

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 1948/49 äskas av 1948 års riksdag. Förslaget

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1948/49 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

avser behovet av medel för de staten tillhöriga järnvägar, vilkas förvaltning nu direkt handhaves av styrelsen. Detsamma omfattar alltså icke de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägar, i vilka staten jämlikt beslut av 1947 års riksdag förvärvat aktiemajoriteten, men som alltjämt förvaltas och drivas i bolagsform. Såsom styrelsen framhållit i sitt den 21 mars 1947 avgivna utlåtande angående sagda aktieförvärv förutsätter styrelsen visserligen, att denna förvaltningsform endast skall bibehållas interimistiskt och om möjligt avvecklas redan med utgången av nu löpande budgetår, d. v. s. att berörda järnvägar skola kunna helt införlivas med statsbanenätet den 1 juli 1948. Eftersom härför kräves nytt beslut av statsmakterna, har styrelsen emellertid ansett det vara formellt riktigast att först framdeles — i samband med att styrelsen ingiver framställning i sådant syfte — framlägga förslag till de nya byggnader och anläggningar, som kunna finnas påkallade vid dessa banor ävensom rörande medelsbehovet härför. Samtidigt ämnar styrelsen eventuellt och därest tomt kan anvisas av Göteborgs stad underställa Kungl. Maj:ts prövning frågan om medel till den nya hotellbyggnad i Göteborg, som styrelsen i sin överenskommelse med staden angående förvärv av dess aktieinnehav i Bergslagens järnvägsaktiebolag förklarar sig beredd uppföra.

Vid uppgörandet av här föreliggande förslag har styrelsen i enlighet med för budgetarbetet under hand meddelade direktiv sökt begränsa sina anslagsäskanden i görligaste mån och så långt detta ansetts förenligt med styrelsens ställning såsom närmast ansvarig för statsbanedriftens funktionsduglighet och rationella skötsel. Vidare har vid bedömningen av de olika medelsbehoven för nästa budgetår hänsyn såvitt möjligt tagits till såväl den emotsedda medelsförbrukningen som till de behållningar, som kunna väntas kvarstå vid utgången av nu löpande budgetår. Det har därvid ansetts, att dessa behållningar, ehuru de till allra största delen äro eller bliva reserverade för nu eller senare beslutade arbeten och anskaffningar, böra kunna användas för under budgetåret 1948/49 utgående likvider för nya arbeten i den mån de ej erfordras för sina avsedda ändamål under nämnda budgetår. Man binder sig på så sätt i själva verket för vissa utgifter även under följande budgetår, då motsvarande anslag bli erforderliga, men samtidigt vinnes en bättre överensstämmelse mellan anslagstilldelning och medelsförbrukning.

Denna bedömningsmetod har emellertid kunnat tillämpas endast i fråga om sådana anslag, som avse kollektiva arbeten såsom dubbelspårsarbeten, rälsutbyten, växel- och signalsäkerhetsanläggningar, telefonanläggningar, anläggningar för elektrisk tågdrift m. m. Anslag, som anvisats för särskilt specificerade arbeten exempelvis för utvidgning av viss bangård eller uppförande av viss byggnad, men som på grund av rådande särskilda förhållanden ännu icke kunnat tagas i anspråk för därmed avsedda ändamål, måste däremot alltjämt reserveras för sina ursprungliga ändamål och kunna alltså icke på samma sätt utnyttjas för att nedbringa anslagsbehovet för nästkommande budgetår.

I fråga om ovan nämnda behållningar å tidigare till statens järnvägar an-

visade investeringsanslag får styrelsen vidare meddela, att den 1 juli i år kvarstodo dylika behållningar till ett sammanlagt belopp av cirka 122 miljoner kronor. Vid ingången av budgetåret 1948/49 kunna motsvarande behållningar beräknas uppgå till sammanlagt cirka 82 miljoner kronor.

Till slut anser sig styrelsen böra framhålla, att anslagsbehovet — inom ramen av givna direktiv — icke ansetts böra beräknas snävare än att viss marginal skall förefinnas för den händelse arbetsmarknadsläget och materialtillgången skulle möjliggöra någon utvidgning av investeringsverksamheten.

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	450 000
2. Utvidgning av spårsystemet m. m. vid Svedala	150 000
3. Ombyggnad av bangården i Värnamo	375 000
4. Utvidgning av rangerbangården vid Malmö	1 000 000
5. Utvidgning av rangerbangården vid Halmstad	350 000
6. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tåg- väg å vissa stationer	1 000 000
7. Diverse bangårdsanordningar	1 000 000
II. <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.</i>	
Fortsatt anläggning av dubbelspår	8 000 000
III. <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.</i>	
1. Rälsutbyten m. m.	7 000 000
2. Diverse åtgärder för spår förstärkning	500 000
IV. <i>Broar m. m.</i>	500 000
V. <i>Husbyggnader.</i>	
1. Nytt stationshus med godsmagasin i Habo	225 000
2. Utökning av gods- och omlastningsmagasinet vid Fal- köping C	400 000
3. Nytt expeditions- och personalhus m. m. i Mjölby	250 000
4. Nytt överliggningshus i Hallsberg	350 000
5. Nytt överliggningshus i Långsele	350 000
6. Nya bostadshus	1 000 000
7. Utvidgning av enrumslägenheter	300 000
8. Modernisering av bostadslägenheter	1 000 000
VI. <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar</i>	100 000
VII. <i>Telefonanläggningar m. m.</i>	1 500 000
VIII. <i>Elektriska belysningsanläggningar</i>	100 000

IX. <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i>	100 000
X. <i>Elektrifiering</i> av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Ström- stad med Smedberg—Lysekil	9 000 000
XI. <i>Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.</i> 1. Skötselhall för elektrolok vid Hagalund övre	325 000
2. Ändring av driftverkstaden vid Halmstad	175 000
XII. <i>Anläggningar vid huvudverkstäder.</i> 1. Tillbyggnad av vagnverkstaden i Malmö	470 000
2. Anordnande av marketenteri vid huvudverkstaden i Öster- sund	175 000
XIII. <i>Verkstadsmaskiner m. m.</i>	2 000 000
XIV. <i>Färjelägen</i>	150 000
	Summa byggnader och anläggningar
	38 295 000
 B. <i>Försvarsberedskap</i>	 2 560 000
 C. <i>Rullande materiel.</i>	
I. Ombyggnad av ånglok	150 000
II. Nyanskaffning av motorlok	—
III. Nyanskaffning av elektrolok	4 425 000
IV. Ombyggnad av elektrolok	565 000
V. Nyanskaffning av elektromotorvagnar	4 860 000
VI. Nyanskaffning av rälsbussar	4 000 000
VII. Nyanskaffning av lokomotorer	100 000
VIII. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar	13 970 000
IX. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar	1 320 000
X. Nyanskaffning av postvagnar	260 000
XI. Nyanskaffning av godsvagnar	7 600 000
	Summa rullande materiel
	37 250 000
 D. <i>Biltrafik.</i>	
I. Garagebyggnader m. m.	1 000 000
II. Nyanskaffning av bilmateriel	4 500 000
III. Förvärv av billinjer	3 000 000
	Summa biltrafik
	8 500 000
 E. <i>Statens järnvägars dispositionsanslag</i>	 9 800 000
	Summa summarum
	96 405 000

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

A. Byggnader och anläggningar.

I. Bangårdar.

1. Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre.....kronor 450 000.

I sin den 29 augusti 1946 ingivna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för innevarande budgetår upptog styrelsen ett belopp av 900 000 kronor för utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre. Styrelsen framhöll härvid, att uppställningsbangården för persontågssätt vore otillräcklig för ombesörjande av stationens även vid normal trafik föreliggande arbetsuppgifter, varjämte det visat sig erforderligt att till stationen överflytta vissa långgående tågsätt, för vilka utrymme ej längre funnes på uppställningsbangården vid Stockholm C. Vidare borde ur driftsekonomisk synpunkt en del tågsätt, som hittills uppställts vid Sundbyberg, likaledes överflyttas till Hagalunds övre.

I 1947 års statsverksproposition uttalade departementschefen vid föredragningen av detta ärende, att arbetet utan svårighet kunde utföras i etapper och förordade med hänsyn därtill en uppdelning av arbetena så, att de mest angelägena utvidgningarna ägde rum under budgetåret 1947/48, medan återstående arbeten uppskötes till budgetåret 1948/49. I enlighet med det sålunda framlagda förslaget har riksdagen för ifrågavarande arbete anvisat ett investeringsanslag av 450 000 kronor för nu löpande budgetår. För fullföljande av arbetena, vilka nu igångsatts, erfordras sålunda ett ytterligare anslag av 450 000 kronor.

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

att till utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 450 000 kronor.

2. Utvidgning av spårsystemet m. m. vid Svedala kronor 150 000.

Bangårdsanordningarna vid Svedala hava sedan länge visat sig otillräckliga för en tillfredsställande avveckling av den relativt betydande gods- och persontrafiken vid stationen. Inom styrelsen har därför utarbetats förslag till en mera omfattande ombyggnad av bangården. Då ett genomförande av detta förslag är förenat med avsevärda kostnader, har styrelsen emellertid ansett, att ändringsarbetena tills vidare böra begränsas till en förbättring av plattformsanordningarna, vilka för närvarande äro mycket otillfredsställande, och i samband därmed viss förändring och utvidgning av spårsystemet. Kostnaden för dessa arbeten, som icke utan allvarlig olägenhet kunna uppskjutas, har beräknats till 150 000 kronor.

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

att till utvidgning av spårsystemet m. m. vid Svedala för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

3. Ombyggnad av bangården i Värnamo kronor 375 000.

Bangården i Värnamo har visat sig alltmer otillräcklig för den betydande trafiken å stationen, som är knutpunkt för fem järnvägslinjer. Tillgängligt spårutrymme medgiver icke en rationell avveckling av trafiken, varjämte plattformsanordningarna äro mycket otillfredsställande. Såväl från de kommunala myndigheterna i staden som ock från vederbörande länsstyrelse hava ingått framställningar om snara åtgärder i syfte att åstadkomma förbättrade trafikeringsförhållanden vid stationen.

En mera genomgripande förändring och utvidgning av bangården, som även bör omfatta uppförandet av ett nytt godsmagasin och förbättring av godslastningsanordningarna, är enligt styrelsens mening ofrånkomlig och anses utan längre dröjsmål böra komma till utförande. Kostnaden härför har beräknats till 725 000 kronor. Med hänsyn till arbetets omfattning torde detsamma lämpligen kunna uppdelas på tvenne budgetår, varför styrelsen icke anser sig böra föreslå större anslagsbelopp än 375 000 kronor för nästkommande budgetår.

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

att till ombyggnad av bangården i Värnamo för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 375 000 kronor.

4. Utvidgning av rangerbangården vid Malmö..... kronor 1 000 000.

Transportvägarna för gods till, från och över enskilda järnvägar fastställas av Verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik enligt av Kungl. Maj:t utfärdade vägbestämningsregler och på sådant sätt, att varje järnväg tillföres den trafik, som enligt dessa regler skall tillkomma densamma. Så länge järnvägsnätet i sydligaste Sverige var uppdelat dels på statens järnvägar, dels på ett flertal olika enskilda järnvägar, var genomgångstrafiken därför uppdelad på ett flertal linjer med följd att godsvagnsväxlingen blev fördelad på ett jämförelsevis stort antal övergångsstationer.

Sedan de enskilda järnvägarna i landets sydligaste delar förstatligats är man icke längre bunden av de tidigare samtrafiksvägarna, utan godssändningarna skulle numera kunna befordras över de ur transportsynpunkt och ur vissa andra synpunkter förmånligaste vägarna. Härigenom vore stora fördelar att vinna, bland annat genom att den huvudsakliga godsvagnsväxlingen inom de delar av landet, varom nu är fråga, kunde koncentreras till ett fåtal platser, och då i främsta rummet till Malmö, Hässleholm och Astorp. Genom en sådan koncentring skulle driftkostnaderna kunna minskas och större stadga i gods-

tågsrörelsen erhållas med därav följande snabbare vagnomsättning och mindre vagnåtgång, varjämte möjligheterna att anpassa de godsvagnsförande tågens lägen i tågplanen på de ur transportsynpunkt gynnsammaste tiderna på dygnet skulle öka till båtnad såväl för trafikanterna som för järnvägen. På grund av att spårutrymmet på de ovan nämnda stationerna är begränsat, har dock en dylik koncentration hittills kunnat genomföras endast till någon del.

I fråga om Åstorp har tidigare anvisats 650 000 kronor, (varav 250 000 kronor å förnyelsefondsstaten för första halvåret 1944 och 400 000 kronor å riksstaten för budgetåret 1944/45 under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten») för vissa ändringsarbeten, som närmast avse att åstadkomma längre godstågsspår och som äro att betrakta som en första etapp i en behövlig större bangårdsutvidgning. På grund av rådande förhållanden ha emellertid nämnda arbeten ännu icke kunnat utföras.

Beträffande Hässleholm har frågan om i vilken omfattning en utvidgning av spårordningarna kan komma att bli behövlig ansetts böra bli föremål för en omprövning längre fram, det vill säga sedan det blir möjligt att helt kunna överblicka vad som kan vinnas genom en i första hand behövlig utvidgning av rangerbangården i Malmö. Denna utvidgning kan nämligen tänkas komma att i viss mån påverka godsvagnsväxlingen i Hässleholm.

Vad gäller Malmö kräver den avsedda koncentreringen av växlingsarbetet och rationaliseringen av godstågsrörelsen i avsikt att erhålla snabbare transportlägenheter en betydande utökning av rangerbangården. Till en del är denna utvidgning även behövlig för en tillfredsställande avveckling av den väsentligt ökade lokala godstrafiken, i vilken någon minskning knappast torde vara att vänta. Med nuvarande anordningar ha förseningar av godstransporterna icke kunnat undvikas, varöver klagomål framförts av trafikanterna.

Kostnaderna för den erforderliga utvidgningen av rangerbangården ha approximativt beräknats till 3 000 000 kronor. Arbetet kan dock lämpligen utföras i flera etapper. Styrelsen anser ett belopp av 1 000 000 kronor erforderligt för en första utbyggnad.

