

## 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 1950/51 anses böra äskas av 1950 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1950/51 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

I fråga om uppställningen ansluter sig förslaget till de i de två senast framlagda statsverkspropositionerna tillämpade riktlinjerna, vilka innebära att kollektivanslag — i stället för som tidigare i vissa fall specificerade anslag — föreslås anvisade för samtliga förekommande anslagsgrupper, som var för sig innefatta i stort sett ensartade byggnader, anläggningar och anskaffningar. Av motiveringarna framgår emellertid, vilka arbeten som äro avsedda att komma till utförande inom ramen för det för varje anslagsgrupp föreslagna kollektivanslaget.

Av samma skäl, som på sin tid föranledde denna ändrade uppställning, vill styrelsen nu ifrågasätta en ytterligare förenkling av statsverkspropositionen och den i anslutning därtill fastställda riksstaten såtillvida, att de nu särskilda delanslagen till »försvarsberedskap» sammanslås till ett odelat kollektivanslag under nämnda huvudrubrik, samt att de olika under huvudrubriken »rullande materiel» nu specificerade anslagen till ombyggnad av dylik materiel — lok, motorvagnar, person- och godsvagnar o. s. v. — likaledes sammanslås till ett enda kollektivanslag under rubriken »ombyggnad av rullande materiel». Under dessa rubriker fallande arbeten och anskaffningar äro nämligen var för sig av en relativt ringa storleksordning och det synes därför rationellt att åt järnvägsstyrelsen överlåtes att med ledning av den anförda motiveringen disponera de sålunda sammanförda anslagsbeloppen för därmed avsedda ändamål. Därest den här ifrågasatta förenklingen medgives, synes densamma — liksom skedde vid den i 1948 års statsverksproposition ändrade uppställningen av anslagsäskandena — lätt kunna verkställas på grundval av det nu föreliggande förslaget. Under sådana förhållanden har styrelsen icke ansett sig böra i detta sammanhang vidtaga någon ändring utan har här endast velat bringa frågan på tal.

Vid avvägningen av de olika anslagsbehoven har styrelsen följt de sedan några år tillbaka av statsmakterna allmänt tillämpade riktlinjerna beträffande investeringsverksamheten. Hänsyn har sålunda tagits å ena sidan till omfattningen av de planerade investeringarna och den därför motsebara medelsförbrukningen, såvitt denna beräknas belöpa sig på nästkommande budgetår, å andra sidan till storleken av de anslagsbehållningar, som väntas kvarstå vid utgången av innevarande budgetår och därmed bli i fortsättningen disponibla.

Till slut torde böra erinras därom, att under de senaste åren förelegat stora svårigheter att uppehålla investeringsverksamheten vid en med hänsyn till verkets tillstånd och behov tillfredsställande omfattning, dels på grund av den stora eftersläpning i leveranser och arbeten, som uppkommit till följd av då rådande knapphet på arbetskraft och materialier, dels på grund av den starkt beskurna medelstildelningen, vilken motiverats av allmänt ekonomiska synpunkter och önskvärldheten att såvitt möjligt minska den inhemska efterfrågan på kapitalvaror.

Till belysning av här berörda förhållanden må nämnas, att vid ingången av nedan angivna budgetår förelågo följande totala, i runda tal anförda be-

hållningar å tidigare anvisade anslag (de för elektrifiering undantagna), nämligen

1944/45 .....	49,9	miljoner kronor	
1945/46 .....	73,6	»	»
1946/47 .....	97,2	»	»
1947/48 .....	107,3	»	»
1948/49 .....	100,7	»	»
1949/50 .....	62,3	»	»

Anslagsbehållningen beräknas vid nästa budgetårsskifte ha nedgått till omkring 20 miljoner kronor.

För finansiering av den under nästkommande budgetår planerade investeringsverksamheten torde sålunda — till skillnad mot vad som varit fallet under de föregående åren — endast ett relativt obetydligt belopp av redan anvisade medel komma att stå till förfogande.

Av styrelsen — med beaktande av nyssnämnda disponibla anslagsbehållningar i den mån dessa kunnat förutberäknas — begärda och av statsmakterna beviljade investeringsanslag (utom för förvärv av enskilda järnvägar) framgå av följande sammanställning, i vilken även angivits motsvarande medelsförbrukning under respektive budgetår.

	Av styrelsen begärda	Av statsmakterna beviljade	Medels- förbrukning
	miljoner kronor		
1944/45 . . . . .	129,8	125,1	97,5
1945/46 .....	133,2	123,0	97,2
1946/47 .....	135,4	126,5	121,4
1947/48 .....	140,3	102,8	110,0
1948/49 .....	101,4	81,5 <sup>1)</sup>	123,3
1949/50 .....	134,2	100,3	140,0 (beräkn.)

Ehuru styrelsen i sina årliga petita sökt taga all möjlig hänsyn till önskvärdheten att i det rådande samhällsekonomiska läget begränsa de statliga investeringarna, har medelstildelningen sålunda som följd av de vidare övervägandena satts väsentligt under den i dessa petita upptagna.

Med den knappa tillgången på investeringsmedel — i förening med restriktiviteten i fråga om byggnadstillstånd — har givetvis följt, att en mängd arbeten och anskaffningar av i och för sig hög angelägenhetsgrad måst efter sättas, och att följaktligen vid ingången till budgetåret 1950/51 mycket betydande »uppdämda» investeringsbehov komma att föreligga, medan reservationen å redan anvisade anslag, som nämnts, beräknats bli relativt obetydlig. Det torde vara nog att i detta sammanhang erinra om angelägenheten att förbättra de för trafikens ombesörjande erforderliga husbyggnaderna ävensom tjänstebostäderna och personallokalerna vid statens järnvägar,

<sup>1)</sup> Härtill 3 miljoner kronor å tilläggsstat.

vilka för närvarande icke kunna anses motsvara det allmänna tidsläget eller sägas vara likvärdiga med motsvarande anordningar vid andra statliga eller enskilda ekonomiska företag. Vidare må framhållas vikten av en fortsatt och om möjligt påskyndad rationalisering på skilda områden, vilken ofta icke kan genomföras utan kapitalinsatser.

På grund av dessa förhållanden och med hänsyn jämväl tagen till att ifrågakommande arbeten och beställningar härefter torde kunna komma till utförande på kortare tid, än vad under de senaste åren varit fallet, har järnvägsstyrelsen denna gång sett sig nödsakad hemställa om medelsanvisningar till större belopp än tidigare. Vid bedömande av beloppens storlek bör jämväl beaktas, att under senare åren i statsbanenätet inlemmats förut enskilda järnvägar av betydande omfattning. Sistnämnda omständighet föranleder i själva verket en större utökning av investeringsbehovet än som svarar mot den tillkomna banlängden och trafikrörelsen, enär de övertagna järnvägarna i allmänhet befunnits vara sämre utrustade i olika hänseenden än de linjer, som under längre tid varit i statens ägo.

I detta sammanhang torde även böra erinras om att förslag nu föreligger, att avskrivningarna härefter skola verkställas på grundval av nupriser i stället för som hittills efter de historiska anskaffningspriserna. Därest detta förslag godkännes, komma investeringsutgifterna till en väsentligt större del än hittills att bestridas med av statens järnvägar för reinvesteringar — medelst årliga avsättningar till värdepminskningskontot — uppsamlade medel, med följd att investeringsbemyndigandet — och därmed behovet av lånemedel — reduceras i motsvarande grad.

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

A. Byggnader och anläggningar.	Kronor
I. Bangårdar .....	7 000 000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	12 000 000
III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	10 000 000
IV. Broar m. m. ....	2 000 000
V. Husbyggnader .....	11 000 000
VI. Signalsäkerhetsanläggningar .....	4 900 000
VII. Vägskyddsanläggningar .....	2 200 000
VIII. Telefonanläggningar m. m. ....	7 000 000
IX. Elektriska belysningsanläggningar .....	650 000
X. Anläggningar för elektrisk tågdrift .....	8 500 000
XI. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	3 500 000
XII. Anläggningar vid huvudverkstäderna .....	475 000
XIII. Färjelägen .....	475 000
Summa byggnader och anläggningar	69 700 000

<b>B. Försvarsberedskap</b> .....	2 790 000
<b>C. Rullande materiel.</b>	
I. Anskaffning av ånglok .....	2 000 000
II. Ombyggnad av ånglok .....	290 000
III. Anskaffning av motorlok .....	1 450 000
IV. Anskaffning av elektrolok .....	11 300 000
V. Anskaffning av elektromotorvagnar .....	2 260 000
VI. Anskaffning av rälsbussar .....	2 400 000
VII. Anskaffning av lokomotorer .....	950 000
VIII. Anskaffning av person- och resgodsvagnar .....	12 000 000
IX. Anskaffning av postvagnar .....	1 000 000
X. Ombyggnad av postvagnar .....	215 000
XI. Anskaffning av godsvagnar .....	11 330 000
XII. Ombyggnad av godsvagnar .....	3 700 000
XIII. Anskaffning av malmvagnar .....	4 750 000
	<hr/>
Summa rullande materiel	53 645 000
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>	
Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	250 000
<b>E. Biltrafik.</b>	
I. Garagebyggnader m. m. ....	2 400 000
II. Anskaffning av bilmateriel .....	9 500 000
III. Förvärv av billinjer .....	2 000 000
	<hr/>
Summa biltrafik	13 900 000
<b>F. Inventarier</b> .....	8 000 000
<b>E. Statens järnvägars dispositionsanslag</b> .....	14 000 000
	<hr/>
Summa summarum	162 285 000

I denna sammanställning och den efterföljande motiveringen har den från äldre tid kvarstående beteckningen »nyanskaffning» genomgående ansetts böra förkortas till »anskaffning», eftersom numera i fråga om budgetering och bokföring icke skiljes mellan nyanskaffning och — tidigare med förnyelsefondsmedel bestridd — *ersättnings*anskaffning och den senare delen dessutom inom många objektgrupper är den övervägande. Vidare har den från och med budgetåret 1945/46 — av skäl som anförts i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 69) — införda anslagsrubriken »verkstadsmaskiner m. m.» ändrats till »inventarier», enär verkstadsmaskiner numera utgöra endast en mindre del av de olika ändamål av inventarieratur, för vilka ifrågavarande investeringsanslag är erforderligt och tages i anspråk. Som följd härav har berörda anslag dessutom överförts från huvudrubriken »Byggnader och anläggningar» till särskild huvudrubrik.

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

## A. Byggnader och anläggningar.

### I. Bangårdar ..... kronor 7 000 000

I sin den 28 september 1948 ingivna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1949/50 anmälde styrelsen ett anslagsbehov av tillhoppa 5 450 000 kronor för vissa i framställningen specificerade bangårdsarbeten. Med hänsyn till förefintlig anslagsbehållning, och då en viss förskjutning av det framlagda arbetsprogrammet kunde tänkas inträda, begränsade styrelsen sitt anslagsäskande för budgetåret 1949/50 till 4 000 000 kronor. På av departementschefen anförda skäl (statsverkspropositionen, bil. 27; kapitalbudgeten, sid. 59) anvisades emellertid endast 2 500 000 kronor. Enär de i förenämnda framställning upptagna arbetena alltjämt äro behövlige, kvarstår sålunda ett anslagsbehov av 2 950 000 kronor.

Härutöver erfordras anslagsmedel för följande arbeten, vilka såvitt möjligt böra helt eller delvis komma till utförande under nästa budgetår.

Till utvidgning av rangerbangården i Malmö anmälde styrelsen föregående år ett medelsbehov av 1 000 000 kronor, avseende en första etapp av ifrågavarande arbete, som i sin helhet approximativt kostnadsberäknats till 3 000 000 kronor. För fortsättning av detta arbete, beträffande vilket närmare motivering lämnats i styrelsens framställningar den 26 september 1947 och 28 september 1948, erfordras ytterligare 1 000 000 kronor.

Till utvidgning av rangerbangården i Halmstad anmälde styrelsen likaledes föregående år ett anslagsbehov av 350 000 kronor, utgörande hälften av den till 700 000 kronor beräknade totalkostnaden. För slutförande av detta, tidigare motiverade arbete kräves ytterligare 350 000 kronor.

Till ombyggnad av bangården i Värnamo, vilket arbete beräknats kosta 725 000 kronor, begärdes för budgetåret 1949/50 ett delanslag av 375 000 kronor. För fullbordande av arbetet, som är behövt för en tillfredsställande avveckling av den betydande trafiken å stationen, erfordras sålunda ytterligare 350 000 kronor.

Fortsatt utbyggnad av uppställningsbangården för personvagnar vid Hagalunds övre. Efter framställning av styrelsen har för utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre i syfte att erhålla erforderligt utrymme för uppställning av persontågsätten för budgetåren 1947/48 och 1948/49 anvisats anslagsmedel med tillhoppa 900 000 kronor. Sedan beslut om denna utvidgning fattats, har emellertid antalet personvagnar ökat så avsevärt, att den planerade och ur driftsekonomisk synpunkt motiverade koncentringen av personvagnsuppställningen till Hagalunds övre icke blir möjlig att helt genomföra vid den nu snart färdigställda utvidgningen. En

fortsatt utökning med bland annat fyra uppställningsspår anses därför behövlig. Kostnaden härför har beräknats till 600 000 kronor.

Ombyggnad av bangården i Växjö. De nuvarande plattformsanordningarna äro icke tillfredsställande med hänsyn till persontrafikens omfattning å stationen. För åstadkommande av bättre förhållanden härutinnan kräves en viss omläggning av spårsystemet, varigenom även behövlig förbättring i fråga om mötesspår skulle vinnas. Kostnaden för detta arbete, som kommer att anpassas till en framtida förändring av bangården i samband med ombyggnad till normalspår av bandelen Bredåkra—Växjö, har beräknats till 300 000 kronor.

Ombyggnad av bangårdarna i Borlänge, Hälsingborg och Uddevalla hamn. Frågan om en mera genomgripande omgestaltning av bangårdarna vid nämnda platser har sedan en längre tid tillbaka varit aktuell. Redan vid nuvarande trafikomfattning är bangården i Borlänge för trång. Då dessutom Domnarvets järnverk kommer att avsevärt utvidgas och trafiken sålunda kan väntas stiga, blir en utbyggnad av bangården ofrånkomlig.

