av elektriska ackumulatorbatterier vid Hagalunds övre för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 850 000 kronor.

3. Ny vagnreparationsverkstad vid godsbangården i

Malmö kronor 250 000

Vid godsbangården i Malmö repareras per år cirka 2 600 trafikvagnar, som utsatts för mindre skador. Enär reparationshall saknas, måste arbetet även under otjänliga väderleksförhållanden utföras i det fria. En på platsen befintlig mindre smedja är inrymd i ett plåtskjul och personallokaler av enklaste slag i en bristfällig och otillräcklig träbyggnad.

Ur arbetareskyddssynpunkt samt för rationalisering av arbetet är en ny vagnreparationsverkstad angeläget behövlig. Vid tillfällen, då vagnsbrist råder, är det av stor vikt, att dessa vagnreparationer kunna bedrivas snabbt och effektivt. Kostnaden för den ifrågasatta verkstaden har beräknats till 250 000 kronor.

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

att till ny vagnreparationsverkstad vid godsbangården i Malmö för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

XIII. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Tillbyggnad av elektrolokverkstaden i Örebro kronor 400 000.

Genom den fortsatta övergången till elektrisk tågdrift kommer antalet elektrolok att väsentligt ökas inom de närmaste åren. För huvudverkstäderna

innebär detta att antalet revisioner per år likaledes successivt kommer att ökas, allt eftersom de nya loken bliva revisionsmässiga. I främsta rummet måste härvid huvudverkstaden Örebro, som för närvarande utför revisioner av samma eller liknande loktyper, som de nu inköpta, utrustas för att kunna tillgodose det ökade behovet av revisioner. Genom planerade och delvis redan utförda rationaliseringar och utvidgningar av hjälpavdelningarna ha möjligheter skapats till ökning av verkstadens kapacitet, under förutsättning att ytterligare uppställningsplatser kunna inrättas. Då detta senare emellertid ej låter sig göra inom nu förefintliga verkstadsutrymmen, har styrelsen ansett det nödvändigt att genom en tillbyggnad av det år 1938 uppförda 80-tonsskeppet skapa fyra nya uppställningsplatser, varigenom ytterligare ett led i det för elektrolokunderhållet planerade utbyggnadsprogrammet kan fullbordas.

Kostnaderna för ovan angivna arbeten beräknas till 400 000 kronor. I anslutning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för tillbyggnad av elektrolokverkstaden i Örebro för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

2. Marketenteribyggnad i Malmö..... kronor 275 000.

Vid huvudverkstaden Malmö, belägen vid Bulltofta inom Malmö stads norra ytterområde, saknar personalen möjlighet att inom rimligt avstånd från verkstaden erhålla lagad mat. Större delen av den till omkring 700 man uppgående personalen är sålunda under sin dagliga vistelse vid verkstaden tvungen att leva på matsäck. Från personalhåll har därför gjorts framställning om att på statens järnvägars bekostnad måtte uppföras en marketenteribyggnad med kök och utrustning.

Styrelsen finner det, ej minst ur social synpunkt, synnerligen väl motiverat, att vid huvudverkstaden Malmö, i likhet med vad som skett vid vissa av statens järnvägars övriga större huvudverkstäder och andra arbetsplatser med stora arbetsstyrkor, åtgärder vidtagas för åstadkommande av bättre matförhållanden för personalen och att kostnaderna härför böra bestridas av statens järnvägar. Själva rörelsen bör sedan, liksom på andra håll, bedrivas antingen av personalen själv eller av privat restaurangföretag.

Kostnaderna för marketenteribyggnad, innehållande matsal för 400 personer, kök, förrådslokaler och lokaler för kökspersonal beräknas till 275 000 kronor. I anslutning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till marketenteribyggnad i Malmö för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 275 000 kronor.

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

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

För här avsett ändamål har riksdagen för budgetåret 1945/46 beviljat ett anslag av 3 150 000 kronor och för budgetåret 1946/47 2 000 000 kronor, sistnämnda anslag avvägt med hänsyn till gjorda antaganden beträffande storleken av vid budgetårets ingång kvarstående anslagsbehållning.

Till följd av de osedvanligt långa leveranstider, som inhemska verkstäder numera i allmänhet betinga sig vid beställningar av maskiner och dylikt, torde jämväl vid utgången av nu löpande budgetår viss behållning av tidigare beviljade anslag kunna påräknas. På grund härav anses anslaget även för nästa budgetår kunna begränsas till samma belopp som det för budgetåret 1946/47 beviljade eller 2 000 000 kronor.

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

att till verkstadsmaskiner m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

B. Försvarsberedskap kronor 3 000 000.

För försvarsberedskapen vid statens järnvägar beräknas för budgetåret 1947/48 erfordras ett sammanlagt anslagsbelopp av 3 000 000 kronor i enlighet med nedanstående specifikation:

1. Skydd för inmatningsstationer	Kronor
a) Kompletteringsarbeten vid färdigställda reservstationer	470 000
b) Nya reservstationer i berg eller betong	1 300 000
2. Kontaktledningsmateriel i beredskapsreserv	50 000
3. Telefonmateriel i beredskapsreserv	50 000
4. Radioorganisation	200 000
5. Allmän elektroteknisk beredskap	70 000
6. Mobiliseringsförråd	100 000
7. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport	160 000
8. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion	600 000
	Summa 3 000 000

Beträffande de under punkterna 1—5 här ovan angivna anslagsposterna får styrelsen hänvisa till den närmare motivering, som lämnas i en samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse.

Vad gäller de övriga punkterna får styrelsen anföra följande.

6. Mobiliseringsförråd.

För innevarande budgetår har till mobiliseringsförråd beviljats ett anslag om 110 000 kronor. Härav avser 70 000 kronor ett nytt förråd i Nässjö och resten en utvidgning av sjukhustågsförrådet i Malmö. Vad förrådsbygget i Nässjö beträffar har det emellertid numera befunnits nödvändigt vidtaga en omfattande pålning, varför kostnaderna beräknas stiga med 10 000 kronor. Vidare har det ansetts lämpligare att, i stället för att utvidga det nuvarande mobiliseringsförrådet i Malmö, uppföra en helt ny byggnad i anslutning till en nybyggnad för statens järnvägars förråd därstädes. Merkostnaden härför beräknas till 20 000 kronor.