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

att till utvidgning av rangerbangården vid Malmö för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

5. Utvidgning av rangerbangården vid Halmstad kronor 350 000.

Före förstatligandet av Halmstad—Nässjö järnvägar var arbetet med godstågsväxlingen i Halmstad uppdelat på tvenne bangårdar och utfördes för statens järnvägars räkning å den statsbanan tillhöriga rangerbangården samt för Halmstad—Nässjö-linjerna och hamnen å den enskilda banans personbangård. På grund av bristande spårutrymmen har det hittills icke varit möjligt, att såsom avsett varit, koncentrera växlingsarbetet i sin helhet till rangerbangården. Godstågsväxlingen är därför allttjämt uppdelad på tvenne områden, vilket

medför en avsevärd fördröjning av godstransporterna, förlängning av vagnomloppet och fördyring av växlingskostnaderna. Dessa olägenheter skulle elimineras, därest rangerbangården så utvidgades, att godstågsrörelsen och rangeringsarbetet kunde sammanföras dit. Kostnaden för en sådan utvidgning, som avser utökning av antalet godstågs- och rangeringsspår samt erforderlig förlängning av desamma, och som utan längre dröjsmål anses böra komma till utförande, har beräknats till 700 000 kronor. Då arbetet lämpligen kan uppdelas på tvenne budgetår, har styrelsen ansett sig för närvarande kunna begränsa sitt anslagsäskande till 350 000 kronor.

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

att till utvidgning av rangerbangården vid Halmstad för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

6. Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje

tågväg å vissa stationer kronor 1 000 000.

Till förlängning av befintliga mötesspår och anordnande av en tredje tågväg, vilka arbeten å ett flertal driftplatser erfordrats för åstadkommande av ökad trafikkapacitet och samtidigt bästa möjliga tågföring, har för vart och ett av budgetåren 1945/46 och 1946/47 anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor. I sin under föregående år ingivna framställning om anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. har styrelsen framhållit, att det med hänsyn till att otillräckliga spårordningar å flera driftplatser visat sig medföra betydande svårigheter ur tågföringssynpunkt vore angeläget, att förenämnda arbeten såvitt möjligt utfördes i ett raskare tempo än vad som tidigare skett, varför styrelsen hemställde om ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor för budgetåret 1947/48. I 1947 års statsverksproposition uttalade vederbörande departementschef emellertid, att det med hänsyn till förefintlig reservation å tidigare anvisade anslagsmedel icke syntes erforderligt att för budgetåret 1947/48 anvisa ytterligare medel för här ifrågavarande ändamål.

Då den nu kvarstående anslagsbehållningen beräknas bliva helt förbrukad under nu löpande budgetår, och angeläget behov av fortsatta arbeten av angiven art alltjämt förefinnes, äro ytterligare anslagsmedel för ändamålet erforderliga. Med hänsyn till det ekonomiska läget har styrelsen dock ansett sig böra tills vidare begränsa sitt anslagsäskande till 1 000 000 kronor.

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

att till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

7. Diverse bangårdsanordningar kronor 1 000 000.

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

bangårdsanordningar, såsom plattformar och lastkajer m. m. anvisades för budgetåret 1945/46 (under rubriken »Bangårdsmaskinerier») ett anslag av 500 000 kronor. För vart och ett av budgetåren 1946/47 och 1947/48 har för samma ändamål anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor. Anslagsökningen har av styrelsen motiverats med angelägenheten av att kunna förlänga plattformerna å ett större antal driftplatser, där desamma visat sig otillräckliga för även vid normala trafikförhållanden förekommande tåglängder.

Då ett starkt behov av plattformsförbättringar alltjämt är för handen, 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 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Fortsatt anläggning av dubbelspår kronor 8 000 000.

Till fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 till och med 1947/48 beviljats ett sammanlagt belopp av 72 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 4 000 000 kronor mot av styrelsen begärda 12 000 000 kronor.

I sin den 29 augusti 1946 ingivna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. erinrade styrelsen om den successiva reducering av arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena, som inträtt på grund av att nyanställning av arbetare i stället för ur tjänsten avgångna enligt arbetsmarknadskommissionens direktiv icke fått ske. Styrelsen framhöll i detta sammanhang, att den av rådande förhållanden framtvingade minskningen av arbetsstyrkan vore till stor olägenhet för dubbelspårsarbetenas bedrivande i en med hänsyn till statens järnvägars intressesynpunkter önskvärd takt.

I 1947 års statsverksproposition uttalade departementschefen vid ärendets föredragning, att såvitt då kunde bedömas, förhållandena på arbetsmarknaden även under återstående del av löpande budgetår ävensom under budgetåret 1947/48 torde komma att lägga hinder i vägen för en utvidgning av dubbelspårsarbetena. Snarast vore det att räkna med, att det kunde finnas lämpligt att låta arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena nedgå ytterligare. Med hänsyn bland annat härtill ansåg sig departementschefen böra för innevarande budgetår räkna med ett medelsbehov för dubbelspårsarbeten av högst 8 000 000 kronor. På grund av förutsedd reservation å tidigare anslag ansågs anslagsbeloppet kunna begränsas till 4 000 000 kronor, vilket belopp av riksdagen sedermera anvisades.

Arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena har numera — såsom i statsverkspropositionen förutsetts — måst i enlighet med arbetsmarknadskommissionens direktiv ytterligare nedbringas. Den nuvarande medelsförbrukningen

för ifrågavarande arbeten torde därför i stort sett motsvara det enligt förestående beräknade beloppet 8 000 000 kronor för budgetåret. Då styrelsen förutsätter, att arbetena skola få bedrivas i åtminstone samma omfattning som för närvarande, anses för nästkommande budgetår ett anslag av nyssnämnda storlek bliva erforderligt. I likhet med föregående år utgår styrelsen därvid från, att därest förhållandena på arbetsmarknaden skulle undergå sådan förändring, att det kunde bli fråga om att söka åstadkomma lämpliga arbetsobjekt för beredande av arbetstillfällen, ytterligare medel komma att ställas till förfogande för arbetenas bedrivande.

Vad gäller arbetenas fortgång framhöll styrelsen i föregående års framställning, att på grund av svårigheterna att erhålla för dubbelspårsarbetenas planemässiga bedrivande erforderliga rälskvantiteter endast sträckorna Järna—Mölnbo och Gårdsjö—Älgårås kunde öppnas för dubbelspårstrafik till tidtabellsskiftet den 9 juni 1947. Så har även skett. Enär möjligheterna till erhållande av nya räler icke förbättrats, och de begränsade kvantiteter, som kunna erhållas, i första hand måste disponeras för sådana utbyten av förslitna räler, varav trafiksäkerheten är beroende, kan styrelsen för närvarande icke ställa i utsikt, att ytterligare linjesträckor skola öppnas för dubbelspårstrafik till nästa tidtabellsskifte. Givetvis kommer styrelsen dock att i händelse av förbättrad materialtillgång vidtaga erforderliga åtgärder för färdigställande av ytterligare dubbelspårssträckor så snart ske kan.

De av styrelsen föregående år ifrågasatta förberedande arbetena för anordnande av dubbelspår å linjen Alby—Ånge—Bräcke ha hittills icke kunnat upptagas, enär erforderliga förutsättningar härför saknats.

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

att till fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.

1. Rälsutbyten m. m. kronor 7 000 000.

För rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. har för vart och ett av budgetåren 1946/47 och 1947/48 anvisats 12 000 000 kronor. Med hänsyn till den starka förslitningen av spåröverbyggnaden är — såsom styrelsen redan i sin under föregående år ingivna framställning antytt — även för budgetåret 1948/49 ett lika stort belopp erforderligt för vidmakthållande av spåröverbyggnadens bestånd.

På grund av försenade materialleveranser och den knappa tillgången på arbetskraft har en eftersläpning av beslutade arbetens färdigställande inträtt, varför en ej oväsentlig behållning å tidigare anvisade anslag förefanns vid sistförflutna budgetårs utgång. Då en viss reservation av anslagsmedel torde komma att finnas även vid innevarande budgetårs slut, anser sig styrelsen nu kunna begränsa sitt anslagsäskande till 7 000 000 kronor.

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

att till rälsutbyten m. m. för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

2. Diverse åtgärder för spår förstärkning kronor 500 000.

För spår förstärkningsåtgärder och kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående i inläggning av makadamballast å starkt trafikerade linjer, ha under en följd av år särskilda anslagsmedel anvisats. I sin föregående år ingivna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. hemställde styrelsen om ett anslag av samma storlek som det för nästföregående budgetår anvisade, eller 1 000 000 kronor.

I 1947 års statsverksproposition uttalade departementschefen vid ärendets föredragning, att det även under budgetåret 1947/48 torde komma att föreliggande svårigheter att erhålla arbetskraft jämväl till andra än mera angelägna anläggningsarbeten, varför en nedsättning av det av järnvägsstyrelsen äskade beloppet ansågs kunna ske. I enlighet med det sålunda framlagda förslaget anvisade riksdagen för angivna ändamål ett investeringsanslag av 500 000 kronor för budgetåret 1947/48.

Ehuru angeläget behov föreligger av hithörande arbetens utförande i ett snabbare tempo än hittills, har järnvägsstyrelsen i nuvarande läge icke ansett sig böra föreslå högre anslagsbelopp än det för innevarande budgetår anvisade och hemställer sålunda, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till diverse åtgärder för spår förstärkning för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

IV. Broar m. m. kronor 500 000.

För hithörande arbeten, vilka i huvudsak avse ombyggnad eller förstärkning av broar, viadukter, vägportar och vägbroar, har för budgetåret 1945/46 anvisats ett belopp av 500 000 kronor, för budgetåret 1946/47 2 000 000 kronor och för budgetåret 1947/48 1 000 000 kronor.

I syfte bland annat att möjliggöra tågtrafik med modern rullande materiel samt ersätta uttjänta brokonstruktioner är det nödvändigt att varje år äga tillgång till medel för utförande av sådana ombyggnads- och förstärkningsarbeten å broar m. m.

På grund av rådande förhållanden har omfattningen av utförda broombyggnader vid statens järnvägar under senare år väsentligt begränsats och den annars normala förnyelsen av brobeståndet sålunda eftersatts. Behovet av vissa broombyggnader har i anledning härav blivit alltmer trängande och dessas utförande kan nu icke längre uppskjutas. Härigenom samt genom den fortgående ökningen av brobeståndet till följd av övertagna enskilda järnvägar föreligger behov av fortsatt anslagstilldelning.

För utförande under nästkommande budgetår av sålunda planerade broombyggnader, av vilka ett flertal är av betydande storlek, beräknas åtgå 1 500 000 kronor. Nya broanläggningar för den planerade nya sträckningen av stambanan mellan Stockholms central och Stockholms södra inkluderas icke häri. På grund av rådande svårigheter med avseende på materialleveranser och tillgång till arbetskraft, varigenom avsevärd försening av beslutade arbetens färdigställande uppstått, förefanns vid utgången av sistförflutna budgetår en ej oväsentlig behållning å tidigare anvisade anslag. Av samma skäl torde en viss reservation vara att förutse även vid nu löpande budgetårs slut. Med hänsyn härtill och med beaktande av angelägenheten att i nuvarande läge i möjligaste mån begränsa medelsförbrukningen har styrelsen icke ansett sig böra för närvarande föreslå större anslagsbelopp än 500 000 kronor.

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

att till broar m. m. för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

V. Husbyggnader.

1. Nytt stationshus med godsmagasin i Habo kronor 225 000.

Stationshuset i Habo är synnerligen bristfälligt och därjämte olämpligt beläget med hänsyn till att stationssamhället ligger på motsatta sidan av bangårdsområdet. Anordnandet av ett tredje tågspår, varav angeläget behov föreligger, nödvändiggör dessutom en flyttning av nuvarande stationshus. På grund härav anses det vara lämpligast att uppföra ett nytt stationshus, som förlägges till den sida av bangården, där samhället är beläget. Det nya stationshuset avses bliva kombinerat med ett nytt godsmagasin, då det nu befintliga fristående magasinet är otillräckligt.

Med hänsyn till dels det nuvarande stationshusets beskaffenhet och dels det trängande behovet av förbättrade anordningar för trafikanterna anses den ifrågasatta nya byggnaden snarast möjligt böra komma till utförande. Kostnaden härför har beräknats till 225 000 kronor.

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

att till nytt stationshus med godsmagasin i Habo för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 225 000 kronor.

2. Utökning av gods- och omlastningsmagasinet vid

Falköping C kronor 400 000.

Godsmagasinet med tillhörande omlastningsbryggor vid Falköping C har sedan längre tid tillbaka visat sig vara otillräckligt för en tillfredsställande avveckling av såväl stationens lokala stycke- och godstrafik som ock den godsom-

lastning, som där erfordras på grund av att stationen är knutpunkt för flera järnvägslinjer. Detta förhållande har medfört ständigt återkommande förseningar av fraktstyrekegodset med klagomål från trafikanterna som följd. Frågan om en utökning av magasinet har därför under de senare åren varit aktuell. Styrelsen har emellertid först velat undersöka möjligheterna av att genom viss omläggning av transportplanerna m. m. åstadkomma en minskning av omlastningsarbetet. Sedan de åtgärder vidtagits, som i detta hänseende varit möjliga, har det likväl visat sig, att magasinets utrymmen för omlastning alltjämt äro otillräckliga. På grund härav, och då ej heller någon minskning av den lokala styckekegodstrafiken vid stationen torde vara att förutse, anses en tillbyggnad av gods- och omlastningsmagasinet icke längre kunna uppskjutas. Kostnaden för en sådan tillbyggnad har beräknats till 400 000 kronor.

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

att till utökning av gods- och omlastningsmagasinet vid Falköping C för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

3. Nytt expeditions- och personalhus m. m. i Mjölby.... kronor 250 000.

Befintliga personal- och arbetslokaler för stationspersonal av olika kategorier vid Mjölby äro synnerligen otillfredsställande. Angeläget behov föreligger därför att uppföra en ny byggnad, som förutom lokaler av angivna art jämväl bör inrymma erforderliga utrymmen för postverkets räkning ävensom undervisningslokaler m. m. Antalet överliggningsrum för åkande personal är vidare alltför otillräckligt, varför det är avsett att genom ombyggnad av befintliga byggnader åstadkomma en utökning av antalet överliggningslokaler. De sammanlagda kostnaderna för här angivna arbeten ha beräknats till 250 000 kronor.