För Hälsingborg föreligger ett avtal mellan järnvägsstyrelsen och staden angående ordnandet av bangårdsförhållandena därstädes. Därest detta avtal blir av Kungl. Maj:t och riksdagen godkänt, bör bangårdsombyggnaden, med hänsyn bland annat till den väsentligt ökade trafiken mellan Hälsingborg och Helsingör, igångsättas så snart som möjligt.

Bangårdsanordningarna vid Uddevalla hamn äro otillräckliga. Därtill kommer att vid högvattentillfällen hela bangårdsområdet blir översvämmat, varigenom vållas skadegörelse på gods och byggnader samt störningar i trafiken. Det är därför nödvändigt att verkställa en fullständig ombyggnad av bangården samt att anordna nytt godsmagasin jämte lastspår.

Utredningar rörande ombyggnaden av nämnda bangårdar pågå, men någon beräkning över totalkostnaderna föreligger ännu icke. Det är dock nödvändigt, att dessa arbeten påbörjas snarast möjligt, och styrelsen får därför hemställa, att 1 000 000 kronor ställas till förfogande för deras igångsättande.

Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer samt anläggning av nya mötesplatser. För vart och ett av budgetåren 1945/46 och 1946/47 har ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor anvisats till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer i syfte att åstadkomma ökad trafikkapacitet och bästa möjliga tågföring. Under erinran om att särskilda anslagsmedel för detta ändamål icke ställts till förfogande för budgetåren 1947/48 och 1948/49 upptog styrelsen i föregående års framställning ett anslagsäskande av 1 800 000 kronor för de mest angelägna arbetena. Då fortsatt behov av dylika arbeten förefinnes, äro anslagsmedel för ändamålet erforderliga jämväl under budgetåret 1950/51. Till denna grupp torde lämpligen även böra hänföras anläggandet av nya mötesplatser, där detta på grund av långa stations-

avstånd eller andra orsaker kan befinnas nödvändigt. Med denna utökning anses anslagsbehovet för här berörda arbeten böra beräknas till 2 000 000 kronor.

Till diverse bangårdsanordningar såsom vändskivor, vagnvågar och kranar m. m., ävensom plattformar, lastkajer och dylikt beräknas slutligen ett medelsbehov av samma storlek som det för innevarande budgetår begärda, eller 1 000 000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för ovannämnda arbeten uppgår till 9 550 000 kronor. Då det liksom tidigare är att förutse, att planerade arbeten icke i sin helhet hinna färdigställas och slutligt likvideras före budgetårets utgång, torde likväl icke högre belopp än 7 000 000 kronor behöva anvisas för ändamålet.

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

*att till bangårdar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.*

## **II. Dubbelspårsbyggnader ..... kronor 12 000 000**

För fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 till och med 1949/50 beviljats ett sammanlagt belopp av 85 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 5 000 000 kronor.

På grund av den knappa tillgången på arbetskraft och materialier under de senaste åren har arbetet med dubbelspårens färdigställande icke kunnat bedrivas i den takt, som ursprungligen planerades. Sålunda har under budgetåren 1944/45 förbrukats 11 400 000, 1945/46 9 900 000, 1946/47 9 700 000 och 1947/48 6 800 000 kronor, vilket visar en tydlig nedgång i arbetenas omfattning. Trots att arbetsstyrkan ytterligare minskats, har emellertid medelsförbrukningen under budgetåret 1948/49 åter ökat till 9 700 000 kronor beroende på, att räler kunnat disponeras för rälsläggning på vissa redan färdigterrasserade sträckor.

I senaste årens framställningar om anslag för nya dubbelspår har framhållits, att arbetena till följd av bristen på räler huvudsakligen omfattat terrassering för det nya spåret. Den färdigterrasserade men icke rälslagda sträckan av nu under arbete varande dubbelspår mellan Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö har härigenom utökats varje år. De färdigterrasserade men ej rälslagda sträckorna uppgå för närvarande till en sammanlagd längd av 100 km och beräknas vid nästa budgetårsskifte till 75 km. Ur såväl ekonomisk som trafikteknisk synpunkt är det beklagligt att det nedlagda kapitalet icke kunnat komma till nytta. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett, att den knappa rälsstilldelningen i första hand borde användas för de för driften nödvändiga rälsutbytena. Numera är rälsstillgången något bättre, och styrelsen hyser därför den förhoppningen, att rälsläggningen



å dubbelspåren under de närmaste åren skall kunna ske i ökad utsträckning, så att de nu mer eller mindre färdigtesseracterade sträckorna skola kunna trafikeras dubbelspåriga snarast möjligt. Under budgetåret 1949/50 beräknas sålunda sträckorna Mölnbo—Gnesta, Älgårås—Töreboda och Tranås—Boxholm med en sammanlagd banlängd av 42 km samt under budgetåret 1950/51 sträckorna Gnesta—Stjärnhov, Skövde—Väring och Boxholm—Strålsnäs med en sammanlagd banlängd av 39 km kunna öppnas för dubbelspårstrafik.

Av de år 1938 igångsatta och planerade arbetena, som skola omfatta byggande av 575 km dubbelspår, ha hittills endast 150 km iordningställt för trafik. Tesseracteringsarbeten äro emellertid utförda i långt större utsträckning, än vad dessa jämförelsesiffror ge vid handen, och de torde fortfarande böra bedrivas åtminstone i den begränsade omfattning, vari arbetena bedrivits under senaste åren. För dubbelspårsarbeten — räsläggning och tesseractering — erfordras i så fall för budgetåret 1950/51 sammanlagt 12 000 000 kronor.

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

*att för dubbelspårsbyggnader för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.*

### **III. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.... kronor 10 000 000**

I sin framställning angående investeringsanslag för budgetåret 1949/50 uttalade styrelsen, att ett belopp av 12 000 000 kronor tidigare ansetts motsvara normalt årsbehov för rälsutbyten i längre följd, inläggning av underläggsplattor m. m. På grund av den betydande utökning av statsbanenätets omfattning, som under senare tid inträtt, finge dock årskostnaden för normalt behövliga rälsutbyten och andra spår förstärkningsåtgärder numera beräknas till ett ej oväsentligt högre belopp. Å andra sidan hade försenade materialleveranser och knapp tillgång på arbetskraft förhindrat ifrågavarande arbetens utförande i normal omfattning, varför vid utgången av budgetåret 1948/49 förefanns en så stor reservation å tidigare anvisade anslag, att styrelsen icke ansåg sig böra föreslå högre belopp än 5 000 000 kronor för nu löpande budgetår. Av riksdagen anvisades emellertid i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag endast 2 000 000 kronor. Minskningen föranleddes av att viss del av den beräknade rälsstillgången ansågs böra disponeras för färdigställande av vissa dubbelspårssträckor. Sistnämnda anslagsbelopp jämte förefintlig behållning å äldre anslag, sammanlagt 10 753 000 kronor, beräknas komma att förbrukas under innevarande budgetår.

Sedan möjligheterna till materialanskaffning nu avsevärt förbättrats, anses hithörande arbeten såvitt möjligt böra bedrivas i en omfattning, som bättre svarar mot det normala årsbehovet, än vad fallet varit under de senaste åren, varjämte den eftersläpning, som av angivna orsaker inträtt, i görligaste mån borde återhämtas. Då det å andra sidan måste anses ange-

läget, att så stora rälskvantiteter som möjligt få disponeras för färdigt erraserade dubbelspårssträckor, har styrelsen ansett sig icke böra beräkna högre kostnad än 10 000 000 kronor för rälsutbyten m. m. under nästa budgetår.

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

*att till fortlöpande förstärkning av spåröverbbyggnaden för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.*

#### **IV. Broar m. m. .... kronor 2 000 000**

I fjolårets petitaskrivelse meddelade styrelsen, att under den närmaste 10-årsperioden om- och nybyggnader av broar erfordrades i sådan omfattning, att härför krävdes en sammanlagd medelsanvisning av omkring 40 miljoner kronor, d. v. s. i genomsnitt 4 miljoner kronor per år. För planerat utförande eller igångsättning av ett flertal brobyggnadsarbeten, bland annat ombyggnad av bron över Vindelälven på linjen Vännäs—Boden, begärdes för innevarande budgetår ett anslag av 3 000 000 kronor, vilket belopp även av riksdagen anvisades.

Då tillgänglig arbetskraft i stor utsträckning måst tagas i anspråk för projektering av broar m. m. i samband med dubbelspårsanläggningarna och andra angelägna konstruktionsarbeten, har dock en sådan förskjutning av arbetsprogrammet inträtt, att en anslagsbehållning, som kan uppskattas till 2 000 000 kronor, är att förutse vid innevarande budgetårs utgång. På grund härav anses endast 2 000 000 kronor behöva anvisas för budgetåret 1950/51 för här ifrågakommande ändamål. Häri inkluderas då även den för nämnda budgetår beräknade andelen av det avtalsenliga bidraget till Stockholms stad för anläggning av nya järnvägsbroar mellan Tegelbacken och Södermalm i Stockholm.

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

*att till broar m. m. för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

#### **V. Husbyggnader .... kronor 11 000 000**

I föregående års framställning uppgav styrelsen ett medelsbehov av sammanlagt 11 450 000 kronor för ett antal i framställningen uppgivna husbyggnadsarbeten. Med hänsyn till beräknad anslagsbehållning och tänkbar förskjutning av arbetsprogrammet ansåg sig styrelsen dock icke behöva föreslå högre anslagsbelopp än 7 000 000 kronor för budgetåret 1949/50. Av riksdagen anvisades emellertid blott 5 000 000 kronor. För utförande av de i föregående års framställning upptagna arbetena, vilka alltjämt äro behövliga, erfordras sålunda ytterligare 6 450 000 kronor.

Härutöver får styrelsen anmäla behov av anslagsmedel för följande till denna huvudgrupp hänförliga arbeten, vilka om möjligt böra utföras eller påbörjas under budgetåret 1950/51.

Till nytt ilgodsmagasin vid Stockholm C, för vilket anläggningskostnaden uppskattas till 9 000 000 kronor, upptogs i framställningen den 28 september 1948 ett belopp av 2 000 000 kronor för arbetets fortsatta bedrivande under budgetåret 1949/50. Tidigare hade för ändamålet anvisats sammanlagt 5 300 000 kronor. Såvitt nu kan bedömas torde byggnaden kunna färdigställas under hösten 1951. I avvaktan på en detaljerad och mera tillförlitlig beräkning av totalkostnaden anser sig styrelsen böra räkna med ytterligare medelsbehov av 1 000 000 kronor för nästkommande budgetår.

Nytt stationshus i Degerfors. Det nuvarande stationshuset, vilket uppfördes år 1866, är otillräckligt och synnerligen bristfälligt. Då utökning och modernisering av detsamma icke lämpligen anses kunna eller böra ske, bör en helt ny stationsbyggnad uppföras för en beräknad kostnad av 200 000 kronor.

Ombyggnad av ekonomilokaler för järnvägsrestaurangen i stationshuset vid Göteborg C. Ifrågavarande ekonomilokaler äro mycket otillfredsställande, varför anmärkningar mot desamma framförts av hälsovårdsmyndigheterna. Arbetet med lokalernas ombyggnad har av denna anledning måst påbörjas såsom varande synnerligen nödvändigt. De förbättrade anordningarna beräknas kosta 200 000 kronor.

Ny hotellbyggnad i Göteborg. Jämlikt överenskommelse den 2 mars 1947 angående förvärv för svenska staten av Göteborgs stads aktieinnehav i Bergslagens järnvägsaktiebolag — vilken överenskommelse av Kungl. Maj:t godkänts den 13 juni 1947 — har järnvägsstyrelsen förklarat sig beredd bland annat att i Göteborg, därest tomt kan av säljaren anvisas i anslutning till centralstationen, uppföra ett större hotell. Kostnaden för denna hotellbyggnad inklusive en i samband därmed nödvändig första byggnadsetapp på ombyggnad av centralstationen uppskattas till 10 000 000 kronor, varav för arbetenas igångsättande under budgetåret 1950/51 erfordras ett anslag på 1 000 000 kronor.

Ombyggnad av stationshuset i Alingsås. För utökning av res- och ilgodsmagasinen samt förbättring av övriga lokaler föreligger angeläget behov av ombyggnad och modernisering av stationshuset i Alingsås. Kostnaden härför har beräknats till 200 000 kronor.

Ombyggnad av stationshuset i Moholm. Expeditionslokalerna och de för allmänheten avsedda utrymmena i nämnda stationshus befinna sig i så bristfälligt skick, att behövliga förbättringsåtgärder måste komma till utförande utan längre dröjsmål. Byggnaden bör därvid förses med centralvärmeledning och invändiga toalettanordningar m. m. Kostnaden för er-

forderliga ombyggnads- och moderniseringsarbeten beräknas till 150 000 kronor.

Ombyggnad av stationshuset i Hässleholm. Sedan längre tid tillbaka ha tjänstelokalerna i stationshuset i Hässleholm visat sig otillräckliga och mindre ändamålsenliga. Sålunda erfordras rymligare och bättre lokaler för biljett- och ilgodsexpeditionerna, större utrymmen för resgods- och effektförvaring, mera tidsenliga personallokaler m. m. Kostnaden för de ombyggnads- och moderniseringsarbeten, som äro behöfliga för tillgodoseende av det mer angelägna behovet, är beräknad till 200 000 kronor.

Nytt stationshus i Ramlösabrunn. Det gamla stationshuset i Ramlösabrunn har befunnits vara i så dåligt skick, att ett iståndsättande av det samma icke ansetts ekonomiskt. Stationshuset måste därför ersättas med en ny och mera ändamålsenlig byggnad, för vilken kostnaden beräknats till 150 000 kronor.

Nya personalhus i Ludvika, Umeå och Gävle. Tillgängliga personallokaler i Ludvika och Umeå samt vid lokstationen i Gävle S:a äro otillräckliga för den fasta personaluppsättningen å respektive platser, varför angeläget behov av ytterligare utrymmen för detta ändamål föreligger. Kostnaderna för behöfliga nybyggnader ha beräknats till respektive 125 000, 150 000 och 150 000 kronor.