Under krigsåren har i flera etapper trupptransport- och sjukhustågsmaterielen utökats och i samband därmed verkställt ny- och tillbyggnad av förråd för dess förvaring. För nu gällande krigsorganisation och vad beträffar nuvarande statens järnvägar torde befintliga eller under byggnad varande mobiliseringsförråd vara tillräckliga. Vid ett eventuellt förstärkande av vissa ännu återstående enskilda järnvägar torde emellertid nya mobiliseringsförråd bli erforderliga. Dessa förvaltningar tillhörande trupptransporteffekter förvaras visserligen nu i egna byggnader, men dels rymma dessa icke alla erforderliga effekter, utan statens järnvägar tillhandahålla vissa sådana (bland annat kaminutrustningar), dels måste vagnutrustningsarbetet och därmed effektförvaringen anknytas till de platser, dit trafikavdelningens vagn-tjänst i en framtid kommer att koncentreras och där för vagnutrustningen erforderlig personal kommer att finnas. Mobiliseringsförrådsfrågan måste därför bli beroende av den administrativa organisation, som bliver bestämd i samband med banornas i fråga inrangering i statens järnvägar. På grund härav bör förutses behov av nya mobiliseringsförråd för trupptransporteffekter till preliminärt bedömt antal av 3 stycken à cirka 70 000 kronor. Arbetena och kostnaderna synas kunna fördelas på en treårsperiod. För budgetåret 1947/48 har i anslutning härtill ansetts böra begäras ett belopp av 70 000 kronor.

Medel till täckande av dessa merkostnader, sammanlagt 100 000 kronor, anses böra anvisas under nästa budgetår. Av detta belopp bör 70 000 kronor avskrivas med medel å riksstatens driftbudget.

7. Omändring av slutna vagnar för manskapstransport.

De nuvarande uppvärmningsanordningarna i slutna godsvagnar med kaminernas placering i vagnens mitt och rökens avledande genom en öppning i vagnsdörren ha befunnits mindre tillfredsställande. För att erhålla bättre värmeverkan ha försök gjorts med kaminernas placering vid vagnsgavlarna och rökens avledande genom vagnstaket, vilka försök utfallit mycket väl. Denna anordning möjliggör även kokning i kokkärror under tågets gång, vilket är av icke ringa betydelse. Chefen för försvarsstaben har därför föreslagit, att samtliga för trupptransport använda slutna godsvagnar, cirka 7 500,

måtte förses med takgenomföringar för rökrör. Styrelsen anser emellertid för sin del, att några omändringsarbeten ej bör vidtagas å de 4 500 äldre vagnar, vilka efterhand komma att utgå ur vagnparken, utan att det bör vara tillräckligt att förse de 3 000 nya standardvagnarna med denna anordning. Kostnaden beräknas till 160 kronor per vagn eller för nyssnämnda 3 000 vagnar 480 000 kronor. Arbetet beräknas pågå under 3 år, varför för nästa budgetår skulle erfordras 160 000 kronor, vilket belopp bör i sin helhet avskrivas med medel å driftbudgeten.

8. Truppvagnsinredning av ny konstruktion.

De nuvarande anordningarna för manskapstransport i slutna godsvagnar bestå av träbänkar och särskilda ryggstöd, av vilka man för att bereda truppen liggplats kan bilda ett övre liggplan. Viloplatser finnas då på såväl golvet som nämnda övre liggplan. Anordningen är emellertid obekvämlig och ej heller i hygieniskt avseende tillfredsställande. Den har också under beredskapsåren varit föremål för ganska amper kritik. Då det med hänsyn till vår begränsade personvagnspark är ofrånkomligt att, när fråga är om truppförbandstransporter av större omfattning, använda godsvagnar för personaltransport, synes angeläget att för framtiden anordna dessa på sådant sätt, att truppens bekvämlighet och de hygieniska kraven i möjligaste mån tillgodoses. En ny anordning har därför nu konstruerats. Denna består av lösa rörstativ, vilka kunna bilda liggplatser i 4 plan, varigenom varje man får sin avdelade liggplats och luft- och värmecirkulationen i vagnen förbättras, varjämte alla liggplatser komma över golvplanet och dessutom större rörelsefrihet erhålles i vagnen. Anordningen blir emellertid ganska dyrbar — den beräknas kosta cirka 3 000 kronor per vagn — och då cirka 1 000 vagnar anses bära förses med denna utrustning kommer totalkostnaden således att uppgå till cirka 3 000 000 kronor. Anskaffningen anses dock kunna uppdelas på fem år, varför kostnaden för nästa budgetår begränsas till 600 000 kronor. Detta anslag bör givetvis i sin helhet avskrivas med medel å driftbudgeten.

Med hänvisning till vad här ovan och i samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1947/48 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor enligt följande specifikation:

	Kronor
1. Skydd för inmatningsstationer	
a) Kompletteringsarbeten vid färdigställda reservstationer	470 000
b) Nya reservstationer i berg eller betong	1 300 000
2. Kontaktledningsmateriel i beredskapsreserv	50 000
3. Telefonmateriel i beredskapsreserv	50 000

	Kronor
4. Radioorganisation	200 000
5. Allmän elektroteknisk beredskap	70 000
6. Mobiliseringsförråd	100 000
7. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport	160 000
8. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion	600 000
	Summa 3 000 000

dels å driftbudgeten ett belopp av 2 470 000 kronor för avskrivning av en del av ifrågavarande kapitalinvesteringar.

C. Rullande materiel.

I. Nyanskaffning av ånglok kronor 1 100 000.

På järnvägsnätet med 1 067 mm spårvidd finnas för närvarande 44 ånglok. Dessa äro mycket gamla — medelåldern uppgår till 41 år — och i stor utsträckning förslitna. Sålunda ha redan 7 lok måst slopas och ytterligare 5 äro slopningsmässiga. Då minimibehovet å ifrågavarande nät är 37 lok, måste nu 5 lok anskaffas. För att de nyanskaffade loken skola finna användning, även sedan ombyggnaden av 1067 mm nätet till normal spårvidd kommit till stånd, är det järnvägsstyrelsens avsikt att låta bygga loken så, att de för en relativt låg kostnad kunna omändras för 891 mm spårvidd. Anskaffningskostnaden för nämnda 5 lok beräknas uppgå till kronor 1 100 000.

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

att till nyanskaffning av ånglok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 100 000 kronor.

II. Ombyggnad av ånglok kronor 210 000.

Under en följd av år ha ånglok av typen litt E ombyggts till litt E2. Under nästkommande budgetår avser järnvägsstyrelsen att ombygga ytterligare 5 dylika lok, för vilket arbete erfordras ett belopp av 50 000 kronor.