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

att till nytt expeditions- och personalhus m. m. i Mjölby för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

4. Nytt överliggningshus i Hallsberg kronor 350 000.

I det för lokpersonal avsedda överliggningshuset vid lokstallet i Hallsberg äro en del av rummen så belägna, att störningar från tåg- och växlingsrörelser på bangården icke möjliggöra nödig vila, varöver klagomål framförts från vederbörande personal och anmärkning gjorts av Institutet för folkhälsan. Enär en tillfredsställande ljudisolering icke torde kunna åstadkommas och rummen ifråga dessutom äro behövlige för andra välfärdsanordningar för personalen, anses det vara erforderligt att uppföra ett nytt överliggnings-

hus, beläget på störningsfritt avstånd från bangården och så dimensionerat, att jämväl en nu förefintlig brist på överliggningslokaler täckes.

Då det är av vikt, att den åkande personalen beredes en i möjligaste mån ostörd vila mellan tjänstgöringsturerna, anses ett nytt överliggningshus snarast möjligt böra komma till utförande. Kostnaden härför har beräknats till 350 000 kronor.

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

*att till nytt överliggningshus i Hallsberg för budgetåret 1948/49
anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.*

5. Nytt överliggningshus i Långsele..... kronor 350 000.

Från personalhåll ha upprepade framställningar gjorts om förbättring och modernisering av överliggningslokalerna för lok- och tågpersonal i Långsele. Önskemålen avse bland annat, att de nuvarande 2-mansrummen ersättas med rum för endast 1 person i likhet med vad som genomförts å ett flertal platser. Ett realiserande härav skulle innebära en minskning av antalet överliggningsrum, som redan nu är så knappt, att ett flertal rum måst för ändamålet förhyras i den privata hyresmarknaden. Då personalens önskemål måste anses befogade, anser styrelsen erforderligt att snarast möjligt uppföra ett nytt överliggningshus, vilket bör dimensioneras så, att behovet i sin helhet av överliggningslokaler vid stationen täckes, och som bör förläggas till sådan plats, att störningar från tåg- och växlingsrörelser icke förekomma. Kostnaden för ett sådant överliggningshus har beräknats till 350 000 kronor.

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

*att till nytt överliggningshus i Långsele för budgetåret 1948/49
anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.*

6. Nya bostadshus kronor 1 000 000.

I sin den 22 september 1945 avlåtna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1946/47 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 av riksdagen beviljades. Även för det nu löpande budgetåret har ett motsvarande belopp anvisats.

Då å vissa platser ett trängande behov av nya personalbostäder alltjämt förefinnes, anser styrelsen ett anslagsbelopp av samma storleksordning vara erforderligt även för nästkommande budgetår.

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

att till nya bostadshus för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

7. Utvidgning av enrumslägenheter kronor 300 000.

För förändring av enrumslägenheter till lägenheter om 2 rum och kök har under en följd av år anvisats särskilda anslagsmedel. Från år 1943 har ett årligt anslagsbelopp av 300 000 kronor stått till förfogande för detta ändamål.

På grund av förhållandena å arbetsmarknaden under de senare åren ha hithörande arbeten icke kommit till utförande i den omfattning, som planerats och varav ett starkt behov förefunnits. I följd härav kvarstod vid sist-förflutna 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 ifrågavarande förbättringsarbeten skola kunna bedrivas i ett snabbare tempo än hittills — 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 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

8. 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.

Såsom styrelsen framhöll i sin den 29 augusti 1946 avlåtna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. pågår genom särskilt utsedda sakkunniga 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. Då utredningen, som ännu icke hunnit slutföras, enligt vederbörande departementschefs uttalande till statsrådsprotokollet av den 29 juni 1945 icke finge förhindra en fortgående förbättring av bostadslägenheterna i fall, där sådan förbättring enligt hittillsvarande bedömningsgrunder kunde finnas påkallad, anser styrelsen ett oförändrat anslagsbelopp av 1 000 000 kronor vara erforderligt även för nästkommande budgetår för tillgodoseende av det mest angelägna behovet av bostadsförbättringar — i första hand anordnande av vatten- och avloppsledningar.

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

att till modernisering av bostadslägenheter för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 100 000.

Till växel- och signalsäkerhetsanläggningar har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 2 000 000 kronor. Å tidigare för detta ändamål anvisade anslag kvarstod dessutom vid budgetårets ingång en behållning å 5 100 000 kronor, varför således den totala medelstillgången då uppgick till 7 100 000 kronor. Härav voro emellertid 4 250 000 kronor bundna i pågående eller beslutade arbeten, för vilka kostnaderna alltså ännu icke slutligt redovisats mot anslaget. Det för nya arbeten disponibla beloppet uppgick alltså blott till (7 100 000 — 4 250 000 =) 2 850 000 kronor. Enär detta belopp beräknas bli i sin helhet bundet i nya, under innevarande budgetår beslutade och igångsatta arbeten, måste förutses, att vid budgetårets utgång inga medel finnas disponibla för ytterligare arbeten. Det må i anslutning härtill erinras om, att arbeten av detta slag hittills icke ansetts kunna beslutas och igångsättas med mindre än att kostnaderna för desamma kunnat täckas med av riksdagen beviljade anslag. I konsekvens härmed skulle alltså för budgetåret 1948/49 erfordras ytterligare medel, beräknade till 1 700 000 kronor, för de arbeten, som under detta budgetår beräknas bli beslutade.

För ifrågavarande arbeten har hittills i huvudsak disponerats den personal, som haft till väsentlig uppgift att sköta underhållet och tillsynen av de befinliga anläggningarna. Varken nyanläggningsarbetet eller underhållet har härigenom kunnat bedrivas tillfredsställande. Ansträngningarna att medhinna anläggningsarbetet ha sålunda i viss mån blivit till hinder för underhållet, vilket menligt påverkar trafiksäkerheten. Å andra sidan har omsorgen om underhållet föranlett långa byggnadstider och därigenom en brist i effektiviteten på anläggningssidan, som vid upprepade tillfällen gjort sig allvarligt påmind och nu lett fram till ett sådant läge, att trafikens anspråk på tidsenliga säkerhetsanläggningar icke längre kunna avvisas.

Detta förhållande belyses av inträffade olyckstillbud och allvarliga olyckshändelser, såsom de under senare tid inträffade i Gårdsjö och Vännäs. Sedan det numera klarlagts, huru det med tekniska hjälpmedel är möjligt att förebygga dylika katastrofer, torde det icke längre kunna anses försvarligt att ej vidtaga de åtgärder, som erfordras för att möjliggöra en effektivisering av anläggningsarbetet.

I detta läge har styrelsen funnit det nödvändigt att för växel- och signalsäkerhetsanläggningarna inrätta en speciell, från det löpande underhållsarbetet skild nybyggnadsorganisation. Denna har samordnats med elektrifieringsorganisationen i Nässjö, vilket bland annat medfört den fördelen, att

elektrifieringens kamerala expedition kan utnyttjas även för signalbyggnadsorganisationen, varigenom administrationskostnaderna kunna hållas låga. Den främsta fördelen ligger dock däri, att elektrifieringsorganisationens personal, utrustning samt förråds- och verkstadsrörelse, den senare efter behöfliga kompletteringar, kan smidigt utnyttjas även för signalanläggningsarbetena.

Efter den sålunda vidtagna organisatoriska förändringen beräknas medelsförbrukningen för här ifrågavarande arbeten, som i medeltal under de tre senaste budgetåren utgjort i runt tal 2·6 miljoner kronor, komma att stiga. Att exakt bedöma ökningen är för närvarande dock icke möjligt. Uppskattningsvis torde emellertid medelsförbrukningen under innevarande budgetår komma att öka med 0·5 miljoner kronor eller alltså till i runt tal 3·1 miljoner kronor, varför anslagsbehållningen vid utgången av nu löpande budgetår skulle nedgå till $(7·1 - 3·1 =) 4·0$ miljoner kronor.

Såsom redan framhållits kan detta belopp beräknas vara helt bundet i beslutade arbeten, när nästa budgetår ingår. Därest då icke ytterligare medel ställas till förfogande eller det på annat sätt sörjes för att styrelsen tillförsäkras möjligheter att även fortsättningsvis besluta om anläggningarnas effektivisering, uppstår så småningom ett mer eller mindre markerat avbrott i anläggningsarbetet, som styrelsen med hänsyn till dessa arbetens angelägna art icke finner försvarligt. Anledningen till att sådant avbrott skulle uppkomma är främst de nu rådande långa leveranstiderna, som nödvändiggöra kontinuerlig materialanskaffning på lång sikt.

Enär, såsom redan anförts, likvida medel till ett belopp av omkring 4·0 miljoner kronor beräknas stå till styrelsens förfogande vid ingången av nästa budgetår, skulle emellertid ej erfordras något nytt anslag för budgetåret till finansiering av de arbeten, som till ett belopp av 1 700 000 kronor då beräknas bli beslutade, utan endast ett medgivande att beordra nya arbeten i denna omfattning. Av formella skäl synes detta medgivande böra bindas vid en viss mindre anslagstilldelning, förslagsvis å 100 000 kronor.

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

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

VII. Telefonanläggningar m. m. kronor 1 500 000

Till telefonanläggningar m. m. har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 3 600 000 kronor. Härjämte förelåg vid budgetårets ingång en behållning av cirka 3 200 000 kronor å tidigare för detta ändamål anvisade anslag. Av sistnämnda belopp äro emellertid 2 760 000 kronor bundna i nu pågående eller beslutade arbeten, varför för nya arbeten finnes disponibelt ett belopp av $(3\,600\,000 + 440\,000 =) 4\,040\,000$ kronor.

Genom beslut den 29 augusti 1947 har Kungl. Maj:t bland annat förordnat, att av anslaget till telefonanläggningar m. m. under budgetåret 1947/48 må

tagas i anspråk högst 3 600 000 kronor. Då såvitt nu kan bedömas medelsförbrukningen under budgetåret icke kommer att understiga — men å andra sidan icke får överstiga — det sålunda maximerade beloppet, torde vid ingången av budgetåret 1948/49 kvarstå en anslagsbehållning av ungefär samma storlek som den senast redovisade eller alltså i runt tal 3 200 000 kronor. Även en stor del av sistnämnda belopp — huru mycket kan dock givetvis icke för närvarande uppgivas — får emellertid väntas bunden i då pågående eller beslutade arbeten inom ramen för de föregående årens arbetsprogram.

I fråga om de arbeten, som planeras för budgetåret 1948/49 och kostnaderna härför får styrelsen anföra följande.

Nya *ledning*ar (kabel- och blankledning) erfordras på ett flertal platser. Till fortsatt komplettering av kabelanläggningar på och i anslutning till bangårdar räknas sålunda med en sammanlagd kostnad av 520 000 kronor, fördelad på ett 20-tal poster. Av totalbeloppet utgör 85 000 kronor behovet för pågående arbeten.

Nya blankledning erfordras vidare för ett belopp av 425 000 kronor. Härav avser 145 000 kronor nu pågående arbeten, 200 000 kronor upprustning av malmbanans telefonförbindelser, samt återstoden nödvändiga förbättringar av förbindelserna utefter f. d. enskilda banor.

I nästa budgetårs arbetsprogram ingår dessutom fortsatt anskaffning av förstärkarutrustningar, pupinisering och instrument m. m. för en beräknad kostnad av 370 000 kronor, varav 290 000 kronor hänföra sig till beslutade, pågående arbeten.

Av det för nu löpande budgetår under här ifrågavarande rubrik anvisade anslaget avser ett belopp av 150 000 kronor begynnelseanslag till ny huvudtelefonkabel på sträckan Frövi—Örebro. Detta arbete beräknades ursprungligen i sin helhet kosta 500 000 kronor. Prisstegringen på koppar och bly tyder emellertid på en fördyring med cirka 50 000 kronor. För arbetets färdigställande erfordras därför ett belopp av 400 000 kronor.

Enligt det uppgjorda programmet skall nyssnämnda telefonkabel på sträckan Frövi—Örebro i första hand fortsättas med ny kabel på sträckan Örebro—Hallsberg, vilken kabel ingår i den minimiplan för rationalisering av statens järnvägars telefonförbindelser, som upplagts av 1940 års telefonkommitté. Den nyligen i bruk tagna telefonväxeln i Stockholm är vidare utförd och dimensionerad med tanke på, att statens järnvägars telefontrafik inom en viss rayon omkring huvudstaden skall automatiseras. Även med hänsyn härtill erfordras en kabel Örebro—Hallsberg. Denna, som beräknas kosta 550 000 kronor, bör alltså beställas i början av nästa budgetår för att kunna bli färdigställd vid den tidpunkt, då den med stockholmsväxeln samarbetande automatväxeln i Hallsberg beräknas träda i funktion. Till förskottslikvid härför erfordras 125 000 kronor.

Vad därefter angår medelsbehovet för *stationsutrustningar* får styrelsen meddela följande.

Till anordnande av mindre, automatiska telefonväxlar på bangårdar och

expeditioner samt å järnvägsstationer av medelstorlek ingår i hittills under denna rubrik anvisade anslag ett sammanlagt belopp av 385 000 kronor. För arbetenas fortsättande erfordras under budgetåret 1948/49 ytterligare 100 000 kronor.

Till utbyte av förslitna växlar i Falköping och Kiruna erfordras 80 000 kronor, utgörande vid beställning utgående förskottslikvid. Totalanslaget har beräknats till 270 000 kronor.

Till automatisering av etappförbindelser ingår i de för föregående och innevarande budgetår anvisade anslagen 180 000 respektive 300 000 kronor. För att kunna fullfölja pågående sådana arbeten erfordras ytterligare 335 000 kronor, medan nya arbeten av detta slag, avsedda att avhjälpa de nu mest trängande bristerna, beräknas draga en kostnad av 305 000 kronor. Av denna summa utgör 250 000 kronor förskottsmedel för arbeten, vilka beräknas kosta totalt cirka 700 000 kronor.