Ombyggnad av stationshuset vid Östersund C. Nuvarande utrymmen för biljettexpeditionen, il- och resgodsmagasinet samt effektförvaringen äro otillräckliga för ombesörjande av den betydande trafiken å stationen. De i stationshuset inrymda restauranglokalerna måste vidare utökas för erhållande av nödiga personalutrymmen enligt yrkesinspektionens anvisningar. En om- och tillbyggnad, som även tillgodoser behovet av utökade expeditionslokaler för den i byggnadens andra våning inrymda distriktsledning, bör därför snarast möjligt komma till utförande. Kostnaden härför, som beräknats till 350 000 kronor, torde lämpligen böra uppdelas på tvenne budgetår, varvid 200 000 kronor upptages för budgetåret 1950/51.

Utbyggnad av godsmagasinet vid Sundsvall C. På grund av den väsentligt utökade styckegodstrafiken föreligger sedan längre tid tillbaka ett angeläget behov av ökade utrymmen i det nuvarande godsmagasinet. En utökning av lokalerna skulle även möjliggöra rationalisering av arbetet i magasinet. Erforderligt utvidgning 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, varjämte styrelsen i sitt anslagsäskande för budgetåret 1949/50 inräknade ett medelsbehov av 2 000 000 kronor för detta ändamål. Enär å vissa platser betydande svårigheter alltjämt föreligga att anskaffa bostäder för järnvägspersonalen, synes en fortsatt nyproduktion av personalbostäder vara ofrån-

komlig. Ett belopp av 2 000 000 kronor anses härför erforderligt för nästa budgetår.

Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd. I sin föregående år ingivna framställning upptog styrelsen ett medelsbehov för budgetåret 1949/50 av 4 000 000 kronor till här angivna ändamål. Beloppet överensstämde med vad som angivits i den plan för modernisering av statens järnvägars bostadslägenheter, vilken framlagts av särskilt tillkallade sakkunniga för utredning rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd, och som finnes intagen i de sakkunnigas betänkande (SOU 1948: 35). Enligt denna plan skulle för budgetåret 1950/51 erfordras ett belopp av 7 000 000 kronor. Med hänsyn dels till arbetsmarknadsförhållandena, dels ock därtill, att i det här ovan uppgivna kvarstående medelsbehovet för tidigare anmälda husbyggnadsarbeten en ej oväsentlig del är att hänföra till bostadsförbättringar, har styrelsen ej heller för nästa budgetår ansett sig böra beräkna högre kostnad än 4 000 000 kronor till angivna ändamål.

Det sammanlagda medelsbehovet enligt förestående specifikation uppgår till 16 325 000 kronor. Den vid utgången av budgetåret 1948/49 förefintliga behållningen å anslagsgruppen, 4 169 000 kronor, är liksom det för nu löpande budgetår anvisade anslagsbeloppet behövligen för redan igångsatta eller planerade husbyggnadsarbeten, vilka upptagits i tidigare framställningar till Kungl. Maj:t. Med hänsyn till den alltjämt gällande regleringen av byggnadsverksamheten inom landet är det dock att förutse, att dessa medel icke komma att tagas i anspråk i full utsträckning, utan att en anslagsbehållning av 3 000 000 kronor kan beräknas kvarstå vid budgetårets utgång. Enär viss förskjutning av det nu framlagda arbetsprogrammet likaledes är att antaga, torde icke mer än 11 000 000 kronor behöva anvisas för täckande av de på budgetåret 1950/51 belöpande kostnaderna å denna anslagsgrupp.

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

*att till husbyggnader för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor.*

## **VI. Signalsäkerhetsanläggningar..... kronor 4 900 000**

Vid innevarande budgetårs ingång voro tidigare under rubriken »Växel och signalsäkerhetsanläggningar» beviljade medel helt förbrukade. För dylika arbeten under budgetåret 1949/50 står alltså blott det för detta år anvisade anslaget, 4 000 000 kronor, till förfogande.

Motsvarande medelsförbrukning för redan igångsatta arbeten eller sådana, som väntas bli påbörjade före utgången av budgetåret, beräknas i allt till 3 895 000 kronor, varav 2 665 000 kronor för de egentliga järnvägs-signalanläggningarna och 1 230 000 kronor för anläggningar till skydd för vägfärd vid korsningar mellan väg och järnväg. Vid ingången av budget-

året 1950/51 skulle under sådana förhållanden kvarstå en anslagsbehållning å 105 000 kronor.

Av skäl, för vilka närmare redogöres under den närmast följande rubriken, har den tidigare förekommande anslagsrubriken »Växel- och signalsäkerhetsanläggningar» härefter ansetts böra uppdelas i nyssnämnda tvenne delar för vilka föreslås benämningarna »Signalsäkerhetsanläggningar» respektive »Vägskyddsanläggningar». Under här ifrågavarande rubrik behandlas alltså endast medelsbehovet under budgetåret 1950/51 för de egentliga järnvägssignalanläggningarna.

Tidigare beslutade dylika arbeten beräknas under nästkommande år draga en kostnad av 2 730 000 kronor. Vidare avses skola igångsättas ytterligare sådana arbeten av den art och omfattning, som framgår av följande redogörelse.

För signalteknisk upprustning på stationer och bangårdar har järnvägsstyrelsen med början från och med budgetåret 1950/51 upplagt ett 5-årsprogram, omfattande dels ett 30-tal större och ett 20-tal medelstora och mindre elektriska säkerhetsanläggningar på bangårdar, dels diverse andra signalsäkerhetsanläggningar ävensom komplettering av äldre anläggningar. Hur medelsförbrukningen för detta program beräknas komma att fördela sig på olika anläggningsgrupper och budgetår, framgår av nedanstående sammanställning.

Anläggningsgrupp	Budgetår, 1 000-tal kronor				
	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55
Större elektriska säkerhetsanläggningar .....	1 150	3 050	3 500	2 350	1 550
Medelstora och mindre elektriska säkerhetsanläggningar.....	240	600	600	1 200	400
Diverse signalsäkerhetsanläggningar .....	885	1 400	1 100	1 000	1 000
Summa	<b>2 275</b>	<b>5 050</b>	<b>5 200</b>	<b>4 550</b>	<b>2 950</b>

På budgetåret 1950/51 beräknas sålunda komma att belöpa sig en kostnad av 2 275 000 kronor, varav 1 150 000 kronor för större elektriska säkerhetsanläggningar, 240 000 kronor för medelstora och mindre sådana samt 885 000 kronor för diverse signalsäkerhetsanläggningar.

Beträffande de fördelar, som äro att påräkna i den mån programmet genomföres, må i första hand nämnas ökad trafiksäkerhet, varigenom risken för olyckshändelser begränsas så långt till buds stående tekniska resurser medgiva detta. Därtill kommer att ifrågavarande arbeten i allmänhet medföra en höjning av trafikkapaciteten. Särskilt de större anläggningarna möjliggöra dessutom med ytterligt få undantag personalminskning i sådan utsträckning, att de härigenom uppnåeliga kostnadsbesparingarna mer än väl

täcka underhållskostnaderna samt de genom investeringarna uppkommande ränte- och avskrivningskostnaderna.

I vad avser de medelstora och mindre anläggningarna må vidare erinras om att styrelsen för innevarande budgetår äskade medel för helelektriska säkerhetsanordningar å ett 15-tal stationer, bland annat Gnesta, Björnlunda m. fl. På grund av anslagsmedlens begränsning måste vissa av de sålunda planerade anläggningarna emellertid uppskjutas. Fem av de uteslutna stationerna återfinnas nu i det nya programmet. Övriga där upptagna medelstora och mindre stationer äro dels sådana som äro belägna invid dubbelspår eller utgöra grenstationer och på vilka säkerhetsanordningarna därför måste vara särskilt omfattande, dels sådana, å vilka nuvarande äldre mekaniska anläggningar böra ersättas med elektriska för att minska de onormalt höga kostnaderna för drift och underhåll, bland annat snöröjning.

Diverse andra säkerhetsanläggningar kräva dels kompletteringar, dels moderniseringar såsom bland annat utbyte av äldre, ej längre föreskriftsenliga semaforer och primitiva signaler.

I allt beräknas signalsäkerhetsanläggningarna sålunda under nästkommande budgetår föranleda en till (2 730 000 + 2 275 000 =) 5 005 000 kronor uppgående medelförbrukning av investeringsmedel. Å andra sidan beräknas såsom inledningsvis framhållits vid budgetårets början kvarstå en anslagsbehållning av 105 000 kronor. För bestridande av på budgetåret 1950/51 belöpande investeringsutgifter för signalsäkerhetsanläggningar erfordras sålunda en medelsanvisning av 4 900 000 kronor.

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

*att till signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag å 4 900 000 kronor.*

## **VII. Vägskyddsanläggningar ..... kronor 2 200 000**

Genom beslut den 23 april 1948 uppdrog Kungl. Maj:t åt särskild utredningsman att verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Utredningsmannen framlade betänkande i ärendet den 25 februari 1949, varefter järnvägsstyrelsen den 1 juli 1949 avgav anbefallt yttrande över detsamma. I detta yttrande tillstyrkte styrelsen i princip utredningsmannens förslag, men framhöll beträffande anslagsfrågan, att den nu rådande sammanblandningen av å ena sidan anslag till de egentliga, för järnvägens egna behov avsedda signalsäkerhetsanläggningarna och å andra sidan anslag till höjande av trafiksäkerheten vid vägkorsningarna icke kunde anses riktig med hänsyn till den omfattning, som arbetet med vägskyddsanordningarna i fortsättningen kunde beräknas få. På grund härav ansåg styrelsen, att det tidigare anslaget till växel- och signalsäkerhetsanläggningar borde uppdelas på trenne rubriker, nämligen

1. Signalsäkerhetsanläggningar.
2. Rationalisering och utbyggnad av vägskyddsanläggningar samt
3. Bidrag till vägskyddsanläggningar.

Denna uppdelning på grupperna 2 och 3 ansågs betingad av att kostnaderna för en del av berörda arbeten huvudsakligen voro avsedda att slutligt bestridas av automobilskattemedel. Vid närmare övervägande av detta förslag har styrelsen emellertid funnit det lämpligare och för syftet till fyllest, att de båda sistnämnda rubrikerna sammanslås till en, benämnd »Vägskyddsanläggningar», och att sålunda endast de egentliga järnvägssignalanläggningarna — såsom skett under föregående rubrik — behandlas och redovisas för sig. Under här ifrågakommande rubrik redogöres i enlighet härmed för medelsbehovet för samtliga vägskyddsanläggningar, oavsett huru kostnaderna för dessa komma att slutligt finansieras.

Med rationalisering av vägskyddsanläggningar avses i detta sammanhang arbeten, vilka medföra en minskning av statens järnvägars driftutgifter, t. ex. utbyte av bevakade grindar och bommar mot automatiskt verkande skyddsanordningar, utbyte av handmanövrerade fällbomsdriv mot elektriskt drivna sådana etc. Av rationaliseringsarbetena föranledda investeringar bli alltså normalt räntabla.

Det nu föreliggande förslaget syftar emellertid till en betydligt mera omfattande utbyggnad av vägskyddsanläggningarna än som kan anses motiverad av nyssnämnda rationaliseringsåtgärder, i det att detsamma även innefattar sådana arbeten, varigenom de vägfarande beredas ökat skydd vid vägförändringar utan att statens järnvägar härigenom tillföras några påtagliga fördelar. Kostnaderna för dylika arbeten böra i motsats till kostnaderna för rationaliseringsarbetena skäligen bestridas av vägfordonstrafiken. Så sker också, ehuru blott till 90 %. Återstående 10 % av kostnaderna bestridas av statens järnvägars medel. Anledningen härtill torde vara den, att även vissa dylika anläggningar ansetts vara till viss fördel för statens järnvägar.

Under innevarande budgetår beräknas medelsförbrukningen för pågående rationaliseringsarbeten och sådana som väntas komma att igångsättas före budgetårets slut till 855 000 kronor. Dessa arbeten komma, i den mån de icke hinna slutföras före budgetårets utgång, att föranleda en medelsförbrukning av 675 000 kronor under budgetåret 1950/51.

Medelsförbrukningen under innevarande budgetår för pågående och före budgetårets slut påbörjade utbyggnads- och kompletteringsarbeten väntas uppgå till 375 000 kronor, i vilket belopp inräknats jämväl motsebara statsbidrag. Dessa arbeten medföra, i den mån de ej färdigställas före slutet av innevarande budgetår, en medelsförbrukning under budgetåret 1950/51 av 520 000 kronor, i vilket belopp motsebara statsbidrag likaledes äro inräknade. Summa medelsförbrukning under budgetåret 1950/51 på grund av arbeten, igångsatta före ingången av sistnämnda budgetår, blir alltså (675 000 + 520 000 =) 1 195 000 kronor.



I fråga om de arbeten, som äro avsedda att påbörjas under budgetåret 1950/51, må erinras om den plan, som av utredningsmannen i samråd med järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorts för föreslagna omdaningsarbeten på vägskyddsområdet. Enligt denna plan räknas med en medelförbrukning av 1·0, 2·0 och 3·0 miljoner kronor under budgetåren 1950/51, 1951/52 respektive 1952/53, varefter medelförbrukningen under ett antal därpå följande år skulle hålla sig i huvudsak konstant vid sistnämnda värde.

Den sammanlagda bruttokostnaden under denna rubrik uppgår således till (1 195 000 + 1 000 000 ==) 2 195 000 kronor eller i runt tal 2 200 000 kronor. Av detta belopp utgör 1 200 000 kronor det bidrag, som vägväsendet bör lämna och som därför bör anvisas som reservationsanslag å driftbudgeten: VI huvudtiteln, under rubriken: »Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägsforsörningar».

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

*att till vägskyddsanläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1950/51 anvisa*

*dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor,*

*dels å driftbudgeten (sjätte huvudtiteln) under rubriken: »Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägsforsörningar» ett belopp av 1 200 000 kronor för avskrivning av en del av denna kapitalinvestering.*

### **VIII. Telefonanläggningar m. m. .... kronor 7 000 000**

Å tidigare till »Telefonanläggningar m. m.» anvisade anslag kvarstod vid innevarande budgetårs ingång en behållning av 1 748 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1949/50 anvisats 4 000 000 kronor, varför disponibla medel vid budgetårets ingång uppgingo till sammanlagt 5 748 000 kronor.