I syfte att spara smörjolja och uppnå större driftsäkerhet böra vidare ånglokens luftpumpar förses med smörjapparater, för vilket ändamål ett belopp av 130 000 kronor erfordras.

För fortsatta mindre ändringsarbeten på med privatbanor övertagna lok erfordras slutligen ett belopp av cirka 30 000 kronor.

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

att till ombyggnad av ånglok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 210 000 kronor.

III. Nyanskaffning av motorlok kronor 1 810 000.

Till nyanskaffning av motorlok har för innevarande budgetår som dellikvid anvisats ett investeringsanslag av 200 000 kronor. För slutlikvidering av detta lok erfordras ytterligare 260 000 kronor.

Då erfarenheterna utomlands, framförallt i USA och England, visat, att motorlok äro avsevärt överlägsna ånglok, när det gäller växlingstjänst, har järnvägsstyrelsen för avsikt att vid nyanskaffning av växlingslok för icke elektrifierade områden såsom hamnar etc., övergå till motorlok. För att utröna, vilka typer av motorlok, som lämpa sig bäst för svenska förhållanden, bör ytterligare ett lok av svensk tillverkning men av annan typ än det ovan nämnda inköpas. Detta lok beräknas betinga en kostnad av cirka 550 000 kronor.

Då de av svenska tillverkare erbjudna loktyperna avsevärt skilja sig från de loktyper, som efter många års experimenterande framkommit som standardtyper i USA och England, synes även två utländska lok av välkänd tillverkning böra inköpas. För dessa beräknas ett belopp av cirka 500 000 kronor per lok.

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

att till nyanskaffning av motorlok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 810 000 kronor.

IV. Nyanskaffning av elektrolok kronor 9 065 000.

För innevarande budgetår har till anskaffning av elektrolok anvisats ett belopp av 6 575 000 kronor, i vilken summa ingår, förutom ett par belopp för slutlikvidering av tidigare beställda elektrolok, även ett belopp å 3 600 000 kronor, utgörande förskottslikvid å ett 25-tal elektrolok, avsedda för järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga, vilkas elektrifiering nu påbörjats. Då sammanlagda kostnaden för dessa lok beräknats uppgå till 10 240 000 kronor erfordras således för slutlikvidering av beställningen ifråga 6 640 000 kronor. Enligt den ursprungliga planen skulle för ovan nämnda elektrifiering anskaffas 15 snälltågslok, 9 lokaltågslok samt 1 växlingslok. Det har dock sedermera befunnits mera ändamålsenligt att tillgodose detta behov genom omplacering av befintliga lok från redan elektrifierade bandelar och i stället anskaffa 9 snälltågslok av nyaste typ, 7 växlingslok samt 7 stycken elektromotorvagnar för lokaltrafik.

För elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med bilinjen Smedberg—Lysekil har beräknats ett elektrolokbehov av 6 å 7 stycken till ett totalbelopp av cirka 2 450 000 kronor. För fullgörande av sedvanlig förskottslikvid i samband med denna beställning erfordras under budgetåret 1947/48 ett belopp av 825 000 kronor.

Som ersättning för ett slopmässigt lok av litt. Oc erfordras ett lok av litt. Ub till ett pris av kronor 260 000. Vidare erfordras utöver redan beställda men ej levererade 15 lok litt. Ub ytterligare 4 dylika lok. Kostnaden för dessa beräknas uppgå till 1 040 000 kronor.

På de under byggnad varande 18 stycken ackumulatorloken litt. Öd, för vilka anslagsmedel beviljats under budgetåren 1944/45—1946/47, har batterikapaciteten ansetts böra ökas. Denna åtgärd har betingat en merkostnad av 300 000 kronor, för vilken medelsanvisning nu erfordras.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 9 065 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 065 000 kronor.

V. Ombyggnad av elektrolok kronor 900 000.

Elektrolokens strömvtagare hava vid flera tillfällen fastnat i och nedrivit kontaktledningen, varvid långvariga driftsavbrott uppstått. Kostnaderna för ledningens återställande uppgå dessutom till rätt avsevärda belopp. Med hänsyn härtill har det ansetts nödvändigt att övergå till en mer modern typ av strömvtagare. För en första anskaffning av dylika erfordras under budgetåret 1947/48 ett belopp av 500 000 kronor.

För fortsatt inbyggnad av rullager å D-lok erfordras vidare 400 000 kronor.

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

att till ombyggnad av elektrolok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 900 000 kronor.

VI. Nyanskaffning av elektromotorvagnar kronor 3 970 000.

I sin skrivelse den 22 september 1945 angående anslag för innevarande budgetår framhöll järnvägsstyrelsen under här ifrågavarande rubrik angelägenheten av att genom anskaffning av så kallade snabbmotortåg bestående av tre boggivagnar söka åstadkomma en förbättring av tågförbindelserna särskilt på medellånga håll och meddelade även, att för byggande av 6 sådana snabbmotortåg ett belopp av 3 900 000 kronor funnes disponibelt samt att ytterligare erforderligt belopp, 960 000 kronor, komme att begäras för budgetåret 1947/48. Samtliga här ifrågavarande snabbmotortåg äro för närvarande under byggnad. För den kommande slutlikvideringen av beställningen ifråga under budgetåret 1947/48 erfordras sålunda 960 000 kronor.

Av det ovan angivna antalet av 6 motortåg beräknas 2 behövlige som reserv. Då behovet av dylika snabbtåg på flera platser är starkt framträdande får styrelsen föreslå en fortsatt nybyggnad till att börja med av 3 tåg, vilka

beräknas kosta cirka 2 430 000 kronor. För sedvanlig förskottsbetalning erfordras under nästa budgetår en tredjedel härav eller 810 000 kronor.

Till förskottslikvid för anskaffande av 6 stycken elektromotorvagnar, avsedda för närtrafik (totalkostnad 1 800 000 kronor) ingår i det för innevarande budgetår anvisade anslaget under denna rubrik ett belopp av 600 000 kronor. Till slutlikvidering av dessa vagnar erfordras sålunda under nästa budgetår 1 200 000 kronor.

