

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 för budgetåret 1949/50 anses böra äskas av 1949 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1949/50 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

I fråga om uppställningen ansluter sig förslaget till av departementschefen i 1948 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 27, sid. 55—56) förordade riktlinjer, mot vilka riksdagen icke framställt någon erinran. I enlighet härmed har styrelsen i det nu upprättade förslaget hemställt om kollektivanslag för samtliga förekommande grupper av anslag, vilka var för sig avse i stort sett ensartade byggnader, anläggningar och anskaffningar. Detta innebär att dylika kollektivanslag nu föreslås anvisade även för »Bangårdar», »Husbyggnader», »Lokstations- och driftverkstadsanläggningar», »Anläggningar vid huvudverkstäder» m. fl. huvudgrupper, under vilka specificerade anslag tidigare brukat begäras och anvisas för vissa särskilda ändamål. Av motiveringarna framgår emellertid, vilka arbeten som äro avsedda att komma till utförande inom ramen för det för varje anslagsgrupp föreslagna kollektivanslaget.

Avvägningen av de olika anslagsbehoven för nästa budgetår har såvitt möjligt skett med hänsyn tagen å ena sidan till omfattningen av den då planerade investeringsverksamheten och den därav motsebara medelsförbrukningen, å andra sidan till de anslagsbehållningar, som kunna väntas kvarstå vid ingången av nämnda budgetår och sålunda vara disponibla för investeringsutgifternas bestridande. Erinras må i detta sammanhang, att Kungl. Maj:t genom beslut den 17 september 1948 förordnat, att den 30 juni 1948 kvarstående reservationer å vissa äldre till särskilda ändamål anvisade anslag skola överföras till motsvarande för budgetåret 1948/49 nyinrättade kollektiva anslag, och att vid bedömande av anslagsbehoven för nästkommande budgetår hänsyn alltså kunnat tagas även till sistnämnda medelsreservationer, i den mån desamma beräknas helt eller delvis kvarstå vid nästa budgetårsskifte.

Vad angår den planerade investeringsverksamheten torde inledningsvis böra framhållas, att styrelsen nu liksom tidigare sökt begränsa dennas omfattning så långt detta ansetts möjligt utan eftersättande av statsbanedriftens funktionsduglighet och rationella skötsel. Att förslaget det oaktat slutar på ett belopp, som är större än motsvarande för innevarande budgetår anvisade anslagssumma, beror i ej oväsentlig grad på den starka nedskärning av investeringsanslagen, som i 1948 års statsverksproposition — och även tidigare — företogs. På grund härav måste styrelsen nämligen nu förnya vissa av sina förut framförda anslagsäskanden. Till den relativt stora slutsumman bidrar även den omständigheten, att en del däri ingående anslagsposter — exempelvis till malmvagnar och förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd — icke alls eller endast med mindre belopp har någon motsvarighet i de tidigare årens investeringsbudget. Slutligen må erinras om att den nu framlagda investeringsstaten avser ett väsentligt ökat bannät, i det att de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna och även vissa andra järnvägar införlivats med statsbanenätet från och med den 1 juli detta år.

I vad mån investeringsverksamheten skall kunna bedrivas i nu avsedd omfattning — vilket som redan framhållits ur statens järnvägars synpunkt framstår synnerligen angeläget — beror emellertid under förhandenvarande för-

hållanden icke blott på tillgången på medel utan även och ej minst på möjligheten att erhålla byggnadstillstånd för sådana arbeten, för vilkas igångsättande dylikt tillstånd nu erfordras, ävensom nödig materialtilldelning. Därest samma stränga bestämmelser i dessa avseenden skulle bli bestående även under nästkommande budgetår, är det givetvis icke uteslutet, att en del av de arbeten, som planeras utförda med tillgängliga eller nu begärda medel, måste anstå ytterligare, huru behövlige de än äro. I saknad av närmare direktiv för investeringsstatens upprättande har styrelsen emellertid för sin del icke ansett sig böra bedöma behovet av investeringsmedel enbart under intryck av nu gällande svårigheter att erhålla byggnadstillstånd och materialier utan har vid avvägningen av de olika behoven utgått ifrån, att förhållandena i berörda hänseenden kunna ha lättat något under nästa år, så att åtminstone de mest angelägna anläggningarna och anskaffningarna — och några andra ha icke medtagits i detta sammanhang — då skola kunna komma till utförande, därest medel för ändamålet finnas tillgängliga. För den händelse denna förutsättning icke kommer att infrias, minskas givetvis medelsförbrukningen och därmed även anslagsbehovet. Huruvida och i vad mån en sådan minskning är tänkbar, torde emellertid kunna bedömas först vid en senare och från en vidare synpunkt företagen omprövning.

De anslagsbelopp, som i enlighet med ovan angivna riktlinjer föreslås anvisade för nästkommande budgetår, framgå av följande sammanställning.

A. Byggnader och anläggningar.	Kronor
I. Bangårdar	4 000 000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	7 000 000
III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden	5 000 000
IV. Broar m. m.	3 000 000
V. Husbyggnader	7 000 000
VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	4 500 000
VII. Telefonanläggningar m. m.	4 860 000
VIII. Elektriska belysningsanläggningar	400 000
IX. Anläggningar för elektrisk tågdrift	9 250 000
X. Elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil	4 710 000
XI. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	725 000
XII. Anläggningar vid huvudverkstäderna	710 000
XIII. Verkstadsmaskiner m. m.	4 000 000
Summa byggnader och anläggningar	55 155 000
 B. Försvarsberedskap	 3 395 000
 C. Rullande materiel.	
I. Nyanskaffning av ånglok	2 100 000
II. Ombyggnad av ånglok	290 000

III. Nyanskaffning av elektrolok	10 900 000
IV. Ombyggnad av elektrolok	1 000 000
V. Nyanskaffning av elektromotorvagnar	2 300 000
VI. Ombyggnad av motorvagnar	125 000
VII. Nyanskaffning av rälsbussar	3 000 000
VIII. Nyanskaffning av lokomotorer	1 000 000
IX. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar	13 125 000
X. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar	400 000
XI. Nyanskaffning av postvagnar	500 000
XII. Nyanskaffning av godsvagnar	8 840 000
XIII. Ombyggnad av godsvagnar	3 360 000
XIV. Nyanskaffning av malmvagnar	6 500 000 ¹
Summa rullande materiel	53 440 000

D. Sjöfartsmateriel.

Ombyggnad av sjöfartsmateriel	560 000
-------------------------------------	---------

E. Biltrafik.

I. Nyanskaffning av bilmateriel	7 650 000
II. Förvärv av billinjer	2 000 000
Summa biltrafik	9 650 000

F. Statens järnvägars dispositionsanslag	10 000 000
--	------------

Summa summarum 132 200 000

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

A. Byggnader och anläggningar.

I. Bangårdar

kronor 4 000 000.

I sin den 26 september 1947 ingivna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1948/49 hemställde styrelsen om ett sammanlagt belopp av 4 325 000 kronor för vissa under rubriken »Bangårdar» angivna arbeten. På av departementschefen (statsverksproposition, bil. 27; kapitalbudgeten, sid. 56) anförda skäl anvisades emellertid till bangårdsarbeten endast 500 000 kronor. Detta belopp är i huvudsak erforderligt för fullföljandet av arbetena med utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre, för vilket ändamål ett första anslag anvisats för budgetåret 1947/48.

Behov föreligger att snarast möjligt utföra även övriga i ovannämnda skrivelse upptagna arbeten. Med hänsyn härtill ser sig styrelsen nödsakad att i detta

¹ Härjämte 2 000 000 kronor å tilläggsstat för budgetåret 1948/49.

sammanhang ånyo hemställa om medel för dessa arbeten. Kostnaderna härför ävensom för en del andra arbeten, vilka likaledes äro angelägna och därför såvitt möjligt böra komma till utförande under nästa budgetår, framgå av följande specifikation.

Till utvidgning av spårsystemet m. m. vid Svedala begärdes föregående år ett anslag av 150 000 kronor. Såsom framgår av den då lämnade motiveringen erfordras nämnda belopp för den begränsade förbättring av bangårdsanordningarna, som i första hand är nödvändig för en mera tillfredsställande avveckling av trafiken vid stationen.

Till ombyggnad av bangården i Värnamo begärdes 375 000 kronor. Angivna belopp erfordras för påbörjandet av arbetena med förändring och utvidgning av bangården, vilken visat sig alltmera otillräcklig för den betydande trafiken å stationen. Totalkostnaden för de sålunda behövliga förbättringsarbetena, vilka anses kunna fördelas på tvenne budgetår, har beräknats till 725 000 kronor.

Till utvidgning av rangerbangården vid Malmö hemställde styrelsen om en medelsanvisning av 1 000 000 kronor. Ifrågavarande arbete, för vilket en mera utförlig motivering lämnats i den föregående år ingivna skrivelser, avser utvidgning och förändring av rangerbangården i syfte att dels möjliggöra en koncentreringsarbete och rationalisering av godstågsrörelsen för erhållande av snabbare transportlägenheter dels åstadkomma en mera tillfredsställande avveckling av den väsentligt ökade lokala godstrafiken. Arbetet i dess helhet har approximativt kostnadsberäknats till 3 000 000 kronor. Det nu föreslagna beloppet avser sålunda endast en första utbyggnad.

Till utvidgning av rangerbangården vid Halmstad begärde styrelsen i sin senast avlätna, petita ett anslag av 350 000 kronor. Ifrågavarande arbete åsyftar, såsom närmare framgår av den för detsamma lämnade motiveringen, en sådan förändring av spåranordningarna, att den nu på tvenne områden uppdelade godstågsväxlingen kan koncentreras till den egentliga rangerbangården, vilket skulle medföra fördelar i form av snabbare vagnomlopp och lägre växlingskostnader. Utvidgningen i dess helhet har beräknats kosta 700 000 kronor och förutsättes fördelad på tvenne budgetår.

Anordnande av frilastspår vid Linköping: På grund av bland annat den alltmer ökade industriella verksamheten i staden ha befintliga lastspår blivit otillräckliga, varför en utökning av det för frilastning avsedda spårutrymmet är av behovet starkt påkallad. Kostnaden för en sådan utvidgning beräknas till 150 000 kronor.

Utvidgning av spårsystemet m. m. i Tomelilla: Befintliga bangårdsanordningar vid Tomelilla medgiva icke en tillfredsställande avveckling av den relativt betydande gods- och persontrafiken vid stationen, varför för-

slag till en mera genomgripande utvidgning och förbättring av bangården utarbetats. Av kostnadsskäl anses emellertid förändringsarbetena i första hand böra begränsas till erforderlig förbättring av plattformsanordningarna och i samband därmed en mindre utökning och förändring av spårssystemet, för vilka arbeten kostnaden beräknats till 125 000 kronor.

Utvidgning av personbangården vid Gävle C: Befintliga bangårdsanordningar vid Gävle ha efter hand blivit alltmer otillräckliga för den växande trafiken. En mera omfattande utökning och förbättring av desamma har därför sedan länge visat sig ofrånkomlig. I första hand föreligger emellertid ett trängande behov av förbättrade spår- och plattformsutrymmen vid centralstationen för möjliggörande av en mera tillfredsställande avveckling av den betydande persontrafiken. De arbeten, som av denna anledning nu framstå som mest angelägna och vilkas utförande beräknas betinga en kostnad av 500 000 kronor, avse anordnandet av ett nytt tågspår (medförande ny järnvägsbro över Gavleån) och viss omläggning av växelförbindelser m. m. för underlättande av tåg- och växlingsrörelser, ävensom utökning av plattformsanordningarna.

Till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer har för vart och ett av budgetåren 1945/46 och 1946/47 anvisats investeringsanslag av 1 000 000 kronor. På grund av det starkt framträdande behovet av förlängda mötesspår och nya tågvägar på ett flertal stationer för åstadkommande av ökad trafikkapacitet och bästa möjliga tågföring ävensom med hänsyn till att särskilda anslagsmedel icke ställts till förfogande för detta ändamål för budgetåren 1947/48 och 1948/49, anser styrelsen nu ett belopp av 1 800 000 kronor behövt för de mest angelägna arbetena under nästkommande budgetår.

Till diverse bangårdsanordningar såsom vändskivor, vagnvågar och kranar m. m. ävensom vissa andra bangårdsanordningar såsom plattformar och lastkajer m. m. beräknas slutligen ett medelsbehov av samma storlek som det för vardera av budgetåren 1946/47 respektive 1947/48 anvisade anslagsbeloppet eller alltså 1 000 000 kronor.

Den sammanlagda på nästa budgetår belöpande kostnaden för ovannämnda till utförande föreslagna arbeten uppgår till 5 450 000 kronor. Med hänsyn till att en del arbeten, för vilka medel tidigare anvisats under denna huvudgrupp, ännu icke kommit till utförande och att viss anslagsbehållning därför kan väntas finnas disponibel för investeringskostnadernas bestridande samt då en viss förskjutning kan tänkas inträda även i vad gäller det nu framlagda arbetsprogrammet torde emellertid endast 4 000 000 kronor behöva anvisas för nästa budgetår.

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

att till bangårdar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar kronor 7 000 000.

Till fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 till och med 1948/49 beviljats ett sammanlagt belopp av 80 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 8 000 000 kronor.

Därest, som styrelsen förutsätter, arbetena ifråga komma att bedrivas i ungefär samma omfattning som för närvarande, beräknas medelsförbrukningen under budgetåret 1949/50 komma att uppgå till i runt tal 8 miljoner kronor. Med hänsyn till att vid nästa budgetårsskifte torde komma att kvarstå cirka 1 miljon kronor av hittills anvisade medel skulle under denna förutsättning ett belopp av 7 000 000 kronor behöva anvisas för ifrågasvarande budgetår.

Vad gäller arbetenas fortgång framhöll styrelsen i föregående års framställning, att möjligheterna till erhållande av nya räler icke förbättrats och att de begränsade kvantiteter, som kunde erhållas, i första hand måste disponeras för sådana utbyten av förslitna räler, varav trafiksäkerheten vore beroende. I följd härav kunde det icke ställas i utsikt, att ytterligare linjesträckor skulle öppnas för dubbelspårstrafik vid nästföljande tidtabellsskifte. Så har ej heller skett. Enär i stort sett enahanda förhållanden alltfort äro för handen i fråga om möjligheterna för anskaffning av nya räler, kan styrelsen ej heller nu angiva någon tidpunkt, då ytterligare dubbelspårssträckor beräknas vara färdigställda för trafik.