Under budgetåret 1949/50 beräknas medelförbrukningen komma att uppgå till 5 645 000 kronor. En reservation å cirka 100 000 kronor skulle alltså kunna väntas tillgänglig vid ingången av budgetåret 1950/51.

Medelförbrukningen under budgetåret 1950/51 beräknas till 7 125 000 kronor, varav 3 665 000 kronor erfordras för redan igångsatta arbeten eller sådana, som äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Skillnaden, 3 460 000 kronor, erfordras till täckande av medelförbrukningen under budgetåret 1950/51 för arbeten, som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Arten och omfånget av dessa arbeten framgår av efterföljande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Härav beräknas falla å budget- året 1950/51 kronor
Ny telefonkabel å malmbanan .....	8 000 000	2 300 000
Diverse kabelarbeten .....	240 000	175 000
Diverse blankledningsarbeten .....	285 000	120 000
Förstärkare, instrument m. m. ....	55 000	55 000
Telefonlokaler .....	290 000	190 000
Smärre automatväxlar .....	215 000	105 000
Automatisering av etappförbindelser .....	560 000	260 000
Diverse stationsutrustningar .....	420 000	230 000
Brandalarmanläggningar m. m. ....	150 000	—
Bärfrekvensanläggningar .....	100 000	25 000
Högtalaranläggningar .....	135 000	—
Impulsuranläggningar .....	85 000	—
Radioanläggningar .....	100 000	—
	Summa kronor 10 635 000	3 460 000

De arbeten, som enligt förestående program äro avsedda att påbörjas under nästkommande budgetår, beräknas alltså betinga en sammanlagd kostnad av 10 635 000 kronor. Härav erfordras emellertid med hänsyn till leveranstiderna under budgetåret 1950/51 blott 3 460 000 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. De ha likväl ansetts böra redovisas i detta sammanhang, enär de förorsaka behov av anslagsmedel i fortsättningen.

Beträffande ovannämnda nya arbeten, vilka samtliga äro av sådan art, att de icke föregripa omdaningar av telefonväsendet vid en eventuell framtida omgestaltning av distriktsorganisationen vid statens järnvägar, får styrelsen meddela följande.

Telefonledningarna utefter malmbanan äro norr om Boden ordnade som blankledningar, upplagda på stolpar, medan de på den sydligaste delsträckan, Boden—Luleå, äro inrymda i en i banvallen förlagd kabel. Avsikten har sedan många år tillbaka varit att nedlägga även förbindelserna norr om Boden i kabel, vilket arbete emellertid uppskjutits av olika skäl, bland annat brist på materialier och arbetskraft. Utvecklingen har sedermera tagit sådan riktning, att anordnandet av kabeln icke längre kan fördröjas utan allvarliga olägenheter för trafiken på malmbanan.

För ledning och övervakning av trafiken på en järnvägslinje erfordras ett av trafikens omfattning beroende antal telefonförbindelser. Eftersättes detta behov, hindras utnyttjandet av linjens kapacitet, sådan denna bestämmes av andra faktorer än telefonförbindelserna. De sistnämnda måste vidare, om de skola vara till avsedd nytta, fungera med rimlig driftsäkerhet.

Vad i dessa hänseenden rör malmbanan, må framhållas, att malmtrafiken för närvarande har större omfattning än tidigare. Malmbehovet torde också under de närmaste åren komma att förbli avsevärt. Nu disponibla telefonförbindelser äro otillräckliga för denna trafik, varför en utbyggnad av dem nu är nödvändig.

I valet mellan att å ena sidan komplettera de nuvarande blankledningarna, å andra sidan att ersätta dem med en för det större behovet dimensionerad telefonkabel bör driftsäkerheten tillmätas avgörande betydelse. De nuvarande förbindelserna störas vintertid av ofta återkommande snöstormar och särskilt i fjälltrakterna av snöskred, som dels kunna vålla dygnslånga avbrott i telefonförbindelserna och däremot svarande störningar i järnvägstrafiken, dels förorsaka dyrbara och för personalen riskfyllda snöröjnings- och återuppbyggnadsarbeten. Underhållet av telefonförbindelser vid malmbanan ställer sig också dyrbarare än i övriga delar av landet.

Även en annan omständighet bidrager till att minska användbarheten av de nuvarande förbindelserna, särskilt när det gäller samtal över långa sträckor. De av kontaktledningsströmmen orsakade störningarna kunna nämligen icke elimineras i samma grad på malmbanans blankledning som på en kabel. När fuktig väderlek råder, göra sig dessa störningar så starkt gällande, att hörbarheten på långa avstånd blir otillfredsställande, i ogynnsamma fall så dålig, att samtal icke kunna utväxlas. Denna omständighet har vid upprepade tillfällen påtalats även av de norska järnvägsmyndigheterna i Narvik, vilka för malmtrafikens avveckling behöva stå i kontakt med statens järnvägars distriktsledning i Luleå. De nu nämnda olägenheterna bleve eliminerade, om de befintliga blankledningarna utbyttes mot kabel. De norska järnvägsmyndigheterna ha redan genomfört sådant utbyte på huvudparten av sin sträcka.

Även andra synpunkter på behovet av malmbanekabeln förtjäna emellertid att framföras. Utefter de elektrifierade linjerna vid statens järnvägar förekommer utom vid malmbanan ett nödutlösningssystem, medelst vilket personalen vid till systemet anslutna järnvägsstationer kan göra kontaktledningen spänningslös inom ett linjeavsnitt, som begränsas av närbelägna omformarstationer. Åtgärden tillgripes t. ex. för att hejda tåg, som vid passerandet av stationen upptäckes innehålla vagnar med varmgångna lager eller eld i lasten. Den förekommer också för att stoppa tåg, som otillbörligt sänts i väg utan att på annat sätt kunna hejdas. Denna anordning har visat sig vara av utomordentligt värde och bör införas även vid malmbanan. Ett villkor härför är emellertid, att den föreslagna telefonkabeln anordnas, ty för ifrågavarande ändamål äro blankledningar icke användbara.

Telefonkabeln utgör också en av förutsättningarna för att malmbanan skall kunna förses med de mera fullständiga signal- och säkerhetsanordningar, som måste införas, om trafiksäkerheten och trafikarbetet skall kunna höjas ytterligare i nämnvärd omfattning.

Kostnaden för den föreslagna malmbanekabeln beräknas vid nuvarande prisläge till omkring 8 miljoner kronor för hela sträckan Boden—Riksgränsen.

En investering av denna storlek torde böra fördelas på flera år. Den delsträcka, på vilken behovet av den nya kabeln är mest trängande, är linjen Riksgräns—Kiruna, för vilken kostnaden beräknas till 2½ miljoner kronor. Detta belopp erfordras i sin helhet under budgetåret 1950/51, för den händelse att järnvägsstyrelsen kan fullfölja sin avsikt att nedlägga kabeln under detta budgetår. Skulle pågående leveransförhandlingar däremot visa, att en försening icke kan undvikas, blir medelsbehovet för det nämnda budgetåret endast en tredjedel av totalbeloppet, d. v. s. 750 000 kronor. Järnvägsstyrelsen är beredd att, så snart leveransförhandlingarna blivit slutförda, precisera medelsbehovet men anser sig tills vidare böra anmäla totalbeloppet 2½ miljoner kronor såsom erforderligt under budgetåret 1950/51. I detta sammanhang må tilläggas, att underhandlingar sedan någon tid tillbaka föras också mellan telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen om nedläggande av en för de båda verken gemensam kabel, varigenom vissa fördelar vore att vinna.

Under rubriken »Diverse kabelarbeten» ingår ett stort antal smärre arbeten på olika platser i landet, erforderliga för att förnya och anpassa kabelnäten efter föreliggande behov. Nya blankledning ar erfordras för förstärkning av befintliga nät företrädesvis på f. d. enskilda järnvägar, vilkas förbindelser måste anpassas med hänsyn till samtrafiken med statens järnvägars övriga telefonnät. Ett mindre belopp erfordras till förnyelse och komplettering av befintliga förstärkarstationer.

Telefonlokaler planeras för inrymmande av beställda automatväxlar och viss annan telefonutrustning, bland annat i Halmstad, Varberg, Falköping och Kiruna. Smärre automatväxlar för mindre stationer avses skola anskaffas för vissa platser, varigenom stationspersonalen avlastas från passning av nu befintliga manuella växlar. Den pågående automatiseringen av etappförbindelserna avses skola fortsättas i enlighet med det program, som uppgjorts av den inom statens järnvägar år 1940 tillsatta s. k. Telefonkommittén.

Slutligen erfordras ett mindre belopp för brandalarmanläggningar, tågankomstsignalering m. m., vartill kommer, att viss anskaffning av högtalaranläggningar, impulsuranläggningar och radioanläggningar avses skola förberedas genom utläggande av beställningar. För sistnämnda anläggningar erfordras dock inga belopp under budgetåret 1950/51.

För genomförande av pågående och nya arbeten beräknas såsom redan nämnts en sammanlagd medelsförbrukning under budgetåret 1950/51 av 7 125 000 kronor. Enär en reservation vid budgetårets ingång av cirka 100 000 kronor beräknas stå till förfogande, blir det totala medelsbehovet 7 025 000 kronor eller avrundat 7 000 000 kronor.

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

*att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.*

**IX. Elektriska belysningsanläggningar** ..... kronor 650 000

Vid ingången av innevarande budgetår kvarstod å tidigare beviljade anslag en reservation å 120 000 kronor. Enär anslaget för samma budgetår uppgår till 400 000 kronor, utgör den sammanlagda disponibla summan 520 000 kronor, vilket belopp beräknas bliva helt taget i anspråk för under året avslutade eller pågående arbeten.

Under budgetåret 1949/50 pågående icke avslutade arbeten beräknas föranleda en medelsförbrukning under budgetåret 1950/51 av 160 000 kronor. Nya arbeten beräknas under sistnämnda budgetår komma att igångsättas för en sammanlagd kostnad av 700 000 kronor, varav 490 000 kronor skulle erfordras under budgetåret 1950/51. Det totala medelsbehovet under sistnämnda budgetår skulle alltså bli 650 000 kronor.

Beloppet erfordras till förnyelse och upprustning av äldre otidsenliga anläggningar på i huvudsak f. d. enskilda järnvägar. Det totala investeringsbehovet på detta område är synnerligen omfattande, av storleksordningen 10 miljoner kronor. Enbart för de enligt vederbörande lokala järnvägsmyndigheters bedömning mest angelägna arbetena skulle under budgetåret 1950/51 erfordras ett belopp av närmare 1½ miljon kronor. Med hänsyn till arbetsmöjligheterna har styrelsen emellertid ansett summan böra nedskäras i enlighet med ovan framlagd plan.

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

*att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 650 000 kronor.*

**X. Anläggningar för elektrisk tågdrift** ..... kronor 8 500 000

Vid ingången av nu löpande budgetår kvarstod å tidigare anslag till »Anläggningar för elektrisk tågdrift» en behållning av 2 078 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret anvisats 8 000 000 kronor, varför ett belopp av 10 078 000 kronor nu står till disposition. Härav beräknas under budgetåret 1949/50 bliva taget i anspråk 9 875 000 kronor för pågående arbeten samt för sådana, som beräknas bliva igångsatta före slutet av detta budgetår. Vid ingången av budgetåret 1950/51 kan alltså emotses en behållning av i runt tal 200 000 kronor.

Under budgetåret 1950/51 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 8 700 000 kronor, varav 4 945 000 kronor hänföra sig till tidigare påbörjade eller beslutade arbeten och 3 755 000 kronor till i nedanstående tabell upptagna nya arbeten.

	Total kostnad kronor	Härav beräknas falla å budget- året 1950/51 kronor
Kil, Bispgården, Östersund, ändring av omformarstationer till brandsäkert utförande .....	1 425 000	105 000
Transportabla omformare, 4 st .....	2 515 000	415 000

Åmotfors, ny omformarstation .....	1 400 000	1 200 000
Ändring och komplettering av reläutrustning i omformaraggregat .....	420 000	140 000
Fjärrstyrningsanläggningar .....	200 000	100 000
Diverse smärre anläggningar för kraftförsörjning	240 000	190 000
Utbyte av försliten kontakttråd .....	570 000	570 000
Fasta tågvärmeanläggningar .....	105 000	105 000
Vissa spårelektrifieringar å bangårdar .....	1 650 000	450 000
Göteborg—Sävenäs, anordnande av hjälpkraft- ledning .....	120 000	120 000
Diverse smärre kontaktledningsarbeten .....	360 000	360 000
Summa kronor	9 005 000	3 755 000

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

I styrelsens petitaskrivelse för innevarande budgetår upptogs bland annat ett belopp å 850 000 kronor till ombyggnad av omformarstationer av typ III till brandsäkert utförande. På grund av genomförd begränsning av medelstilldelningen nödgades järnvägsstyrelsen avstå ifrån arbetets utförande under innevarande budgetår. Styrelsen, som finner detta arbete vara av vikt för driftsäkerheten, anser, att det bör komma till utförande så snart minsta möjlighet yppar sig härför. Erforderligt belopp för arbetenas påbörjande i tre stationer föreslås därför böra ställas till disposition under budgetåret 1950/51.

Den i samma petita omnämnda förnyelsen av de på 1920-talet anskaffade transportabla omformarna bör fortsättas utan dröjsmål. Med hänsyn till leveranstidernas längd — för närvarande 4 å 5 år — är det nödvändigt att tillverkningen inordnas i leverantörens program på ett tidigt stadium. Visst belopp erfordras därför till täckande av i samband med beställning utgående förskottslikvid för 4 omformare.