Till diverse smärre stationsutrustningar erfordras slutligen ett belopp av 610 000 kronor. Härav hänför sig ett sammanlagt belopp av 235 000 kronor till pågående arbeten, medan resten erfordras för ett 15-tal smärre men nödvändiga arbeten.

Nya *bärfrekvensförbindelser* planeras på sträckorna Bollnäs—Kilafors—Söderhamn—Hudiksvall och Malmö—Ystad, där tillgängligt antal par i telefonkablarna är otillräckligt. Kostnaden härför uppgår till sammanlagt 65 000 kronor.

Vidare beräknas ett belopp av lägst 150 000 kronor bliva behövt till *högtalaranläggningar* på bangårdar. Erfarenheten har nämligen alltmer bestyrkt dessa anläggningars synnerliga värde vid strävan att med ett minimum av personal ombesörja trafikarbetet på stationer och bangårdar.

För innevarande budgetår ha medel icke ansetts böra beviljas till nya *elektriska impulsanläggningar*. Tidigare uppgivet medelsbehov för sådana anläggningar kvarstår därför och är nu desto mer trängande, som det visat sig, att äldre uranläggningar i stor omfattning nått sådan grad av förslitning, att en förnyelse inom kort är ofrånkomlig. För tågdriften är en pålitlig tidgivning en nödvändig förutsättning. Medelsbehovet härför beräknas till 150 000 kronor.

Till *ekoradioanläggningar* på tågfärjorna »Gustaf V» och »Starke» erfordras ett sammanlagt belopp av 150 000 kronor och till radioanläggningar för andra ändamål, bland annat för ordnande av förbindelser mellan tåg och vissa stationer med svåra siktförhållanden ytterligare 100 000 kronor.

Slutligen erfordras till *diverse smärre arbeten*, såsom brandalarmanläggningar, anordnande av tågankomsttelefon m. m. ett belopp av 335 000 kronor.

I allt beräknas således det för telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1948/49 upprättade arbetsprogrammet draga en kostnad av 4 570 000 kronor. Anledningen till denna relativt höga kostnad — motsvarande summa belöper sig som ovan nämnts för innevarande budgetår till 3 600 000 kronor — är främst den, att under budgetåret 1948/49 beräknas komma till stånd leveran-

ser av materiel i stor omfattning för arbeten, vilka tidigare beslutats och för vilka medel till förskottslikvider redan beviljats. Vissa kostnadsfördyringar ha vidare inträtt, främst avseende koppar och bly men även arbetslöner. Enbart den andel i medelsbehovet för nästa budgetår, som uppkommer på grund av träffade leveransavtal, uppgår till 1 840 000 kronor.

För finansiering av de på budgetåret 1948/49 belöpande kostnaderna för ovan skisserade arbetsprogram torde, liksom fallet varit de senare åren, även vid ingången av nästkommande budgetår finnas disponibel en ej obetydlig behållning å tidigare för liknande ändamål anvisade medel. Såsom ovan nämnts kan denna behållning uppskattas till minst 3·2 miljoner kronor. Viss del härav får emellertid reserveras för eftersläpande, under budgetåret 1948/49 förfallande likvider av tidigare gjorda beställningar eller beordrade arbeten. Denna eftersläpning torde å andra sidan föranleda viss förskjutning jämväl i fråga om den anslagsmässiga regleringen av kostnaderna för nästkommande budgetårs arbeten och anskaffningar. Under förutsättning av oförändrade förhållanden i detta hänseende skulle erfordras en ytterligare medelsanvisning av (4 570 000 — 3 200 000 =) 1 370 000 kronor. Med hänsyn till att en del av eftersläpningen torde kunna väntas inhämtad synes emellertid för nästkommande budgetår böra räknas med ett något större medelsbehov än det nyss angivna, förslagsvis med 1 500 000 kronor.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

VIII. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 100 000.

I fjolårets petitaskrivelse hemställde styrelsen för budgetåret 1947/48 om ett anslag å 750 000 kronor för elektriska belysningsanläggningar. Med hänsyn till den behållning å tidigare för samma ändamål anvisade medel, som kunde väntas kvarstå vid budgetårets ingång, ansåg Kungl. Maj:t emellertid något nytt anslag icke erforderligt.

Då medelsförbrukningen under nu löpande budgetår för här ifrågasvarande arbeten kan beräknas till 500 000 kronor och den ingående anslagsbehållningen uppgick till 1 080 000 kronor skulle vid budgetårets utgång kvarstå en behållning å 580 000 kronor. Även om största delen av denna behållning — i likhet med den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen — torde komma att vara bunden i då pågående eller beslutade arbeten, synes nyssnämnda anslagsbehållning å 580 000 kronor någorlunda tillräcklig för att arbeten av här ifrågasvarande slag skola kunna bedrivas i ungefär samma takt och omfattning som hittills även under nästkommande budgetår. För säkerhets skull synes emellertid någon mindre anslagsförstärkning, förslagsvis 100 000 kronor, böra anvisas.

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

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

IX. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 100 000.

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har för innevarande budgetår anvisats dels 6 510 000 kronor dels ock under rubriken »Omläggning av kraftförsörjningssystemet vid malmbanans södra del» 1 030 000 kronor eller sammanlagt 7 540 000 kronor. Härjämte förelåg vid budgetårets ingång en behållning av cirka 11 miljoner kronor å tidigare för samma ändamål anvisade anslag. Av sistnämnda belopp äro emellertid 8·1 miljoner kronor bundna i pågående eller beordrade arbeten, vilka ej utan allvarliga risker för driften kunna avbrytas eller inställas. Icke bundna medel uppgå således i runt tal till endast 3 000 000 kronor. Genom beslut den 29 augusti 1947 har Kungl. Maj:t bland annat förordnat, att av anslaget till anläggningar för elektrisk tågdrift under innevarande budgetår må tagas i anspråk högst 9 500 000 kronor. Då såvitt nu kan bedömas detta medgivande kommer att till fullo utnyttjas, torde vid nästa budgetårs ingång å hittills anvisade anslag kvarstå en behållning av cirka 9·0 miljoner kronor.

I fråga om de nya anläggningar, vilka planeras för budgetåret 1948/49, och kostnaderna härför får styrelsen meddela följande.

Vad angår omformarstations- och övriga anläggningar för *elektrisk kraftförsörjning* må till en början erinras om, att till förstärkning av kraftöverföringsanläggningarna vid västra stambanan med anslutande linjer till och med innevarande budgetår anvisats sammanlagt 3 250 000 kronor. Det ursprungligen, år 1944, beräknade anslagsbehovet uppgick oavsett kostnaderna för vissa tilläggsarbeten av försvarsteknisk natur, för vilka särskilda medel anvisats, till 3 980 000 kronor. Av återstående medelsbehov, 730 000 kronor, beräknas 350 000 kronor belöpa sig på budgetåret 1948/49 och 380 000 kronor på budgetåret 1949/50.

Enligt den ursprungliga planen för dessa arbeten skulle de ha varit helt avslutade under innevarande budgetår. Arbetet kommer alltså att försenas omkring 2 år. Anledningen härtill är självfallet den rådande bristen på arbetskraft och material. Under tiden ha arbetena också fördrjats.

Till ändring och modernisering av omformarstationer av typ III bland annat i Hallsberg, Ånge, Ockelbo, Uppsala, Falköping, Bispgården, Laholm och Häggvik har till och med innevarande budgetår anvisats sammanlagt 1 320 000 kronor. Arbetena torde få anses nödvändiga med hänsyn dels till belastningsökningen, dels till eldfaran i dessa stationer, understrukna av branden i Ljusdals omformarstation år 1943, då värden för cirka 2 miljoner kronor gingo till spillo, samt av tvenne allvarliga eldsvådettillbud

med betydande materialförluster under de senaste åren i Häggviks omformarstation. För arbetenas fortsättande beräknas 600 000 kronor bli behövliga under budgetåret 1948/49.

Till förskott för elektrisk utrustning till ny omformarstation i Varberg har för innevarande budgetår anvisats 100 000 kronor. Med nuvarande arbetstakt kan stationen beräknas bli färdigställd först under år 1950, om arbetena påbörjas nästkommande budgetårsskifte. Såvitt nu kan bedömas fordrar trafiken, att arbetet fullföljes snarast möjligt. Av denna anledning torde 700 000 kronor böra reserveras för detta arbete under budgetåret 1948/49, medan resterande medelsbehov, 700 000 kronor, behöver täckas först under budgetåret 1949/50.

I samband med detaljplaneringen av omläggningen av kraftförsörjningssystemet för malmbanans södra del har det visat sig möjligt att spara driftpersonal genom att fjärrmanövrera den omkring en halv mil söder om Boden belägna omformarstationen från Boden, där ledningspersonal under alla omständigheter måste finnas stationerad, bland annat för ledningsunderhållet och manövrering av kopplingsorganen på Bodens bangård. I samband med personalbesparingen uppstår också en häremot svarande minskning av driftutgifterna, som väl motiverar anläggningskostnaderna för fjärrmanöversystemet. Dessutom vinnes den fördelen, att personal icke behöver förläggas och nya bostäder uppföras på en otillgänglig och såsom bostadsort otjänlig plats. Kostnaden för nämnda anläggning, som blir den första i sitt slag vid statens järnvägar och som väntas öppna ytterligare en väg till den rationalisering av elektrodriften vid statens järnvägar, varpå utvecklingsarbetet inriktas, uppskattas till omkring 200 000 kronor. Till förskottslikvid erfordras emellertid under budgetåret 1948/49 blott 10 % härav eller 20 000 kronor.

Såsom redan nämnts ha leveranstiderna för elektrisk materiel blivit allt längre och längre. Särskilt gäller detta omformaraggregat, för vilka leveranstiden nu uppgår till 3¹/₂ år. Eftersom de olika ämbetsverken måste ingiva sina petita närmare ett år, innan respektive anslag bliva disponibla, måste alltså behovet av omformaraggregat förutses av järnvägsstyrelsen närmare 4¹/₂ år i förväg. Detta kan självfallet icke ske med någon större noggrannhet, enär maskinbehovet påverkas av såväl oförutsebara belastningsändringar som av den under krigsåren hårt pressade maskinparkens allmäntillstånd. En viss säkerhetsmarginal är därför behövlig. Som följd härav anser styrelsen påkallat att beställa ytterligare två omformaraggregat för ett sammanlagt belopp av 1 200 000 kronor i början av nästa budgetår. En sådan beställning är i nuvarande läge desto angelägnare som de vid statens järnvägar först installerade tolv omformarna — vid linjen Stockholm—Göteborg— nu nått en ålder av över 20 år, varför ersättningsbehovet för dem börjar bli aktuellt. Till förskottslikvid härför erfordras enligt numera modifierade överenskomelser med leverantören blott 10 procent av beställningssumman eller 120 000 kronor.

Slutligen erfordras till diverse smärre anläggningar, avseende kraftförsörjningen, i runt tal 300 000 kronor.

Vad därefter rör *kontaktledningar* och med dessa samhörande anläggningar må nämnas följande.

Till komplettering av kontakt- och hjälpkraftledningar samt förbättring av skyddsanordningar på bangårdar ävensom till förkabling av förbi- och återledningar, utbyte av isolatorer m. m. ingår i innevarande års anslag ett belopp av 440 000 kronor. Motsvarande under nästkommande budgetår planerade arbeten beräknas draga en kostnad av 200 000 kronor.

Till utbyte av försliten kontaktråd beräknas under nästkommande budgetår ett belopp av 460 000 kronor samt till den sedan flera år tillbaka pågående förnyelsen av kontaktledningsanläggningen å malmbanan 1 300 000 kronor.

För såväl det normala revisionsarbetet som för större reparationer på kontaktledningarna har hittills i huvudsak anskaffats ackumulatordrivna elektrolok, till vilka kopplats ett antal speciellt utrustade arbetsvagnar. Dessa lok ha utförts relativt kraftiga, bland annat för att de vid behov skola kunna undanföra tåg, som vid ledningsskada blivit stående på linjen, där de hindrat reparationsarbetet. Med ledningsnätets nuvarande omfattning får antalet anskaffade sådana lok anses tillräckligt för att säkra de större reparationerna men otillräckligt, om de jämväl skola användas för det normala underhållsarbetet. Då detta kan utföras med lättare maskiner, anser styrelsen det därför lämpligt att fortsättningsvis anskaffa motordrivna revisionsvagnar, vilka betinga ett pris, som per enhet med cirka 100 000 kronor understiger kostnaderna för ackumulatorlok. Det nuvarande behovet av sådana vagnar uppgår till 10 och den sammanlagda kostnaden till omkring 2½ miljoner kronor. Leveranstiderna äro emellertid långa även för dessa, varför till en början medel endast erfordras till förskottslikvid, beräknad till 250 000 kronor, vilket belopp bör bliva tillgängligt under budgetåret 1948/49.

Slutligen erfordras under budgetåret 1948/49 till komplettering av fasta tågvärmeanläggningar på stationer ett belopp av 200 000 kronor.

Ovan närmare angivna och motiverade arbeten beräknas tillsammans betinga en kostnad av 4 500 000 kronor.

För dennas täckande torde medel i huvudsak redan finnas tillgängliga i den till 9 miljoner kronor beräknade behållning, som vid ingången av nästkommande budgetår kan väntas kvarstå å hittills under här ifrågavarande rubrik anvisade anslag. Då en sannolikt ej oväsentlig del av denna behållning måste väntas åtgå för att täcka eftersläpande likvider, avseende de tidigare årens byggnads- och anskaffningsprogram, synes emellertid en viss ytterligare medelsanvisning, förslagsvis 100 000 kronor, erforderlig.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

X. Elektrifiering.

Linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—

Strömstad med Smedberg—Lysekil kronor 9 000 000.

Till elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil har hittills anvisats sammanlagt 20 130 000 kronor.