Förutsatt att en ändring till det bättre i fråga om tillgången på räler icke inträder, måste arbetena även under nästa budgetår således huvudsakligen komma att omfatta terrasserings-, uppförande av elektriska ledningar och dylikt, medan räsläggningen torde få uppskjutas till en senare tidpunkt. Denna förskjutning i tiden av dubbelspårsarbetenas färdigställande föranleder stora olägenheter. Tillkomsten av nya dubbelspårssträckor möjliggör nämligen restidsförkortningar och främjar dessutom i hög grad tågföringen. Flertalet av de tåg förseningar, som för närvarande uppträda med relativt stor frekvens, ha sålunda sin rot i mötesrubbingar på de hårdast belastade enkelspårslinjerna. I alldeles särskild grad är detta fallet å sträckan Tranås—Mjölby.

Även ur praktiskt ekonomisk synpunkt är det givetvis synnerligen beklagligt att stora kostnader på detta sätt äro och måhända ännu åtskillig tid måste vara bundna i dylika ofullbordade anläggningar, eftersom de där nedlagda kostnaderna kunna bli till avsedd nytta först i och med att dubbelspåret är helt färdigställt och kan tagas i bruk. Det oaktat anser sig järnvägsstyrelsen emellertid icke kunna förorda att nu pågående dubbelspårsarbeten tillfälligt avbrytas, dels enär ett sådant avbrott och upplösandet av en för ändamålet nu inrättad arbetsorganisation måste vålla icke så oväsentliga avvecklingskostnader, dels och framför allt på grund av att tidpunkten för arbetenas avslutande på detta sätt skulle bli ytterligare förskjuten. Av ovan angivna skäl anser styrelsen, att dubbelspårsarbetena böra fortgå åtminstone i ungefär samma måttliga takt som för närvarande, så att de för en räsläggning erforderliga förberedande arbetena kunna vara fullbordade i största möjliga utsträck-

ning, när tillgången på räls en gång tillåter arbetets slutförande och spårrets ibruktagande.

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

att till dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden kronor 5 000 000.

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, vilket belopp ansetts motsvara normalt årsbehov för hithörande arbeten. I sin föregående år ingivna skrivelse angående anslag till nya byggnader och anläggningar framhöll styrelsen, att ett lika stort belopp vore erforderligt även för budgetåret 1948/49 för vidmakthållande av spåröverbyggnadens bestånd. Med hänsyn till den på grund av försenade materialleveranser och knapp tillgång på arbetskraft inträdda eftersläpningen av beslutade arbetens färdigställande och den i följd därav förefintliga behållningen å tidigare anvisade anslag, ansåg sig styrelsen dock kunna begränsa sitt anslagsäskande till 7 000 000 kronor. Därjämte beräknades för diverse spår förstärkningsåtgärder och kompletteringsarbeten ett anslagsbehov av samma storlek som det för budgetåret 1947/48 anvisade, nämligen 500 000 kronor.

På av departementschefen i 1948 års statsverksproposition (bil. 27; kapitalbudgeten, sid. 58) anförda skäl anvisades emellertid för innevarande budgetår för här berörda arbeten ett till 3 000 000 kronor nedsatt investeringsanslag.

Med hänsyn bland annat till den betydande utökning av statsbanenätets omfattning, som under senare tid inträtt, måste årskostnaden för normalt behövliga rälsutbyten och andra spår förstärkningsåtgärder numera beräknas till ett ej oväsentligt högre belopp än tidigare. Enär å andra sidan de alltjämt förefintliga svårigheterna med avseende på materialanskaffning m. m. medfört och, trots ovannämnda anslagsbegränsning, även för det nu löpande budgetåret torde medföra en relativt stor behållning å tidigare anvisade anslag och då dessa svårigheter även för den närmaste framtiden torde nödvändiggöra en viss begränsning av arbetsprogrammet, har styrelsen emellertid icke ansett sig böra för nästa budgetår föreslå högre anslagsbelopp än 5 000 000 kronor till här ifrågavarande ändamål.

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

att till fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor.

IV. Broar m. m. kronor 3 000 000.

Den under de senaste åren rådande bristen på arbetskraft och materialier har försvårat utförandet av broombyggnader i en eljest normal omfattning och sålunda föranlett en eftersläpning även i vad gäller dylika arbeten. På grund härav kvarstod det för budgetåret 1947/48 till ifrågakvarande ändamål anvisade anslaget, 1 000 000 kronor, helt odisponerat vid budgetårets utgång. Enär utbytet av en bro ytterst är betingat av trafiksäkerhetens krav och eljest kan befinnas angeläget behövt för att undvika besvärande trafikrestriktioner i form av hastighetsnedsättningar och dylikt, har denna eftersläpning emellertid å andra sidan haft till följd, att dylika arbeten framdeles måste utföras i viss ökad omfattning. Av denna anledning ävensom med hänsyn tagen till det ökade antalet broar, som tillförts statens järnvägar med de successivt övertagna enskilda järnvägarna — nu senast det stora Bergslagsbanenätet — är redan under innevarande budgetår att förutse arbeten, som kräva ianspråktagande dels av förenämnda vid budgetårets ingång kvarstående anslagsbehållning, i runt tal 1 000 000 kronor, dels av det för budgetåret ytterligare anvisade anslaget å 500 000 kronor.

För budgetåret 1949/50 torde det bliva nödvändigt — och såvitt nu kan bedömas även möjligt — att bedriva dessa arbeten i en ännu något större omfattning. Behovet härav framgår redan av vad nyss anförts. Till ytterligare belysning av detta behov må framhållas, att, enligt verkställd undersökning, under den närmaste 10-årsperioden erfordras om- och nybyggnad av broar i sådan omfattning att för detta ändamål kräves en sammanlagd medelsanvisning av omkring 40 miljoner kronor, d. v. s. i genomsnitt 4 miljoner kronor per år under här ifrågakvarande rubrik.

Bland broombyggnader, avsedda att igångsättas under budgetåret 1949/50, märkes ombyggnad av bron över Vindelälven på linjen Vännäs—Boden, vilken ombyggnad beräknas draga en kostnad av, inberäknat linjeomläggning, 3 000 000 kronor, varjämte ett antal mindre och medelstora broar komma att förnyas. Av den sammanlagda kostnaden härför, 4 000 000 kronor, beräknas 3 000 000 kronor komma att förbrukas under budgetåret 1949/50.

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

att till broar m. m. för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

V. Husbyggnader kronor 7 000 000.

Till »Husbyggnader» begärde styrelsen i sin föregående år ingivna skrivelse angående anslag till nya byggnader och anläggningar för nu löpande budgetår sammanlagt 3 875 000 kronor. Beloppet avsåg ett antal i framställningen närmare angivna arbeten. Departementschefen ansåg emellertid (1948 års statsverksproposition: bil. 27; kapitalbudgeten, sid. 58), att redan till-

gängliga medel medgäve en så betydande utvidgning av husbyggnadsverksamheten, att någon ytterligare medelsanvisning för budgetåret 1948/49 ej vore erforderlig. Av formella skäl anvisades dock ett anslag å 100 000 kronor.

Inberäknad en vid budgetårets ingång kvarstående anslagsbehållning å 8 195 000 kronor står sålunda för innevarande budgetår till styrelsens förfogande för här ifrågasvarande arbeten i runt tal 8 300 000 kronor. Härav torde, såvitt nu kan bedömas, 4 525 000 kronor komma att förbrukas under budgetåret. Vid dettas utgång skulle under sådana förhållanden av hittills anvisade medel ett belopp av 3 775 000 kronor kvarstå odisponerat.

I fråga om den under budgetåret 1949/50 planerade husbyggnadsverksamheten samt medelsbehovet härför får styrelsen anföra följande.

Till utökning av gods- och omlastningsmagasinet vid Falköping C hemställde styrelsen i sin fjolårsskrivelse om anvisande för innevarande budgetår av 400 000 kronor. Till stöd härför framhöll styrelsen, att ifrågasvarande godsmagasin med tillhörande omlastningsbryggor är otillräckligt för en tillfredsställande avveckling av den lokala stycke- och godstrafiken samt den omfattande stycke- och godsomlastningen. Då någon minskning av trafikarbetet icke är att förutse, anses den sedan flera år tillbaka aktuella utökningen av magasinet m. m. snarast böra komma till utförande.

I samma skrivelse hemställde styrelsen vidare om 250 000 kronor till nytt expeditiions- och personalhus m. m. i Mjölby. Den nya byggnaden är, som i detta sammanhang meddelades, behöflig för tillgodoseende av ett angeläget behov av personal- och arbetslokaler för stationspersonalen. Byggnaden är jämväl avsedd att inrymma erforderliga utrymmen för postverkets räkning samt undervisningslokaler m. m. Den angivna kostnaden inkluderar även vissa ombyggnadsarbeten i befintliga byggnader för erhållande av ökat antal överliggningsrum för den åkande personalen.

Behovet av nya överliggningshus i Hallsberg och Långsele är närmare motiverat i styrelsens föregående år ingivna förslag till nya byggnader och anläggningar. Byggnaden i Hallsberg som numera beräknas kosta 375 000 kronor avser dels utökning av antalet överliggningsrum, dels ock åstadkommande av en mera störningsfri belägenhet av överliggningslokalerna för lokpersonal än vad som för närvarande är fallet. Det nya överliggningshuset i Långsele, som likaledes är avsett att förläggas till en mera störningsfri plats och som beräknats kosta 350 000 kronor, är behöfligt för tillgodoseende av förefintligt behov av flera och mera ändamålsenliga överliggningslokaler för lok- och tågpersonal.

Till nytt ilgodsmagasin vid Stockholm C, för vilket anläggningskostnaden numera uppskattas till 9 000 000 kronor, har hittills anvisats anslagsmedel med sammanlagt 5 300 000 kronor (varav 150 000 kronor å förnyelsefondsstat för första halvåret 1944, 150 000 kronor å riksstat för budgetåret 1944/45, 3 000 000 kronor för budgetåret 1945/46 och 2 000 000 kronor

för budgetåret 1946/47). För arbetets fortsatta bedrivande under budgetåret 1949/50 erfordras ett belopp av 2 000 000 kronor.

Nytt stationshus jämte godsmagasin i Skutskär: Det nuvarande stationshuset vid Skutskär har sedan lång tid tillbaka varit synnerligen bristfälligt. Med hänsyn till bland annat behovet av utökade stationslokaler anses detsamma emellertid ej lämpligen kunna eller böra iståndsättas, utan det bör i stället ersättas med en helt ny stationsbyggnad. Enär även det befintliga godsmagasinet visat sig otillräckligt, är det härvid avsett att jämväl uppföra ett med stationshuset sammanbyggt godsmagasin. Kostnaden för denna nybyggnad beräknas till 225 000 kronor.

Till ombyggnad av stationshuset i Linköping har för budgetåret 1945/46 anvisats ett investeringsanslag av 250 000 kronor. Detta belopp har hittills icke tagits i anspråk, enär arbetet på grund av rådande svårigheter på byggnadsmarknaden ännu icke kunnat påbörjas. Så beräknas emellertid kunna ske under innevarande budgetår.

Till följd av den industriella utvecklingen och folkmängdsökningen i staden har inträtt en sådan ökning av järnvägstrafiken, att det numera visat sig nödvändigt att vidtaga en mera omfattande utvidgning och förbättring av tjänstelokalerna m. m. än vad som tidigare avsetts. Med hänsyn härtill även som till inträdd prisstegring måste kostnaden för behövliga ombyggnadsarbeten nu beräknas till 600 000 kronor, d. v. s. till 350 000 kronor mer än som hittills anvisats för ändamålet.

Det nuvarande stationshuset i Vimmerby är mycket bristfälligt och de där inrymda tjänstelokalerna äro otillräckliga. Värmeledning och toalettanordningar saknas liksom även erforderliga personalrum med tillhörande skåpanordningar m. m. Då ombyggnad och modernisering av huset ej lämpligen anses kunna ske, bland annat av ekonomiska skäl, bör en helt ny stationsbyggnad uppföras. Kostnaden härför beräknas till 200 000 kronor.

Nytt personalhus i Laxå: Från vederbörande personalorganisation har framställning gjorts om anordnande av ändamålsenliga personallokaler. Då önskemålet får anses befogat, har inom styrelsen upprättats förslag till nybyggnad, som förutom erforderliga personallokaler jämväl skulle inrymma undervisningslokal samt behövliga utrymmen för telefonanläggningar m. m. Genom tillkomsten av det nya personalhuset, som beräknas betinga en kostnad av 275 000 kronor, skulle vidare förefintligt behov av ytterligare överligningsrum för åkande personal tillgodoses.

Nytt personalhus i Hässleholm: Befintliga personallokaler äro otillräckliga och otidsenliga, varöver klagomål vid upprepade tillfällen framförts från personalhåll. Enär utrymme för en behövlig utökning av lokalerna icke finnes i redan uppförda byggnader, anses ett nytt personalhus, närmast avsett för vagn- och växlingspersonalen, samt förlagt till rangerbangården, böra komma till utförande. Kostnaderna härför beräknas till 150 000 kronor.

Stationshuset i Svedala behöver ombyggas i syfte att åstadkomma mera tillfredsställande tjänstelokaler och för allmänheten avsedda utrymmen. Dessa lokaler äro nämligen nu otidsenliga och olämpligt disponerade, vilket försvårar trafikanternas betjänande samt expeditjonsarbetet i övrigt. Den planerade ombyggnaden, vilken beräknas kosta 150 000 kronor, innefattar även sådan ändring av stationshusets bostadsvåning, att förefintligt behov av ytterligare en tjänstebostad blir tillgodosett.

Om- och tillbyggnad av stationshuset i Undersåker: Ifrågasvarande station har en betydande turisttrafik, som torde komma att ytterligare tillväxa. Tjänstelokalerna och de för allmänheten avsedda utrymmena äro otillräckliga och ej ändamålsenligt anordnade, varför svårighet föreligger att på ett tillfredsställande sätt betjäna trafikanterna. En utökning och förbättring av stationslokalerna anses därför böra komma till stånd. Kostnaderna härför beräknas till 150 000 kronor.

Personallokaler i Kiruna: Den av statens järnvägar ägda tullexpeditionsbyggnaden vid Kiruna C behöver tillbyggas för erhållande av större utrymme för personallokaler med tillhörande skåpanordningar m. m., varav trängande behov föreligger. Kostnaden för denna tillbyggnad beräknas till 125 000 kronor.