Såsom angivits under rubriken »Nyanskaffning av elektrolok» här ovan har, utöver nyssnämnda 6 elektromotorvagnar, beställts ytterligare 7 dylika vagnar, vilkas anskaffningskostnad täckes av det för dragkraftsanskaffning till de under elektrifiering varande bandelarna Varberg—Borås med flera avsedda anslaget. Sedan dessa 13 vagnar levererats kommer antalet dylika vagnar att uppgå till 23. Dessa vagnar ha visat sig synnerligen ändamålsenliga och de ha också blivit mycket uppskattade på de linjer, där de för närvarande användas. Genom en under kommande år fortsatt nybyggnad av dylika motorvagnar skulle goda och snabba förbindelser kunna skapas på flera andra elektrifierade linjer i landet med ungefär samma trafikförhållanden som å de linjer, där de ovan nämnda 23 vagnarna användas eller äro avsedda att användas. Styrelsen får därför föreslå, att ytterligare ett 10-tal dylika vagnar anskaffas för en beräknad totalkostnad av 3 000 000 kronor och att till förskottslikvid för dessa under budgetåret 1947/48 anvisas ett belopp av 1 000 000 kronor.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 3 970 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 970 000 kronor.

VII. Nyanskaffning av rälsbussar kronor 3 000 000.

Med den fortgående trafikstegringen har behovet av rälsbussar ytterligare ökat, och en fortsatt utvidgning av rälsbussparken i ungefär samma tempo som under de senaste åren är därför alltjämt erforderlig. De rälsbussar, främst av ny, större typ, som insatts till nu gällande tidtabell, ha också visat, vilka avsevärda förbättringar i förbindelserna, som kunna åstadkommas genom dylika fordon, även på längre sträckor; så ha för att nämna blott ett par exempel nya förbindelser kunnat dragas mellan Halmstad och Oskarshamn över Nässjö, mellan Linköping och Oskarshamn över Hultsfred, mellan Ludvika och Särna samt mellan Osternund och Gällivare med flera platser.

Vidare behöva de under 1930-talet byggda 2-axliga rälsbussarna — 74 stycken — så snart ske kan ersättas av större och modernare rälsbussar, detta dels på grund av vagnarnas under senare åren hårda förslitning, dels med

hänsyn till konkurrensen med andra transportmedel. De således för persontrafik slopade rälsbussarna torde dock i viss utsträckning kunna efter ombyggnad användas som godsrälsbussar, varigenom en tänkt nyanskaffning av sådana rälsbussar tills vidare kan undvikas.

Då de nuvarande rälsbussarna i många fall visat sig vara för små har styrelsen för avsikt att i ökad omfattning använda sig av större, 2-motoriga rälsbussar. Samtidigt planeras en övergång från nuvarande träkonstruktion till stålkonstruktion, vilket kommer att innebära flera fördelar, icke minst ur säkerhetssynpunkt. De nya rälsbussarna, särskilt de 2-motoriga, komma givetvis att bli dyrare i tillverkning än de nuvarande i träutförande. Medelsbehovet för anskaffande av ett ungefär lika stort antal rälsbussar, som beställts för det under detta budgetår anvisade anslaget, 4 000 000 kronor, kan därför beräknas stiga till 7 000 000 kronor. På grund av den förlängning av leveranstiden, som man nu har att räkna med, torde emellertid under nästa budgetår endast erfordras viss mindre del av nyssnämnda belopp eller cirka 3 000 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av rälsbussar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

VIII. Ombyggnad av rälsbussar kronor 300 000.

Såsom under föregående rubrik meddelats är det styrelsens avsikt att i viss utsträckning låta ombygga utrangerade rälsbussar till godsrälsbussar. För detta ändamål ävensom för modernisering av vissa med privatbanor övertagna rälsbussar m. m. erfordras under nästa budgetår cirka 300 000 kronor.

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

att till ombyggnad av rälsbussar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

IX. Nyanskaffning av lokomotorer kronor 850 000.

Till nyanskaffning av lokomotorer har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 660 000 kronor, vilket belopp avsetts för anskaffande av 2 större och 6 mindre lokomotorer. Utöver dessa 8 lokomotorer beräknas nu erforderliga ytterligare 2 större lokomotorer och 4 mindre samtliga för normalspår, samt 4 mindre lokomotorer för 1 067 mm spårvidd, de senare konstruerade så att de för ringa kostnader kunna apteras för 891 mm spårvidd. Kostnaderna för dessa fordon beräknas till cirka 850 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av lokomotorer för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 850 000 kronor.

X. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar kronor 7 000 000.

Till anskaffning av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 12 270 000 kronor, varvid räknats med nybyggnad av 10 sov- vagnar, 33 sittvagnar för fjärtrafik, 22 sittvagnar för närtrafik, 3 restaurang- vagnar och 19 resgodsvagnar.

Vad angår nyanskaffningsbehovet under nästkommande budgetår får styrelsen framhålla, att flera faktorer tillkommit, som göra det nödvändigt att söka ernå en ännu större ökning av personvagnparken än man förra året räknade med.

Som framgår av nedanstående tabell har persontrafiken under år 1945 fortsatt att öka även sedan minskningen av den militära beredskapen medfört minskning av de militära resorna. (Enligt tillgängliga siffror för januari—juni i år synes ökningen fortsätta även under år 1946.)

	Ökning i procent sedan 1938			
	1942	1943	1944	1945
Antal resor	164·0	190·0	215·0	242·8
» personkilometer ...	202·4	228·8	238·2	236·7
» sittplatser	144·6	154·0	161·6	173·5

Härvid är att märka att antalet sittplatser redan år 1938 var otillräckligt. De anförda siffrorna ge för övrigt vid handen, att personvagnparken trots alla åtgärder — nybyggnad och bibehållande i trafik av sedan länge slopmäs- siga vagnar — icke kunnat ökas i takt med den fortgående ökningen av per- sontrafiken. Även om den utvidgade flyg- och landsvägstrafiken kommer att avleda en del trafik från järnvägarna torde man dock det oaktat kunna räkna med att persontrafiken fortfarande kommer att öka, om än inte i samma snabba takt som hittills.