Arbetet i dess helhet har beräknats draga en kostnad av 19 630 000 kronor för linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och 14 210 000 kronor för linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil eller tillsammans 33 840 000 kronor. Återstående medelsbehov, utom i vad avser den erforderliga lokanskaffningen — för vilket ändamål medel begäras under annan rubrik — uppgår alltså till 13 710 000 kronor.

Med nuvarande arbetstakt beräknas arbetet kunna bedrivas så, att elektrisk drift på linjekomplexet i dess helhet kan upptagas i slutet av år 1949. Det återstående anslagsbehovet bör därför kunna uppdelas på budgetåren 1948/49 och 1949/50. Någon exakt fördelning kan emellertid i nuvarande läge icke göras, då allt för stora osäkerheter vidlåda erhållna uppgifter om leveranstemeriner. Uppskattningsvis erfordras dock under budgetåret 1948/49 9 000 000 kronor, medan återstående behov, 4 710 000 kronor, bör kunna täckas under det därpå följande budgetåret.

Järnvägsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om, att ett avbrott i den egentliga banelektrifieringsverksamheten torde vara att emotse, sedan linjen mot Strömstad färdigställts. Såvitt nu kan bedömas är nämligen en så snabb omsvängning i industriens leveransförmåga icke att förvänta inom de närmaste 2 åren, att under dem eventuellt företagna beställningar hinna föranleda leveranser av elektrifieringsmateriel vid den tidpunkt, då materielen skulle erfordrats, om elektrifieringsarbetet kunnat fortsättas utan avbrott.

Elektrifieringsorganisationen kommer under den tid, som förflyter efter strömstadslinjens färdigställande till dess elektrifieringsarbetet åter upptages, att liksom nu sysselsättas med bland annat större ändrings- och kompletteringsarbeten, utbyten av försliten kontaktråd samt dubbelspårlektrifieringar, i den mån sådana bli aktuella. Dessutom avses organisationen skola ombesörja signalbyggnadsarbeten enligt de närmare grunder, som här ovan antytts under rubriken Växel- och signalsäkerhetsanläggningar. Järnvägsstyrelsen räknar med att organisationens kärna på så sätt skall kunna bevaras, varigenom verket undgår att mista en för dess verksamhet synnerligen värdefull personaltillgång och blir satt i tillfälle att efterkomma riksdagens uttalade mening, att elektrifieringsarbetet skall fortsättas, så snart detta blir möjligt. Åtgärden står härigenom också i samklang med Kungl. Maj:ts den 30 juni 1947 meddelade beslut, enligt vilket järnvägsstyrelsen må återkomma till frågan om fortsatt elektrifiering, så snart förhållandena göra detta påkallat.

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

*att till elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—
Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil för budgetåret
1948/49 anvisa ett investeringsanslag å 9 000 000 kronor.*

XI. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Skötselhall för elektrolok vid Hagalunds övre..... kronor 325 000.

Antalet vid Hagalunds övre stationerade elektrolok har under de senaste åren stigit så, att under vissa tider av dygnet allvarliga svårigheter föreligga för desammas mottagande i lokhallen. Försening av lokens inväxling i hallen uppstår därigenom till men för deras underhåll. Detta underhåll i lokhallen är för närvarande så organiserat, att loket, sedan det blivit uppställt på ledig plats i hallen, uppsöker av med nödiga verktyg utrustade reparatörer, vilka verkställa erforderlig avsyning och avhjälpa eventuellt förekommande mindre felaktigheter.

För att undvika en relativt dyrbar tillbyggnad till lokhallen är det avsett att över ingångsspåret uppföra en mindre s. k. skötselhall, rymmande tre elektrolok i rad efter varandra. Genom denna skötselhall, som utrustas med för lokens avsyning och underhåll behövliga verktyg och apparater, skola de ingående loken passera. Hallen inredes med plattformar m. m., så att där arbetande reparatörer bekvämt kunna komma åt att besiktiga och justera såväl apparaterna på lokens tak som den elektriska utrustningen i maskinrummet och underredet med löpverk. Med denna anordning vinnes dels den fördelen, att vissa lok, som ej behöva ytterligare repareras, kunna efter behandling i skötselhallen direkt gå ut till ny tjänstgöring eller till uppställningsspår utanför lokhallen, dels att reparatörerna kunna förbli på sina bestämda platser och där avsyna de genom skötselhallen »flytande» loken. En ej oväsentlig driftkostnadsbesparing och effektivare tillsyn beräknas därigenom kunna erås. Kostnaden för den planerade skötselhallen har beräknats till 325 000 kronor.

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

att till skötselhall för elektrolok vid Hagalunds övre för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 325 000 kronor.

2. Ändring av driftverkstaden vid Halmstad..... kronor 175 000.

Vid förstatligandet av Halmstad—Nässjö järnvägar införlivades med statens järnvägar jämväl en i Halmstad befintlig verkstadsanläggning, bestående av lok- och vagnreparationsverkstäder samt förrådslokaler. Det är nu avsett att använda lokreparationsverkstaden som driftverkstad för periodisk över-

syn av de ånglok, som trafikera linjerna Halmstad—Nässjö—Oskarshamn och Halmstad—Falköping. Härför erfordras vissa ändringar i lokalernas inredning. Det är vidare avsett att utnyttja och indela vagnreparationsverkstaden dels till garage för det stigande antal rälsbussar, vilka ha Halmstad till hemstation, varigenom en eljest behövlig nybyggnad för detta ändamål tills vidare kan uppskjutas, dels ock till verkstad för reparation av mindre skador på godsvagnar. Dessa reparationer utföras nu i det fria, mot vilken anordning erinringar framförts från yrkesinspektionens sida. Den del av förrådslokalerna, som icke erfordras för sitt ursprungliga ändamål, avses komma att inredas till skåp-, tvätt- och matrum för såväl åkande som stationär personal. Dylika välfärdsanordningar, som äro av behovet starkt påkallade, finnas för närvarande icke. Kostnaden för erforderliga ändringsarbeten har beräknats till 175 000 kronor.

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

att till ändring av driftverkstaden vid Halmstad för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 175 000 kronor.

XII. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Tillbyggnad av vagnverkstaden i Malmö kronor 470 000.

I sin skrivelse den 22 september 1945 med förslag till anslagsäskande för budgetåret 1946/47 hemställde järnvägsstyrelsen bland annat om ett anslag å 300 000 kronor för tillbyggnad till lok- och hjulverkstaden i Malmö. I motiveringen för denna tillbyggnad anförde styrelsen bland annat följande:

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

Denna tillbyggnad till hjulverkstaden beräknas vara färdig under nästa år.

För att kunna utföra det alltmer ökade antalet revisioner av personvagnar, är det — i syfte att erhålla ytterligare uppställningsplatser för vagnar — även planerat att från själva vagnhallen förflytta de därstädes inrymda hjälpadelningarna för boggierevisioner och vissa träarbeten. Då något annat förefintligt verkstadsutrymme emellertid ej kan upplåtas för dessa hjälpadel-

ningar, har styrelsen ansett det nödvändigt att medelst tillbyggnad till vagnverkstaden skapa dels erforderliga verkstadsutrymmen dels ock möjlighet till förbättring av driftförhållandena. Genom de sålunda planerade utbyggnaderna skulle utrymme vinnas för ytterligare sex nya uppställningsplatser för boggiévagnar, ett för verkstadens kapacitet synnerligen värdefullt tillskott. Kostnaden för dessa arbeten har beräknats till 400 000 kronor.

I samband med nämnda utbyggnader är det även avsett att inom förefintliga byggnader iordningställa nya personallokaler för cirka 120 man. De för detta ändamål nu tillgängliga lokalerna bliva nämligen särskilt efter planerad utökning av kapaciteten otillräckliga för vagnverkstadens behov. Kostnaden härför har beräknats till 70 000 kronor.

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

att för tillbyggnad av vagnverkstaden i Malmö för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 470 000 kronor.

2. Anordnande av marketenteri vid huvudverkstaden i Östersund kronor 175 000.

Vid huvudverkstaden i Östersund, belägen invid järnvägsstationen, äro för närvarande så gott som samtliga anställda, omkring 240 man, under sin dagliga vistelse vid verkstaden hänvisade att leva på matsäck. Från personalhåll har därför gjorts framställning om anordnande på statens järnvägars bekostnad av ett marketenteri med kök och utrustning.

I likhet med vad som skett vid vissa andra av statens järnvägars huvudverkstäder och andra större arbetsplatser synas åtgärder böra vidtagas för anordnande av marketenteri även vid denna huvudverkstad. Själva rörelsen bör här, liksom på andra håll, bedrivas antingen av personalen själv, genom kooperativt företag, eller av privat restaurangföretag.

Kostnaden för ovannämnda marketenteri, med matsal, kök och förrådslokaler, beräknas till 175 000 kronor.

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

att för tillbyggnad av vagnverkstaden för marketenteri i Östersund för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 175 000 kronor.

XIII. 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 budgetåret 1946/47 beviljade riksdagen för här avsett ändamål ett anslag av 2 000 000 kronor. För budgetåret 1947/48 har däremot — med hänsyn till kvarstående behållning av tidigare anvisade medel — något nytt anslag ej beviljats.

På grund av anslagsbehållningens nedgång och föreliggande stora anslagsbehov, bland annat i samband med den fortgående rationaliseringen — fortsatt anskaffning av biljettmaskiner m. m. — och bannätets utvidgning, beräknar styrelsen, att för nästa budgetår ånyo erfordras ett anslag av 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 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

XIV. Färjelägen kronor 150 000.

De tvenne tåg färjelägena vid hamnen i Malmö ha efter hand blivit mindre tillfredsställande med hänsyn till vad den nutida trafiken kräver. På grund härav har en ombyggnad av det västra färjeläget nyligen genomförts, varvid kostnaderna fördelats så, att statens järnvägar bekostat utbyte av landningsbron, under det att Malmö stad iklätt sig kostnaden för ändring av omfattningsmurarna.

Med hänsyn bland annat till att stundom tvenne färjor samtidigt trafikera hamnen ävensom att östra färjeläget vid vissa vindförhållanden lämpar sig bäst för insegling, föreligger angeläget behov av ombyggnad även av sistnämnda färjeläge. Styrelsen förutsätter, att kostnadsfördelningen härvid blir densamma som beträffande västra färjeläget. Under denna förutsättning har statens järnvägars kostnadsandel beräknats till 250 000 kronor. Då en behållning av 100 000 kronor å tidigare anvisade anslag för tåg färjelägen är att förutse, erfordras för nu avsedda arbeten ett anslagsbelopp av 150 000 kronor.

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

att till färjelägen för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

B. Försvarsberedskap kronor 2 560 000.

I fjolårets petitaskrivelse begärde styrelsen till försvarsberedskap vid statens järnvägar för innevarande budgetår ett anslag å 3 000 000 kronor i enlighet med följande 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
	<u>Summa 3 000 000</u>

På i årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, punkt 65) angivna skäl anvisades sedermera sammanlagt 3 110 000 kronor till ifrågavarande ändamål. Detta belopp innefattar dels sammanlagt 310 000 kronor av de ovan specificerade kostnadsposterna — eller närmare bestämt 120 000 kronor till under 1 a) upptagna arbeten, 30 000 kronor till under punkt 6 upptagna mobiliseringsförråd och hela det under punkt 7 upptagna beloppet — dels 2 800 000 kronor, som på departementschefens förslag överfördes från det av järnvägsstyrelsen under rubriken »Elektrisk tågdrift» föreslagna anslagsbeloppet å 9 630 000 kronor till här ifrågavarande anslagsrubrik av den anledningen, att beloppet avsåge merkostnaderna för förläggande i berg av de nya omformarstationerna i Kristinehamn, Nyköping, Älvsjö och Tillberga, och att denna merkostnad ansågs böra bestridas med anslagsmedel under rubriken »Försvarsberedskap».

Det för nästa budgetår här nedan framlagda förslaget till anslagsaskanden är såsom därav framgår främst betingat av den sålunda vidtagna beskringen av medelstildelningen för det nu löpande budgetåret. Huvudsakligen av denna anledning nödgas styrelsen nu hemställa om en sammanlagd medelsanvisning av 2 560 000 kronor. Huru detta belopp fördelar sig på olika ändamål framgår av följande sammanställning:

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	30 000
3. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport	160 000
4. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion	600 000
	<u>Summa 2 560 000</u>

Beträffande de under punkterna 1 och 2 här ovan angivna anslagsposterna får styrelsen i övrigt hänvisa till den närmare motivering, som lämnas i en samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse.

Vad gäller de övriga punkterna får styrelsen anföra följande.

3. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport.

Till rubricerade arbete har för nu löpande budgetår anvisats 160 000 kronor. För fortsättning av detta arbete, vilket enligt vad styrelsen uppgivit i sin skrivelse den 29 augusti 1946 beräknas pågå under tre år och draga en total kostnad av 480 000 kronor, erfordras sålunda under nästa budgetår ett belopp av 160 000 kronor, vilket belopp bör i sin helhet avskrivas med medel å driftbudgeten.

4. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion.

För detta ändamål begärde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår 600 000 kronor som del av en 5-årsplan. I uttalande till statsverkspropositionen anförde departementschefen, att den i föregående punkt omförmälda omändringen av slutna godsvagnar borde ske i syfte att förbereda en övergång till ny truppvagnsinredning, men att anskaffning av den senare dock tills vidare borde anstå, till dess godsvagnsparken i erforderlig grad ändrats för den nya inredningen, varför departementschefen för det dåvarande icke ansåg sig kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning.

Då vagnarnas ändring sker i samband med den vart tredje år återkommande storrevisionen av dessa, kan en tredjedel av denna vagnpark beräknas bli ändrad under innevarande budgetår. Om medel till ny inredning beviljas för nästa budgetår och materielen beställes vid ingången av nämnda budgetår, torde med hänsyn till leveranstiderna ytterligare en betydande del av godsvagnsparken bli ändrad, innan den nya materielen erhålles. Årskostnaden — 600 000 kronor — innebär för övrigt endast en del av en 5-årsplan, varför vagnarna väl hinna färdigställas under den tid, som åtgår för inredningens anskaffande. Med hänsyn härtill är det önskvärt, att ett belopp av 600 000 kronor anvisas för nästa budgetår. Beloppet bör i sin helhet avskrivas, då det uteslutande avser beredskapsändamål.