Behov föreligger att uppföra nytt stationshus i Nol för en kostnad av 150 000 kronor. Det nuvarande stationshuset därstädes är nämligen mycket gammalt och befinner sig dessutom i ett synnerligen bristfälligt skick. Det anses därför ej lämpligen kunna eller böra iståndsättas.

Behov föreligger även att uppföra nytt stationshus i Insjön. Persontrafiken vid platsen har under de senare åren högst väsentligt utökats, i följd varav de nuvarande stationslokalerna blivit alltmera otillräckliga. Stationshuset är dessutom bristfälligt och saknar sanitära anordningar m. m. Då detsamma vidare är beläget på otillfredsställande avstånd från närmaste spår, anses nybyggnad böra komma till utförande. Kostnaden härför beräknas till 150 000 kronor.

Nuvarande godsmagasin i Sandviken är otidsenligt och alltför otillräckligt för att medgiva godstrafikens ombesörjande på tillfredsställande sätt. Upprepade klagomål häröver ha framförts från de stora trafikanterna på platsen. För möjliggörande av en rationell och friktionsfri avveckling av godstrafiken anses en helt ny godsmagasinbyggnad vara erforderlig. Denna beräknas kosta 150 000 kronor.

Till uppförande av nya bostadshus har för vart och ett av budgetåren 1946/47 och 1947/48 anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor. Ange läget behov föreligger allfort av nya personalbostäder å platser, där bostad icke kan anskaffas i den privata hyresmarknaden. I viss utsträckning saknas även bostad för befattningshavare, som med hänsyn till tjänstens art

böra anvisas särskild tjänstebostad. På grund härav, och då anslagsmedel till ifrågasvarande ändamål icke ställts till förfogande för budgetåret 1948/49, anses ett belopp av 2 000 000 kronor vara erforderligt för nästkommande budgetår.

Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd: Särskilda anslagsmedel ha sedan lång tid tillbaka anvisats dels för utvidgning av enrumslägenheter till lägenheter om 2 rum och kök, dels ock för erforderlig modernisering av befintliga bostadslägenheter. Under de senare åren och fram till budgetåret 1947/48 ha dessa anslagsbelopp uppgått till sammanlagt 1 300 000 kronor per år.

Såsom styrelsen meddelade i sin framställning den 29 augusti 1946 angående anslag till nya byggnader och anläggningar för budgetåret 1947/48, har styrelsen efter Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för utredning rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd och upprättande av en plan för modernisering av statens järnvägars bostadslägenheter i hela den omfattning, som betingas av numera vedertagen bostadsstandard. I ett nu avgivet betänkande ha nämnda sakkunniga beräknat totalkostnaden för behövliga förbättringsarbeten — inberäknat utvidgning av enrumslägenheter till 2 rum och kök — till 116 300 000 kronor. Denna totalkostnad har föreslagits fördelad på 10 budgetår, varvid den på budgetåret 1949/50 fallande delen beräknats till 4 000 000 kronor. Oavsett huruvida förbättringen av bostadsbeståndet bör komma till utförande i hela den utsträckning, som av de sakkunniga föreslagits, eller om någon begränsning härutinnan kan vara möjlig, anser styrelsen det vara angeläget, att den fortgående moderniseringen av personalbostäderna såvitt möjligt bedrives i väsentligt större omfattning än hittills och ansluter sig därför till de sakkunnigas förslag, i vad detta gäller erforderliga anslagsmedel för nästkommande budgetår.

Den sammanlagda kostnaden för ovannämnda arbeten belöper sig till 11 450 000 kronor. Med hänsyn till att vid ingången av budgetåret 1949/50 torde kvarstå viss — ovan till 3 775 000 kronor beräknad — behållning å tidigare till husbyggnader anvisade medel och då någon förskjutning av det här framlagda arbetsprogrammet kan tänkas uppkomma, torde emellertid endast 7 000 000 kronor behöva anvisas för täckande av de på budgetåret 1949/50 belöpande kostnaderna.

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

att till husbyggnader för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

VI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar kronor 4 500 000.

Vid innevarande budgetårs ingång kvarstod å tidigare anslag till »Växel- och signalsäkerhetsanläggningar» en behållning av cirka 3 600 000 kronor. Med hänsyn till denna behållning har ansetts till fyllest att för budgetåret

1948/49 anvisa allenast ett formellt belopp av 100 000 kronor till samma ändamål. Den totala medelstillgången för nu löpande budgetår uppgår sålunda till 3 700 000 kronor. Detta belopp beräknas i sin helhet bliva förbrukat under budgetåret.

För budgetåret 1949/50 räknas med en medelsförbrukning av cirka 4 500 000 kronor, varav 2 900 000 kronor för arbeten, som redan pågå eller äro avsedda att igångsättas under innevarande budgetår, och resten eller 1 600 000 kronor till nya arbeten. Beträffande sistnämnda arbeten får styrelsen anföra följande.

Den i järnvägsstyrelsens tidigare petitaskrivelser omnämnda, år 1944 tillsatta kommittén med uppgift att närmare utreda frågor rörande trafiksäkerhet och signalanordningar vid statens järnvägar har nu kommit så långt i sitt arbete, att principerna för anläggande av helelektriska säkerhetsanordningar på smärre och medelstora bangårdar klarnat. Styrelsen har därigenom blivit i stånd att med bättre förutsättningar än tidigare tillgodose kraven på trafiksäkerhetens höjande och har i detta syfte infordrat preliminära anbud på ett antal anläggningar av medelstorlek. Avsikten är nu att i första hand bygga 15 sådana, nämligen vid stationerna Gnesta, Björnlunda, Vingåker, Kilsmo, Pålsboda, Vretstorp, Finnerödja, Gårdsjö, Älgårås, Moholm, Tidån, Väring, Skultorp, Remmenedal och Stehag. Samtliga dessa stationer utom den sistnämnda äro belägna utefter den starkt trafikerade linjen Stockholm—Göteborg, på vilken behovet av säkerhetsanläggningar, accentuerat av allvarliga olyckor eller olyckstillbud, såsom i Gårdsjö och Älgårås, gjort sig starkt gällande. De påfrestningar, som den täta trafiken redan tidigare medfört, ha blivit än mera kännbara sedan linjen öppnats för snabbmotorvagnstrafik. Utbyggnaden av dubbelspåret framtvingar dessutom avsevärda utbyggnader av de äldre, mindre tidsenliga säkerhetsanläggningarna, därest dessa icke skulle ersättas med moderna elektriska ställverk.

Förhållandena vid den sistnämnda stationen, som är belägen på den dubbelspåriga linjen Malmö—Hässleholm, äro i huvudsak likartade med dem, som råda vid stationerna på Göteborgslinjen. Även säkerhetsanläggningarna vid Stehag äro nämligen otidsenliga och i behov av ombyggnad, varvid stationen bör utrustas med helelektrisk anläggning.

Kostnaderna för ovan angivna säkerhetsanläggningar beräknas till omkring 3 miljoner kronor, varav omkring 1 miljon kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1949/50.

Behov föreligger även att under nästkommande budgetår utföra eller igångsätta vissa andra arbeten bland annat fällbommar och automatiska signalanläggningar vid vägkorsningar samt kompletteringsarbeten på grund av ändringar i trafikförhållandena. Dessa nya arbeten beräknas betinga en kostnad av 1,5 miljoner kronor, varav på nästa budgetår torde belöpa sig 600 000 kronor. I angivna belopp ha icke inkluderats medel, som eventuellt kunna bliva behövliga, sedan den av Kungl. Maj:t tillkallade utredningsmannen med uppgift att behandla frågan om trafiksäkerheten vid plankorsningar mellan väg och järnväg framlagt sitt förslag. Till frågan om det härav eventuellt ytter-

ligare föranledda anslagsbehovet torde styrelsen få återkomma i samband med sin prövning av detta förslag.

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

att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 4 500 000 kronor.

VII. Telefonanläggningar m. m. kronor 4 860 000.

Å tidigare till »Telefonanläggningar m. m.» anvisade anslag kvarstod vid innevarande budgetårs ingång en behållning av 4 160 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1948/49 anvisats dels 400 000 kronor, dels — i samband med beslutet om Bergslagernas m. fl. järnvägars införlivande i statsbanenätet (prop. nr 191; riksdagens skrivelse nr 189) — ytterligare 500 000 kronor eller sammanlagt 900 000 kronor. Det för innevarande budgetår till styrelsens förfogande stående beloppet uppgår således till 5 060 000 kronor, vilket belopp — så när som på 40 000 kronor — beräknas bliva taget i anspråk under budgetåret.

Under budgetåret 1949/50 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 4 900 000 kronor, varav 3 490 000 kronor avser igångsatta eller beslutade arbeten och 1 410 000 kronor följande planerade nya arbeten, nämligen

	Total kostnad kronor	Härav beräknas falla å budget- året 1949/50 kronor
Göteborg—Fjällbo, lokalkabel	110 000	110 000
Öland, upprustning av telefonförbindelserna	100 000	100 000
Samtliga distrikt, smärre kabelarbeten	370 000	345 000
» » , smärre blankledningsarbeten...	375 000	360 000
» » , automatisering av etappförbin- delser	250 000	85 000
» » , smärre automatväxlar	125 000	55 000
» » , diverse stationsutrustningar ...	465 000	285 000
Malmö, ny automatväxel	400 000	50 000
Alarmanläggningar, tågankomstsignalering m. m.	170 000	20 000
Samtliga distrikt, högtalaranläggningar	215 000	—
» » , impulsanläggningar	85 000	—
» » , radioanläggningar	100 000	—
Summa	2 765 000	1 410 000

De arbeten, som enligt förestående program äro avsedda att påbörjas under nästkommande budgetår, beräknas alltså betinga en sammanlagd kostnad av 2 765 000 kronor. Härav beräknas med hänsyn till leveranstiderna på budgetåret 1949/50 belöpa sig 1 410 000 kronor. Vissa av de i programmet ingående

arbetena äro, såsom framgår av sammanställningen, av sådan art, att de icke kräva några belopp till förskottsbetalning under budgetåret. Även arbeten, för vilka fråga endast är om att utlägga beställningar under budgetåret, ha emellertid ansetts böra redovisas i detta sammanhang, enär även i sådana fall behov av medelsanvisning uppkommer under ett kommande budgetår.

För de ovan omnämnda nya arbetena — vilka samtliga äro av mer eller mindre lokal natur och sålunda icke beröra en framtida eventuell omgestaltning av statens järnvägars administrativa indelning — får styrelsen lämna följande motiveringar.

Vid huvudverkstaden i Göteborg, som är belägen vid Fjällbo, finns för närvarande en lokal telefonväxel, som numera är utsliten. I stället för att ersätta denna har det befunnits lämpligare att ansluta verkstadens abonnenter till den beställda automatväxeln i Göteborg. För detta ändamål erfordras emellertid en kabel. Med nu gällande leveranstider, beräknas denna och göteborgsväxeln kunna färdigställas samtidigt, om medel för kabelanskaffningen bliva tillgängliga under nästa budgetår.

Då järnvägarna på Öland införlivades med statsbanenätet, befunno sig järnvägstelefonförbindelserna därstädes i synnerligen otillfredsställande skick. En upprustning av dem är därför nödvändig. Ytterligare medel erfordras för diverse kabel- och blankledningsarbeten, till stor del betingade av omläggningar och kompletteringar av näten till följd av införlivandet med statsbanenätet av f. d. enskilda järnvägar, såsom Västgötabanorna och järnvägarna på Gotland. I beloppet ingår dessutom vissa summor för sedvanlig förnyelse och kompletteringar av kabel- och blankledningsnäten.

Sedan åtskilliga år tillbaka har pågått arbeten för automatisering av etappförbindelserna i syfte att åstadkomma dels begränsning av behovet av personal för manuell uppkoppling av telefonsamtal, dels bättre utnyttjande av befintliga ledningar. Det synes angeläget att fortsätta dessa arbeten. Anskaffningen av ytterligare ett antal automatväxlar av mindre typ utgör ett led i denna fortgående automatisering av statens järnvägars telefonförbindelser. Visst belopp erfordras också till förnyelse och komplettering av stationsutrustningar av olika slag.

Den nuvarande automatväxeln i Malmö, som nu är relativt gammal, har sedan någon tid tillbaka även visat sig vara otillräcklig. För att möta det stigande behovet av anknytningar ha vissa provisoriska utvidgningar måst genomföras. Dessa innebära emellertid endast högst begränsade möjligheter, varför det befunnits ofrånkomligt att anskaffa en ny större och tidsenlig växel. Då leveranstiden för en sådan rör sig om 3 à 4 år, är det angeläget, att växeln beställs snarast möjligt.

Programmen för fortsatt anordnande av brandalarmanläggningar, tåganomstämningssignalering, högtalar-, impulsur- samt radioanläggningar måste fastställas redan nästa budgetår, om behovet av sådana anläggningar skall kunna tillgodoses i rimlig takt. Dessa anläggningar beställas med få undantag utan

att förskottslikvider erläggas, varför någon medelsanvisning för dessa ändamål ej erfordras under nästa budgetår.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 4 860 000 kronor.

VIII. Elektriska belysningsanläggningar..... kronor 400 000.

Med hänsyn till storleken av kvarstående reservationer å tidigare anslag till elektriska belysningsanläggningar ha några medel till detta ändamål ej behövt anvisas varken för innevarande eller för föregående budgetår. Vid ingången av innevarande budgetår uppgick anslagsbehållningen till omkring 640 000 kronor. Medelsförbrukningen under budgetåret beräknas till 540 000 kronor. Vid ingången av nästa budgetår beräknas sålunda kvarstå en behållning å 100 000 kronor.

För budgetåret 1949/50 torde få räknas med en medelsförbrukning av 500 000 kronor, främst för upprustning av äldre otidsenliga installationer vid f. d. enskilda järnvägar men även för normal förnyelse av andra anläggningar, och följaktligen med ett ytterligare anslagsbehov av 400 000 kronor.

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

att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

IX. Anläggningar för elektrisk tågdrift kronor 9 250 000.

Vid ingången av nu löpande budgetår kvarstod å tidigare anslag till »Anläggningar för elektrisk tågdrift» en behållning av cirka 8 990 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret anvisats ytterligare 100 000 kronor, varför nu tillgängliga anslagsmedel uppgå till 9 090 000 kronor. Detta belopp beräknas i sin helhet vara taget i anspråk vid nästa budgetårsskifte.

Under budgetåret 1949/50 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 9 250 000 kronor, varav 7 280 000 kronor hänföra sig till redan igångsatta eller beslutade arbeten och 1 970 000 kronor till i nedanstående tablå upptagna nya arbeten.