I petitan för budgetåret 1947/48 anmäldes behov av en omformarstation på linjen Kil—Charlottenberg, och visst belopp beviljades även för anskaffning av elektrisk utrustning för denna omformarstation. Uppförandet av stationen bleve dock, framhölls det, beroende av trafikens utveckling. Trafiken har visserligen ej ökat sedan dess, men i stället har tillkommit en annan omständighet, som gör uppförandet av nämnda omformarstation aktuellt, och det är den nu beslutade elektrifieringen av den norska linjen väster om Charlottenberg. Sedan det nu kan beräknas, att det ifrågavarande norska elektrifieringsarbetet kommer att färdigställas under loppet av år 1951, synes tiden vara inne att uppföra ifrågavarande omformarstation.

Cirka 90 transportabla omformaraggregat av äldre utförande sakna reläutrustning till skydd för vissa allvarliga materialskador, som erfarenhetsmässigt visat sig kunna uppstå i samband med driftstörningar. I detta sammanhang uppstående reparationskostnader bliva betydande, men allvarligare

äro de driftavbrott, som samtidigt förekomma. De härmed förenade svårigheterna kunna till övervägande delen elimineras, om ifrågavarande äldre aggregat i likhet med de modernare förses med på senare år utvecklad reläutrustning, varför visst belopp föreslås böra utgå för anskaffning av dylik utrustning.

I personalbesparande syfte samt i avsikt att förkorta driftsavbrotten vid störningar i kontaktledningarna, bör utbyggnaden av fjärrstyrningsanläggningarna fortsättas. Ett mindre belopp föreslås därför till detta ändamål liksom också till diverse smärre ej närmare specificerade anläggningar för kraftförsörjning.

Medel erfordras vidare till utbyte av försliten kontaktråd samt till fasta tågvärmeanläggningar på bangårdar, vilka sistnämnda anläggningar användas för uppvärmning av överstående personvagnar och gods- vagnar, lastade med icke köldhårdiga födoämnen m. m.

I petitan för innevarande budgetår upptogs vissa belopp för elektrifiering av spår på sträckorna Fagersta C—Fagersta bruk och Stockholm S—Skansbangården (Hammarbyhamnen) samt på Göteborgs hamnbangårdar. På grund av genomförd medelsbegränsning måste dessa arbeten uppskjutas. Enär fortsatt ångdrift på ifrågavarande spår ställer sig oekonomisk, anser styrelsen, att dessa arbeten snarast böra genomföras.

Nya hjälpkraftledningar avses skola uppläggas på sträckan Göteborg—Sävenäs och Fjällbo, genom vilkas tillkomst behovet av energi för statens järnvägars anläggningar i Sävenäs och Fjällbo skulle kunna tillgodoses från statens järnvägars eget nät. Besparing av energikostnaden blir härigenom möjlig.

Visst belopp erfordras slutligen till täckande av kostnaderna för diverse kontaktledningsarbeten, vilka icke samtliga kunna på förhand närmare specificeras.

Enär medelsförbrukningen under budgetåret 1950/51 för det sålunda föreslagna arbetsprogrammet beräknas uppgå till 8 700 000 kronor och en behållning å tidigare anvisade anslag å 200 000 kronor kan beräknas stå till förfogande, blir anslagsbehovet 8 500 000 kronor.

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

*att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag å 8 500 000 kronor.*

### **Elektrifiering.**

Till frågan om anslag till fortsatt elektrifiering torde styrelsen få anledning återkomma i samband med att styrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag den 6 maj 1949 framlägger förnyad plan för den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet.

## XI. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar ..... kronor 3 500 000

För tvenne under denna huvudrubrik angivna arbeten upptog styrelsen i sina anslagsäskanden för innevarande budgetår sammanlagt 725 000 kronor, vilket belopp även anvisats. Nämnda summa tillika med en vid budgetårets ingång kvarstående anslagsbehållning av 633 000 kronor beräknas komma att helt förbrukas under budgetåret.

För budgetåret 1950/51 erfordras ett anslagsbelopp av 3 500 000 kronor enligt följande specifikation.

Ny lokstation i Ystad, tilläggsanslag. Jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 10 mars 1944 anvisades till uppförande av ny lokstation i Ystad för första halvåret 1944 av statens järnvägars förnyelsefond ett begynnelseanslag av 300 000 kronor. I det investeringsanslag å sammanlagt 29 640 000 kronor, som genom Kungl. Maj:ts brev den 22 juni 1944 anvisades till ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten under budgetåret 1944/45, ingick vidare ett belopp av 400 000 kronor för samma ändamål. Sammanlagt har sålunda 700 000 kronor ställts till förfogande för detta arbete.

Ifrågavarande nybyggnad ansågs nödvändig dels med hänsyn till de dåvarande lokalernas stora bristfälligheter, dels på grund av den omständigheten, att dessa lokaler voro inrymda i tre i skilda delar av bangården belägna lokstallar, vilket medförde stor tids- och arbetsförlust. Genom att koncentrera lokskötseln till en enda byggnad voro alltså avsevärda kostnadsbesparingar att vinna. Arbetet ansågs under förhandenvarande förhållanden synnerligen brådskande, varför medel för ändamålet äskades innan definitiva kostnadsberäkningar hunnit göras.

Under arbetets gång befanns det ur ekonomisk synpunkt fördelaktigt att vidtaga en mera omfattande koncentring till Ystad av lokstationsrörelsen vid de förstatligade privatbanorna i Skåne än vad som från början avsetts. För att kunna genomföra en sådan vidare koncentration måste den nya lokstationen i Ystad emellertid dimensioneras betydligt större än vad tidigare planerats. Å andra sidan har på detta sätt ytterligare avsevärda kostnadsbesparingar kunnat göras. Som exempel härpå kan bland annat nämnas, att lokstationen i sitt nu befintliga skick beräknas ha möjliggjort en personalminskning av 14 man.

Ovannämnda bägge förhållanden i förening med den ytterligare stegring av byggnadskostnaderna, som inträtt efter upprättandet av den preliminära kostnadsberäkning, varå det ursprungliga anslagsäskandet var grundat, har medfört, att totalkostnaden för den nya lokstationen avsevärt överstiger vad den från början beräknades komma att kosta och nu uppgår till 1 900 000 kronor. Ett tilläggsanslag av 1 200 000 kronor är därför erforderligt.

Tillbyggnad av motorvagnsstall i Malmö. Nu befintliga utrymmen äro otillräckliga för uppställning av det väsentligt utökade antalet elektromotorvagnar i lokaltrafiken omkring Malmö, och uppställningsplatser saknas dessutom för de nu insatta expresstågen. En tillbyggnad av motor-



vagnsstallet måste därför snarast komma till utförande. Kostnaden härför beräknas till 800 000 kronor.

Ny lokstation i Borås. Den nuvarande lokstationsanläggningen i Borås är synnerligen otillfredsställande och omöjliggör ett rationellt ordnande av den omfattande loktjänsten därstädes. Lokstationens belägenhet hindrar dessutom nödvändig utökning av andra anläggningar för järnvägsdriften. Angeläget behov föreligger därför av en ny lokstation. Kostnaden för en dylik anläggning har beräknats till 2 000 000 kronor, vilket belopp lämpligen torde kunna fördelas på tvenne budgetår. För budgetåret 1950/51 erfordras sålunda 1 000 000 kronor.

Ny vagnreparationsverkstad å rangerbangården i Hallsberg. Det för vagnreparationer å rangerbangården nu nyttjade skjulet är så kort, att vagnreparationerna ofta måste utföras med öppna portar. Från yrkesinspektionens sida har påfordrats förlängning av skjulet för eliminerande av de risker ur hälsosynpunkt, som särskilt under vintertid äro för handen vid arbete under angivna förhållanden. Med hänsyn till spårutrymmet och då byggnaden i fråga i flera avseenden är bristfällig, anses densamma emellertid icke lämpligen böra tillbyggas, utan i stället bör en helt ny och mera ändamålsenlig reparationsverkstad uppföras. Kostnaden härför, inklusive erforderliga spårplanordningar, beräknas till 500 000 kronor.

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

*att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 3 500 000 kronor.*

## **XII. Anläggningar vid huvudverkstäderna ..... kronor 475 000**

För innevarande budgetår har under rubriken »Anläggningar vid huvudverkstäderna» anvisats ett belopp av 200 000 kronor. Vid ingången av budgetåret förefanns en behållning av 1 150 000 kronor på tidigare till ifrågasvarande ändamål anvisade medel, varför nu för dylika arbeten till styrelsens förfogande står ett belopp av 1 350 000 kronor. På grund av materialsvårigheter och rådande restriktiva förhållanden på byggnadsmarknaden är en viss kvarstående anslagsbehållning att förutse även vid utgången av nu löpande budgetår. Denna medelsreserv, som approximativt beräknas till 500 000 kronor, kommer dock — så vitt nu kan bedömas — att till större delen förbrukas under budgetåret 1950/51.

För nämnda budgetår erfordras av nedan angivna skäl anslagsmedel för ytterligare följande arbeten.

Tillbyggnad av vagnverkstaden vid huvudverkstaden i Notviken. Vid verkstaden i fråga, som huvudsakligen är avsedd för revision av malmvagnar, finnes en avdelning för bearbetning och behandling av vagnshjul. Under senare år ha dessa arbeten fått en sådan omfattning, att maskin-

parken under längre tider måst utnyttjas till och med för treskiarfsarbete, vilket icke i längden kan anses försvarbart med hänsyn till maskinernas livslängd och funktionsduglighet för här förekommande tunga arbeten. Med hänsyn såväl härtill som till de svårigheter verkstaden har att vid driftavbrott inom denna avdelning få hjälp från andra huvudverkstäder, anses en viss komplettering av maskinparken nödvändig för att verkstaden på ett tillfredsställande sätt nu och framdeles skall kunna fullfölja sitt ålagda arbetsprogram, vilket dessutom kommer att ökas bland annat genom beslutad utökning av malmvagnsparken. Då nuvarande verkstadsutrymme emellertid ej medgiver någon utökning av maskinparken, måste erforderligt golvutrymme beredas genom tillbyggnad av vagnverkstaden. Denna tillbyggnad skulle härvid givas en sådan utformning, att verkstadens samtliga hjularbeten för såväl lok som vagnar kunde sammanföras till en avdelning, i stället för att som nu är förhållandet vara fördelad på ej mindre än tre skilda avdelningar.

En sådan koncentration av förenämnda arbeten ger bland annat möjlighet till förbättrade driftförhållanden och skapar dessutom ett ökat utrymme i lokverkstaden, så att ytterligare en uppställningsplats kan ställas till M-lokens disposition. Med hänsyn tagen dels till byggnadskostnader och för handen varande arbetsmarknadsläge, dels till verkstadens drifttekniska förutsättningar, har styrelsen därför ansett det lämpligast att låta den tillbyggnad av lokverkstaden, till vilken styrelsen i fjolårets petitaskrivelse upptog ett belopp av 375 000 kronor, tills vidare anstå och i stället föreslå ovannämnda tillbyggnad av vagnverkstaden till utförande. Kostnaden härför beräknas till 250 000 kronor.

Marketenteribyggnad vid huvudverkstaden i Östersund. I sina anslagsäskanden för budgetåren 1948/49 och 1949/50 upptog styrelsen bland annat ett belopp för anordnande av marketenteri vid huvudverkstaden i Östersund. Något anslag för detta ändamål beviljades emellertid ej. Med hänsyn till att även andra angelägna ombyggnads- och moderniseringsarbeten för personalen äro helt beroende av tillkomsten av denna marketenteribyggnad, anser sig styrelsen återigen böra återkomma till denna anslagsfråga och hemställa om ett anslag för ändamålet under nästa budgetår. Kostnaden för anläggningen beräknas till 225 000 kronor.

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

*att till anläggningar vid huvudverkstäderna för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 475 000 kronor.*

### **XIII. Färjelägen** ..... kronor 475 000

Till ombyggnad av östra tågferjeläget i Malmö anmälde styrelsen i sin den 26 september 1947 avlätna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar ett medelsbehov av 250 000 kronor, varav

100 000 kronor beräknades kunna bestridas med en då förefintlig behållning å tidigare anslag. Styrelsen framhöll därvid bland annat, att stundom tvenne färjor samtidigt trafikerade hamnen och att östra färjeläget vid vissa vindförhållanden lämpade sig bäst för insegling, varför angeläget behov föreläge att i likhet med vad som tidigare skett i fråga om det västra färjeläget jämväl ombygga det östra i och för dettas försättande i det skick, som den nutida trafiken kräver. Det av styrelsen äskade anslaget blev emellertid icke medtaget i statsverkspropositionen till 1948 års riksdag. Då ombyggnadsbehovet kvarstår och förenämnda anslagsbehållning sedermera överförs till statens järnvägars dispositionsanslag, erfordras nu ett anslagsbelopp av 250 000 kronor till ifrågavarande ändamål.

Om- och tillbyggnad av bilfärjeläge i Hälsingborg. Överförandet av bilar mellan Hälsingborg och Helsingör har sedan lång tid tillbaka till stor del och under senaste år helt ombesörjts av statsbaneföretagen, varvid själva transporten ägt rum med danska statsbanorna tillhöriga färjor, under det att erforderliga färjelägen i Hälsingborg anlagts och underhållits av de svenska statsjärnvägarna. På grund av den starka ökningen av biltrafiken å traden i fråga har en ombyggnad och utvidgning av bilfärjeläget, som även ur trafiksäkerhetssynpunkt efter hand visat sig mindre tillfredsställande, blivit ofrånkomlig. För bestridande av kostnaderna för detta arbete, som med hänsyn till sin angelägenhetsgrad redan måst komma till utförande — varvid kostnaden förskotterats av trafikmedel — erfordras ett anslagsbelopp av 225 000 kronor.

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

*att till färjelägen för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 475 000 kronor.*

## **B. Försvarsberedskap ..... kronor 2 790 000**

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 1950/51 anvisa*

*dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 2 790 000 kronor,*

*dels å driftbudgeten ett belopp av 2 065 000 kronor för avskrivning av en del av ifrågavarande kapitalinvestering.*

## C. Rullande materiel.

### I. Anskaffning av ånglok ..... kronor 2 000 000

För innevarande budgetår har till anskaffning av ånglok anvisats ett belopp av 900 000 kronor, avseende slutlikvid för 9 under tillverkning varande lok för smalspårslinjerna. Dessa lok komma att slutlevereras under innevarande höst, varvid nyssnämnda anslagsmedel bli helt förbrukade.

