

## 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 1951/52 anses böra äskas av 1951 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående anslag för budgetåret 1951/52 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Det nu föreliggande förslaget slutar på en summa av cirka 154,6 miljoner kronor. För innevarande budgetår har anvisats medel (exkl. till förvärv av enskilda järnvägar) å tillhopa i runt tal 134,5 miljoner kronor. Ökningen uppgår således till 20 miljoner kronor. Härav hänför sig emellertid 18 miljoner kronor till arbeten, vilka ej ha någon motsvarighet i riksstaten för innevarande budgetår, nämligen 2 miljoner kronor för påbörjande av arbetet med breddning av smalspårsnätet, 10 miljoner kronor till fortsatt elektrifiering, över 3 miljoner kronor till vissa försvarsberedskapsåtgärder samt inemot 3 miljoner kronor till sjöfartsmateriel.

Vid avvägningen av de olika anslagsbehoven har styrelsen följt de numera allmänt tillämpade principerna beträffande investeringsverksamhetens finansiering. 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 bliva disponibla i fortsättningen. Ovannämnda anslagssumma, 154,6 miljoner kronor, utgör skillnaden mellan en beräknad investeringsverksamhet om totalt 187,8 miljoner kronor och en vid budgetårets ingång beräknad kvarstående anslagsbehållning å 33,2 miljoner kronor.

Investeringsverksamheten uppgick under sistförflutna budgetår till i runt tal 125 miljoner kronor och beräknas under innevarande budgetår till 150 miljoner kronor.<sup>1)</sup> Styrelsen anser sig sålunda böra och kunna räkna med en successivt stegrad investeringsverksamhet. Erinras må i detta sammanhang, att denna sedan flera år tillbaka måst inskränkas till det yttersta till följd av dels industriens bristande leveransförmåga, dels den starkt beskurna medelstildelningen och restriktionerna i fråga om byggnadstillstånd. Det föreligger på grund härav för närvarande ett mycket betydande »uppdämt» investeringsbehov, som det är angeläget — och med hänsyn till den inträdda förbättringen i tillgången på materialier och i industriens leveransförmåga även torde vara möjligt — att i någon mån tillgodose.

Såsom framgår av den i årets statsverksproposition, kapitalbudgeten, bil. 26, sid. 157 intagna tabellen uppgick investeringsverksamheten under de tre budgetåren närmast före kriget till i medeltal 80 miljoner kronor per år (i 1948 års priser). Den för innevarande och nästa budgetår nu planerade investeringsverksamheten ligger sålunda i runt tal 90 respektive 130 procent över investeringsverksamheten närmast före kriget. Tages hänsyn till den avsevärda utveckling, som statens järnvägar och dess verksamhet undergått under samma tid, torde denna ökning få anses synnerligen måttlig. Statens järnvägars bannät har nämligen under samma tid — genom införlivande av enskilda järnvägar — ökat med 85 procent, och trafiken visar en ännu starkare utveckling. Sålunda har antalet resor ökat med 178 procent och antalet ton gods (utom lapplandsmalm) med 145 procent. Antalet tågkm i person- respek-

<sup>1)</sup> Hänsyn härvid — och i andra sammanhang — ej tagen till investeringar, för vilka anslag äskats å tilläggsstat för innevarande budgetår.

tive godståg har samtidigt ökat med 115 respektive 105 procent. Vad slutligen biltrafiken beträffar har denna i fråga om väglängd ökat med 360 procent och i fråga om antalet bilkm med 320 procent. Denna avsevärda utveckling måste givetvis även ge sig till känna i ett ökat investeringsbehov såväl i vad gäller behovet att ersätta försliten materiel — ytterligare accentuerat genom den onormalt starka förslitningen och den ringa förnyelsen under kriget — som i fråga om erforderliga nyinvesteringar för att kunna avveckla den ökade trafiken och rationalisera driften.

Att mera bestämt ange, å ena sidan huru mycket av den nu beräknade medelsförbrukningen, som avser ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten d. v. s. utgör reinvestering och å andra sidan vad som kan anses vara betingat av ökad trafik och den fortgående rationaliseringsverksamheten, är knappast möjligt. Till belysning av det föreliggande reinvesteringsbehovet kan emellertid nämnas, att en avskrivning, i princip grundad på återanskaffningspriser för de olika anläggningstillgångarna, d. v. s. en mot den årliga tekniska värdeminskningen svarande avskrivning enligt verkställd överslagsberäkning för närvarande skulle röra sig om ett belopp av i runt tal 115 miljoner kronor — varav för byggnader och anläggningar cirka 62 miljoner kronor och för rullande materiel cirka 43 miljoner kronor. Vidare må erinras om att i den förra året framlagda, i 1950 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: Bihang till bil. 26) återgivna tioårsplanen räknades med ett totalt investeringsbehov (reinvestering och nyinvestering) av i genomsnitt 230 miljoner kronor per år. Anförda uppgifter jämte den närmare motivering, som i det följande lämnas rörande de särskilda anslagsposterna, torde likaledes ådagalägga att vad nu planeras och äskas får anses lågt i förhållande till statens järnvägars nuvarande omslutning, tillstånd och behov.