	Total kostnad kronor	Härav beräknas falla å budget- året 1949/50 kronor
Göteborg, dressingarage, förråds- och personallokaler samt personalbostäder vid omformarstationen	700 000	200 000
Två nya omformaraggregat	1 200 000	120 000

Omformarstationer av typ III, ändring till brand-säkert utförande	2 200 000	850 000
Kortslutningsreaktorer vid omformarstationer.....	400 000	50 000
Sex ställverksvagnar	1 200 000	120 000
Hagalund Ö, omläggning av periodtalet	380 000	180 000
Fagersta C—Fagersta bruk, spårelektrifiering.....	200 000	200 000
Stockholm S—Skansbangården, spårelektrifiering	100 000	100 000
Göteborgs hamnbangårdar, spårelektrifiering	1 350 000	150 000
Summa	7 730 000	1 970 000

Till motivering av de särskilda arbeten och anskaffningar, som upptagits i förestående sammanställning, får styrelsen anföra följande.

Som ett led i förstärkningen av kraftöverföringsanläggningarna vid västra stambanan med anslutande linjer, för vilket ändamål medel ställts till disposition under en följd av år, uppföres för närvarande bland annat en omformarstation i Göteborg. Stationen blir i likhet med övriga omformarstationer centrum för den elektriska driften på närmast angränsande bandelar. Reservmateriel för ledningsnätet måste därför uppläggas invid stationen och en viss personalstyrka hållas tillgänglig i dess omedelbara närhet, dels för stationens övervakning, dels för att vid behov kunna rycka ut vid fel på anläggningarna. För detta ändamål måste förråds- och personallokaler uppföras liksom också bostäder för den personal, som har den omedelbara driftövervakningen om hand. Totalkostnaden för dessa byggnader, som äro avsedda att uppföras under loppet av 3 år, beräknas vid nuvarande prisläge till omkring 700 000 kronor, varav på budgetåret 1949/50 beräknas belöpa sig 200 000 kronor.

Förnyelsen av de omformare, som på 1920-talet anskaffades i samband med elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg, kräver fortsatt anskaffning av transportabla omformaraggregat. Två sådana förutsättas kunna beställas under budgetåret 1949/50 för leverans år 1953. Totalkostnaden för dem beräknas till 1 200 000 kronor. Till förskottslikvid erfordras 10 % eller 120 000 kronor.

Det pågående arbetet med ombyggnad av omformarstationer av typ III, syftande till en nödvändig höjning av brandsäkerheten, torde böra fortsättas. Härför erfordras sammanlagt ytterligare 2 200 000 kronor, varav under budgetåret 1949/50 850 000 kronor.

Till följd av höjningen av den installerade effekten i vissa omformarstationer erfordras reaktorer för begränsning av kortslutningsströmmen. Anskaffningskostnaden härför uppgår till 400 000 kronor, varav på budgetåret 1949/50 torde falla 50 000 kronor.

Behovet av ställverksvagnar uppgår till 6 enheter. Kostnaden per vagn utgör 200 000 kronor och totalkostnaden blir alltså 1 200 000 kronor. Till förskottslikvid erfordras under budgetåret 1949/50 ett belopp av 120 000 kronor.

Hjälpmaskinerier och verkstäder m. m. inom området Hagalund—Tomte-

boda ha allt ifrån början försetts med 25-periodig energi, levererad av det kommunala elverket. Till följd av en nu pågående rationalisering av dettas drift kommer emellertid bland annat den 25-periodiga energileveransen att upphöra, vilket nödvändiggör vissa ombyggnadsarbeten även för statens järnvägars vidkommande. Kostnaderna för dessa arbeten uppgå till sammanlagt 380 000 kronor, varav 180 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1949/50.

Den ökade trafiken från Fagersta järnverk nödvändiggör en ökning av transportkapaciteten på spårförbindelserna invid järnverket och mellan Fagersta bruk och Fagersta Central. För att tillgodose detta behov erfordras en utvidgning av spårelektrifieringen ävensom viss utbyggnad av spåren. Kostnaden för ledningarna vartill medel erfordras under budgetåret 1949/50 beräknas till 200 000 kronor. Liknande arbeten beräknas även komma till utförande på spåret mellan Stockholm S och Skansbangården. Kostnaden härför uppgår till 100 000 kronor.

Växlingsarbetet på Göteborgs hamnbangårdar ombesörjes för närvarande i ångdrift. Verkställda utredningar ha emellertid visat, att detta ställer sig synnerligen oekonomiskt, särskilt på grund av de tillgängliga ånglokens dåliga bränseleekonomi och låga utnyttjningsgrad samt det betydande personalbehovet. Viss del av rangeringsarbetet har därför planerats skola ombesörjas med diesellok, varjämte vissa uppsamlingsspår anses bära elektrifieras. Sistnämnda åtgärd torde medföra sådana rationaliseringsvinster, att elektrifieringskostnaderna betala sig på kort tid. Totalkostnaden för detta arbete uppgår till i runt tal 1 350 000 kronor, varav på budgetåret 1949/50 beräknas falla 150 000 kronor.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 9 250 000 kronor.

X. Elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil kronor 4 710 000.

Till elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Lysekil—Smedberg, vilket arbete i sin helhet kostnadsberäknats till 14 210 000 kronor, har hittills anvisats sammanlagt 9 500 000 kronor. Då arbetet beräknas bli slutfört under budgetåret 1949/50 får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 4 710 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om sitt den 31 augusti 1946 framlagda program till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet ävensom därom, att 1947 års riksdag medgivit att överskott på sammanlagt 3 miljoner kronor, som kunde bedömas komma att uppstå å anslag, anvisade för vissa äldre elektrifieringsarbeten, finge av Kungl. Maj:t disponeras för beställning av materiel och för andra förberedande åtgärder sammanhängande med en fortsatt elektrifiering av statsbanenätet. Till järnvägsstyrelsens senaste framställning den 2 februari 1948 att få taga dessa medel i anspråk har Kungl. Maj:t hittills icke tagit ställning i vidare mån än att på av departementschefen i 1948 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 27; sid. 60) anförda skäl i stället för nyssnämnda överskott för budgetåret 1948/49 anvisats 3 000 000 kronor till fortsatt elektrifiering, vilka medel emellertid ännu icke ställts till styrelsens förfogande.

För järnvägsstyrelsen framstår en fortsatt banelektrifiering i viss ytterligare omfattning som ett av de viktigaste medlen att rationalisera järnvägsdriften i syfte att minska driftkostnaderna och personalbehovet. Detta syftemål framstår nu desto angelägnare, som varje möjlighet att motväga den senaste tidens stegrade material- och lönekostnader snarast bör tillvaratagas. Med hänsyn härtill och då ett ytterligare uppskov med beslut i elektrifieringsfrågan är till nackdel för statsbanedriften får järnvägsstyrelsen hemställa om bemyndigande att snarast möjligt taga ifrågavarande investeringsanslag i anspråk för därmed avsett ändamål.

XI. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar kronor 725 000.

För tvenne under huvudrubriken »Lokstations- och driftverkstadsanläggningar» angivna arbeten upptog styrelsen i sina den 26 september 1947 ingivna anslagsäskanden för budgetåret 1948/49 tillhoppa 500 000 kronor. Detta belopp anvisades även av statsmakterna. Då vid ingången av sistnämnda budgetår förefanns en behållning av 1 900 000 kronor å tidigare till ifrågavarande ändamål anvisade medel, står alltså nu för dylika arbeten till styrelsens förfogande ett belopp av 2 400 000 kronor. På grund av alltjämt rådande restriktiva förhållanden på byggnadsmarknaden är en viss kvarstående anslagsbehållning att förutse även vid utgången av nu löpande budgetår. Denna medelsreservation, vilken approximativt beräknas till 1 100 000 kronor, förutses dock komma att tagas i anspråk under budgetåret 1949/50 för de arbeten, till vilka respektive anslag anvisats.

För nästkommande budgetår erfordras av nedan angivna skäl anslagsmedel för ytterligare följande arbeten:

Ombyggnad av värmeanläggning vid lokstallet i Kiruna: Den därstädes befintliga ångpanneanläggningen, vilken är av mycket gammalt datum, är numera behäftad med sådana brister, att en nedsättning av arbetstrycket måst vidtagas, i följd varav anläggningen blivit otillräcklig för en tillfredsställande uppvärmning av till densamma anslutna lokaler. Angeläget be-

hov föreligger därför att vidtaga sådan ombyggnad av anläggningen, att en fullgod och mera driftsekonomisk uppvärmning av ifrågavarande lokaler kan erhållas. Kostnaden härför beräknas till 275 000 kronor.

Nytt rälsbussgarage vid Karlskrona norra: Ifrågavarande garage är behövt för ett antal rälsbussar, som trafikera de smalspåriga bandelarna Karlskrona—Torsås och Karlskrona—Kristianstad ävensom den normalspåriga linjen Karlskrona—Alvesta. I byggnaden, som kommer att konstrueras med vederbörlig hänsyn till en framtida ombyggnad av smalspårnätet till normalspår, avses jämväl komma att inredas erforderliga förråds- och personallokaler. Den sålunda planerade byggnaden beräknas kosta 450 000 kronor.

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

att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 725 000 kronor.

XII. Anläggningar vid huvudverkstäderna kronor 710 000.

Efter förstatligandet av Hälsingborg—Hässleholms och Varberg—Borås—Herrljunga järnvägar blevo de dessa järnvägar tillhörande verkstäderna i Hälsingborg och Varberg av verkstadstekniska skäl inrangerade såsom filialverkstäder under huvudverkstaden i Göteborg. Därmed vanns bland annat den fördelen, att tyngre smides- och plåtslageriarbete för de tre verkstäderna kunde centraliseras till verkstadsanläggningen i Göteborg, vilken härigenom kunde utnyttjas mer rationellt, och att några kapitalinvesteringar ej behöfde göras för berörda avdelningar på filialverkstäderna. Arbetet vid huvudverkstaden har emellertid vuxit år från år, vilket medfört att utrymmet för plåtslageriet nu blivit otillräckligt. Som följd härav har som ett provisorium arbetsplatser jämte viss maskinutrustning tills vidare till och med måst inrättas utanför verkstaden. Arbetena vid denna provisoriska arbetsplats kunna emellertid på grund av väderleksförhållanden icke utan betydande olägenheter fortgå hela året, vilket är behövt för verkstadsdriften. Det synes därför nödvändigt att ytterligare erforderligt verkstadsutrymme skapas för plåtslageriet genom att detsamma tillbygges med cirka 240 kvm golvyta. Kostnaden härför beräknas till 110 000 kronor.

Ur såväl verkstads- som trafikteknisk synpunkt ansågs lämpligast att förlägga revisionerna av de nya elektroloken, litt. M, som huvudsakligast trafikera stambanan genom övre Norrland, till huvudverkstaden i Notviken. Den härigenom uppkomna ökningen i arbetsomfattningen vid nämnda verkstad har emellertid medfört, att antalet uppställningsplatser för lokrevisioner och utrymmet för vissa hjälpavdelningar därstädes blivit otillräckligt. För att inom nu befintliga lokskepp skapa erforderligt antal uppställningsplatser för loken måste sådana avdelningar och inrättningar, som icke direkt äga samband med revisionsarbetet, utflyttas från lokskeppen. Härvid torde i första

hand personalens tvätt- och omklädningsrum böra komma ifråga. Dessa äro nämligen inrymda i 80-tons skeppet och då de dessutom äro synnerligen otidsenliga och i behov av grundlig modernisering, har det ansetts lämpligast att ersätta dessa gamla personalrum med helt nya. Inom lokverkstaden finnes emellertid intet utrymme disponibelt. Det är därför nödvändigt att förlägga de nya personallokalerna jämte erforderliga sanitära anläggningar till en tillbyggnad i två våningar vid lokverkstadens östra sida. I tillbyggnaden skulle samtidigt iordningställas nya tidsenliga lokaler för läkarmottagning och kontorsavdelning. Kostnaden för denna tillbyggnad beräknas till 375 000 kronor.

I sin skrivelse den 26 september 1947 med förslag till anslagsäskanden för budgetåret 1948/49 hemställde järnvägsstyrelsen bland annat om ett anslag på 175 000 kronor för anordnande av ett marketenteri vid huvudverksaden i Östersund. Framställningen föranledde dock icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Järnvägsstyrelsen anser sig emellertid nu böra återkomma till frågan, enär yrkesinspektionen vid flera tillfällen gjort anmärkning mot de nuvarande förhållandena och krävt inrättande av matsalar i såväl lok- som vagnverkstaden samt modernisering av personalens tvätt- och omklädningsrum. Då dessa frågor med hänsyn till bland annat disponibelt utrymme icke böra lösas var för sig utan i ett sammanhang har styrelsen av byggnadstekniska och ekonomiska skäl ansett det principiellt riktigast att personallokalerna moderniseras inom ramen för befintliga utrymmen och att matsalsanläggningen koncentreras till ett marketenteri, uppfört utanför nu befintligt verkstadsutrymme. Med utgångspunkt från nu gällande priser torde kostnaden för marketenteriet få beräknas till 225 000 kronor.

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

att till anläggningar vid huvudverkstäderna för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 710 000 kronor.

XIII. Verkstadsmaskiner m. m. kronor 4 000 000.

Under denna rubrik anvisas i mån av behov medel för anskaffning av verkstadsmaskiner och annan materiel, som i enlighet med numera gällande bokföringsprinciper skola avskrivnas under en längre följd av år. Några medel för ifrågavarande ändamål ha emellertid nu icke anvisats sedan budgetåret 1946/47, då härför beviljades ett anslag av 2 000 000 kronor. Med hänsyn till kvarstående behållning av tidigare anvisade medel fann sig departementschefen vid prövningen av järnvägsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåren 1947/48 och 1948/49 icke böra biträda styrelsens förslag om en ytterligare medelsanvisning av 2 000 000 kronor för vardera budgetåret. Till följd härav ha de under ifrågavarande anslagsrubrik tidigare redovisade behållningarna nu nedgått. Behållningen utgjorde vid senaste budgetårsskifte icke fullt

2 400 000 kronor, vilket belopp är avsevärt mindre än de kostnader, som erfarenhetsmässigt brukar förledas av de årliga materielanskaffningar, varom här är fråga. Då som redan nämnts några ytterligare medel till ändamålet icke anvisats för nu löpande budgetår torde såvitt nu kan bedömas någon medelsbehållning icke kunna förväntas kvarstå vid detta budgetårs utgång. Fastmer vill det synas som om en viss knapphet på medel skulle komma att göra sig gällande mot budgetårets slut.