I fjolårets petitaskrivelse hade järnvägsstyrelsen utöver nyssnämnda 900 000 kronor även hemställt om 1 200 000 kronor till förskottslikvid för ett 10-tal normalspårslok. Styrelsen erinrade därvid till en början om sin skrivelse den 27 januari 1945, vari styrelsen dels framlagt en utredning, som ådagalagt att en fortgående elektrifiering av järnvägsnätet ej kunde lämna nödigt tillskott till dragkraften på icke elektrifierade linjer på grund av ånglokens relativt höga medelålder, varför behov föreläge av en viss omedelbar förnyelse av ånglokparken, dels hemställt om ett anslag å 3 750 000 kronor till anskaffande av ett 10-tal ånglok. Detta belopp hade även av riksdagen beviljats. Det tillskott, som härigenom erhållits, motsvarade emellertid, fortsatte styrelsen, icke hela det genom nämnda utredning för det dåvarande ådagalagda behovet, och situationen hade icke förbättrats utan snarare försämrats genom de statsförvärv av enskilda järnvägar, som ägt rum sedan ovannämnda utredning verkställdes. Ett ytterligare behov av ett 20-tal ånglok hade därigenom uppstått, men då en viss återhållsamhet borde iakttagas beträffande nyanskaffning av ånglok dels med hänsyn till nya elektrifieringar, dels enär modernare och mera driftsekonomiska loktyper, exempelvis diesellok, kunde tänkas framkomma inom de närmaste åren ansåg sig styrelsen böra föreslå en anskaffning av blott 10 lok till en beräknad kostnad av 3 600 000 kronor, varav 1 200 000 kronor beräknades belöpa sig på innevarande budgetår.

Med hänsyn till nödvändigheten att begränsa styrelsens anslagsäskanden ansåg sig departementschefen emellertid nödsakad förorda uppskov tills vidare med den sålunda föreslagna lokanskaffningen. Ett i motion nr II: 250 till 1949 års riksdag framlagt förslag om anslag till ifrågavarande ändamål vann ej heller riksdagens godkännande.

Behovet av en lokersättning framstår på grund härav nu givetvis än större än fallet var i fjol, och styrelsen måste därför återkomma till denna fråga. Med hänsyn till den återhållsamhet i fråga om ångloksanskaffning, som av ovan angivna skäl torde böra iakttagas, anser sig styrelsen dock alltjämt böra begränsa anskaffningen till endast 10 lok, ehuru behovet för närvarande utgör ett 20-tal lok. Därvid har styrelsen emellertid räknat med att genom anskaffande av motorlok för växlingstjänst — varom hemställan göres här nedan under rubriken »Anskaffning av motorlok» — kunna frigöra 10 ånglok, som nu användas i växlingstjänst, för användning i tågtjänst. Vidare

får styrelsen meddela, att styrelsen nu avser att anskaffa en något mindre typ än som tidigare var ifrågasatt, varigenom priset per lok kan sänkas från 360 000 kronor till 300 000 kronor.

Även beträffande smalspåriga ånglok föreligger ett stort behov av förnyelse. Sälunda äro 74 eller 60 % av samtliga lok på 891 mm-nätet mer än 40 år gamla. Motsvarande siffror beträffande 1067 mm-nätets lok äro 79 eller 57 %. Lokparkens medelålder är för den förstnämnda gruppen 40 och för den sistnämnda 38 år. Anförda uppgifter torde utvisa, att en upprustning av smalspårslokiparken är oundgängligen nödvändig. För att ersätta slopmässiga ånglok behöver anskaffas 10 lokenheter för 891 mm-nätet och 1 à 2 lokenheter för 1067 mm-nätet, räknat per år under de närmaste fem åren. Loken för 1067 mm-nätet böra därvid byggas så, att de kunna omställas till 891 mm spårvidd.

Kostnaden för ovannämnda 10 normalspårslok beräknas till totalt 3 000 000 kronor, varav  $\frac{1}{3}$  är behövlig för förskottslikvid under budgetåret 1950/51. Nyssnämnda 12 smalspårslok beräknas likaledes draga en kostnad av totalt 3 000 000 kronor, varav  $\frac{1}{3}$  är behövlig under nästa budgetår.

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

*att till anskaffning av ånglok för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

## **II. Ombyggnad av ånglok ..... kronor 290 000**

Till ombyggnad av ånglok hemställde styrelsen i fjolårets petitaskrivelse om ett belopp av 290 000 kronor. Departementschefen anförde emellertid — 1949 års statsverksproposition (bil. 27: kapitalbudgeten, sid. 73) — att de av styrelsen föreslagna ombyggnadsarbetena å ånglok torde böra anstå, och något anslag för ändamålet beviljades därför icke för innevarande budgetår.

Behovet av modernisering av äldre ånglok är emellertid trängande, särskilt som i och med statsövertagandet av enskilda banor en del äldre lok av mindre användbara typer tillförts lokparken. Av denna anledning vore det synnerligen önskvärt att få fortsätta den tidigare påbörjade ombyggnaden av lok litt E till litt E2 ävensom att vidtaga motsvarande ombyggnad å lok litt G8 och G9. Dessa ombyggnader avse ändring av loken så, att deras åverkan på spåret minskas. Sammanlagt 12 lok beräknas kunna ombyggas under nästkommande budgetår.

Det pågående utbytet av äldre belysningssystem å ånglok mot turboelektrisk belysning anses böra fortsättas och beräknas under nästa budgetår kunna utföras å ett tiotal lok.

Ovannämnda ombyggnader av 12 lok beräknas dragå en kostnad av 240 000 kronor och ändringen av belysningssystemet cirka 50 000 kronor.

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

*att till ombyggnad av ånglok för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 290 000 kronor.*

### **III. Anskaffning av motorlok..... kronor 1 450 000**

För budgetåren 1946/47 och 1947/48 har anvisats sammanlagt 2 010 000 kronor till anskaffande av fyra, för växlingstjänst avsedda motorlok (provlok), varav två skulle beställas å svenska och två å engelska verkstäder. Någon beställning vid svenska verkstäder har dock av flera orsaker ej kommit till stånd. Ett av svensk firma på eget initiativ byggt lok provas emellertid för närvarande på statens järnvägars linjer, och om detta lok visar sig fylla de av styrelsen uppställda fordringarna, skall detsamma enligt överenskommelse med firman övertagas av statens järnvägar. De två engelska loken levererades först i januari i år.

I sin skrivelse den 26 september 1947 angående anslag för budgetåret 1948/49 meddelade styrelsen att de båda engelska loken ställt sig vardera 200 000 kronor billigare än tidigare beräknats och att det för det ena svenska loket avsedda beloppet 550 000 kronor sannolikt ej komme att tagas i anspråk, varför man kunde räkna med att av de dittills anvisade medlen, 2 010 000 kronor, ett belopp å 950 000 kronor skulle bliva outnyttjat. Styrelsen anhöll därför om medgivande att få använda sistnämnda belopp till förskottsbetalning för en ifrågasatt anskaffning av ytterligare 10 motorlok (engelska). Denna styrelsens framställning bifölls av statsmakterna. På grund av den avsevärda förseningen i leveransen av de engelska provloken -- de levererades som nämnts först i januari 1949 -- och då dessa lok givetvis först måste grundligt provas innan någon ytterligare beställning kan göras, ha nyssnämnda 10 lok emellertid ännu ej beställts.

De levererade provloken ha vid hittills vidtagna prov visat sig mycket lämpliga och avsevärt överlägsna ånglok, och då de dessutom äro synnerligen driftekonomiska, torde man i större utsträckning än hittills tänkts böra övergå till denna loktyp för växling å ej elektrifierade bangårdar. Styrelsen får därför föreslå att beställningen utvidgas till att omfatta 20 i stället för som tidigare var tänkt 10 lok. Det är därvid avsett, att beställningen skulle fördelas på svenska och engelska verkstäder, så att de svenska verkstäderna skulle bygga själva loket, under det att de engelska verkstäderna skulle leverera maskineriet, varigenom endast hälften av den till 6 240 000 kronor beräknade likviden skulle behöva erläggas i utlandet.

Beträffande det driftekonomiska resultatet av den sålunda ifrågasatta övergången till denna motorloktyp kan för övrigt nämnas, att insättandet av 20 dylika lok beräknas medföra en årlig driftkostnadsbesparing på inemot 1 milj. kronor, varför hela anskaffningen kan beräknas bliva betald på 6 år.

Av angivna medelsbehov, 6 240 000 kronor, bliva 2 080 000 kronor erforderliga under budgetåret 1950/51. Härav skulle enligt tidigare beräkningar ett belopp av 950 000 kronor nu finnas disponibelt. På grund av under de engelska provlorens långa leveranstid uppkomna kostnadsökningar har detta belopp dock nu nedgått till 880 000 kronor. Det erforderliga anslaget blir därför (2 080 000—880 000 =) 1 200 000 kronor.

Som ovan nämnts innebär motordrift avsevärda ekonomiska och drifttekniska fördelar framför ångdrift. Det anses därför lämpligt att utvidga motordriften till att även omfatta tåg tjänst. Styrelsen avser närmast att för provning snarast anskaffa ett för dylik tjänst lämpat lok. Som förskottslikvid härför erfordras cirka 250 000 kronor.

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

*att till anskaffning av motorlok för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 1 450 000 kronor.*

#### **IV. Anskaffning av elektrolok ..... kronor 11 300 000**

Vid senaste budgetårsskifte kvarstod å tidigare anslag till anskaffning av elektrolok en behållning å i runt tal 4,9 miljoner kronor. För innevarande budgetår har till samma ändamål anvisats 8 700 000 kronor, vadan i runt tal sammanlagt 13 600 000 kronor står till styrelsens disposition. Utbetalningarna under budgetåret beräknas likaledes komma att uppgå till 13 600 000 kronor.

Under budgetåret 1950/51 beräknas ifrågakomma del- och slutlikvider å tillsammans 7 670 000 kronor för beställningar, till vilka medel för sedvanliga förskottslikvider redan anvisats.

Såsom styrelsen vid flera tidigare tillfällen meddelat har tillgången på elektrolok under de senaste åren varit knapp. Denna knapphet består alltså jämt, när nya tåg måst insättas för att tillgodose trafikbehovet. Enligt en nyligen företagen utredning beräknas av denna anledning förefinnas en brist på 14 elektrolok, även sedan de senast beställda 20 loken erhållits. En anskaffning av minst ett 10-tal lok för linjetjänst är därför synnerligen angelägen.

Även i fråga om elektrolok för växlingstjänst är en mindre anskaffning erforderlig. På vissa av de platser, där nu växling äger rum med ånglok, är det nämligen angeläget att utbyta ångloken mot elektrolok. För detta ändamål anses önskvärt att under kommande budgetår anskaffa 5 växlingslok.

De ovannämnda 10 linjeloken beräknas draga en total kostnad av 9 000 000 kronor, varav 35 % eller 3 200 000 kronor erfordras under budgetåret 1950/51. De 5 växlingsloken beräknas kosta totalt 1 300 000 kronor, varav under budgetåret erfordras 430 000 kronor för förskottslikvider.

Det totala anslagsbehovet för nästkommande budgetår skulle alltså belöpa sig till (7 670 000 + 3 200 000 + 430 000 =) 11 300 000 kronor.

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

*att till anskaffning av elektrolok för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 11 300 000 kronor.*

#### **V. Anskaffning av elektromotorvagnar ..... kronor 2 260 000**

För innevarande budgetår äskade styrelsen till anskaffning av elektromotorvagnar ett anslag av 2 300 000 kronor, vilket sedermera — på grund av förutsedda leveransförseningar — nedsattes till 1 650 000 kronor. Tillsammans med en kvarstående behållning av 2 260 000 kronor å tidigare för detta ändamål anvisade medel står således i runt tal 3,9 miljoner kronor till styrelsens förfogande för innevarande budgetår. Detta belopp beräknas bliva helt förbrukat före budgetårets slut.

För budgetåret 1950/51 erfordras i första rummet det belopp, 650 000 kronor, varmed anslaget för innevarande budgetår av nyss berörda skäl reducerades, varjämte för slutlikvidering av 13 elektromotorvagnar, litt X0a7, erfordras ytterligare 650 000 kronor.

De elektromotorvagnar av helt ny typ, litt X0a5 — de s. k. expresstågen — vilka beställdes under 1945, ha under år 1948 slutlevererats. I sin skrivelse den 22 september 1945 med förslag till anslagsäskanden för budgetåret 1946/47 meddelade styrelsen, att anskaffningskostnaden för varje dylikt expresståg beräknas till 810 000 kronor. På grund av under tillverkningen uppträdande förhållanden ha emellertid kostnaderna stigit till 970 000 kronor. För att täcka den brist, som härigenom uppstått å anslaget, ser sig järnvägsstyrelsen nödsakad hemställa om ett tilläggsanslag å 960 000 kronor.

Styrelsens behov av medel för elektromotorvagnar uppgår alltså för nästa budgetår till (650 000 + 650 000 + 960 000 kronor =) 2 260 000 kronor.

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

*att till anskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 260 000 kronor.*

#### **VI. Anskaffning av rälsbussar ..... kronor 2 400 000**

Till förskottslikvid för en beräknad anskaffning av 50 rälsbussar har för innevarande budgetår anvisats 1 200 000 kronor. För gäldande av dellikvid för denna beställning erfordras under nästa budgetår 1 200 000 kronor.

Det är synnerligen önskvärt, att samma antal rälsbussar, inklusive rälsbussläpvagnar, får beställas även under nästa budgetår. Härigenom skulle



järnvägsstyrelsen nämligen kunna placera en fortlöpande beställning av 100 rälsbussar och släpvagnar under innevarande och nästa budgetår, vilket vore till fördel för en kontinuerlig tillverkning och leverans.

Till förskottslikvid för denna senare leverans erfordras 1 200 000 kronor. Den sammanlagda medelsförbrukningen under nästa budgetår kan således beräknas uppgå till 2·4 miljoner kronor.