Med hänvisning till vad här ovan och i samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:ts måtte föreslå riksdagen att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1948/49 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 2 560 000 kronor enligt följande 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	30 000
3. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport	160 000
4. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion	600 000
	Summa 2 560 000

dels å driftbudgeten ett belopp av 2 135 000 kronor för avskrivning av en del av ifrågavarande kapitalinvesteringar.

C. Rullande materiel.

I. Ombyggnad av ånglok kronor 150 000.

Såsom styrelsen omnämnde i sin skrivelse den 29 augusti i fjol ha under en följd av år ånglok av typen litt. E ombyggts till litt. E₂. Detta arbete har nu fortskridit så att av det ursprungliga antalet E-lok, 130 stycken, hitintills ett 80-tal blivit ombyggda. För fortsättning av denna ombyggnad erfordras under nästa budgetår 100 000 kronor.

Planerade mindre ändringsarbeten och moderniseringar av med privatbanor övertagna lok beräknas vidare föranleda en kostnad av cirka 50 000 kronor.

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

att till ombyggnad av ånglok för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

II. Nyanskaffning av motorlok.

I sin skrivelse av den 29 augusti 1946 angående anslag för innevarande budgetår framhöll järnvägsstyrelsen under ovanstående rubrik, att motorlok utomlands visat sig avsevärt överlägsna ånglok, när det gäller växlingstjänst, och att det därför vore styrelsens avsikt att vid nyanskaffning av växellok för icke elektrifierade områden såsom hamnar m. m. övergå till motorlok. För innevarande budgetår hemställde styrelsen om medel för inköp av dels ett svenskt motorlok (550 000 kronor) dels tvenne utländska lok (å 500 000 kronor per styck). Därjämte begärde styrelsen 260 000 kronor till slutlikvid för ett svenskt motorlok, för vilket 200 000 kronor till förskottslikvid redan anvisats för budgetåret 1946/47. Det av styrelsen sålunda begärda beloppet, sammanlagt 1 810 000 kronor, anvisades av statsmakterna.

Enär stort behov av kraftiga växlingslok föreligger, anser järnvägsstyrelsen, att ytterligare 10 motorlok böra inköpas. Då någon leverans av dessa lok, vilka beräknas komma att betinga en kostnad av i runt tal 3 000 000 kronor, ej torde medhinnas under budgetåret 1948/49, behöver emellertid endast en tredjedel av nyssnämnda belopp finnas disponibelt under nästa budgetår för utbetalning av sedvanlig förskottslikvid. För verkställande av denna dellikvid finnas medel för övrigt redan tillgängliga i det att de i årets leveransplan ingående två engelska motorloken vardera ställt sig 200 000 kronor billigare än vad tidigare beräknats och det för inköp av ett svenskt lok avsedda beloppet, 550 000 kronor, ännu icke är bundet — och därest ovan nämnda 10 motorlok anskaffas icke heller är avsett att bindas — i någon beställning. Sammanlagt 950 000 kronor av redan beviljade anslagsmedel äro sålunda disponibla för verkställande av behövlig förskottslikvid för ifrågasvarande 10 lok. Då deras slutbetalning kräver ytterligare medelsanvisning under budgetåret 1949/50 har järnvägsstyrelsen emellertid ansett sig redan

nu böra underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning och får alltså hemställa om medgivande att anskaffa ytterligare 10 motorlok och att av tidigare till motorlok anvisade medel till förskottslikvid för denna beställning använda ett belopp av 950 000 kronor.

III. Nyanskaffning av elektrolok kronor 4 425 000.

För innevarande budgetår har till nyanskaffning av elektrolok anvisats 4 965 000 kronor, vilket belopp till huvudsaklig del är avsett till dellikvider för den av den pågående elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Uddevalla—Strömstad betingade utökningen av elektrolokparken. För fullgörande av på nästa budgetår belöpande likvid för denna lokbeställning erfordras ett belopp av 2 185 000 kronor.

Under de senare åren har elektrolok i huvudsak anskaffats endast i samband med den fortgående elektrifieringen av bannätet. På grund av den efter omställningen till elektrisk drift inträdda avsevärda trafikökningen har en kännbar knapphet på elektrolok uppstått, vilken gjort det nödvändigt att i stor utsträckning insätta ånglok i såväl tåg- som växlingstjänst på elektrifierade linjer. Denna återhållsamhet i fråga om anskaffning av elektrolok är delvis beroende på att man velat avvakta prov med den nu under leverans varande Hg-typen. Sedan dessa prov nu pågått så länge, att typens lämplighet kan anses ådagalagd, torde därför ett 20-tal lok av nämnda typ nu böra anskaffas.

Denna anskaffning beräknas kosta 6 400 000 kronor, varav 2 240 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1948/49 och återstoden med hälften å vartdera av därpå följande tvenne budgetår.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 4 425 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 425 000 kronor.

IV. Ombyggnad av elektrolok kronor 565 000.

De först beställda tre snälltågsloken av en ny, kraftigare typ — litt. F — utfördes närmast på prov och följaktligen på ett i flera tekniska avseenden sinsemellan olika sätt. De sedermera beställda 21 F-loken äro däremot av ett alltigenom enhetligt utförande, som dock i elektriskt hänseende avviker från provlokens. Med hänsyn till underhållet och anskaffningen av reservdelar ävensom till svårigheten att alltid hålla tillräcklig specialutbildad personal för tjänstgöring å sistnämnda lok, är det önskvärt att dessa ombyggas till samma utförande som övriga F-lok. Kostnaden härför beräknas till 360 000

kronor. I samband med denna ombyggnad böra två av loken vidare fördes med ändrad kraftöverföring i drivhjulen, så att de även i detta avseende bli lika med övriga F-lok. Kostnaden härför beräknas till cirka 130 000 kronor. Av den sammanlagda kostnaden för ovannämnda ombyggnadsarbeten, 490 000 kronor, beräknas i form av förskottsbetalning belöpa sig på budgetåret 1948/49 170 000 kronor.

För fortsättning av tidigare anmälda ombyggnadsarbeten såsom inbyggnad av rullager å D-lok samt ombyggnad av Hab-lokens hjulstommar beräknas vidare under nästa budgetår ett belopp av 395 000 kronor bliva erforderligt.

Det totala anslagsbehovet under nu ifrågavarande rubrik beräknas sålunda till 565 000 kronor.

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

att till ombyggnad av elektrolok för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 565 000 kronor.

V. Nyanskaffning av elektromotorvagnar kronor 4 860 000.

I syfte att åstadkomma en förbättring av tågförbindelserna särskilt på medellånga håll har styrelsen funnit ändamålsenligt att anskaffa s. k. snabbmotortåg (litt. Xoa5) bestående av tre kortkopplade vagnar. Under år 1945 beställdes sålunda 6 dylika vagnar, vilka beräknas bliva levererade under våren 1948. Den till ett sammanlagt belopp av 4 860 000 kronor uppgående kostnaden för denna anskaffning kan till ett belopp av 3 900 000 kronor bestridas med tidigare till elektromotorvagnar och personvagnar anvisade anslag, varjämte återstående 960 000 kronor ingår i det under här ifrågavarande rubrik för innevarande budgetår beviljade anslaget å 4 870 000 kronor. Till förskottslikvid för ytterligare trenne dylika snabbmotortåg har vidare för innevarande budgetår ställts till styrelsens förfogande 810 000 kronor, vilket belopp ingår i nyssnämnda anslagssumma å 4 870 000 kronor. Några medel till bestridande av återstående kostnader för dessa trenne tågsätt behöva icke anvisas förrän tidigast under budgetåret 1949/50.

Med hänsyn till att — såsom även av departementschefen framhållits i årets statsverksproposition — en ökad anskaffning av elektromotorvagnar och snabbmotortåg är ett synnerligen viktigt led i strävandena att åstadkomma rationalisering och modernisering av järnvägsdriften, finner styrelsen angeläget att medel för anskaffande av ytterligare tvenne dylika tåg nu anvisas. Av den till 1 620 000 kronor beräknade kostnaden härför torde på nästa budgetår i form av förskottslikvid belöpa sig 560 000 kronor.

Till förskottslikvid för 6 elektromotorvagnar (litt. Xoa4), avsedda för närtrafik (totalkostnad 1 800 000 kronor) ingår i det för budgetåret 1946/47 under ifrågavarande rubrik anvisade anslaget ett belopp av 600 000 kronor. I sin skrivelse den 29 augusti i fjol hemställde styrelsen, att medel för

täckande av återstoden av kostnaden för denna anskaffning eller 1 200 000 kronor måtte ställas till förfogande för innevarande budgetår. Då det senare visade sig, att på grund av eftersläpning i leveransprogrammet slutlikvid för berörda beställning icke behövde erläggas förrän under budgetåret 1948/49 minskades anslaget för innevarande budgetår emellertid i motsvarande grad. Medel för ändamålet erfordras nu i stället under nästa budgetår.

Av anslaget för innevarande budgetår under denna rubrik avser vidare ett belopp av 1 000 000 kronor förskottslikvid för ytterligare ett 10-tal dylika motorvagnar. Slutlikviden, 2 000 000 kronor, för dessa vagnar beräknas på grund av nu rådande långa leveranstider behöva erläggas först under budgetåret 1949/50 och erfordrar sålunda icke någon medelsanvisning för nästkommande budgetår. En fortsatt anskaffning av dylika vagnar är emellertid synnerligen önskvärd, och medel torde därför nu böra anvisas för att möjliggöra en ny beställning av ytterligare tre dylika motorvagnar, som beräknas betinga en kostnad av 900 000 kronor och för vilka den på nästkommande budgetår belöpande förskottslikviden sålunda skulle uppgå till 300 000 kronor.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 augusti 1936 med uppgift på arbeten och beställningar, vilka kunde förutses böra komma till utförande under de fem budgetåren 1937/38—1941/42, anmälde styrelsen behov av att under nämnda femårsperiod anskaffa motorvagnar närmast avsedda för förortstrafiken vid Stockholm och Göteborg. För detta ändamål tänktes då lämpa sig att använda motorvagnar av samma typ — ovannämnda litt. Xoa4 — som för närvarande användes dels i lokaltrafiken närmast Malmö, dels i snabbtågsförbindelserna mellan Malmö och Hälsingborg och som där, efter under senare år företagen konstruktionsförbättring visat sig synnerligen ändamålsenlig och driftekonomisk. Vid den fortsatta utredningen av frågan visade det sig emellertid, såsom styrelsen meddelade i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1938 angående anslag för budgetåret 1939/40, att nämnda motorvagnstyp icke ägde tillräcklig kapacitet för att med fördel kunna ombesörja den avsevärt större lokaltrafiken vid Stockholm och Göteborg, varför denna trafik tills vidare ansågs bättre betjänad med loktåg, d. v. s. med lok och vanliga personvagnar.

Allt talar emellertid för att en dylik motortågstrafik skulle innebära samma fördelar vad beträffar förortstrafiken vid Stockholm och Göteborg som redan visat sig vara fallet på andra håll, om blott en härför ur såväl teknisk som trafikteknisk synpunkt lämplig konstruktion kunde åstadkommas. Denna fråga har därför under senare tid ånyo varit föremål för styrelsens övervägande. Med stöd av den nu under cirka 10 år vunna erfarenheten av dylika motorvagnar har det därvid numera befunnits möjligt konstruera motortågsätt, som äro både driftsäkra och lämpliga för sitt ändamål och som fylla speciellt de för här ifrågavarande trafik önskade betingelserna — varje motortågsenhet skulle bestå av 5 kortkopplade vagnar, rymmande sammanlagt cirka 450 resande, med möjlighet att då så erfordras sammankoppla 2 till 3 enheter. Förarbetena i fråga om vagnarnas konstruktion ha nu fortskridit så långt, att

behövligt underlag för en upphandling anses kunna föreligga färdigt hösten 1948. Med en beräknad tillverkningstid av cirka 3 år skulle leverans sedermera kunna ske 1951—1952. Styrelsen får därför nu föreslå, att anslagsmedel ställas till förfogande för beställning av till att börja med 8 dylika motortåg-sätt till en beräknad kostnad av sammanlagt 8 000 000 kronor. För förskottslikvid i samband med denna beställning erfordras en medelsanvisning för nästkommande budgetår av 2 800 000 kronor.

Det sammanlagda anslagsbehovet under nu ifrågavarande rubrik beräknas sålunda till 4 860 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 860 000 kronor.

VI. Nyanskaffning av rälsbussar kronor 4 000 000.

I sin skrivelse den 16 september 1944 med förslag till anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 meddelade styrelsen under här ifrågavarande rubrik, att utöver då befintliga rälsbussar och släpvagnar ytterligare 70 à 80 rälsbussar och 30 à 40 släpvagnar torde bli erforderliga vid övergången till en tänkt fredstidtabell. Till anskaffande av dessa vagnar har därefter å riksstaten för budgetåren 1945/46 och 1946/47 anvisats ett belopp av 4 000 000 kronor för vardera budgetåret.

I fjolårets petitaskrivelse meddelade styrelsen vidare, att behovet av rälsbussar på grund av trafikstegringen ytterligare ökat samt att dessutom de under 1930-talet byggda 2-axliga rälsbussarna — ett 70-tal — på grund av förslitning nu behöfde ersättas med större och modernare vagnar, varvid de slojade rälsbussarna i viss utsträckning lämpligen borde ombyggas till gods-rälsbussar. I detta sammanhang anmälde styrelsen dessutom sin avsikt att i ökad omfattning anskaffa större 2-motoriga rälsbussar samt att övergå från trä- till stålkonstruktioner. På grund av den härigenom uppkommande kostnadsökningen torde, framhöll styrelsen, medelsbehovet för en årlig anskaffning av samma storleksordning som dittills komma att stiga från 4 till 7 miljoner kronor. Med hänsyn till de nuvarande långa leveranstiderna ansåg styrelsen dock, att för budgetåret 1947/48 blott en del av sistnämnda belopp eller 3 miljoner kronor vore erforderligt, vilket belopp också av statsmakterna anvisades

Beträffande medelsbehovet för nästa budgetår får styrelsen anföra följande.