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

A. Byggnader och anläggningar.	Kronor
I. Bangårdar .....	3 600 000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	12 000 000
III. Ombyggnad av smalspåriga järnvägar .....	2 000 000
IV. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	11 000 000
V. Broar m. m. ....	1 000 000
VI. Husbyggnader .....	1 000 000
VII. Signalsäkerhetsanläggningar .....	5 000 000
VIII. Vägskyddsanläggningar .....	1 900 000
IX. Telefonanläggningar m. m. ....	3 900 000
X. Elektriska belysningsanläggningar .....	700 000
XI. Anläggningar för elektriskt tågdrift .....	3 200 000
XII. Elektrifiering .....	10 000 000
XIII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	2 000 000

XIV. Anläggningar vid huvudverkstäder .....	300 000
XV. Anläggningar vid förrådsavdelningen .....	200 000
XVI. Färjelägen .....	100 000
Summa byggnader och anläggningar	57 900 000
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	<b>3 700 000</b>
<b>C. Rullande materiel.</b>	
I. Anskaffning av ånglok .....	3 600 000
II. » » motorlok .....	3 750 000
III. » » elektrolok .....	10 800 000
IV. » » elektromotorvagnar .....	600 000
V. » » rälsbussar .....	8 900 000
VI. » » lokomotorer .....	1 450 000
VII. » » person- och resgodsvagnar .....	15 300 000
VIII. » » postvagnar .....	170 000
IX. » » godsvagnar .....	4 100 000
X. » » malmvagnar .....	3 150 000
XI. Ombyggnad av rullande materiel .....	5 900 000
Summa rullande materiel	57 720 000
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>	
I. Ny tåg färja .....	2 000 000
II. Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	900 000
Summa sjöfartsmateriel	2 900 000
<b>E. Biltrafik.</b>	
I. Garagebyggnader m. m. ....	500 000
II. Anskaffning av bilmateriel .....	10 500 000
III. Förvärv av billinjer .....	2 000 000
Summa biltrafik	13 000 000
<b>F. Inventarier .....</b>	<b>5 400 000</b>
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag .....</b>	<b>14 000 000</b>
Summa summarum	154 620 000

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

### A. Byggnader och anläggningar.

#### I. Bangårdar .....

kronor 3 600 000

I sin den 7 oktober 1949 ingivna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1950/51 anmälde styrelsen ett medelsbehov av tillhopa 9 550 000 kronor för investeringsarbeten, hänför-

liga till förestående rubrik. Härav avsåg ett belopp av 2 950 000 kronor arbeten, som upptagits i den närmast föregående år ingivna framställningen, men för vilka anslagsmedel icke anvisats. På grund av förefintlig anslagsbehållning m. m. begränsade styrelsen sitt anslagsäskande till 7 000 000 kronor. Av skäl, som angivits i statsverkspropositionen till 1950 års riksdag (bil. 26; kapitalbudgeten, sid. 55), reducerades emellertid det framlagda byggnadsprogrammet med 2 000 000 kronor. I anslutning härtill anvisade riksdagen för innevarande budgetår ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor till bangårdsarbeten.

För fullgörande av det arbetsprogram, som av statsmakterna godkänts, kvarstår sålunda ett medelsbehov av (7 550 000 — 5 000 000 =) 2 550 000 kronor.

Bland nya arbeten, vilka böra påbörjas eller utföras under nästkommande budgetår, märkas först och främst de arbeten till en beräknad totalkostnad av 2 000 000 kronor, varmed styrelsens ursprungliga arbetsprogram för innevarande budgetår enligt ovan reducerades. Dessa arbeten äro: fortsatt utvidgning av rai gerbangårdarna i Malmö och Halmstad, 300 000 respektive 350 000 kronor; fortsatt ombyggnad av bangården i Värnamo, 350 000 kronor; förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg samt anläggning av nya mötesplatser, 1 000 000 kronor. Rörande behovet av dessa arbeten torde få hänvisas till vad styrelsen i sin föregående år ingivna framställning härom anförde.

Härutöver får styrelsen anmäla behov av tillhoppa 2 500 000 kronor för ytterligare följande arbeten:

Ombyggnad av personbangården i Sundbyberg. De för persontrafiken avsedda bangårdsanordningarna i Sundbyberg ha på grund av trafikens kraftiga ökning visat sig alltmer otillfredsställande, och upprepade klagomål ha framförts såväl från trafikanterna som från stadsmyndigheterna, varjämte förhållandena förorsakat olyckor och olyckstillbud. Därtill kommer att de nuvarande anordningarna äro mycket personalkrävande. En genomgripande omgestaltning av bangården för erhållande av bättre spår- och plattformsanordningar inkl. plattformar, tunnel m. m. måste därför komma till utförande. I samband därmed bör ett nytt stationshus uppföras (se vidare under rubriken »husbyggnader»). Kostnaderna för bangårdsombyggnaden ha beräknats till 1 200 000 kronor, varav 600 000 kronor under budgetåret 1951/52.