I detta sammanhang torde även böra erinras om följande uttalande av 1946 års riksdag (skrivelse nr 60) i samband med behandlingen av frågan om anslag för personvagnar för budgetåret 1946/47, nämligen att »även om en nedgång i trafiken är att förvänta, torde dock behov komma att föreligga av en jämförelsevis stor vagnpark, icke minst för att man skall kunna bemästra trafiksituationerna under perioder av toppbelastning. Härtill kommer, såsom departementschefen framhållit, att vagnparken redan före kriget icke ansågs fullt tillräcklig för behovet och att förslitningen under kriget varit onormalt hög. Vidare torde en successiv modernisering av vagnparken vara ofrånkom- lig för att statens järnvägar skola kunna möta förväntad konkurrens från andra trafikmedels sida.» Vidare må erinras om de uttalanden, som från olika håll gjordes vid ärendets behandling i riksdagen. Så anförde exempel- vis statsutskottets ordförande under debatten i första kammaren bland annat: »Eftersom vi ha kommit in på detta spörsmål, vill jag emellertid deklarerera, att jag har samma grundåskådning som herr Mannerskantz, nämligen att sta- tens järnvägar böra ligga långt uppe i fråga om tillgången på både person-

och godsvagnar. Utvecklingen går i vågor och kommer kanske att göra det ännu mera i fortsättningen, och det kan komma tider, när det behövs ett betydligt ökat antal vagnar för transporter. Det bör i tid tillses, att en sådan reserv av vagnar alltid finns. Det bör icke vara en förlust utan snarare en vinst, att en sådan reserv finns, icke minst därför att statens järnvägar ju också ha att möta en kommande konkurrens med biltrafiken, enkannerligen lastbilstrafiken. När staten övertar hela järnvägsnätet och blir ensam företagare på detta område, så kommer den stora allmänheten helt visst att fordra, att staten, när den får detta monopol, också infriar sina löften, att den som företagare skall vara främst i linjen.

Av skäl, som nu anförts, ha vi denna gång i statsutskottet icke kunnat föreslå någon höjning av anslaget, då vi varit osäkra, om ett förhöjt anslag hade kunnat placeras i verkstäderna. Men jag finner, att det vore välbetänkt att till herr statsrådet rikta en vädjan att följa utvecklingen på detta område och att till kommande riksdag framlägga alla de förslag, som kunna betingas av önskemålet, att en fullt tillfredsställande trafikkapacitet kan så snabbt som möjligt uppnås.»

Den personvagnpark, som statens järnvägar nu äga, kan icke sägas hålla det mått, som erfordras för att tillfredsställande kunna tillgodose trafikens krav; sålunda har det för trafikens avveckling erforderliga vagnantalet ofta måst väsentligt nedskäras, och flera under högsommaren och vid helgerna önskvärda dubblingståg ha icke kunnat anordnas. En besvärande trängsel har därigenom ofta blivit följd.

Utöver vad ovan sagts finnas ytterligare fyra tungt vägande skäl för en nyanskaffning av minst den storlek, som i det följande begäres, nämligen:

1) behovet av ersättning för det stora antal vagnar, som till följd av de senare årens hårda trafik blivit starkt förslitna eller på annat sätt slopmässiga, men som på grund av persontrafikens omfattning måst bibehållas i trafik,

2) behovet, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt, av att trävagnar efter hand utbytas mot moderna stålvagnar,

3) nödvändigheten av en icke blott kvantitativ utan även kvalitativ förbättring av personvagnparken, för att statens järnvägar skall kunna bereda den resande allmänheten önskvärd komfort och bekvämlighet under resan samt på ett tillfredsställande sätt kunna möta och hävda sig i konkurrensen med andra på grund av tidsförhållandena modernare trafikmedel,

4) behovet av ökat platsutrymme för att på ett tillfredsställande sätt kunna avveckla den ökade persontrafik — speciellt under sommarmånaderna — som uppstår sedan riksdagen i år beslutat om en avsevärd utökning av antalet fria resor för mödrar och barn. Att avveckla ett resandetillskott av den storleksordning, som befolkningsutredningens förslag skulle medföra, låter sig icke göra på ett tillfredsställande sätt med nuvarande personvagnpark. Härför kräves, som styrelsen redan i sitt utlåtande till Kungl. Maj:t den 1 februari i år över 1941 års befolkningsutrednings betänkande om åtgärder för bere-

dande av vila och rekreation åt mödrar och barn anført, en avsevärd ökning av personvagnparken utöver vad man hittills räknat med. Den nuvarande personvagnparken jämte redan planerad utbyggnad — eller rättare sagt ersättningsbyggnad — är icke större än att den blir fullt utnyttjad redan av den sedvanliga sommartrafiken, varför för varje större tillskott av resande under sommarmånaderna personvagnparken måste i motsvarande mån ökas. Om så icke sker, föreligger den risken, att en stor del av den fullt betalda resandefrafiken kommer eller kanske till och med blir tvingad att övergå från järnväg till andra transportmedel. Av såväl tekniska som ekonomiska skäl är det emellertid icke möjligt att enbart under budgetåret 1947/48 fylla hela det ökade behovet utan är denna nybyggnad tänkt fördelad under de närmaste åren, bland annat med hänsyn till jämn sysselsättning vid de svenska vagnverkstäderna.

Vad beträffar nyanskaffningen av sovvagnar må framhållas, att även om alla användbara sovvagnar äro i trafik måste särskilt under sommarmånaderna och helgtrafik ett stort antal resande nekas sovplatser. Beträffande 1- och 2-klass sovvagnar må som en ytterligare motivering för nyanskaffning framhållas, att samtliga 50 vagnar utgöras av trävagnar med en medelålder av 41 år och ej mindre än 19 stycken äro byggda på 1890-talet.

Med beaktande av samtliga ovan berörda omständigheter har styrelsen ansett skäl föreligga, att för nästkommande budgetår räkna med en nybeställning av 15 sovvagnar, 61 sittvagnar för fjärrtrafik, 25 sittvagnar för närtrafik, 3 restaurangvagnar och 22 resgodsvagnar. Kostnaderna för denna nyanskaffning beräknas till 18 680 000 kronor.

Med hänsyn till den eftersläpning i leveransen av senast beställda vagnar, som ägt rum, och den förlängning av leveranstiderna, som man i fortsättningen har att räkna med är emellertid endast en del av sistnämnda belopp, i runt tal 7 000 000 kronor, behöflig under budgetåret 1947/48 för fullgörande av sedvanliga förskottslikvider.

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 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

XI. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar kronor 1 545 000.

För rubricerade arbeten har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 2 115 000 kronor. För motsvarande arbeten beräknas för nästa budgetår ett belopp av 1 545 000 kronor bliva erforderligt, varav 150 000 kronor för förbättring av gångegenskaperna å en del äldre boggier, 185 000 kronor för montering av snälltågsbroms å vissa boggivagnar och i samband därmed anskaffning av nya kraftigare boggier för 425 000 kronor och 185 000 kronor för vagnarnas förseende med ringfjäderbuffertar. Vidare erfordras för ändrat belysningsystem i vissa vagnar 400 000 kronor samt slutligen

200 000 kronor för diverse moderniserings- och standardiseringsarbeten å vagnparken.

Beträffande dessa särskilda delposter får styrelsen meddela följande.

För förbättring av gångegenskaperna böra ytterligare 240 stycken äldre boggier förses med bättre styrningsanordningar och moderna rullager m. m. Kostnaden härför beräknas till 600 000 kronor. Arbetet bör fördelas på 4 år och för nästa budgetår erfordras därför blott ett belopp av 150 000 kronor.