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

*att till anskaffning av rälsbussar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 400 000 kronor.*

## **VII. Anskaffning av lokomotorer ..... kronor 950 000**

I sin skrivelse den 28 september 1948 angående anslagsäskanden för innevarande budgetår framhöll styrelsen behovet av en ny typ lokomotorer, drivna medelst elström från kontaktledningen, och hemställde om 150 000 kronor till förskottslikvid för tre sådana lokomotorer. Beloppet anvisades av statsmakterna. För gäldande av kontraktssenlig dellikvid för dessa fordon erfordras för budgetåret 1950/51 ett belopp av 150 000 kronor.

Genom Kungl. brev den 29 juli 1949 har järnvägsstyrelsen medgivits att av statens järnvägars dispositionsanslag taga i anspråk högst 260 000 kronor för anskaffning av 10 lokomotorer bland annat för banorna på Gotland. För slutlikvidering av dessa 10 lokomotorer erfordras 540 000 kronor att utbetalas under budgetåret 1950/51.

Då hela kostnaden för sistnämnda anskaffning synes bära redovisas under ett och samma anslag, torde även delbeloppet 260 000 kronor bära anvisas å riksstaten för nästa budgetår för att sedermera återföras till statens järnvägars dispositionsanslag.

I anslutning härtill och med förmälan att den behållning å tidigare beviljade anslag som kan beräknas kvarstå vid nästa budgetårs ingång, torde vara erforderlig för likvidering av äldre beställningar, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Ma:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av lokomotorer för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 950 000 kronor.*

## **VIII. Anskaffning av person- och resgodsvagnar ..... kronor 12 000 000**

Till anskaffning av person- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 11 000 000 kronor, avsett dels till dellikvider för tidigare beställningar, dels till förskottslikvider för nya beställningar. Vid budgetårets ingång förelåg en behållning av 6 550 000 kronor, varför ett belopp av 17 550 000 kronor står till styrelsens förfogande under innevarande budgetår. Av sistnämnda summa beräknas i runt tal 16·2 miljoner kronor

bliva förbrukade under budgetåret, varför vid budgetårets 1949/50 slut torde återstå en medelsreservation av 1 350 000 kronor.

För slutlikvider respektive dellikvider å sådana beställningar, vartill medel för förskottslikvider redan tidigare anvisats, åtgår under budgetåret 1950/51 en summa som, efter nu kända förhållanden i fråga om leveranstider, belöper sig till 8 960 000 kronor.

I sina skrivelser till Kungl. Maj:t angående anslag för budgetåren 1947/48, 1948/49 respektive 1949/50 har järnvägsstyrelsen lämnat utförliga motive- ringar för den förnyelse och ökning av personvagnparken, som är nödvändig för de närmaste åren. Styrelsen anser sig emellertid trots behovet av ett större antal vagnar, böra begränsa nybyggnadsprogrammet till 77. Under sådana förhållanden synes det mest angeläget att beställa vanliga sittvagnar, såväl kombinerade andra- och tredjeklassvagnar som rena tredjeklassvagnar, detta med hänsyn till dels den trots de senare årens relativt stora anskaff- ningar fortfarande knappa tillgången på just sådana vagnar, dels nödvändig- heten att efter hand slopa de äldsta och mest omoderna av i första hand de 2-axliga personvagnarna. Trots att en sådan slopning sedan närmare 10 år tillbaka endast vidtagits i de fall, då vagnarnas återställande i trafikdugligt skick varit praktiskt taget omöjligt, har dock under 1948 och första halvåret 1949 ej mindre än cirka 1 000 sittplatser på så sätt avhäfts statens järnvägar. Det är emellertid ej blott de 2-axliga vagnarna, som efter hand böra ersättas, utan även den 4-axliga vagnparken är i starkt behov av en förnyelse. Så äro av befintliga kombinerade 2:dra och 3:dje klass sittvagnar ett antal av 141 — motsvarande 30 % av hela antalet — byggda år 1900 eller tidigare och av tredje- klassvagnarna befinna sig 206 — motsvarande cirka 27 % — i samma ålders- grupp. Läggas härtill de vagnar, som tillkommo under perioden fram till och med år 1910, bli antalen 222 (46 %) respektive 312 (34 %).

Även vad beträffar resgodsvagnarna med tjänstekupéer för tågpersonalen är en förnyelse synnerligen angelägen. Av dessa äro nämligen 195 (27 %) byggda år 1900 eller tidigare och ej mindre än 507 (70 %) senast 1910.

Med hänsyn till det nu anförda har styrelsen tänkt sig att under budget- året 1950/51 beställa 10 kombinerade andra- och tredjeklassvagnar och 67 tredjeklassvagnar, ävensom 25 resgodsvagnar. Totalkostnaden för dessa vagnar beräknas till 13 100 000 kronor, varav  $\frac{1}{3}$  eller 4 370 000 kronor i form av förskottslikvider torde belöpa sig på budgetåret 1950/51.

Totala medelsförbrukningen för anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret skulle alltså bli (8 960 000 + 4 370 000 =) 13 330 000 kronor. En del av detta belopp torde kunna täckas av medel, som beräknas kvarstå disponibla vid budgetårets ingång, varför det torde vara tillräckligt att 12 miljoner kronor anvisas.

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

*att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.*

**IX. Anskaffning av postvagnar** ..... kronor 1 000 000

Under budgetåren 1948/49 och 1949/50 har anvisats medel för anskaffning av sammanlagt 12 postvagnar, vilka beräknats draga en totalkostnad av 1 680 000 kronor. Hittills beviljade medel för dessa vagnar uppgå till 800 000 kronor, varför till slutlikvider för vagnarna, som beräknas bli slutlevererade under budgetåret 1950/51, erfordras 880 000 kronor.

De 5 postvagnar, vartill medel anvisades för budgetåret 1945/46, ha under tillverkningen visat sig bliva cirka 24 000 kronor dyrare per vagn än vad som beräknats, och på grund härav torde kostnaderna för dessa vagnar komma att överstiga det beviljade anslaget med 120 000 kronor. Då vagnarna komma att levereras under budgetåret 1950/51, är styrelsen nödsakad att nu begära tilläggsanslag för täckande av nämnda brist.

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

*att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.*

**X. Ombyggnad av postvagnar** ..... kronor 215 000

Generalpoststyrelsen har i skrivelse den 23 juli 1949 anmält, att styrelsen önskade få vissa ändringsarbeten utförda å de från trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle övertagna postvagnarna. Dessa arbeten, som i första hand gälla 6 vagnar, beräknas draga en kostnad av sammanlagt 215 000 kronor, vilket belopp i sin helhet blir behövt under budgetåret 1950/51.

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

*att till ombyggnad av postvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 215 000 kronor.*

**XI. Anskaffning av godsvagnar** ..... kronor 11 330 000

För den i järnvägsstyrelsens skrivelse av den 28 september 1948 framlagda anskaffningsplanen för godsvagnar krävdes under budgetåret 1949/50 ett anslag å 8 840 000 kronor. Denna plan avsåg anskaffning av 550 normalspåriga godsvagnar — varav 200 slutna och 350 öppna — samt 10 slutna vagnar för 891 mm spårvidd och 10 överföringsvagnar för 1067 mm spårvidd. På grund av att anslaget av statsmakterna begränsades till endast 4 900 000 kronor har anskaffningen måst minskas till att omfatta 250 normalspåriga vagnar — varav 100 slutna och 150 öppna — samt förenämnda 20 smalspåriga vagnar.

Sedan hittills beställda vagnar levererats, kommer statens järnvägars trafikvagnpark av normalspåriga godsvagnar, fränsett specialvagnar, att omfatta cirka 11 000 slutna och 24 000 öppna eller tillsammans cirka 35 000

vagnar, vari ingå bland annat med trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle övertagna vagnar. I nyssnämnda antal ingå cirka 4 000 småbäriga vagnar, som på grund av sin föråldrade konstruktion och sitt hårt förslitna tillstånd snarast möjligt böra utgå ur trafikvagnparken. De kunna icke framföras i de vanliga långgående direkt- och fjärrgodstågen. Då — inberäknat nyssnämnda 4 000 småbäriga vagnar — ungefär  $\frac{1}{3}$  av vagnarna i trafikvagnparken äro över 40 år gamla, kräves en viss årlig anskaffning enbart för att ersätta vad som bortfaller på grund av förslitning. En normal, av ålder och förslitning betingad förnyelse av den nuvarande vagnparken skulle för övrigt motivera en årlig anskaffning av cirka 700 vagnar. Ehuru totalt sett vagnbrist ej förelegat annat än sporadiskt under det sista året, förefinnes dock allttjämt en viss och ständig brist på moderna såväl slutna som öppna standardvagnar litt G och O. Införlivandet med statens järnvägar av det stora bannät, som tidigare tillhörde trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, har ytterligare ökat behovet av nya moderna såväl slutna som öppna godsvagnar av nyssnämnda standardtyper. Dessa vagnar ha nämligen visat sig mycket begärliga hos trafikanterna.

Med hänsyn till ovan anförda förhållanden anser järnvägsstyrelsen ofrånkomligt att ytterligare ett antal normalspåriga, tvåaxliga standardgodsvagnar — till ett belopp av i runt tal 9 750 000 kronor — beställas under nästa budgetår. Angivna belopp motsvarar kostnaden för 300 slutna och 300 öppna vagnar. Det torde emellertid få ankomma på styrelsen att framdeles träffa avgörande rörande den lämpligaste proportionen inom ramen för tillgängliga medel.

Av denna kostnad kan 8 000 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1950/51.

Hittills har beställts 75 bland annat för transport av tyngre stridsvagnar och andra motordrivna fordon särskilt lämpade 3-axliga öppna godsvagnar. Dessa vagnar ha visat sig synnerligen lämpliga även för civila transporter exempelvis från Norrbottens Järnverk och andra utlastare av tungt gods. Järnvägsstyrelsen anser det därför angeläget, att ytterligare 25 dylika vagnar anskaffas snarast möjligt. Härför erforderliga medel torde böra anvisas för budgetåret 1950/51, så att vagnarna kunna beställas under nästa år. Kostnaden för dessa 25 vagnar kan beräknas till 625 000 kronor, varav 500 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1950/51.

Vissa industrier övergå i mån av tillgång till härför lämpliga vagnar till att genom bottentömning lossa sådant massgods, som kan störtas. Statens järnvägars möjligheter att tillgodose trafikanternas krav på vagnar med anordning för bottentömning äro emellertid för närvarande mycket begränsade, enär de inskränka sig till ett 60-tal malmvagnar av den äldre, mindre typen och det fåtal större malmvagnar, som kunna få disponeras ur malmbanans vagnpark. Dessa malmvagnar med sin relativt ringa volym äro emellertid mindre lämpliga för sådant gods som t. ex. kalksten, kalkstensmjöl och bränd kalk. Av detta skäl anser järnvägsstyrelsen nödvändigt att för den allmänna

trafikens behov under nästa år anskaffa 30 bottentömningsvagnar. Kostnaden för dessa 30 vagnar kan beräknas till 570 000 kronor, vilket belopp helt torde komma att tagas i anspråk under budgetåret 1950/51.

Det för beställning av godsvagnar under nästa budgetår erforderliga beloppet skulle sålunda utgöra sammanlagt (8 000 000 + 500 000 + 570 000 =) 9 070 000 kronor. Dessutom torde redan gjorda beställningar kräva utbetalningar under nästkommande budgetår om sammanlagt 2 260 000 kronor. Medelsförbrukningen skulle då komma att uppgå till 11 330 000 kronor.

Det å denna anslagsgrupp per den 1 juli 1949 till styrelsens disposition stående anslagsbeloppet, 7 565 000 kronor, beräknas bliva helt förbrukat under nu löpande budgetår.

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

*att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 11 330 000 kronor.*

## **XII. Ombyggnad av godsvagnar ..... kronor 3 700 000**

För närvarande kasseras årligen till följd av utmattningsbräckor cirka 2 000 glidlageraxlar, vilka måste ersättas. Då inmontering av rullager som ersättning för nuvarande glidlager utgör det verksammaste medlet att nedbringa varmgångsfrekvensen, vore det synnerligen önskvärt att de 2 000 ersättningsaxlarna finge förses med rullager. Från de kasserade axlarna frigjorda, användbara hjul avses i allt fall komma till användning. Ett fortsatt införande av rullager å godsvagnarna är starkt motiverat av att man i allt större utsträckning övergår till sidotippning av godsvagnar vid lossning av härför lämpligt gods. Å vagn med rullager slipper man därvid ifrån den efter sidotippning av vagn med glidlager nödvändiga och tidskrävande tillsynen av lagerboxarna. Kostnaden för sålunda iordningställda 2 000 hjulpar med rullager beräknas till cirka 2 000 000 kronor.

För ombyggnad av 15 öppna godsvagnar till moderna mjölktransportvagnar erfordras 375 000 kronor.

För att kunna vidmakthålla den befintliga kylvagnsparken i trafikdugligt skick är det nödvändigt att förse 18 äldre kylvagnar med nya korgar. Kostnaden härför beräknas till 360 000 kronor.

Härovan i samband med rullagermontering omnämnda förfarande med sidotippning medför, att cirka 300 öppna godsvagnar med höga fasta sidor måste förses med sidoluckor. Arbetet härmed avses kunna genomföras på tre år och kostnaden beräknas till 750 000 kronor, av vilket belopp sålunda 250 000 kronor erfordras under budgetåret 1950/51.

För montering av tryckluftsbroms å med f. d. enskilda smalspåriga järnvägar övertagna godsvagnar samt modernisering av bromsen å vissa bland

annat från f. d. trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle övertagna normalspåriga godsvagnar erfordras under budgetåret 1950/51 750 000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för ovannämnda arbeten uppgår således till (2 000 000 + 375 000 + 360 000 + 250 000 + 750 000 =) 3 735 000 kronor.

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

*att till ombyggnad av godsvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 3 700 000 kronor.*

### **XIII. Anskaffning av malmvagnar..... kronor 4 750 000**

För avveckling av trafiken å malmbanan erfordras inom två år 100 malmvagnar utöver de nu under byggnad varande 500 vagnarna. Anledningen härtill är dels planerad utvidgning av driften vid Norrbottens Järnverk och dels väntad exportökning. Även malmtransporterna i mellersta delarna av landet väntas stiga kraftigt under de närmaste åren. För att möta detta ökade transportbehov erfordras 120 malmvagnar. Slutligen har en utrangering av de för transport av Boliden-malmen avdelade malmvagnarna av äldre typ måst göras i sådan omfattning, att för denna trafik kräves anskaffning av minst 30 vagnar.