En årlig nyanskaffning av rälsbussar i ungefär samma omfattning som under senare åren eller ett 30—40-tal torde bli erforderlig även under de närmast följande åren. Som skäl härför må utöver vad tidigare anförts framhållas, att det för statens järnvägar framdeles säkerligen kommer att visa sig mera angeläget än tidigare att åstadkomma så ekonomiskt fördelaktiga drifts-

former som möjligt, och att en väsentlig ökning av antalet rälsbussfordon utan tvivel är till ovärderlig nytta härvidlag. Genom anskaffning av dylika är det nämligen möjligt icke blott att för tillgodoseende av ett växande trafikbehov successivt utöka och förbättra reselägenheterna särskilt å vissa norrlandslinjer och å smalspåriga bandelar utan även att i betydande omfattning utbyta redan befintliga loktågsförbindelser mot mera ekonomiska rälsbusståg.

För att kunna på bästa sätt, såväl trafiktekniskt som ekonomiskt, utnyttja redan befintliga rälsbussar är det slutligen nödvändigt att anskaffa ytterligare släpvagnar. För närvarande förekommer nämligen i ganska stor utsträckning, att rälsbussarna, särskilt vid helger och veckoskiftet, måste antingen ersättas av loktåg eller ock dubbleras. De ökade driftkostnader, som härigenom uppstå, skulle om icke helt så dock till stor del undgås, om lämpliga släpvagnar funnes disponibla till erforderligt antal. Enligt företagen undersökning erfordras för detta ändamål ett 35-tal släpvagnar, beträffande vilka en anskaffning så snart som möjligt är synnerligen önskvärd.

Till dellikvider för redan beställda rälsbussar samt till förskottslikvider för avsedda nybeställningar av rälsbussar och släpvagnar beräknas under nästa budgetår ett belopp av cirka 4 000 000 kronor bliva erforderligt.

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

att till nyanskaffning av rälsbussar och släpvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

VII. Nyanskaffning av lokomotorer..... kronor 100 000.

Till nyanskaffning av lokomotorer har för budgetåren 1946/47 och 1947/48 anvisats 660 000 respektive 850 000 kronor. Såsom av styrelsens petitaskrivelser för nämnda budgetår framgår, var det styrelsens avsikt att för dessa medel anskaffa dels 4 större, dubbelmotoriga, dels 14 mindre, enmotoriga lokomotorer. Efter en mindre omkonstruktion av den enmotoriga typen har denna emellertid visat sig fullt jämställd i växlingstjänst med den större, cirka 2½ gånger dyrare typen, varav statens järnvägar tidigare anskaffat två stycken. På grund härav har styrelsen ansett sig böra frångå sin tidigare plan och har i stället för nämnda fyra större lokomotorer — och till samma totala kostnad — beställt tio lokomotorer av den mindre typen.

Utöver de 24 lokomotorer av denna mindre typ, som sålunda beställts för de under innevarande och föregående budgetår beviljade medlen anses emellertid ytterligare ett 10-tal dylika böra anskaffas. Växlingsarbetet å mindre eller medelstora stationer utföres nämligen både billigare och snabbare med lokomotorer än med tåg- och växlingslok.

Kostnaden för de till anskaffning nu ytterligare ifrågasatta lokomotorerna kan beräknas till cirka 800 000 kronor. Med hänsyn till att någon leverans icke torde kunna väntas ske förrän i slutet av 1949 erfordras emellertid för budget-

året 1948/49 medelsanvisning blott för täckande av en mindre del härav, förslagsvis 100 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av lokomotorer för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

VIII. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar kronor 13 970 000.

Till anskaffning av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 7 000 000 kronor avsett till förskotts betalning för en till 18 680 000 kronor kostnadsberäknad nybeställning av 15 sovvagnar, 61 fjärrtrafiks- och 25 närtrafikssittvagnar, 3 restaurangvagnar och 22 resgodsvagnar. Av den återstående kostnaden för denna beställning eller 11 860 000 kronor beräknas ett belopp av 8 350 000 kronor bliva erforderligt för utbetalningar under nästa budgetår.

Vad angår behovet av ytterligare nybeställningar och härför under budgetåret 1948/49 erforderliga medel tillåter styrelsen sig till en början att hänvisa till den utförliga motivering för en ökning av personvagnsparken, som styrelsen lämnat i sin skrivelse den 29 augusti 1946 angående investeringsanslag för budgetåret 1947/48 ävensom erinra om att den i det följande angivna anskaffningsplanen endast utgör ett led i ett för de närmaste åren uppgjort anskaffningsprogram. Vidare må i detta sammanhang erinras om vad statsutskottet (utlåtande nr 9, punkt 75) anförde vid behandlingen av anslaget till anskaffning av personvagnar för innevarande budgetår, nämligen att utskottet funnit det välbetänkt att järnvägsstyrelsens förslag i full utsträckning tillstyrks av departementschefen samt att ersättnings- och nyanskaffningsfrågorna alltfört borde ägnas vederbörlig uppmärksamhet.

Styrelsen övergår härefter till att något närmare belysa huru förhållandena och behovet ter sig för de särskilda slagen av personvagnar.

Samtliga 1 och 2 klass sovvagnar, för närvarande 49 stycken, utgöras av trävagnar med en medelålder av 41 år — 19 stycken äro byggda på 1890-talet. Av befintliga 75 kombinerade 1, 2 och 3 klass sovvagnar äro 34 likaledes försedda med korg av trä och ha en medelålder av 38·5 år — 11 äro byggda på 1890-talet. Dessa förhållanden ha nödvändiggjort och nödvändiggöra slopning av äldre sovvagnar. Då en mot denna slopning fullt svarande ersättningsanskaffning av sovvagnar icke skett har antalet disponibla sovplatser nedgått — sedan år 1940 med över 12 %. Samtidigt har antalet sovvagnsresande ökat — från år 1940 till 1946 med över 100 %. Här berörda förhållanden belysas närmare i följande tablå.

År	Antal sovvagns- resande	Antal sovplatser
1940	378 778	4 665
1941	393 367	4 520
1942	418 719	4 520
1943	462 532	4 520
1944	570 000	4 415
1945	672 702	4 116
1946	769 347	4 076

Anförda uppgifter torde tydligt ådagalägga, att den nuvarande sovvagnsparken är otillräcklig. Till ytterligare belysning av att så är fallet kan vidare nämnas, att enbart i de från Stockholms central utgående tågen under tiden 8 juni—31 augusti 1947 ej mindre än cirka 19 000 personer måst nekas sovplats och att samma varit förhållandet, ehuru i mindre omfattning, även i andra tåg.

Behövet av en snabb förnyelse och utökning av sovvagnsparken torde med vad ovan anförts vara fullt ådagalagt.

Av de nu i daglig trafik använda kombinerade 2 och 3 klass sittvagnarna för fjärrtrafik äro ej mindre än 95 stycken byggda under åren 1880—1899 och 80 stycken under åren 1900—1910. Då anskaffningen av dylika vagnar i flera år måst stå tillbaka för det ännu mera trängande behovet av 3 klass vagnar, är en utökning och successiv förnyelse av denna för fjärrtrafiken avsedda vagnpark nu icke blott önskvärd utan även nödvändig, om statens järnvägar framdeles skola ha någon utsikt att i konkurrens med andra, moderna transportmedel bibehålla och om möjligt öka sin resandetrafik. Med hänsyn till den tilltagande konkurrensen från andra trafikmedel och det alltmera stigande antalet utländska turister torde det vid en sådan förnyelse få anses angeläget att kunna bjuda de resande i våra förnämsta dagsnälltåg en verkligt påtaglig ökning av komforten. Järnvägsstyrelsen har därför ansett tiden mogen att anskaffa ett antal vagnar av amerikansk »coach»-typ, utrustade med bland annat fåtöljer vändbara i farriktningen och med ställbara ryggar respektive fotstöd, ventilationsanläggning med även luftkylning sommartid (s. k. fullständig luftkonditionering), stora fasta fönster (med automatisk imborttagning), belysning med lysämnesrör, varmt och kallt vatten samt WC.

Med beaktande av samtliga ovanberörda omständigheter torde för nästkommande budgetår böra räknas med en nybeställning av 17 sovvagnar, 59 fjärrtrafikssittvagnar, 3 närtrafikssittvagnar och 23 resgodsvagnar. Kostnaderna för denna nyanskaffning beräknas till 16 860 000 kronor.

Den förra året framlagda och av statsmakterna godkända årsplanen för nyanskaffning beräknades som ovan nämnts betinga en sammanlagd kostnad av 18 680 000 kronor. I förhållande till innevarande budgetårs anskaffningsprogram innebär sålunda den för nästkommande budgetår ifrågasatta anskaffningsplanen en kostnadsminskning av drygt 1 800 000 kronor. Denna minskning

torde böra ses i samband med de på annat ställe i denna skrivelse föreslagna 8 elektromotortågsätten för närtrafiken vid Stockholms central och Göteborgs central, genom vilkas anskaffning ett 30-tal personvagnar — jämte 3 elektrolok — beräknas bliva disponibla för annan trafik.

På budgetåret 1948/49 beräknas belöpa sig endast en del av den ovan angivna totalkostnaden 16 860 000 kronor, nämligen i runt tal 5 620 000 kronor. Sammanlagda medelsbehovet under nästa budgetår utgör sålunda (8 350 000 + 5 620 000 =) 13 970 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 13 970 000 kronor.

IX. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar kronor 1 320 000.

Till ombyggnad av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 1 545 000 kronor. Till motsvarande arbeten beräknas för nästa budgetår ett belopp av 1 320 000 kronor bliva erforderligt, varav 150 000 kronor för förbättring av gångegenskaperna å en del äldre boggier, 170 000 kronor för omändring av tvåaxliga sjukvagnar till boggivagnar, 150 000 kronor för inmontering av rörsoffor i befintliga 3 klass vagnar, 150 000 kronor för anordnande av särskilda barnkupéer och -toaletter i vissa 3 klass vagnar, 500 000 kronor för ändring av belysningsystemet i vissa vagnar samt slutligen 200 000 kronor för moderniserings- och standardiseringsarbeten av skilda slag.

Till närmare motivering för angivna delposter får styrelsen anföra följande.

För fortsättande av det i styrelsens skrivelse den 29 augusti 1946 omnämnda arbetet i syfte att förbättra gångegenskaperna å 240 stycken äldre personvagnsboggier — vilket arbete beräknats kosta 600 000 kronor och är avsett att utföras under de närmaste fyra åren — erfordras samma medelsanvisning som för innevarande budgetår, eller alltså 150 000 kronor.

I samma syfte böra statens järnvägars tvåaxliga sjukvagnar fördes med boggier, vartill erfordras 170 000 kronor.

Moderna soffor av stålörsmmodell torde numera få anses nödvändiga även i de bättre tvåaxliga vagnar, som äro i dagligt bruk, ofta å mycket långa sträckor. För att kunna fortsätta härvidlag redan igång varande arbeten erfordras en medelsanvisning av 150 000 kronor för nästa budgetår.

Enär de nya C08b-vagnarna med särskilt inredda barnkupéer (inklusive toalett) visat sig fylla ett länge känt behov, har styrelsen ansett önskvärt att inreda dylika kupéer även i 86 befintliga C08d-vagnar. Detta arbete beräknas draga en kostnad av 600 000 kronor och är avsett att fördelas på fyra år, varför på nästa budgetår beräknas belöpa sig 150 000 kronor.

I sin skrivelse den 22 december 1943 med förslag till förnyelsefondsstat för år 1944 framhöll styrelsen angelägenheten av att införa elektrisk generatorbelysning i stället för den eldfarliga gasbelysningen i tvåaxliga personvagnar

och hemställde om ett begynnelseanslag å 500 000 kronor för detta ändamål, vilket belopp även beviljades. Ifrågavarande arbete, som i sin helhet numera torde få beräknas kosta 2 miljoner kronor i stället för tidigare uppgivna 1,8 miljoner kronor, har blivit fördröjt genom bland annat arbetskonflikten vid verkstäderna år 1945 och andra leveranssvårigheter, varför detsamma hittills icke krävt någon ytterligare medelsanvisning. Sedan materielleveransen nu kommit igång, anses emellertid ytterligare 500 000 kronor erforderliga för arbetets fortsättning.

För mindre moderniserings- och standardiseringsarbeten beräknas slutligen ett lika stort belopp som för innevarande budgetår eller 200 000 kronor bliva erforderligt.

Det sammanlagda beloppet under denna rubrik uppgår sålunda till 1 320 000 kronor.

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

att till ombyggnad av person- och resgodsvagnar under budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 320 000 kronor.

X. Nyanskaffning av postvagnar..... kronor 260 000.

I skrivelse den 31 januari 1944 angående anslagsäskanden till ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten under budgetåret 1944/45 anmälde styrelsen, att behov förelåg att anskaffa 15 postvagnar som ersättning för äldre dylika och att kostnaderna för dessa 15 vagnar kunde beräknas till 2 000 000 kronor, varav 670 000 kronor beräknades belöpa sig på nämnda budgetår. I det å riksstaten för budgetåret 1944/45 under rubriken »Ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten» uppförda anslaget å 29 640 000 kronor anvisades i enlighet härmed ett belopp av 670 000 kronor för ifrågavarande ändamål. Till täckande av återstoden av kostnaden eller 1 330 000 kronor anvisades därefter anslag å riksstaten för budgetåret 1945/46.

Av nämnda 15 vagnar hava 10 beställts och komma att levereras under denna höst, varvid samtidigt de 5 återstående vagnarna skola beställas för leverans våren 1949.

Vid ingången av nu löpande budgetår förelåg å anslaget för postvagnar en behållning av 1 640 000 kronor. Härav erfordras 640 000 kronor för slutlikvidering av de 10 nu i det närmaste leveransklara vagnarna och 700 000 kronor för att betala de 5 ytterligare vagnar, som äro avsedda att beställas under höstens lopp och som beräknas kosta 140 000 kronor per styck. Av behållningen skulle därefter återstå 300 000 kronor.