Behov föreligger sålunda av ytterligare medelsanvisning för budgetåret 1949/50. För bedömning av storleken av detta medelsbehov må framhållas följande.

Den fortlöpande, av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade upprustningen och moderniseringen av statens järnvägars stora inventariestock, framförallt vad gäller verkstadsmaskiner, biljettmaskiner och effektiva transportfordon för ban- och trafik tjänsten — motordressiner, grustransportvagnar, truckar, traktorer m. m. — förutses under de närmaste åren komma att kräva betydande belopp. En stor del av de sålunda avsedda anskaffningarna äro för övrigt redan bundna genom gjorda beställningar. Härtill kommer att även bannätets kraftiga utvidgning genom övertagna enskilda järnvägar kommer att ställa ökade krav på ifrågavarande anslag.

Med hänsyn tagen till anförda förhållanden ävensom den för den närmaste tiden motsebara medelsknappheten, vilken måhända kommer att försvåra en inventarieanskaffning i den utsträckning, som eljest skulle vara påkallad och medföra en viss förskjutning härutinnan, anser styrelsen ett anslag av 4 000 000 kronor erforderligt för nästkommande budgetår.

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

att till verkstadsmaskiner m. m. för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

B. Försvarsberedskap kronor 3 395 000.

Med hänvisning till den närmare motivering som lämnas i en samtidigt härmed avlåten särskild skrivelse får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1949/50 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 3 395 000 kronor, dels å driftbudgeten ett belopp av 2 655 000 kronor för avskrivning av en del av ifrågavarande kapitalinvestering.

C. Rullande materiel.

I. Nyanskaffning av ånglok kronor 2 100 000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i 1947 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 27; punkt 66) framställda förslag anvisades för budgetåret 1947/48 till nyanskaffning av 5 ånglok ett investeringsanslag av 1 100 000 kronor. De tack vare denna medelsanvisning beställda loken — vilka närmast äro avsedda för järnvägsnätet med 1 067 mm spårvidd men byggda så, att de för en relativt låg kostnad kunna omändras till 891 mm spårvidd om och när det s. k. Blekingenätets järnvägar i enlighet med det vid 1946 års riksdag fattade principbeslutet bliva ombyggda till normal spårvidd — komma att levereras i början av nästkommande år. På grund av i beställningskontraktet intagen sedvanlig klausul om prisreglering i händelse av höjda arbetarlöner måste emellertid numera räknas med att ifrågasatt lok komma att betinga en kostnad av 1 300 000 kronor. För slutlikvid av desamma erfordras därför ytterligare 200 000 kronor.

Vidare erfordras 700 000 kronor för slutlikvidering av 4 av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på sin tid beställda ånglok, för vilka betalningsskyldigheten i och med det vid 1948 års riksdag (proposition nr 191; riksdagens skrivelse nr 189) beslutade statsförvärvet av bolagets järnvägar övertagits av järnvägsstyrelsen och till vilka riksdagen med bifall till i nyssnämnda proposition (sid. 35) gjord hemställan för budgetåret 1948/49 anvisat ett anslag å 350 000 kronor till förskottslikvid.

Utöver ovannämnda fyllnads- och fortsättningsanslag föreligger behov av medel för att möjliggöra ytterligare anskaffning av ett antal normalspåriga ånglok. Till närmare motivering av den sålunda ifrågasatta anskaffningen får styrelsen anföra följande.

Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 27 januari 1945 framlagt närmare utredning om statens järnvägars behov av nya ånglok ävensom hemställt om medelsanvisning för nyanskaffning av ett 10-tal dylika lok, avlät Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, till 1945 års riksdag med hemställan om anvisande för budgetåret 1945/46 av 3 750 000 kronor för ändamålet. Förslaget bifölls av riksdagen.

Den av järnvägsstyrelsen i ärendet ingivna framställningen var såsom framgår av den i förenämnda proposition lämnade redogörelsen, baserad på en inom styrelsen verkställd utredning rörande framtida behov, typval och förnyelse av ånglok. Denna utredning hade ådagalagt, att en fortgående elektrifiering av järnvägsnätet icke kunde lämna nödigt tillskott till dragkraften på icke elektrifierade linjer på grund av ånglokens relativt höga medelålder och att behov därför föreläge av viss omedelbar förnyelse av ångloparken. Med hänsyn härtill ävensom för att minska den rådande allvarliga bristen på ångloksreserv för elektrifierade linjer ansåg sig styrelsen böra hem-

ställa om medel för åtminstone ett 10-tal lok av en för godståg och beredskapsändamål särskilt lämpad typ.

Den sålunda föreslagna och nu verkställda nyanskaffningen motsvarade emellertid, enligt vad som framgår av innehållet i den ovan åberopade propositionen, icke hela det genom den verkställda utredningen för det dåvarande ådagalagda behovet. Situationen har icke heller förbättrats utan snarare försämrats genom de statsförvärv av enskilda järnvägar med ånglokdrift, som ägt rum sedan ovannämnda utredning verkställdes. Till belysning härav må framhållas, att en nyligen företagen undersökning rörande tillgång och behov av ånglok ådagalagt en brist för närvarande på sammanlagt 19 dylika lok, även om man som tillgång medräknar lok, som betydligt överskridit den normala slopningsåldern och som på grund härav äro synnerligen oekonomiska i drift i all synnerhet om de, såsom ofta är fallet, dessutom äro heterogena till sin typ.

En viss återhållsamhet torde emellertid alltjämt böra iakttagas, när det gäller nyanskaffning av ånglok, dels enär de fortgående och motsebara ban-elektrifieringarna kunna komma att minska behovet, dels med hänsyn till att modernare och mera driftsekonomiska loktyper — exempelvis för dieseldrift — kunna tänkas framkomma inom de närmaste åren. På grund härav anser sig styrelsen nu böra föreslå anskaffning av endast 10 ånglok. Dessa beräknas betinga en kostnad av cirka 3 600 000 kronor, varav på nästkommande budgetår torde belöpa sig en tredjedel eller 1 200 000 kronor i form av förskottslikvid.

I allt beräknas sålunda medelsförbrukningen för budgetåret 1949/50 till (200 000 + 700 000 + 1 200 000 =) 2 100 000 kronor.

Under åberopande av vad ovan anförts och med förmälan att vid utgången av nu löpande budgetår inga medel beräknas kvarstå odisponerade å nu förevarande anslagsrubrik får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till nyanskaffning av ånglok för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 2 100 000 kronor.

II. Ombyggnad av ånglok kronor 290 000.

Till ombyggnad av ånglok har för innevarande budgetår anvisats 150 000 kronor, varav 100 000 kronor avser den under en följd år pågående ombyggnaden av lok, litt. E, till litt. E₂ och 50 000 kronor avser ändringsarbeten och moderniseringar av med privatbanor övertagna lok. Beloppet beräknas i sin helhet bliva förbrukat under budgetåret.

Till fortsatt ombyggnad av E-lok beräknas under nästa budgetår åtgå 120 000 kronor och till modernisering av från enskilda järnvägar övertagna lok 100 000 kronor. Därutöver erfordras utbyte av gasbelysning å vissa ånglok mot turboelektrisk belysning för en beräknad kostnad av 70 000 kronor.

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

att till ombyggnad av ånglok för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 290 000 kronor.

III. Nyanskaffning av elektrolok..... kronor 10 900 000.

Vid senaste budgetårsskifte kvarstod å tidigare anslag för rubricerade ändamål en behållning å 6 485 000 kronor. För innevarande budgetår har till samma ändamål anvisats dels jämlikt Kungl. Maj:ts i 1948 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 27; punkt 17) framställda förslag 4 425 000 kronor dels ytterligare 300 000 kronor till förskottslikvid för 8 elektrolok, litt. Hg, avsedda för f. d. Bergslagsnätet (proposition nr 191, sid. 35; riksdagens skrivelse nr 189). Sammanlagt står således nu till styrelsens förfogande ett belopp av 11 210 000 kronor. Då de kontraktsevenliga utbetalningarna under budgetåret för närvarande kunna beräknas till 10 660 000 kronor skulle såvitt nu kan bedömas vid 1949/50 års ingång komma att kvarstå en anslagsbehållning av 550 000 kronor.

Under budgetåret 1949/50 beräknas del- eller slutlikvider om sammanlagt 5 730 000 kronor för tidigare gjorda beställningar förfalla till betalning. Därjämte anser styrelsen angeläget, att ytterligare beställningar om sammanlagt 14 200 000 kronor utläggas, varav på budgetåret 1949/50 skulle komma att belöpa sig 5 720 000 kronor huvudsakligen i form av förskottslikvider. Till närmare motivering av de sålunda ifrågasatta nybeställningarna får styrelsen anföra följande.

Ovannämnda del- eller slutlikvider å tillsammans 5 730 000 kronor avse lokbeställningar, som gjorts dels i samband med och som följd av den fortgående elektrifieringen — i detta fall alltså för att tillgodose behovet av dragkraft å linjerna Varberg—Borås—Uddevalla—Strömstad, när dessa linjer nu snart bliva färdigställda för elektrisk drift — dels för att avhjälpa den kännbara bristen på elektrolok på andra tidigare elektrifierade banlinjer. Även efter fullgjord leverans av de 20 elektrolok, litt. Hg, och ovannämnda 8 lok av samma typ, vilkas beställning möjliggjorts genom de för innevarande budgetår anvisade delanslagen, kommer emellertid såvitt nu kan bedömas en stor knapphet på elektrolok att vara rådande. Enligt inom styrelsen verkställda utredningar beräknas sålunda kvarstå ett absolut minimibehov av ytterligare 20 elektrolok, sedan nyssnämnda lok erhållits.

Detta behov torde i första hand lämpligen böra tillgodoses genom att styrelsen genom erforderlig medelsanvisning beredes möjlighet att övertaga av två andra järnvägsförvaltningar var för sig redan gjorda beställningar av dels 3 lok av Ub-typ och dels 2 lok av Hg-typ, d. v. s. i båda fallen av vid statens järnvägar redan allmänt förekommande standardtyper. Samtliga ifrågavarande 5 lok, av vilka de förstnämnda betinga ett pris av 850 000 kronor och de se-

nare ett pris på 645 000 kronor eller tillsammans 1 495 000 kronor, beräknas kunna levereras under budgetåret 1949/50 eller alltså betydligt tidigare än vid en nu utlagd beställning, vilket givetvis ur statens järnvägars synpunkt är en fördel. Då härtill kommer, att berörda lok äro kontrakterade till priser, som äro lägre än de nu aktuella, anser styrelsen förmånligt, att statens järnvägar begagnar sig av erhållna erbjudanden att få övertaga beställningskontrakten och får alltså hemställa att härför erforderliga medel ställas till förfogande.

I sådant fall skulle nu behöva nybeställas endast 15 elektrolok. Kostnaderna för dessa 15 lok beräknas till 11 400 000 kronor, varav 3 800 000 kronor i form av förskottslikvider beräknas belöpa sig på budgetåret 1949/50.

Slutligen erfordras ersättningslok för tre stycken slopmässiga elektrolok av äldre typ till en beräknad totalkostnad av 1 275 000 kronor, varav under budgetåret 1949/50 skulle utbetalas 425 000 kronor.

Enligt den sålunda planerade anskaffningen skulle medelförbrukningen under budgetåret 1949/50 komma att uppgå till (5 730 000 + 5 720 000 =) 11 450 000 kronor, varav 550 000 kronor kunna bestridas med den anslagsbehållning, som beräknas kvarstå vid budgetårets ingång.

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

att till nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 10 900 000 kronor.

IV. Ombyggnad av elektrolok..... kronor 1 000 000.

Till ombyggnad av elektrolok har för innevarande budgetår anvisats 565 000 kronor. Tillsammans med vid budgetårets ingång kvarstående behållning å tidigare anslag, 1 360 000 kronor, står således till styrelsens förfogande ett belopp av 1 925 000 kronor. Av detta belopp beräknas cirka 1 070 000 kronor bliva förbrukade under året, varför vid nästa budgetårsskifte kan beräknas kvarstå en behållning av i runt tal 850 000 kronor.

För nästa budgetår beräknas medelförbrukningen komma att uppgå till cirka 1 850 000 kronor, varav 470 000 kronor avse redan pågående arbeten och 1 380 000 kronor planerade nya arbeten. Beträffande dessa senare får styrelsen meddela följande.

Efter utförda långvariga prov har det visat sig, att gummielement äro synnerligen lämpliga för kraftöverföring mellan motor och hjul å elektrolok. Styrelsen anser det därför önskvärt, att dylika gummielement successivt införas å samtliga befintliga elektrolok, litt. F och M. Kostnaderna för sådant utbyte av drivelementen beräknas i sin helhet till 375 000 kronor, varav för under budgetåret 1949/50 planerade utbyten cirka 180 000 kronor.

Vidare har det visat sig behövt att vidtaga vissa moderniseringsarbeten å elektrolok litt. Ha, varigenom underhållskostnaderna för dessa lok skulle

kunna nedbringas samtidigt som det skulle vara möjligt att åstadkomma en förbättring av lokens gångegenskaper. Dessa moderniseringsarbeten beräknas draga en totalkostnad av 2 400 000 kronor, varav hälften, d. v. s. 1 200 000 kronor, torde falla på budgetåret 1949/50.

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

att till ombyggnad av elektrolok för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

V. Nyanskaffning av elektromotorvagnar kronor 2 300 000.

För innevarande budgetår har till nyanskaffning av elektromotorvagnar anvisats 1 500 000 kronor, varav 1 200 000 kronor till slutlikvid för 6 tidigare beställda för närtrafik avsedda motorvagnar, litt. X0a7 (tidigare benämnda X0a4), och 300 000 kronor till förskottslikvid för 3 nya vagnar av samma typ. Inberäknat den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare anslag för elektromotorvagnar, 3 300 000 kronor, uppgår således summan av för ändamålet nu tillgängliga medel till 4 800 000 kronor. Av detta belopp beräknas 3 700 000 kronor bliva förbrukade under budgetåret, varför vid dettas slut kan räknas kvarstå en reservation på cirka 1 100 000 kronor.

För budgetåret 1949/50 räknas med en medelsförbrukning av 3 400 000 kronor, varav 3 100 000 kronor avse slut- eller dellikvider för redan gjorda beställningar och 300 000 kronor förskottslikvid för 3 nya likaledes för närtrafiken avsedda elektromotorvagnar. Till motivering för den sålunda ifrågasätta nyanskaffningen får styrelsen anföra följande.