För innevarande budgetår hava medel beviljats för montering av snälltågsbroms å cirka 145 stålboggivagnar, vilka tidigare erhållit persontågsbroms, samt för anskaffning av nya kraftigare boggier för vissa av nyssnämnda vagnar. Sedan vagnplanerna för de tåg, som efter hand skola framföras med en hastighet av 120 kilometer per timme, mera slutgiltigt genomarbetats, har det emellertid visat sig nödvändigt att förse ytterligare cirka 40 stålboggivagnar med snälltågsbroms. I samband härmed erfordras för vissa av sistnämnda vagnar nya kraftigare boggier. Vidare är det nödvändigt att i samband med snälltågsbroms förse såväl förstnämnda 145 som sistnämnda 40 vagnar med ringfjäderbuffertar. Utbytta bromsutrustningar, boggier och buffertar äro avsedda att användas för annan rullande materiel, i första hand sådan, som övertages från enskilda järnvägar samt som reserv. Då det är önskvärt, att här berörda förbättring av cirka 185 stålboggivagnar kan ske i ett sammanhang, erfordras för nästa budgetår 185 000 kronor för montering av snälltågsbroms, 425 000 kronor för nya boggier och 185 000 kronor för nya buffertar.

På grund av de ökade olägenheter, som vidlåda det belysningssystem med centralbatteri, som finns vid en del övertagna järnvägar, är det önskvärt att få utbyta nuvarande centralbatteribelysning å ifrågavarande vagnar mot generatorbelysning å vissa vagnar samt mot dissousgasbelysning å övriga. Arbetena, vilka även omfatta omändring av 40 stycken boggier för kardandrift, skola utföras i samband med att vagnarna undergå storrevision och torde följaktligen taga en tid av cirka fyra år att genomföra. Kostnaden, som beräknats uppgå till sammanlagt cirka 1 000 000 kronor, kan fördenskull uppdelas i 4 ungefär lika delar, alltså med 250 000 kronor per budgetår under åren 1947/48—1950/51.

Vidare är det meningen att inmontera elektrisk generatorbelysning i en del vagnar, vilka för närvarande ha dissousgasbelysning, och i samband därmed omändra 25 stycken boggier för kardandrift. Arbetet härmed är ävenledes tänkt fördelat på 4 år och av totalkostnaden, beräknad till cirka 600 000 kronor, faller alltså 150 000 kronor på budgetåret 1947/48.

Som i styrelsens skrivelse den 22 september 1945 framhölls, pågår sedan flera år en modernisering av inredningen i äldre personvagnar i syfte att tillgodose kraven på större bekvämlighet för de resande ävensom på åstadkommande av en standardisering av den tekniska utrustningen för ernående av dels större driftsäkerhet och lättskötthet dels lägre driftkostnader och återstår alltså mycket arbete på detta område. Under nästa budgetår pla-

nerade dylika arbeten ävensom iordningställande och modernisering av tåg-hemsvagnar beräknas betinga en kostnad av cirka 200 000 kronor.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 1 545 000 kronor.

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

att till ombyggnad av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 545 000 kronor.

XII. Nyanskaffning av godsvagnar kronor 9 050 000.

Till nyanskaffning av cirka 570 godsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 8 090 000 kronor.

Sedan dessa vagnar levererats, kommer statens järnvägars normalspåriga vagnpark att omfatta cirka 9 900 slutna och cirka 19 500 öppna eller tillsammans cirka 29 400 vagnar.

Vagn tillgången är emellertid alltjämt otillräcklig för att tillgodose föreliggande behov, vilket framgår bland annat av att underskottet per dag under första halvåret 1946 uppgått till 3 800 à 6 300 öppna vagnar och 1 000 à 2 300 slutna vagnar.

Behovet av slutna vagnar har ökats, såväl genom de alltmer omfattande cykeltransporterna som genom det oavbrutet stigande behovet av vagnar för stycke gods.

I statens järnvägars godsvagnpark ingår som styrelsen i tidigare skrivelser framhållit ett stort antal äldre, småbäriga vagnar, för närvarande cirka 4 000 stycken, som äro till övervägande delen förslitna och som böra avföras ur trafikvagnparken så snart förhållandena det medgiva.

Trots att någon tendens till minskning i bristen på godsvagnar hittills icke förmärkts, anser sig järnvägsstyrelsen emellertid ej heller för kommande budgetår böra föreslå medel till anskaffning av vanliga godsvagnar i vidare mån, än som betingas av en under alla förhållanden oundgänglig ersättningsanskaffning eller 500 normalspåriga 2-axliga godsvagnar, varav 200 slutna och 300 öppna, vilka beräknas betinga en kostnad av 6 800 000 kronor.

Dessutom torde emellertid böra anskaffas vissa specialvagnar. Sålunda anses utöver de i styrelsens skrivelse av den 22 september 1945 omnämnda 50 stycken treaxliga öppna vagnarna med 30 tons bärlast, avsedda för transport av tyngre motorfordon för försvarsändamål, för vilkas anskaffande under innevarande budgetår anvisats 900 000 kronor, ytterligare 50 dylika vagnar böra anskaffas. Det är nämligen synnerligen önskvärt att snarast möjligt kunna frigöra de nu i stor utsträckning av militärtransporter upptagna 4-axliga godsvagnarna för de civila transporter, för vilka de egentligen äro anskaffade. Kostnaden för denna anskaffning beräknas uppgå till 900 000 kronor.

I statens järnvägars normalspåriga godsvagnpark ingå för närvarande 475 matvaruvagnar (kylvagnar). Av dylika vagnar beställdes år 1941 30 stycken

och år 1942 20 stycken. Ehuru tillgången på matvaruvagnar under de senaste åren visat sig otillräcklig, har med anskaffning av ytterligare sådana vagnar hittills ansetts böra anstå dels på grund av de höga anskaffningskostnaderna och dels på grund av svårigheten att under kriget anskaffa i dessa vagnar i stor utsträckning förekommande rostfritt stål av fredskvalitet. Någon minskning av anskaffningskostnaderna torde visserligen för närvarande ej vara att räkna med, men då material av fredskvalitet nu står att erhålla och då bristen på dessa vagnar blivit alltmer kännbar, anser sig järnvägsstyrelsen emellertid nu böra föreslå anskaffning under nästa budgetår av 25 stycken normalspåriga dylika vagnar.