Generalpoststyrelsen har nu anmält behov av ytterligare 12 postvagnar till en totalkostnad av 1 680 000 kronor. Till förskottslikvid för dessa vagnar, vilka böra beställas under nästa budgetår, erfordras 560 000 kronor. Med hänsyn till nyssnämnda anslagsbehållning å 300 000 kronor torde denna förskottslikvid emellertid endast kräva en medelsanvisning av 260 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av postvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 260 000 kronor.

XI. Nyanskaffning av godsvagnar kronor 7 600 000.

Till nyanskaffning av godsvagnar har för budgetåret 1947/48 anvisats 9 050 000 kronor. Sedan de för dessa medel beställda vagnarna levererats, kommer statens järnvägars normalspåriga vagnpark att omfatta cirka 9 900 slutna och 19 400 öppna eller tillsammans cirka 29 300 vagnar.

En fortsatt nyanskaffning av godsvagnar är emellertid alltjämt av behovet påkallad. Trots att godstrafiken, mätt i antal lastade vagnar, nedgått med cirka 10 % sedan i föl är vagnbristen nämligen alltjämt mycket kännbar, vilket bland annat framgår av att denna brist i medeltal per dag under första halvåret 1947 uppgick till 1 940 öppna och 900 slutna vagnar. Behovet av viss sådan nyanskaffning framstår än mer motiverat mot bakgrunden av följande härvidlag inverkan de särskilda förhållanden.

Under sommarmånaderna lägga cykeltransporterna beslag på allt flera slutna vagnar och även styckegodstrafiken kräver numera ett ökat antal dylika vagnar, sedan konkurrensen från den nu frigivna lastbilstrafiken tillkommit. Denna konkurrens framtvingar nämligen snabbare transporter för styckegods, vilket icke längre gör det möjligt att å avsändningsstationerna samla godset till större vagnslaster. Varje vagn blir med andra ord mindre väl utnyttjad och antalet erforderliga vagnar ökar.

Vidare ha omkring 1 500 malmvagnar under krigsåren varit flyttade från linjen Luleå—Narvik till mellersta och södra Sverige där de med fördel kunnat användas för transporter av cement, tegel, kol, makadam m. m. Huvudparten av dessa vagnar har emellertid måst återlämnas till malmbanan, sedan trafiken av lapplandsmalm nu ånyo kommit igång.

Slutligen har det alltmer ökade behovet av cisternvagnar för bensin och brännolja m. m. befunnits lämpligast böra tillgodoses genom att järnvägen mot hyra ställer vanliga öppna vagnar till de olika firmornas förfogande, varvid firmorna själva utrusta vagnarna med lämpliga cisterner. Dylika provisoriska cisternvagnar göra nämligen samma nytta som permanenta sådana och ha därjämte den fördelen, att cisternerna kunna borttagas och vagnarna återställas till vanliga vagnar, därest oljetransporterna skulle minska.

Av ovan anförda skäl anser järnvägsstyrelsen nyanskaffning av 550 normalspåriga, tvåaxliga godsvagnar böra ske, varav 200 slutna och 350 öppna. Denna anskaffning motsvarar för övrigt ej ens en normal av ålder och förslitning betingad förnyelse, ty en dylik skulle vid en vagnpark av nuvarande omfattning kräva en årlig nyanskaffning av cirka 250 slutna och 400 öppna vagnar. Kostnaden för nämnda 550 vagnar kan beräknas till 8 000 000 kronor, varav 6 500 000 kronor torde belöpa sig på budgetåret 1948/49.

Bristen på matvaruvagnar är under vintermånaderna alltså mycket stor. Med anledning härav och i anslutning till vad som anförts i styrelsens skrivelse av den 29 augusti 1946 anser sig järnvägsstyrelsen böra föreslå anskaffning under nästa budgetår av ytterligare 25 stycken normalspåriga matvaruvagnar, försedda med kompressorskylaggregat.

Anskaffningskostnaden för dessa 25 stycken matvaruvagnar beräknas uppgå till 1 700 000 kronor, varav 1 100 000 kronor beräknas erforderliga under budgetåret 1948/49.

Det för anskaffning av godsvagnar under nästa budgetår erforderliga beloppet skulle sålunda utgöra sammanlagt (6 500 000 + 1 100 000 =) 7 600 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av godsvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 600 000 kronor.

D. Biltrafik.

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

Till »Garagebyggnader m. m.» anvisades för budgetåret 1946/47 ett belopp av 2 200 000 kronor. I sin petitaskrivelse den 29 augusti i följande hemställde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår om ett anslag av 1 900 000 kronor för samma ändamål. På i statsverkspropositionen anförda skäl nedsattes beloppet emellertid till 1 400 000 kronor.

Behovet av garagebyggnader har som styrelsen redan tidigare framhållit länge varit trängande och sedan biltrafikrörelsen nu ytterligare utvidgats har detta behov gjort sig än mer kännbart. Därtill kommer att kostnaderna för de anläggningar, som redan utförts eller äro avsedda att komma till utförande med anlitande av redan beviljade anslag, i vissa fall ställt sig väsentligt högre än vad som beräknats, beroende på dels inträdda prisstegringar, dels behöflig större kapacitet än som ursprungligen förutsattes. Det är därför synnerligen angeläget att ytterligare medel ställas till förfogande för här ifrågakommande ändamål. Detta behov har beräknats till 1 550 000 kronor. Därutöver erfordras 150 000 kronor för uppförande av busstation i Kristianstad, om vars uppförande avtal träffades redan under år 1941 mellan Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Kristianstads stad. Detta avtal överfördes på statens järnvägar i och med förstatligandet av nämnda bolags järnvägar och staden kräver nu arbetets omedelbara igångsättande.

Sammanlagt erfordras således för dessa anläggningar 1 700 000 kronor. Med hänsyn till att viss behållning på grund av att arbetena i anledning av kända förhållanden måste utföras i långsammare tempo än vad ursprungligen avsetts torde komma att kvarstå å tidigare till garage- och verkstadsbyggnader an-

visade medel synes emellertid tillräckligt att för budgetåret 1948/49 anvisas 1 000 000 kronor.

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

att till garagebyggnader m. m. för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

II. Nyanskaffning av bilmateriel kronor 4 500 000.

I sin skrivelse den 29 augusti 1946 meddelade järnvägsstyrelsen under här ifrågavarande rubrik, att under innevarande budgetår planerades anskaffning av ett 110-tal vägbussar och ett 25-tal täckta godssläpvnagnar till en beräknad sammanlagd kostnad av 5 725 000 kronor, vilket belopp även anvisades för ändamålet.

Beträffande anslagsbehovet under nästa budgetår får styrelsen meddela följande.

Under det nu tilländalupna budgetåret har statens järnvägars biltrafikrörelse utökats högst avsevärt dels genom biltrafik, som övertagits i samband med inköpta enskilda järnvägar, dels genom direkt förvärvad enskild biltrafik samt genom igångsättande av ny billinjetrafik. Den trafikerade billinjelängden har sålunda ökat från 9 979 kilometer till 12 337 eller alltså med 2 358 kilometer. Fordonsparken har emellertid icke på långt när ökats i samma proportion, vilket haft till följd, att det för närvarande råder stor brist på vägbussar. Denna vagnbrist har bland annat medfört dels en onormal förslitning av fordonen, dels att vagnar måst inlånas från privata företag och dels att trafik ännu icke kunnat återupptagas på en del sträckor, där densamma varit nedlagd under krigsåren. Sistnämnda förhållande har i flera fall föranlett klagomål från allmänheten. Det synes järnvägsstyrelsen därför angeläget, att vägbussparken utökas genom nyanskaffning i sådan omfattning, att driften å trafikerade linjer kan upprätthållas på ett någorlunda tillfredsställande sätt, att trafiken å nedlagda viktigare linjer kan återupptagas samt att fordonens underhåll icke — i brist på reservvagnar — behöver eftersättas.

Vid utgången av budgetåret 1946/47 ägde statens järnvägar sammanlagt 736 vägbussar, varav 250 äro tillverkade åren 1927—1935. Samtliga dessa 250 vagnar komma således under budgetåret 1948/49 att överskrida den ålder, 11 år, som anses som den normala medellivslängden för en vägbuss i mera krävande trafik. Genom ombyggnad torde emellertid en del kunna användas ännu några år, men en nyanskaffning av omkring 160 vägbussar som ersättning för de allra äldsta är dock nu ofrånkomlig för ett nöjaktigt och friktionsfritt upprätthållande av busstrafiken.

I syfte att rationalisera godstrafiken på billinjen Övertorneå—Pajala och därigenom förbättra driftresultatet vid linjen ifråga anses det vidare nödvändigt att anskaffa flera fordonsenheter av semitrailertyp med stor lastkapacitet.

Kostnaderna för ovannämnda nyanskaffningar beräknas till sammanlagt 8 200 000 kronor.

Med hänsyn till att av angivna nyanskaffningar endast chassierna och en mindre del av karosserierna beräknas komma att levereras och betalas under budgetåret 1948/49 erfordras emellertid medelsanvisning endast för täckande av en del av den totala kostnaden eller i runt tal 4 500 000 kronor.

Under åberopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställes, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till nyanskaffning av bilmateriel för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 500 000 kronor.

III. Förvärv av billinjer..... kronor 3 000 000.

För innevarande budgetår har riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen till förvärv av billinjer anvisat ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor. Detta anslag beräknas vara till fullo disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

Sedan statsbanornas biltrafikrörelse utvidgats till helt nya områden, har det visat sig vara av vikt, att järnvägsstyrelsen disponerar medel för förvärv av vissa enskilda biltrafikföretag, vilkas införlivande med statsbanornas busslinjenät skulle medföra uppenbara fördelar för det allmänna. Enär i och med förstatligandet av enskilda järnvägar statsbanorna tillförts och inom närmaste tiden komma att tillföras ytterligare ett stort antal busslinjer, kommer behovet av att ur rationaliseringssynpunkt förvärva flera enskilda bilföretag ytterligare växa och styrelsen har därför även för budgetåret 1948/49 planerat dylika förvärv. I sin framställning den 29 augusti 1946 angående motsvarande anslag för budgetåret 1946/47 anförde järnvägsstyrelsen bland annat följande.

»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.»

Vad sålunda framhölls äger alltjämt giltighet.

Med hänsyn till gjorda beräkningar och för vinnande av nödig handlingsfrihet anser styrelsen önskvärt, att för nästkommande budgetår för ändamålet anvisas ett anslag å 3 000 000 kronor, varöver järnvägsstyrelsen liksom hittills skulle äga rätt förfoga allenast efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall.

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

att till förvärv av billinjer för budgetåret 1948/49 anvisas ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

E. Statens järnvägars dispositionsanslag..... kronor 9 800 000.

I sin skrivelse den 29 augusti 1946 hemställde järnvägsstyrelsen under ovanstående rubrik om ett anslag å 8 000 000 kronor för innevarande budgetår. Med hänsyn till den behållning, som förefanns å tidigare motsvarande anslag, nedsattes anslagsbeloppet emellertid till 1 000 000 kronor.

Vid ingången av budgetåret 1946/47 kvarstod å tidigare anslag en behållning av cirka 7·8 miljoner kronor. Då för nämnda budgetår beviljades ytterligare 7·5 miljoner kronor uppgick således de för budgetåret 1946/47 disponibla medlen till ett belopp av 15·3 miljoner kronor. Härav förbrukades under budgetåret i runt tal 8·8 miljoner kronor, varför behållningen vid nu löpande budgetårs ingång utgjorde cirka 6·5 miljoner kronor.

I brev den 11 april 1947 angående vissa av riksdagen för budgetåret 1947/48 till statens järnvägar anvisade anslag har Kungl. Maj:t bland annat förordnat, att av ifrågavarande behållning finge för innevarande budgetår tagas i anspråk högst 6 000 000 kronor. Tillsammans med det för budgetåret nybeviljade anslaget uppgår således de disponibla medlen till 7 000 000 kronor. Detta belopp kan väntas bliva i sin helhet förbrukat under budgetåret, varför någon behållning å anslaget ej torde vara att påräkna vid ingången av nästa budgetår. Med hänsyn härtill och då medelsförbrukningen under budgetåret 1948/49 uppskattas till cirka 9·8 miljoner kronor erfordras för nästa budgetår ett anslag å samma belopp.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1946/47 anvisade dispositionsanslaget.

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

att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 9 800 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktigen Falkman, järnvägsfullmäktigesuppleanten Pehrsson, verkstadsdirektören Norinder, överingenjörerna Sandström, Thelander och Ringquist samt byråcheferna Trolle, Lundqvist, Kjebon och Frisell.

Underdånigst
G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 26 september 1947.

**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag
under budgetåret 1946/47.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1946/47 anvisats ett investeringsanslag av 7 500 000 kronor. Tillsammans med den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare anvisade dispositionsanslag, 7 804 534 kronor, har således till styrelsens förfogande under här ifrågasvarande budgetår stått ett belopp av 15 304 534 kronor.

Under budgetåret 1946/47 ha kostnader till ett sammanlagt belopp av 8 776 581 kronor debiterats dispositionsanslaget, varför vid budgetårets utgång sålunda kvarstod en behållning av 6 527 953 kronor.

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

	Kronor
Ny mötesplats å linjen Frövi—Ervalla	145 075 ¹⁾
Nytt personalhus vid Sävenäs rangerbangård	99 498 ¹⁾
Diverse arbeten å bana och byggnader	5 355 404
» » » elektriska belysningsanläggningar	40 344
» » » telefonanläggningar m. m.	267 436
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift	480 058
» » » vid huvudverkstäder	386 467
» » » förrådsavdelningen	130 300
Betlastningsanordningar	510 910 ²⁾
Ombyggnad av 100 öppna vagnar till cisternvagnar för transport av flytande bränsle	215 000 ³⁾
Diverse arbeten å rullande materiel	31 918
» » » sjöfartsmateriel	4 340
Genom olyckshändelser förstörd egendom	1 109 831
	Summa 8 776 581

¹⁾ Kungl. Maj:ts beslut den ²/₅ 1947.

²⁾ » » » » » ²⁷/₄ 1945, ¹²/₄ 1946 och ⁹/₅ 1947.

³⁾ » » » » » ¹⁴/₃ 1947.