Närtrafiken omkring de större städerna har av olika anledningar — sannolikt främst på grund av den ökade utflyttningen från städerna — sedan åtskilliga år tillbaka befunnit sig i en oavlättlig stark stegring, vilket föranlett upprepade krav på förbättrade tågförbindelser. Tack vare de under de senare åren erhållna elektromotorvagnar, vilka visat sig synnerligen ändamålsenliga såväl ur driftteknisk som driftekonomisk synpunkt ha dessa önskemål också i många fall kunnat tillgodoses i den mån de ansetts befogade. Med hänsyn till sålunda gjorda erfarenheter anser styrelsen en fortsatt anskaffning av dylika vagnar lämplig och behövlig.

De för ändamålet hittills anskaffade elektromotorvagnarna ha som nyss framhållits i stort sett befunnits tillfredsställande både ur konstruktiv och trafikmässig synpunkt. Det oaktat anser sig styrelsen emellertid böra främja utvecklingen på motorvagnsområdet genom att sörja för ytterligare förbättring av fordonen. Det är sålunda angeläget att till jämförelse med inhemska konstruktioner få prova ett flertal nya elektriska detaljer och anordningar, vilka utformats och med framgång tagits i bruk utomlands under de senaste åren. Vidare är det av vikt att utnyttja den senaste tidens framsteg i fråga om konstruktion och tillverkning av vagnskorg och boggiar m. m., varigenom

möjliggöres minskad vagnvikt, bättre gångegenskaper i kurvor ävensom en rationaliserad tillverkning, medförande viss kostnadsminskning vid framtida tillämpning.

I angivet syfte avser styrelsen att nu beställa 3 elektromotorvagnar av i viss mån speciell typ, vilka dock bära givas samma storleksordning som vagnarna av förenämnda typ så att de kunna samköras med dessa. Vid en första tillverkning av detta relativt ringa antal vagnar med delvis ny konstruktion kan man emellertid givetvis icke räkna med nämnvärt minskad kostnad; denna har nu beräknats till cirka 320 000 kronor per vagn eller för samtliga 3 vagnar till 960 000 kronor. Den på nästkommande budgetår belöpande förskottslikviden beräknas uppgå till 300 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 2 300 000 kronor.

VI. Ombyggnad av motorvagnar kronor 125 000.

På grund av den kännbara bristen på rälsbussmateriel måste vissa av statens järnvägars äldre motorvagnar allttjämt utnyttjas i drift och detta beräknas bliva nödvändigt ännu ett avsevärt antal år framåt. Under sådana förhållanden bära vagnarna emellertid moderniseras i syfte att nedbringa underhållskostnaderna och förbättra driftsäkerheten bland annat genom att förses med nya motorer och hydrauliska växlar. Kostnaderna för dessa arbeten beräknas till 125 000 kronor.

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

att till ombyggnad av motorvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 125 000 kronor.

VII. Nyanskaffning av rälsbussar kronor 3 000 000.

I sin skrivelse den 29 augusti 1946 angående anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 meddelade styrelsen sin avsikt att i ökad omfattning insätta större, 2-motoriga rälsbussar, enär de dåvarande rälsbussarna i många fall visat sig vara för små, samt att övergå till stålkonstruerade vagnar. Det årliga medelsbehovet för en fortsatt nyanskaffning i samma takt som dittills beräknades därigenom komma att stiga från cirka 4 till 7 miljoner kronor per år. På grund av den förlängning av leveranstiden som då var att förutse, ansågs dock av sistnämnda belopp endast 3 000 000 kronor behöva anvisas under budgetåret 1947/48, vilket även skedde.

I sin föregående år avlatna petita för budgetåret 1948/49 ansåg sig styrelsen för de närmast följande åren bära räkna med behov av fortsatt nyanskaff-

ning av rälsbussar i ungefär samma omfattning som under de senare åren eller med 30 à 40 rälsbussar per år. Som skäl härför framhöll styrelsen, att det framdeles säkerligen skulle befinnas än mer angeläget än tidigare att åstadkomma så fördelaktiga driftformer som möjligt och att en väsentlig ökning av antalet rälsbussfordon utan tvivel vore till ovärderlig nytta därvidlag, enär på detta sätt icke blott ett växande trafikbehov kunde tillgodoses genom successiv utökning och förbättring av reselägenheterna utan även vissa loktåg kunde utbytas mot mera ekonomiska rälsbusståg. Medelsbehovet under innevarande budgetår beräknades med hänsyn härtill till 4 000 000 kronor.

Med bifall till den av styrelsen sålunda gjorda framställningen har för budgetåret 1948/49 anvisats 4 000 000 kronor till ändamålet. Därutöver har anvisats ytterligare 250 000 kronor, vilket belopp är avsett till slutlikvid för av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på sin tid beställda rälsbussar (Kungl. Maj:ts proposition 191/1948; riksdagens skrivelse nr 189).

Under de senare åren ha av olika orsaker förseningar uppkommit även i vad gäller beställningar och leveranser av rälsbussmateriel. På grund härav kan vid utgången av nu löpande budgetår beräknas kvarstå en behållning av 6 680 000 kronor å hittills anvisade medel. Under budgetåret 1949/50 väntas leveranserna emellertid kunna äga rum i ökad takt, varvid nyssnämnda behållning torde bli helt förbrukad under nämnda budgetår och dessutom ytterligare 3 000 000 kronor erfordras till förskottslikvid för planerade nybeställningar.

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

att till nyanskaffning av rälsbussar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

VIII. Nyanskaffning av lokomotorer kronor 1 000 000.

Till anskaffning av lokomotorer har för budgetåren 1946/47 och 1947/48 anvisats sammanlagt 1 510 000 kronor. Av detta belopp för vilket beställts 24 mindre, enmotoriga lokomotorer kvarstod på grund av leveransförseningar vid innevarande budgetårs ingång en behållning av 1 085 000 kronor. Till förskottslikvid för ytterligare 10 dylika lokomotorer, som beräknats kosta sammanlagt 800 000 kronor, har vidare anvisats 100 000 kronor för budgetåret 1948/49. För här ifrågavarande ändamål står således nu till styrelsens förfogande ett belopp av 1 185 000 kronor, varav 510 000 kronor beräknas bli förbrukade under budgetåret. Vid dettas utgång skulle i enlighet härmed ett belopp av 675 000 kronor kvarstå odisponerat.

Under nästa budgetår erfordras dels 1 375 000 kronor till slutlikvidering av ovannämnda 34 lokomotorer, dels 150 000 kronor till likvidering av tvenne av Gotlands järnvägsaktiebolag på sin tid beställda lokomotorer och dels slutligen 150 000 kronor till förskottslikvid för tre nya elektriska lokomotorer eller således sammanlagt 1 675 000 kronor.

Till närmare motivering av ovannämnda planerade nybeställning av tre elektriska lokomotorer får styrelsen anföra följande.

Vid statens järnvägar ha hittills använts lokomotorer med bensen- eller dieselmotorer av olika utföranden. Under senare år ha emellertid i utlandet dylika förbränningsmotordrivna lokomotorer ersatts med lokomotorer, drivna medelst elektrisk ström från kontaktledning. Dessa sistnämnda anses äga åtskilliga fördelar framför de termiska lokomotorerna såsom billigare underhållskostnad, större okänslighet för kyla, större driftsäkerhet och enklare skötsel, vartill kommer att de äro oberoende av utländska drivmedel. Järnvägsstyrelsen har därför tänkt sig att efter hand övergå till användning av elektriska lokomotorer vid stationer, där växling helt utföres under kontaktledning. Till en början torde man emellertid böra inskränka sig till att för provdrift anskaffa tre dylika elektriska lokomotorer, som då skulle tillverkas inom landet. Kostnaden för dessa beräknas till 450 000 kronor, varav på budgetåret 1949/50 torde belöpa sig 150 000 kronor i form av förskottslikvid.

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

att till nyanskaffning av lokomotorer för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

IX. Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar kronor 13 125 000.

Till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar har med bifall till Kungl. Maj:ts i 1948 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 27; punkt 17) framställda förslag för innevarande budgetår anvisats 13 640 000 kronor, varav 8 350 000 kronor avse en på budgetåret belöpande andra dellikvid för det av 1947 års riksdag prövade och godkända beställningsprogrammet och 5 290 000 kronor förskottslikvid för en ytterligare beställning under år 1948 av 17 sovvagnar, 59 fjärtrafiksittvagnar, 3 närtrafiksittvagnar och 23 resgodsvagnar. Tillsammans med en å tidigare anslag till samma ändamål vid budgetårets ingång kvarstående behållning å 8 260 000 kronor uppgår således de nu disponibla medlen till 21 900 000 kronor. Härav beräknas 16 000 000 kronor bliva förbrukade under budgetåret, varför vid dettas slut torde återstå en medelsreservation av 5 900 000 kronor.

Under budgetåret 1949/50 är att förutse slut- och dellikvider om sammanlagt 11 580 000 kronor för redan gjorda beställningar. Därjämte torde, av skäl som närmare utvecklas här nedan, under nästkommande budgetår böra utläggas nya beställningar. Dessa äro avsedda att omfatta 15 sovvagnar, 89 fjärtrafiksittvagnar, 4 sjukvagnar, 4 kombinerade person- och resgodsvagnar samt 27 resgodsvagnar och beräknas betinga en sammanlagd kostnad av 22 350 000 kronor, varav 7 445 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1949/50 i form av sedvanliga förskottslikvider. I allt skulle medelsförbrukningen under nästkommande budgetår sålunda under ovan angivna förutsättningar komma

att uppgå till 19 025 000 kronor d. v. s. till ett belopp, som med 13 125 000 kronor överstiger vad som av redan anvisade medel kan anses disponibelt för investeringens genomförande.

I fråga om behovet av ovan angivna för budgetåret 1949/50 planerade nybeställningar torde styrelsen i första hand få hänvisa till de utförliga motiveringar för en fortgående förnyelse och ökning av personvagnsparken, vilka framlagts i styrelsens petitaskrivelser för budgetåren 1947/48 respektive 1948/49, ävensom till av statsmakterna gjorda uttalanden i samband med prövningen av statens järnvägars anslagsbehov för nu förevarande ändamål. Att det för nästkommande budgetår preliminärt upprättade anskaffningsprogrammet är något mera omfattande och kostnadskrävande än de vagnbeställningar, till vilka styrelsen begärt och erhållit medel de båda senaste budgetåren är en helt naturlig följd av den ökade omslutning som statens järnvägar fått i och med att det stora Bergslagsnätet — vars personvagnspark tarvar förnyelse i minst samma utsträckning som statens järnvägars tidigare vagnpark — införlivats med statsbanenätet den 1 juli 1948. Dessutom torde böra beaktas, att persontrafiken alltjämt visar stegring och att personvagnsutrymmet därför trots de senare årens tillskott och trots att en ur flera synpunkter önskvärd slopning av mycket gamla och omoderna 2-axliga vagnar inhiberats fortfarande är och kan väntas förbli knappt.

Beträffande vissa av de enligt förestående nyanskaffningsprogram planerade beställningarna får styrelsen i övrigt anföra följande.

Såsom framgår av en i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 september 1947 intagen, i 1948 års statsverksproposition (bil. 27: kapitalbudgeten, sid. 67) återgiven tablå, har sovvagnstrafiken ökat avsevärt under de senare åren; så till exempel har densamma under åren 1940—1946 ökat från 378 778 till 769 347 eller med i medeltal mer än 65 000 resande per år. Till komplettering av dessa uppgifter må meddelas, att antalet sovvagnsresande under år 1947 uppgick till 854 439 och alltså då i jämförelse med närmast föregående år ökades med ej mindre än 85 000. Ökningen skulle ha varit än större, om vagnar hade kunnat tillhandahållas i önskad utsträckning. Till belysning härav kan nämnas, att enbart i de från Stockholm C utgående tågen måste under tiden 8 juni—31 december 1947 ej mindre än cirka 30 000 personer och under tiden 1 januari—18 september 1948 cirka 46 000 personer nekas sovplats och samma var förhållandet, ehuru i mindre omfattning, även i andra tåg. De sålunda ytterligare vunna erfarenheterna bestyrka behovet av en snabb förnyelse och ökning av sovvagnsparken.

Även transportererna i statens järnvägars sjukvagnar ha, som framgår av följande tablå, i många år befunnit sig i stadig ökning och ehuru ifrågavarande trafik under de båda senaste åren haft en vikande tendens är densamma alltjämt så stor, att det ofta icke är möjligt att med hänsyn till den knappa vagn-tillgången tillmötesgå de sjukas önskemål angående resdag och reselägenhet. Antalet transporter har sålunda utgjort:

1935	1 460	1942	2 030
1936	1 502	1943	2 440
1937	1 569	1944	2 687
1938	1 708	1945	3 016
1939	1 405	1946	2 717
1940	1 803	1947	2 508
1941	1 879		

Då någon ökning av det ursprungliga antalet normalspåriga sjukvagnar — 18 stycken — hittills icke skett, synes behov föreligga av en viss ökning även av denna vagnpark. Med trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle har visserligen övertagits 5 sjukvagnar, men enligt erhållen uppgift äro även dessa hårt utnyttjade och en av dem är för övrigt i sådant skick, att den icke längre kan användas. Ökningen är då tänkt att ske genom nybyggnad av ett mindre antal — 4 stycken under budgetåret 1949/50 — lätta sjukboggivagnar, utförda i stålkonstruktion, och avsedda att användas i första hand för längre transporter av svårare sjuka. Som en ytterligare motivering må framhållas, att man genom anskaffandet av dylika vagnar även skulle erhålla möjlighet att vid behov utföra sjuktransporter i sådana tåg, i vilka de nuvarande sjukvagnarna av träkonstruktion icke få framföras. Vad beträffar dessa senare vagnar, må kanske i detta sammanhang även nämnas, att medelåldern för närvarande är ej mindre än 38,5 år, varför man i en icke allt för avlägsen framtid nog torde bliva tvungen att upptaga frågan om deras fullständiga ersättande med stålvagnar.

I fjolårets petitaskrivelse upptog järnvägsstyrelsen bland sina anslags-
 äskanden även medel till nybyggnad av tio 3 klass vagnar av amerikansk »coach»-typ.