Anskaffningskostnaden för dessa vagnar, utförda med behållare för vanlig is, beräknas till 1 200 000 kronor.

Vid kylning med vattenis har det visat sig svårt att under högsommaren hålla lägre temperatur i vagnarna än +8 till 10° C, under det att för vissa transporter framstälts krav på temperaturer mellan 0 och +2° C. I anledning härav pågå för närvarande försök med kompressorkylaggregat. De härvid hittills erhållna resultaten äro sådana, att järnvägsstyrelsen anser sig böra hemställa om ytterligare 150 000 kronor för att kunna utrusta 10 stycken av ovan nämnda 25 stycken vagnar med kompressorkylaggregat.

Den sammanlagda anskaffningskostnaden för de 25 stycken matvaruvagnarna beräknas således till 1 350 000 kronor.

Det för anskaffning av godsvagnar under nästa budgetår erforderliga beloppet skulle sålunda utgöra sammanlagt 9 050 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av godsvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 050 000 kronor.

XIII. Ombyggnad av godsvagnar kronor 2 200 000.

För innevarande år har till rubricerade arbeten anvisats ett belopp av 1 675 000 kronor. Häri ingår 1 000 000 kronor för fortsatt inmontering av rullager i stället för glidlager å den nyare delen av vagnparken, 200 000 kronor för kompletteringsarbeten å från enskilda järnvägar övertagen materiel, 100 000 kronor för anordning av automatisk lastväxel å äldre godsvagnar av standardtyp och 375 000 kronor för ombyggnad av 25 stycken befintliga öppna godsvagnar till mjölktransportvagnar.

Angående medelsbehovet under nästa budgetår får styrelsen anföra följande.

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

För att kunna fortsätta arbetet med inmontering av rullager å befintliga godsvagnar i ungefär samma takt som hittills erfordras för nästa budgetår 2 000 000 kronor.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 2 200 000 kronor.

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

att till ombyggnad av godsvagnar under budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor.

D. Sjöfartsmateriel kronor 880 000.

För byggande av en ny tåg färja (Malmöhus) för leden Malmö—Köpenhamn beviljade riksdagen för budgetåren 1941/42 och 1942/43 reservationsanslag på 4 000 000 respektive 1 500 000 kronor, eller tillsammans 5 500 000 kronor. Tåg färjan betingade i grundpris 5 241 900 kronor, men innehöll avtalet — liksom alla numera träffade dylika avtal — en klausul, enligt vilken priset vid under byggnadstiden inträffade förändringar i timlöner och materialpriser skulle undergå en häremot svarande ändring.

Sedan tåg färjan nu levererats har totalkostnaden befunnits uppgå till sammanlagt kronor 6 373 272: 45, en merkostnad således på i runt tal 1 132 000 kronor i förhållande till grundpriset. Den ojämförligt största delen härav, eller kronor 977 851: 72, har debiterats i enlighet med ovan nämnda kontraktsklausul. Den övriga merkostnaden är att hänföra till åtgärder, som under arbetets gång dels påfordrats av kommerskollegii fartygsinspektion, dels orsakats av ändringsarbeten, som visat sig vara välbetänkta och nödvändiga att utföra.

För att täcka skillnaden mellan den slutliga totalkostnaden för färjan och de hittills anvisade investeringsanslagen erfordras således ett belopp av i runt tal 880 000 kronor.

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

att till slutlikvid för den nybyggda tåg färjan Malmöhus för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 880 000 kronor.

E. Biltrafik.

I. Garagebyggnader m. m. kronor 1 900 000.

Under rubriken »Garagebyggnader m. m.» har för budgetåret 1945/46 anvisats ett belopp av 630 000 kronor och för innevarande budgetår 2 200 000 kronor. Av den senare summan avser 1 400 000 kronor garage- och verkstadsbyggnader samt 800 000 kronor nya busstationer.

Behovet av modernare garage- och verkstadsbyggnader har länge varit trängande, och även från yrkesinspektionens sida har ju, som styrelsen i sin

skrivelse den 22 september i fjol framhöll, krav framställt på bättre dylika lokaler. Vidare må erinras om att i beredskapsstaterna för de senare budgetåren ingå vissa belopp även för dylika byggnader. Sålunda upptager beredskapsstaten för innevarande budgetår bland annat ett belopp av 430 000 kronor för garage i Strömstad, Onsala, Sandarne och Asarna. Det är nu nödvändigt, att de tre senare byggnadsföretagen påbörjas under nästa budgetår, varför motsvarande anslag bör överföras till ordinarie riksstaten. På grund av behöflig större kapacitet hos dessa byggnader än den som ursprungligen förutsattes ävensom på grund av inträdda prisstegringar ställa sig emellertid kostnaderna för dessa garage nu väsentligt högre och beräknas för närvarande till cirka 600 000 kronor. Härutöver erfordras för liknande byggnader å vissa andra platser bland annat Ulriksdal, Sundbyberg, Sveg och Kalmar ett belopp av 1 300 000 kronor. Något belopp för nya busstationer beräknas däremot icke bliva erforderligt under nästa budgetår. Totala anslagsbeloppet för budgetåret 1947/48 under denna rubrik uppgår således till 1 900 000 kronor.

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

att till garagebyggnader m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 900 000 kronor.

II. Nyanskaffning av bilmateriel kronor 5 725 000.

I sin skrivelse den 22 september 1945 meddelade järnvägsstyrelsen under här ifrågakommande rubrik, att under innevarande budgetår planerades anskaffning av 108 vägbussar och 25 lastbilar, varav dock samtliga lastbilar och 30 vägbussar voro avsedda att övertagas från försvarsmakten, varför den egentliga nyanskaffningen ansågs kunna begränsas till 78 vägbussar till en beräknad kostnad av 4 000 000 kronor.

I en senare skrivelse av den 29 november 1945 meddelade styrelsen därefter, att endast 12 av arméns vägbussar kunde ställas till statens järnvägars förfogande men att dessa icke vore lämpliga för statens järnvägars biltrafik, varför styrelsen såg sig nödsakad hemställa om höjning av anslagsbeloppet med 1 250 000 kronor för nyanskaffning jämväl av de 30 bussar, som tidigare hade förutsatts erhållna från försvarsmakten. Vad beträffar de 25 lastbilarna meddelade styrelsen vidare, att besked icke stått att få, huruvida några dylika kunde erhållas eller ej, varför styrelsen ansåg säkrast att även medel för anskaffande av lastbilar upptoges å riksstaten till ett belopp av 400 000 kronor. Styrelsens anslagsäskanden under denna rubrik uppgick således till sammanlagt 5 650 000 kronor, vilket belopp även blev av statsmakterna beviljat.