Sammanlagt erfordras således en anskaffning av (100 + 120 + 30 =) 250 malmvagnar. Kostnaden härför belöper sig till 4 750 000 kronor, som i sin helhet torde falla på nästa budgetår,

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

*att till anskaffning av malmvagnar för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 4 750 000 kronor.*

## **D. Sjöfartsmateriel.**

### **Ombyggnad av sjöfartsmateriel ..... kronor 250 000**

Tågfärjan Starke saknar nu helt 3 klass salongs- och hyttutrymmen. Ett däckshus inrymmande dylika lokaler kan emellertid med fördel tillbyggas akterut å promenaddäck i linje med övriga däckshus, varigenom inomhusplatser kunde erhållas för ett 40-tal passagerare. Genom en sådan tillbyggnad blir färjan mera användbar i tur med de egentliga personfärjorna och den kommer dessutom att erhålla bättre styrförmåga, då nu större delen av överbyggnaden är koncentrerad förut. Kostnaden för denna ombyggnad beräknas till 200 000 kronor. För pågående modernisering och nyanskaffning av livbåtsmateriel erfordras därutöver 50 000 kronor.

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

*att till ombyggnad av sjöfartsmateriel för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.*

## E. Biltrafik.

### I. Garagebyggnader m. m. .... kronor 2 400 000

För budgetåret 1947/48 hemställde järnvägsstyrelsen om anvisande av 1 900 000 kronor för »Garagebyggnader m. m.». På i 1947 års statsverksproposition anförda skäl nedsattes beloppet till 1 400 000 kronor.

För budgetåret 1948/49 begränsade järnvägsstyrelsen sitt anslagsäskande till att omfatta endast de närmast liggande behoven av investeringsmedel och begärde 1 000 000 kronor. Med hänsyn bland annat till storleken av de reservationer å äldre anslag, som stod till järnvägsstyrelsens förfogande, anvisade statsmakterna emellertid för budgetåret 1948/49 intet nytt anslag.

Enär behållning å äldre anslag beräknades föreligga även vid sistnämnda budgetårs utgång, begärde styrelsen för innevarande budgetår intet anslag under här ifrågakommande rubrik. Anslagsbehållningen beräknas emellertid vara helt disponerad vid budgetårets utgång.

Behovet av garagebyggnader är i vissa fall trängande och har än mer skärpts genom den eftersläpning, som uppstått på grund av rådande byggnadsrestriktioner, och den utveckling, som statens järnvägars biltrafik undergått. Under budgetåret 1950/51 erfordras därför medel till uppförande av garagebyggnader i Strömstad, Hudiksvall, Hälsingborg och Gislaved till ett beräknat belopp av 1 300 000 kronor. Till vissa mindre garagebyggnader beräknas i runt tal 950 000 kronor vara behövliga, vartill kommer 150 000 kronor för ny busstation i Kristianstad. Beträffande sistnämnda arbete meddelade järnvägsstyrelsen i sin petitaskrivelse för budgetåret 1948/49, att avtal träffats redan under 1941 mellan Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Kristianstads stad om uppförande av en busstation i Kristianstad, och att detta avtal överförts på statens järnvägar i och med förstatligandet av nämnda bolags järnvägar. Staden är nu mycket angelägen om arbetets omedelbara igångsättande.

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

*att till garagebyggnader m. m. för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 400 000 kronor.*

### II. Anskaffning av bilmateriel .... kronor 9 500 000

För innevarande budgetår begärde järnvägsstyrelsen ett investeringsanslag till anskaffning av bilmateriel på 7 650 000 kronor, varav 3 800 000 kro-

nor beräknades åtgå för delbetalning av kommande beställning och återstoden för slutbetalning av redan beställd bilmateriel. På i statsverkspropositionen anförda skäl nedsattes emellertid beloppet till 6 650 000 kronor, varför den tänkta beställningen måste i motsvarande grad beskåras. För slutbetalning av denna beställning erfordras för budgetåret 1950/51 3 050 000 kronor.

Beträffande anslagsbehovet i övrigt under 1950/51 får styrelsen meddela följande.

Vid ingången av nu löpande budgetår förfogade statens järnvägar för sin yrkesmässiga biltrafik över 1 161 vägbussar, 159 lastbilar, 11 personbilar, 330 godssläpvagnar och 9 personsläpvagnar. För förnyelse av denna fordonspark beräknas en beställning av 100 vägbussar, 10 lastbilar, 2 personbilar och 25 godssläpvagnar till en sammanlagd kostnad av 5 675 000 kronor vara behöfvlig. Beloppet beräknas komma att utbetalas i sin helhet under budgetåret.

Vidare har styrelsen dels i samband med förvärvet av Carl Perssons Omnibustrafik AB övertagit betalningsskyldigheten för av bolaget beställda sex vägbussar, dels i samband med att styrelsen genom avtal med AB Aero-transport övertagit dess biltrafikrörelse i Stockholm inköpt bolagets åtta för ifrågavarande trafik specialbyggda bussar samt sju godssläpvagnar. Dessa betalningsåtaganden avse sammanlagt 775 000 kronor.

Då vid budgetårets 1950/51 ingång någon behållning å hittills anvisade medel ej torde kvarstå, erfordras således för inköp av bilmateriel och ovannämnda betalningsåtaganden under budgetåret 1950/51 ett belopp av (3 050 000 + 5 675 000 + 775 000 =) 9 500 000 kronor.

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

*att till anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 9 500 000 kronor.*

### **III. Förvärv av billinjer ..... kronor 2 000 000**

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 2 000 000 kronor. Detta anslag beräknas i sin helhet vara disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

För fullföljande av redan inledda förhandlingar angående billinjeförvärv och för att styrelsen i fortsättningen icke i brist på medel skall nödgas försitta de tillfällen till sådana förvärv, som kunna erbjuda sig, synes det angeläget, att visst anslag för ändamålet ställes till förfogande jämväl under budgetåret 1950/51. Någon exakt uppgift rörande storleken av under budgetåret behöfvliga medel kan givetvis ej lämnas, enär styrelsen anpassar affärsavsluten efter lägligheten att erhålla den för statens järnvägar förmånligaste uppgörelsen. Verkställda beräkningar angående behovet av medel till förvärv av biltrafikföretag, vilka statens järnvägar ha intresse av att inom när-



maste tiden införliva med sin biltrafikkörelse, ha emellertid givit vid handen, att anslagsbeloppet ej kan sättas lägre än 2 000 000 kronor.

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

*att till förvärv av billinjer för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

## **F. Inventarier**..... kronor 8 000 000

Till anskaffning av verkstadsmaskiner och annan för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som i enlighet med numera gällande bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år har — de senaste fem budgetåren under rubriken »Verkstadsmaskiner m. m.» — årligen anvisats medel i mån av behov. Senast har sålunda för budgetåret 1949/50 beviljats ett anslag av 4 000 000 kronor för dessa ändamål. Av skäl som anförts i inledningen till denna skrivelse torde ifrågavarande anslag lämpligen böra erhålla beteckningen »Inventarier» och överföras från huvudrubriken »Byggnader och anläggningar» till särskild huvudrubrik.

I sin förra året ingivna anslagsframställning uttalade styrelsen farhågor för att den så starkt begränsade anslagstillgången skulle komma att försvåra inventarieanskaffning i den utsträckning, som eljest skulle vara påkallad. Dessa farhågor ha till fullo besannats, i det att de för budgetåret 1948/49 till förfogande stående medlen, utgörande rester av tidigare beviljade anslag, helt förbrukats, innan ännu budgetåret gått till ända. Till följd av den förskjutning av inventarieanskaffningen, som härigenom uppstått, måste man räkna med att ökade krav komma att ställas på det för budgetåret 1949/50 beviljade anslaget, vilket därför väntas bli otillräckligt.

För att den av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade fortlöpande upprustningen av statens järnvägars stora inventariestock, särskilt vad gäller verkstadsmaskiner, biljettmaskiner och effektiva transportfordon för ban- och trafiktjänsten, icke skall behöva alltför mycket eftersättas, är det synnerligen angeläget, att härför erforderliga medel stå till styrelsens förfogande så att rationaliseringsarbetet icke försvåras.

Under en följd av år ha verkstadsmaskiner och ett flertal andra inventarier icke kunnat erhållas i den takt, behovet påkallat, främst beroende på de långa leveranstider, som tillverkarna i allmänhet betingat sig. Härutinnan har emellertid på senare tid en påtaglig förbättring inträtt, och man synes därför nu kunna räkna med en snabbare effektivering av gjorda beställningar än tidigare. Med hänsyn till den betydande omfattningen av nu uteliggande beställningar är det tydligt, att den väntade intensifieringen av leveranserna kommer att ställa ökade krav på här ifrågavarande anslag. Vid bedömning av medelsbehovet måste hänsyn givetvis också tagas till den under senare åren skedda kraftiga utvidgningen av statens järnvägars bannät och tillkomsten i samband därmed av nya verkstadsenheter.

Med hänsyn till här ovan angivna förhållanden anser styrelsen ett anslag av 8 000 000 kronor vara erforderligt för nästa budgetår.

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

*att till inventarier för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.*

## **G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..... kronor 14 000 000**

För innevarande budgetår har under denna rubrik anvisats 10 000 000 kronor. Tillsammans med vid budgetårets ingång kvarstående behållning å tidigare anvisade medel för samma ändamål står således nu ett belopp av 10,7 miljoner kronor till förfogande. Detta belopp väntas komma att i sin helhet förbrukas under budgetåret.

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

Under hänvisning bland annat till de skärpta krav på personallokaler och skydd mot olycksfall i arbetet, som den nya arbetarskyddslagen ställer, har den under arbetarskyddsstyrelsen lydande yrkesinspektionen för landtrafiken gjort åtskilliga hänvändelser till styrelsen i syfte att åstadkomma en förbättring i de nuvarande förhållandena. Med anledning härav har styrelsen låtit företaga en utredning över vad som bör åtgöras i dessa hänseenden samt de ungefärliga kostnaderna härför. Enligt denna utredning torde de totala kostnaderna för en allmän upprustning i enlighet med yrkesinspektionens krav och önskemål belöpa sig till 50 à 60 miljoner kronor. Under sådana förhållanden synes det självfallet, att dessa arbeten, huru angelägna de än i och för sig äro, icke kunna komma till utförande omedelbart och i ett sammanhang utan måste uppdelas på en längre tidsperiod.

Under budgetåret 1950/51 torde emellertid för detta ändamål böra stå till styrelsens förfogande 4 miljoner kronor. Då huvudparten av dessa arbeten var för sig ej torde föranleda kostnader överstigande 100 000 kronor, synas desamma i regel komma att finansieras med medel från dispositionsanslaget, vilket av denna anledning behöver förstärkas i motsvarande grad.

Arbeten och anskaffningar i övrigt, för vilka kostnaderna skola bestridas av dispositionsanslaget, beräknas liksom för innevarande budgetår kräva anvisning av 10 miljoner 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 1948/49 anvisade dispositionsanslaget.

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

*att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 14 000 000 kronor.*

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektören Oredsson, järnvägsfullmäktigen Johansson, tjänsteförrättande verkstadsdirektören Ekan-der, överingenjörerna Sandström, Thelander och Ringqvist, byråcheferna Malmkvist, Lundqvist, Kjebon och Frisell samt tjänsteförrättande byråchefen å godstrafikbyrån Forslind.

Underdånigst

ERIK UPMARK

A. THORSELL

Stockholm den 7 oktober 1949.

---

### Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1948/49.

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1948/49 anvisats ett investeringsanslag av 9 800 000 kronor. Tillsammans med en från annat anslag överförd behållning å 106 039 kronor 92 öre (Kungl. brev den 17 september 1948) har således till styrelsens förfogande under här ifrågasvarande budgetår stått ett belopp av 9 906 039 kronor 92 öre. Av sistnämnda belopp har under budgetåret förbrukats 9 188 294 kronor 45 öre i enlighet med nedanstående specifikation.

	Kronor
Ny mötesplats å linjen Frövi—Ervalla .....	8 685: 54 <sup>1)</sup>
Nytt personalhus vid Sävenäs rangerbangård .....	— 24 668: 15 <sup>*)1)</sup>
Anläggning av industrispår Glimminge N:a—Östanå pappersbruk .....	13 037: 14 <sup>2)</sup>
Modernisering av järnvägs- och restauranglokalerna vid Kristinehamn .....	1 957: 45 <sup>3)</sup>
Ombyggnad och modernisering av stationshuset i Floda ....	14 882: 13 <sup>3)</sup>
Ny byggnad för vagtjänsten vid Östersund .....	54 239: 61 <sup>4)</sup>
Nytt personalhus vid Vassijaure .....	6 503: 54 <sup>4)</sup>
Diverse arbeten å bana och byggnader .....	5 394 761: 11
» » » elektriska belysningsanläggningar .....	162 992: 72
» » » telefonanläggningar m. m. ....	17 533: 30
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift .....	5 748: 62
» » » huvudverkstäder .....	872 130: —
» » » förrådsavdelningen .....	8 912: 63
» » » rullande materiel .....	316 913: 07
Betlastningsanordningar .....	469 615: 01 <sup>5)</sup>
Genom olyckshändelser förstörd egendom .....	1 865 050: 73
	Summa 9 188 294: 45

\*) Inkomst.

<sup>1)</sup> Kungl. Maj:ts beslut den <sup>2</sup>/<sub>5</sub> 1947.

<sup>2)</sup> » » » » <sup>9</sup>/<sub>8</sub> 1947.

<sup>3)</sup> » » » » <sup>17</sup>/<sub>6</sub> 1948.

<sup>4)</sup> » » » » <sup>28</sup>/<sub>1</sub> 1949.

<sup>5)</sup> » » » » <sup>12</sup>/<sub>4</sub> 1946, <sup>9</sup>/<sub>5</sub> 1947, <sup>14</sup>/<sub>5</sub> 1948, <sup>1</sup>/<sub>10</sub> 1948 och <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 1949.