Vid föredragning av denna fråga (1948 års statsverksproposition, kapitalbudgeten: bil. 27, sid. 75) anförde departementschefen följande:

»Jag finner det riktigt, att järnvägsstyrelsen i samband med uppläggandet av sitt anskaffningsprogram för personvagnar även upptagit frågan om införande av en ny vagn typ. Vid bedömandet av anskaffningsplanerna måste nämligen hänsyn tagas till att vagnarna skola komma att gå i trafik under kanske 30—40 år framåt och att de därför måste byggas med en hög standard, som kan motsvara anspråken på komfort under lång tid framåt. Det är emellertid givet, att ett sådant förslag måste föregås av en noggrann ekonomisk kalkyl rörande de trafiktekniska och ekonomiska förutsättningarna för införande av en sådan vagn typ. Jag har med anledning härav från järnvägsstyrelsen införskaffat närmare uppgifter härom.

Av dessa framgår, att de nya vagnarna icke utan vidare kunna ersätta de nuvarande i hela tågsätt. Ett allmänt utbyte i dagsnälltågen av de nuvarande snälltågsvagnarna mot coach-vagnar skulle nämligen medföra, att flera vagnar måste insättas för att samma resandetrymme skall kunna erhållas. Detta är emellertid av flera skäl, bland annat lokens dragkraft, spårutrymmena på stationerna m. m., icke möjligt. Följden skulle således bli, att man för att tillgodose trafikens behov måste insätta ytterligare snälltåg, och detta kan åtminstone sommartid bli fallet på praktiskt taget alla huvudlinjer. Förutom svårigheten eller omöjligheten

av att få plats i tidtabellen för dessa tåg skulle även kostnaderna härför bli va-
 tungande. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, huruvida coach-vagnar inom
 överskådlig tid skola kunna införas såsom standardvagn i vårt land.

Om man i stället tänker sig att på längre sikt genomföra en mera begränsad
 anskaffning av coach-vagnar samt att låta dessa vagnar framgå i tågen jämte van-
 ligen andra- och tredjeklassvagnar, synes detta leda till en ytterligare differentiering
 av vagnklasserna. En sådan utveckling synes mig i och för sig icke vara moti-
 verad med hänsyn till den nuvarande skillnaden i standard mellan andra- och
 tredjeklassvagnarna. Ännu föreligger icke heller tillräckligt material för ett
 säkert bedömande, vilka ekonomiska verkningar införandet av en dylik vagn-
 typ kan få på statens järnvägars driftresultat. Detta är beroende av bland annat
 huru stora tilläggsavgifter, som komma att uttagas för begagnande av de nya
 vagnarna, huru stor beläggningen kommer att bli och i vad mån andra- eller
 tredjeklasspassagerare komma att övergå till de nya vagnarna samt huruvida
 statens järnvägar genom införande av sådana vagnar kunna öka sitt trafikunder-
 lag. Innan en noggrannare undersökning av dessa frågor verkställts anser jag
 det vara för tidigt att nu göra en första anskaffning av den nya vagn-
 typen.

Enligt min mening bör vid den ytterligare utredning rörande förutsättningarna
 för införande av coach-vagnar, vilken för närvarande pågår inom järnvägsstyrelsen,
 jämväl undersökas om och i vad mån man i stället på längre sikt kan ekonomiskt
 genomföra en allmän höjning av personvagnsstandarden framför allt i fråga om
 sittplatsernas bekvämlighet och vagnarnas ventilation.

I enlighet med det anförda torde anslagsbehovet för nyanskaffning av person-
 och resgodsvagnar för nästa budgetår kunna minskas med 330 000 kronor mot-
 svarande en tredjedel av merkostnaden för anskaffning av 10 coach-vagnar.»

Med anledning av ovan återgivna uttalande anser sig styrelsen i detta sam-
 manhang böra framhålla följande.

Det har aldrig varit styrelsens avsikt att allmänt införa dylika vagnar som
 standardvagn för 3-klasstrafiken å statens järnvägar utan endast att åstad-
 komma en för turisttrafiken mer lämplig typ. Av detta skäl har också endast
 en begränsad anskaffning varit ifrågasatt. Införandet av »coach-vagnar»
 kan visserligen, som departementschefen anför, synas leda till en i övrigt icke
 motiverad ytterligare differentiering av vagnklasserna. Detta förhållande
 torde dock icke i och för sig böra förhindra anskaffningen av en särskilt för
 turisttrafiken lämplig vagn-
 typ och icke heller vålla några särskilda olägen-
 heter i övrigt, lika litet som några dylika visat sig förbundna med den ytter-
 ligare differentiering av tågslagen, som blivit en följd av att nya s. k. snabb-
 motortåg insatts på vissa sträckor till en början mellan Stockholm och
 Göteborg.

Vad beträffar den av departementschefen önskade närmare utredningen
 över de ekonomiska verkningarna av införandet av en dylik vagn-
 typ får styrelsen vidare framhålla, att det är praktiskt taget ogörligt att verkställa en dylik
 utredning utan några på erfarenheter grundade siffror. Innan någon utred-
 ning i berörda hänseende kan åstadkommas, måste därför några provvagnar
 anskaffas och insättas i trafik en viss tid.

Med stöd av vad sålunda anförts har styrelsen ansett sig böra ånyo hem-
 ställa om medel till anskaffande av ett antal dylika vagnar. Då det tills
 vidare endast gäller ett prov i några av de viktigaste snälltågen torde an-

talet emellertid kunna begränsas till endast 6 vagnar; om man sedan bör gå vidare får bero på huru försöken med dessa första 6 vagnar utfalla. Att proven ur ren beläggningssynpunkt skulle ge ett oförmånligt resultat är dock icke troligt, enär styrelsen genom platsbiljettförsäljning kan utnyttja utrymmet till 100 % i dessa vagnar, där samtliga platser äro »hörnplatser» och sålunda ur bekvämlighetssynpunkt måste anses likvärdiga. Dessa 6 vagnar äro inräknade i det här ovan angivna antalet fjärrtrafiksittvagnar.

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 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 13 125 000 kronor.

X. Ombyggnad av person- och resgodsvagnar kronor 400 000.

På grund av verkstädernas leveranssvårigheter under de senare åren ha de ombyggnadsarbeten å person- och resgodsvagnar, till vilka medel anvisats, blivit avsevärt fördröjda, vilket i sin tur haft till följd att vid senaste budgetårsskifte kvarstod en behållning av 3 570 000 kronor å tidigare för detta ändamål anvisade anslagsbelopp. Inberäknat ett för innevarande budgetår anvisat fortsättningsanslag å 1 320 000 kronor uppgå för ändamålet nu disponibla medel sålunda till 4 890 000 kronor. Härav beräknas cirka 3 440 000 kronor bliva förbrukade under budgetåret, varför anslagsbehållningen vid nästa budgetårsskifte torde komma att uppgå till cirka 1 450 000 kronor.

Ifrågavarande omändringsarbeten, vilka till övervägande del sträcka sig över ett flertal år, omfatta dels ändring av vissa äldre boggier för förbättring av gångegenskaperna, dels ändring av belysningsystemet i vissa äldre vagnar från gas- till elektrisk belysning, dels inmontering av stålrörssoffor i 3-klassvagnar och anordnande av särskilda barnkupéer i vissa vagnar, dels ock montering av rullager i äldre personvagnsboggier samt diverse andra moderniseringsarbeten. Nämda arbeten planeras under budgetåret 1949/50 utförda i en omfattning, som beräknas föranleda en medelförbrukning av 1 850 000 kronor, d. v. s. 400 000 kronor utöver vad som vid budgetårets ingång kan beräknas finnas disponibelt för kostnadernas bestridande.

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

att till ombyggnad av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

XI. Nyanskaffning av postvagnar kronor 500 000.

I sin skrivelse den 26 september 1947 angående anslagsäskanden för innevarande budgetår hemställde styrelsen bland annat om visst anslag för att kunna beställa 12 nya postvagnar. Totalkostnaden härför var beräknad till

1 680 000 kronor och den på budgetåret 1948/49 belöpande förskottslikviden till 560 000 kronor. Med hänsyn till att vid utgången av budgetåret 1947/48 av tidigare anvisade medel beräknades återstå 300 000 kronor, sedan de redan gjorda eller avsedda beställningarna slutlikviderats, ansågs emellertid tillfyllest att till fullgörande av nyssnämnda förskottslikvid anvisades endast 260 000 kronor.

Vid sin prövning av denna hemställan ansåg departementschefen (1948 års stadsverksproposition: kapitalbudgeten: bil. 27, sid. 76), att ifrågavarande anskaffning kunde uppdelas på tvenne budgetår och att som följd härav något nytt anslag ej behövde anvisas för innevarande budgetår, enär förenämnda till 300 000 kronor beräknade anslagsbehållning vore tillräcklig för erläggande av erforderlig förskottslikvid. I enlighet härmed ha sex vagnar nu beställts.

Under budgetåret 1949/50 erfordras medel dels till förskottslikvid för de återstående 6 vagnarna dels till dellikvid för redan beställda vagnar. De sålunda motsebara utbetalningarna, som beräknas uppgå till sammanlagt 1 040 000 kronor, kunna i första hand bestridas med en vid nästa budgetårsskifte kvarstående, till 540 000 kronor beräknad behållning å tidigare till anskaffning av postvagnar anvisade medel. För budgetåret 1949/50 erfordras sålunda en ytterligare medelsanvisning å 500 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av postvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

XII. Nyanskaffning av godsvagnar kronor 8 840 000.

Till nyanskaffning av godsvagnar har för budgetåret 1948/49 anvisats 7 600 000 kronor, för vilket belopp i enlighet med den föregående år framlagda anskaffningsplanen beställts 550 normalspåriga godsvagnar — varav 200 slutna och 350 öppna — samt 25 normalspåriga matvaruvagnar.

Sedan nyssnämnda vagnar levererats, kommer statens järnvägars normalspåriga godsvagnspark fränsett specialvagnar att omfatta cirka 10 100 slutna och 19 500 öppna eller tillsammans cirka 29 600 vagnar, vartill kommer cirka 4 950 vagnar, som från halvårsskiftet tillförts statens järnvägar med trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle då helt övertagna järnvägar.

Åtskilliga vagnar måste givetvis på grund av ålder och förslitning slopas varje år. En viss årlig återanskaffning av godsvagnar är med andra ord erforderlig enbart för att hålla godsvagnsparken vid nuvarande numerär. En sådan ersättningsanskaffning framstår under nuvarande förhållanden så mycket mer behövlig som en stor del av de med enskilda järnvägar övertagna godsvagnarna ha en relativt hög ålder. Därtill kommer, att en viss vagnbrist alltjämt råder, även om den nu icke är lika stor som under de senaste åren. Under första halvåret 1948 uppgick vagnbristen sålunda i medeltal per dag

till 1 000 öppna och 400 slutna vagnar mot under första halvåret 1947 1 940 öppna och 900 slutna vagnar.

Med hänsyn till ovan anförda omständigheter anser järnvägsstyrelsen angeläget att åtminstone 550 normalspåriga, tvåaxliga godsvagnar — varav 200 slutna och 350 öppna — anskaffas under nästkommande år och att härför erforderliga medel anvisas för budgetåret 1949/50. För bedömande av storleksordningen av den sålunda ifrågasatta anskaffningen må framhållas, att en normal, av ålder och förslitning betingad förnyelse av den nuvarande vagnparken, inberäknat f. d. GDG-vagnar, skulle motivera en årlig nyanskaffning av cirka 270 slutna och 430 öppna vagnar. Den nu tänkta nyanskaffningen torde sålunda få anses synnerligen försiktig.

Kostnaden för dessa 550 vagnar kan beräknas till 8 500 000 kronor, varav 7 100 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1949/50.

Härutöver erfordras, av skäl som närmare utvecklas i det följande, en viss nyanskaffning även för smalspårnätet.

Å Gotlandslinjerna finnas för närvarande 65 slutna godsvagnar i trafik. Vissa av dessa äro små och lasta endast omkring 5 ton. Ett 20-tal sysselsätts dessutom konstant för djurtransporter. Följden blir att bristen på dylika vagnar vissa tider av året är kännbar. Framför allt råder svår brist på vagnar med stor rymd och lastförmåga. Då något tillskott i vagnar till Gotlandslinjerna ej kan erhållas genom överflyttning av vagnar från linjer med samma spårvidd å fastlandet, anses 10 slutna vagnar för 891 mm spårvidd böra anskaffas. Kostnaden härför beräknas till 170 000 kronor, varav 120 000 kronor torde falla på budgetåret 1949/50.

Brist råder för närvarande även på överföringsvagnar på linjerna med 1 067 mm spårvidd, i det att efterfrågan på dylika ökat successivt, så att nuvarande tillgång ej på långt när täcker behovet.

Nu befintliga överföringsvagnar användas i första hand vid omlastningsstationerna i Kristianstad och Växjö för befordring av normalspåriga cisternvagnar ävensom av normalspåriga vagnar med särskilt svårromlastat eller ömtåligt gods. Det har länge varit svårt att tillhandahålla överföringsvagnar för vagns-lastgoods av annat slag. Många industrier basera emellertid sin lastning bortom smalspåret på användning av överföringsvagnar, varigenom en ofta riskabel omlastning under transporten undviks. Krav har sålunda nyligen framställts på att statens järnvägar måtte ordna överföringsramper även i Vislanda och Ljungby (eventuellt även i Halmstad).

Enär överföringsvagnar, som anskaffas för 1 067 mm-nätet, kunna byggas så, att de kunna komma till användning på linjer med 891 mm spårvidd om och när det s. k. Blekingenätets järnvägar i enlighet med 1946 års principbeslut bliva ombyggda till normal spårvidd samt då dylika vagnar visat sig vara ett verksamt ackquisitionsmedel, anser järnvägsstyrelsen att ytterligare 10 överföringsvagnar för 1 067 mm spårvidd nu böra anskaffas. Kostnaden härför beräknas till 170 000 kronor, varav 120 000 kronor torde belöpa sig på budgetåret 1949/50.

Det för nybeställning av godsvagnar under nästa budgetår erforderliga beloppet skulle sålunda utgöra sammanlagt (7 100 000 + 120 000 + 120 000 =) 7 340 000 kronor. Dessutom torde redan gjorda beställningar kräva utbetalningar under nästkommande budgetår om sammanlagt 2 980 000 kronor. Hela medelsförbrukningen skulle då komma att uppgå till 10 320 000 kronor. Med hänsyn till att vid nästa budgetårsskifte torde kvarstå 1 480 000 kronor av för ändamålet hittills anvisade medel, skulle således för budgetåret 1949/50 erfordras en medelsanvisning å 8 840 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av godsvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 8 840 000 kronor.