Sedermå ha statens järnvägar visserligen fått övertaga ett 30-tal lastbilar från försvarsmakten, men ersättning för dessa har begärts och erlagts i vanlig ordning, varför desamma således icke, som från början var tänkt, erhållits utan vederlag.

Beträffande anslagsbehovet under nästa budgetår får styrelsen meddela följande.

I statens järnvägars busspark ingå för närvarande 200 bussar, som tillverkats under åren 1928—1935. Dessa hava nu överskridit den ålder, 11 år, som anses som den normala medellivslängden för en landsvägsbuss i mera krävande trafik. Genom ombyggnad torde emellertid en del av dessa vagnar kunna användas ännu några år, men en nyanskaffning av ett 100-tal bussar som ersättning för de allra äldsta är dock nu ofrånkomlig. För att statens järnvägar skola kunna erbjuda turisttrafiken bekväma landsvägsresor är det vidare nödvändigt anskaffa ett 10-tal så kallade turistbussar av mera högklassigt utförande.

Såsom i fjolårets petitaskrivelse meddelades var det styrelsens avsikt att låta ombygga de numera obehövlige gengassläpvagnarna till godssläpvagnar, av vilka stort behov föreligger, och planerades till en början ombyggnad av ett 50-tal dylika vagnar för en beräknad kostnad av 100 000 kronor. Ombyggnadskostnaden har emellertid ställt sig billigare än man räknat med, varför ytterligare ett 40-tal gengassläpvagnar, som kunde ifrågakomma till ombyggnad, nu blivit ombyggda. Något ytterligare anslag för ombyggnad av gengassläpvagnar erfordras således icke. Å vissa linjer, där godstrafiken med bussar starkt ökat, äro emellertid nyssnämnda ombyggda gengassläpvagnar ej av tillräcklig kapacitet. Det är därför nödvändigt att genom nyanskaffning av ett 25-tal täckta godssläpvagnar av en större typ tillgodose det ökade behovet å dessa linjer.

Det totala medelsbehovet för ovanstående nyanskaffningar beräknas till 5 725 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av bilmateriel för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 5 725 000 kronor.

III. Ombyggnad av bilmateriel kronor 1 050 000.

Under nästa budgetår beräknas 25 äldre bussar behöva förses med nya karosserier till en sammanlagd kostnad av 450 000 kronor. Vidare behöva ett 50-tal äldre bussar istandsättas för att bättre motsvara tidens krav på ändamålsenlighet och lämplighet. Kostnaden härför beräknas till cirka 600 000 kronor.

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

att till ombyggnad av bilmateriel för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 050 000 kronor.

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

Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten, bilaga 5, punkt 94) har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer. Rörande syftet med detta anslag torde få åberopas vad järnvägsstyrelsen härom anfört i sina tidigare anslagsäskanden, nämligen bland annat att — närmast som en följd av det i samband med övertagandet av enskilda järnvägars biltrafik ej oväsentligt utökade billinjenätet — 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.

Det sålunda anvisade anslaget beräknas vara till fullo disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

De synpunkter och skäl, som järnvägsstyrelsen tidigare anfört, äga fortfarande giltighet, och styrelsen har därför även för budgetåret 1947/48 planerat förvärv av vissa billinjerföretag. För att icke förhindras fullfölja de sålunda planerade förvärven eller av brist på medel nödgas försitta de tillfällen till dylika förvärv, som framdeles kunna yppa sig, och sålunda se sig tvingad överge den genom de hittills anvisade medlen möjliggjorda kommunikationspolitiken, vilken visat sig väl motsvara förväntningarna ej blott i fråga om ändamålsenligheten utan även affärsekonomiskt sett, framstår det för styrelsen angeläget, att visst anslag för ändamålet ställes till styrelsens förfogande även i fortsättningen. Rörande den erforderliga storleken av ett sådant anslag kan styrelsen icke lämna någon säker uppgift, då styrelsen vid sina förvärv av billinjer icke kan följa någon på förhand mera bestämd plan utan får handla från fall till fall. Ett anslag av minst samma storlek som det för innevarande budgetår anvisade är dock önskvärt.

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

att till förvärv av billinjer för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

F. Statens järnvägars dispositionsanslag..... kronor 8 000 000.

Under denna rubrik har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 7 500 000 kronor till bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilka påkallas av angelägna oförutsedda behov, dels ock sådana mindre arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad av högst 100 000 kronor.

För budgetåret 1947/48 beräknas motsvarande medelsbehov uppgå till 8 000 000 kronor.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1945/46 anvisade dispositionsanslaget.

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

att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktigen Johansson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Pehrsson, verkstadsdirektören Norinder, överingenjörerna Sandström, Thelander och Ringqvist, byråcheferna Lundqvist, Kjebon och Frisell samt tjänsteförättande byråchefen å godstrafikbyrån Forslind.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 29 augusti 1946.

*Bilaga.***Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1945/46.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1945/46 anvisats ett investeringsanslag av 10 500 000 kronor. Av detta belopp har hittills ställts till järnvägsstyrelsens förfogande dels 495 000 kronor (Kungl. Maj:ts beslut den 27 april 1945) dels 6 500 000 kronor (Kungl. Maj:ts beslut den 26 oktober 1945). Tillsammans med den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare anvisade dispositionsanslag, 4 056 320 kronor, har således till styrelsens förfogande under här ifrågavarande budgetår stått ett belopp av 11 051 320 kronor.¹⁾

Under budgetåret 1945/46 hava kostnader till ett sammanlagt belopp av 6 751 787 kronor debiterats dispositionsanslaget. Av dittills från anslaget till styrelsens förfogande ställda medel återstod sålunda vid budgetårets utgång en behållning av 4 299 533 kronor.

De förbrukade medlen fördela sig på olika arbeten enligt följande specifikation.

	Kronor
Diverse arbeten å bana och byggnader	3 645 385
» » » telefonanläggningar m. m.	72 776
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift	381 143
» » » vid huvudverkstäder	119 032
» » » å rullande materiel	128 826
Genom olyckshändelser förstörd egendom	2 404 625 ²⁾
	6 751 787

¹⁾ Genom beslut den 12 juli 1946 har Kungl. Maj:t ställt ytterligare 2 000 000 kronor av ifrågavarande anslag till järnvägsstyrelsens förfogande, vilken medelsanvisning emellertid icke torde böra medräknas i detta sammanhang.

²⁾ Härav 1 235 000 kronor för reparation av tågfärjan Starke.