XIII. Ombyggnad av godsvagnar kronor 3 360 000.

Till ombyggnad av godsvagnar anvisades för budgetåren 1946/47 och 1947/48 1 675 000 respektive 1 200 000 kronor. För innevarande budgetår har någon ytterligare medelsanvisning för detta ändamål — huvudparten av dessa arbeten avse inmontering av rullager i stället för glidlager å befintliga godsvagnar — ej ansetts erforderlig, enär till följd av uppkommen försening i leveransen av rullager redan tillgängliga medel beräknats förslå även till täckande av då erforderliga utbetalningar. Vid utgången av detta budgetår beräknas emellertid de hittills anvisade medlen vara i sin helhet tagna i anspråk.

Då inmontering av rullager som ersättning för nuvarande glidlager utgör det verksammaste medlet att nedbringa varmgångsfrekvensen, vore det synnerligen önskvärt, att detta arbete finge fortsätta även under nästa budgetår, varvid förslagsvis ytterligare ett 1 000-tal vagnar skulle förse med dylika lager. Kostnaderna härför beräknas till 3 000 000 kronor.

För att kunna hålla den befintliga kylvagnsparken i trafikdugligt skick har det vidare visat sig nödvändigt att förse en del äldre kylvagnar med helt nya vagnskorgar. De befintliga korgarna ha nämligen dels genom röta dels genom för svag konstruktion för nuvarande hårda påfrestningar blivit så gott som helt förslitna. Styrelsen anser därför att 18 st. äldre kylvagnar böra förse med nya, förstärkta och moderniserade korgar. Kostnaderna härför beräknas till 360 000 kronor.

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

att till ombyggnad av godsvagnar för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 3 360 000 kronor.

XIV. Nyanskaffning av malmvagnar kronor 6 500 000. (dessutom å tilläggsstat för 1948/49 » 2 000 000)

Sedan Kungl. Maj:t i proposition, nr 141, till 1948 års riksdag hemställt om bemyndigande att tillerkänna Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag rätt till

viss malmbrytning utöver i 1927 års malmbavtal medgivna kvantiteter, fann sig järnvägsstyrelsen i skrivelse den 22 maj 1948 böra dels anmäla, att den sålunda ifrågasatta ökade malmbrytningen nödvändiggjorde anskaffande av ytterligare malmvagnar — förslagsvis 500 — för en beräknad kostnad av 9 500 000 kronor, dels hemställa att Kungl. Maj:t för möjliggörande av en snar beställning av dessa vagnar måtte föreslå riksdagen att till nyanskaffning av malmvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor, varav 1 000 000 kronor erfordrades under sista halvåret 1948 och återstoden under första halvåret 1949.

Med anledning av denna framställning och sedan riksdagen lämnat det i förenämnda proposition begärda medgivandet bemyndigade Kungl. Maj:t den 26 juni 1948 järnvägsstyrelsen att beställa 500 malmvagnar samt av statens järnvägars dispositionsanslag taga i anspråk 1 000 000 kronor för gäldande av före utgången av år 1948 förfallande förskottslikvider. I fråga om bestridandet av återstående å budgetåret 1948/49 belöpande kostnader för ifrågavarande anskaffning förklarade Kungl. Maj:t sig framdeles vilja meddela beslut.

Med stöd av det sålunda erhållna bemyndigandet har styrelsen träffat avtal om tillverkning av 500 malmvagnar. Dessa beräknas bli levererade successivt under tiden november 1949—maj 1950. För täckande av de av ifrågavarande beställning föranledda kostnaderna erfordras under sådana förhållanden följande ytterligare medelsanvisningar, nämligen dels 2 000 000 kronor å tilläggsstat för nu löpande budgetår och dels 6 500 000 kronor för budgetåret 1949/50.

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

att till nyanskaffning av malmvagnar anvisa följande investeringsanslag nämligen

för budgetåret 1948/49 (å tilläggsstat)	2 000 000 kronor
» » 1949/50	6 500 000 »

D. Sjöfartsmateriel.

Ombyggnad av sjöfartsmateriel kronor 560 000.

Personallokalerna å tåg färjorna Drottning Victoria och Konung Gustaf V uppfylla numera icke bestämmelserna i 1943 års byggnadsförordning och ha av denna anledning de senare åren fått användas endast efter årlig dispens från Kommerskollegium. En ombyggnad av dessa lokaler är därför nu nödvändig. Denna beräknas draga en kostnad av 200 000 kronor för vardera färjan.

Å tåg färjan Malmöhus finnas för närvarande 3 hjälpmaskiner för drift av lika många elektriska generatorer. Tillgången på elektrisk ström har emellertid visat sig alltmera knapp, särskilt som en del motorer för diverse ändamål tillkommit. Det är därför önskvärt, att ytterligare ett dieseldrivet generator-

aggregat installeras å denna färja. Ett sådant aggregat skulle dessutom möjliggöra revidering av de övriga aggregaten i tur och ordning medan färjan är i drift, varigenom tiden för dessa arbeten kunde inbesparas under färjans årliga uppläggningar för översyn; och skulle sålunda även bidra till förbättrad ekonomi.

Enligt ett preliminärt anbud kan installationen av ytterligare ett dylikt generatoraggregat beräknas betinga en kostnad av 160 000 kronor.

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

att till ombyggnad av sjöfartsmateriel för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 560 000 kronor.

E. Biltrafik.

I. Nyanskaffning av bilmateriel kronor 7 650 000.

I sin petitaskrivelse den 26 september 1947 hemställde järnvägsstyrelsen bland annat om medel till nyanskaffning av 160 vägbussar, som ansågos erforderliga som ersättning för en del av de 250 vägbussar, vilka under innevarande budgetår överskrida den för en vägbuss i mera krävande trafik som normalt ansedda medellivslängden 11 år. Den i detta sammanhang ifrågasatta nyanskaffningen beräknades betinga en sammanlagd kostnad av 8 200 000 kronor. Eftersom endast en del av nämnda kostnadssumma beräknades bli förfallen till betalning under budgetåret 1948/49 ansågs anslagsbehovet för detta budgetår emellertid kunna begränsas till 4 500 000 kronor. Detta belopp har även anvisats för ändamålet.

Därjämte har för innevarande budgetår anvisats ytterligare 350 000 kronor till delbetalning av vägbussar, som beställts av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och för vilka statens järnvägar i samband med det vid 1948 års riksdag (proposition nr 191, riksdagens skrivelse nr 189) beslutade statsförvärvet av nämnda järnvägsföretag övertagit betalningsansvaret. Till sammans med en vid budgetårets ingång kvarstående anslagsbehållning å 500 000 kronor står sålunda för budgetåret 1948/49 till styrelsens förfogande för nu ifrågavarande ändamål sammanlagt 5 350 000 kronor. Av detta belopp beräknas 5 000 000 kronor bli förbrukade under budgetåret, varför vid dettas utgång kan beräknas kvarstå en behållning av 350 000 kronor.

Beträffande anslagsbehovet under nästa budgetår får styrelsen meddela följande.

Vid ingången av nu löpande budgetår förfogade statens järnvägar för sin biltrafik över 980 vägbussar, 160 lastbilar, 310 godssläpvagnar samt 7 personbilar. Denna fordonspark är på grund av ålder och andra förhållanden i behov av en successiv förnyelse. Visst behov av nyanskaffning av bilmateriel föranledes även av den fortgående utökningen av statens järnvägars biltrafikrörelse i samband med förstatisering av enskilda järnvägar och genom direkta inköp

av enskilda biltrafikföretag samt genom igångsättande av ny billinjetrafik i egen regi.

Med hänsyn tagen till nyss berörda omständigheter anser järnvägsstyrelsen, att ett nöjaktigt och friktionsfritt upprätthållande av busstrafiken erfordrar beställning under nästkommande år av 150 vägbussar, 10 lastbilar och 25 täckta godssläpvnagnar. Totalkostnaden härför beräknas till 7 800 000 kronor, varav på budgetåret 1949/50 torde falla cirka 3 800 000. Härutöver erfordras 3 700 000 kronor till slutbetalning av i förstnämnda stycke nämnd och redan beställd bilmateriel samt 500 000 kronor till slutlikvid för de av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på sin tid beställda bussarna. Hela medelsförbrukningen under budgetåret 1949/50 skulle sålunda komma att belöpa sig till 8 000 000 kronor. Med hänsyn till att vid budgetårets ingång torde kvarstå viss — ovan till 350 000 kronor — beräknad behållning å tidigare anvisade medel, skulle således för kostnadernas täckande erfordras en ytterligare medelsanvisning å 7 650 000 kronor.

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

att till nyanskaffning av bilmateriel för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 7 650 000 kronor.

II. Förvärv av billinjer kronor 2 000 000.

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 3 000 000 kronor. Detta anslag beräknas i sin helhet vara disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

I och för åstadkommande av en ändamålsenlig utformning samt en ur såväl trafikekonomisk som trafikantsynpunkt lämplig samordning av trafiken inom statens järnvägars trafikområde har styrelsen för avsikt att under budgetåret 1949/50 fullfölja vissa av de billinjeförvärv, som styrelsen tidigare planerat. Framhållas må vidare, att behovet av att ur rationaliseringssynpunkt förvärva enskilda bilföretag ytterligare vuxit genom att statens järnvägar genom förstatligandet av enskilda järnvägar fått sitt trafikområde avsevärt utvidgat.

Såsom styrelsen framhållit i sina tidigare äskanden för samma ändamål kan någon exakt uppgift rörande den erforderliga storleken av ett sådant anslag givetvis icke lämnas, enär styrelsen vid sina billinjeförvärv icke kan följa någon på förhand fastställd plan utan får handla från fall till fall. Enligt gjorda beräkningar kan anslagsbeloppet emellertid icke sättas lägre än till 2 000 000 kronor. Över det belopp som kan komma att anvisas förutsättes järnvägsstyrelsen liksom hittills skola äga rätt förfoga allenast efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall.

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

att till förvärv av billinjer för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

F. Statens järnvägars dispositionsanslag kronor 10 000 000.

Under här ifrågavarande rubrik tidigare anvisade medel voro vid ingången av nu löpande budgetår helt förbrukade. För innevarande budgetår har under samma rubrik anvisats ett belopp av 9 800 000 kronor. Vidare har dispositionsanslaget i enlighet med Kungl. Maj:ts beslut den 17 september 1948 tillförts en till något över 106 000 kronor uppgående behållning å ett under annan anslagsrubrik tidigare uppfört anslag.

Genom brev den 26 juni och 16 juli 1948 har järnvägsstyrelsen bemyndigats att av här ifrågavarande anslag taga i anspråk dels 1 000 000 kronor till förskottslikvid för en nybeställning av 500 malmvagnar, dels 925 000 kronor till uppförande av en ny verkstadsanläggning i Visby.

Utöver nyss nämnda medel erfordras under innevarande budgetår cirka 880 000 kronor för slutförande av de större arbeten, för vilka särskilda medel ur dispositionsanslaget beviljats genom Kungl. Maj:ts beslut den 8 augusti 1947 samt den 14 maj och 17 juni 1948. Av det belopp på sammanlagt 9 900 000 kronor, som står till disposition för innevarande budgetår, måste således cirka 2 800 000 kronor reserveras för ovan angivna ändamål, varför endast ett belopp av 7 100 000 kronor återstår till täckande av kostnaderna för mindre arbeten ävensom för olyckshändelser. Detta belopp väntas bliva helt förbrukat under budgetåret. Någon reservation å hittills beviljade anslag skulle således icke vara att räkna med vid nästa budgetårsskifte.

Vad beträffar den erforderliga medelsanvisningen för nästa budgetår får styrelsen meddela följande.

Till mindre arbeten beräknas åtgå 8 000 000 kronor och till återställande av genom olyckshändelser förstörd egendom cirka 1 000 000 kronor d. v. s. ungefär samma belopp, vartill kostnaderna för olyckshändelser under sist förflutna budgetår uppgått. Härutöver torde böra upptagas ett belopp av 1 000 000 kronor för oförutsedda arbeten, som var för sig beräknas kosta mer än 100 000 kronor. Inalles skulle således under denna rubrik erfordras en medelsanvisning av 10 000 000 kronor.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1947/48 anvisade dispositionsanslaget

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

att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Emers, järnvägsfullmäktigen Falkman, verkstadsdirektören Norinder, överingenjör-

terna Sandström, Thelander och Ringqvist, byråcheferna Kjebon och Frisell samt tillförordnade byråchefen å godstrafikbyrån Jonsson och tjänsteförrättande byråchefen å persontrafikbyrån Palm.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 28 september 1948

Redogörelse för användningen av statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1947/48.

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1947/48 anvisats ett investeringanslag av 1 000 000 kronor. Tillsammans med den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare anvisade dispositionsanslag 6 527 953 kronor, har således till styrelsens förfogande under här ifrågasvarande budgetår stått ett belopp av 7 527 953 kronor.

Sistnämnda belopp har i sin helhet förbrukats under budgetåret. De förbrukade medlen fördela sig på olika arbeten enligt följande specifikation.

	Kronor
Nytt personalhus vid Sävenäs rangerbangård	61 838: 84 ¹⁾
Anläggning av industrispår vid Glimminge N:a—Östanå pappersbruk	181 369: 51 ²⁾
Uppförande av provisorisk byggnad för effektförvaring m. m. vid Göteborg C	44 827: 54 ³⁾
Modernisering av järnvägs- och restauranglokalerna vid Kristinehamn	64 433: 80 ³⁾
Ombyggnad och modernisering av stationshuset i Floda	130 194: 10 ³⁾
Diverse arbeten å bana och byggnader	4 454 152: 66
» » » elektriska belysningsanläggningar	158 964: 82
» » » telefonanläggningar m. m.	63 538: 90
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift	— 7 122: 35 [*])
» » » vid huvudverkstäder	482 966: 80
» » » förrådsavdelningen	— 47 661: 47 [*])
» » » å rullande materiel	194 534: 39
» » » sjöfartsmateriel	— 4 340: — [*])
Betlastningsanordningar	648 490: 92 ⁴⁾
Förvärv av aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag	17 250: — ⁵⁾
Genom olyckshändelser förstörd egendom	1 088 514: 73
	Summa 7 527 953: 19

*⁵⁾ Inkomst.

¹⁾ Kungl. Maj:ts beslut den 2/5 1947.

²⁾ » » » » 8/8 1947.

³⁾ » » » » 17/6 1948.

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

⁵⁾ » » » » 16/5 1947.