Ombyggnad av bangården i Hälsingborg. Sedan det mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad träffade avtalet angående ordnandet av bangårdsförhållandena i Hälsingborg godkänts vid innevarande års riksdag (prop. nr 243; riksdagens skrivelse nr 347), är det avsett att så snart ske kan igångsätta arbetena med den omfattande bangårdsombyggnaden. Den på statens järnvägar belöpande andelen av totalkostnaden för arbetet har approximativt uppskattats till 12 000 000 kronor, varav på nästkommande budgetår beräknas belöpa sig 500 000 kronor.

Ombyggnad av bangården vid Uddevalla hamn. Såsom redan i föregående års petitaskrivelse framhölls, är en fullständig ombyggnad av bangården vid Uddevalla hamn nödvändig dels på grund av de nuvarande anordningarnas otillräcklighet, dels ock emedan bangårdsområdet vid högvattentillfällen blir översvämmat med därigenom följande skadegörelse på gods och byggnader samt störningar i trafiken. Kostnaden för en första utbyggnadsetapp har beräknats till 700 000 kronor, varav beräknas belöpa sig på nästa budgetår 300 000 kronor.

Anläggning av ny tunnel mellan Tomtebodavägen och Hagalund. Sedan 1941 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 2 anvisat ett begynnelseanslag av 750 000 kronor till utförande av ny tunnel för tvenne spår mellan Tomtebodavägen och Hagalund, igångsattes samma år arbetena med tunnelns utsprängning. Arbetet, som tidigare upptagits å beredskapsstat, avsåg närmast att med hänsyn till den alltmer ökade tågfrekvensen kunna frigöra huvudspåren i den befintliga tunneln från tomtågstrafiken och lokpassagerarna till och från driftbangården vid Hagalund. På grund av situationen på arbetsmarknaden måste emellertid arbetet år 1943 avbrytas. Efter denna tid har trafiken genom den gamla tunneln ytterligare intensifierats, och det framstår nu som ett alltmer trängande behov att erhålla en ny spårförbindelse mellan Tomtebodavägen och Hagalund genom fullbordande av den påbörjade tunnelsprängningen. Totalkostnaden för arbetet, som ursprungligen uppskattats till 2 200 000 kronor, beräknas numera till 3 000 000 kronor. För anläggningens fullbordande erfordras sålunda ytterligare (3 000 000 — 750 000 =) 2 250 000 kronor, varav dock endast 600 000 kronor under 1951/52.

Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer samt anläggning av nya mötesplatser. Utöver det belopp av 1 000 000 kronor, som här ovan upptagits för till denna kollektivgrupp hänförliga arbeten, anses ytterligare 500 000 kronor behövligen för budgetåret 1951/52. Å ett flertal platser föreligger nämligen alltjämt behov av ökade spårlängder och nya tågvägar för åstadkommande av ökad trafikkapacitet och bättre tågföring, varjämte anläggande av helt nya tågmötesplatser av samma skäl i viss utsträckning erfordras.

Det totala medelsbehovet för ovannämnda arbeten uppgår sålunda till (2 550 000 + 2 000 000 + 2 500 000 =) 7 050 000 kronor. Den vid utgången av budgetåret 1949/50 förefintliga anslagsbehållningen, 940 000 kronor, är tillika med det för nu löpande budgetår anvisade anslagsbeloppet behövligen för pågående eller planerade bangårdsarbeten, vilka upptagits i tidigare framställningar till Kungl. Maj:t. Med hänsyn till att viss förskjutning i tiden för dessa arbetens färdigställande och slutliga likvidering är att förutse, beräknas dock en anslagsbehållning av 2 400 000 kronor komma att kvarstå vid innevarande budgetårs utgång. En motsvarande förskjutning är även att antaga beträffande det nu framlagda arbetsprogrammet, varför medelsförbrukningen under budgetåret 1951/52 beräknas komma att stanna vid 6 000 000 kronor. Under sådana

förhållanden torde icke mer än 3 600 000 kronor behöva anvisas för täckande av de på budgetåret 1951/52 belöpande kostnaderna å denna anslagsgrupp.

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

*att till bangårdar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 600 000 kronor.*

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

För fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 till och med 1950/51 beviljats ett sammanlagt belopp av 97 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 12 000 000 kronor.

Under erinran om att dubbelspårsarbetena till följd av bristen på räler under flera år huvudsakligen omfattat terrassering för nya spåret uttalade styrelsen i fjolårets petitaskrivelse förhoppning om att den något förbättrade rälstillgången skulle möjliggöra en ökad rälsläggning å dubbelspårerna under de närmaste åren, så att de mer eller mindre färdigterrasserade sträckorna skulle kunna trafikeras dubbelspåriga snarast möjligt. Denna förhoppning har också såtillvida infriats, att under budgetåret 1949/50 sträckorna Mölnbo—Björnlunda, Älgårås—Töreboda och Tranås—Boxholm med en sammanlagd banlängd av 49 km öppnats för dubbelspårstrafik. Under innevarande budgetår beräknas sträckorna Björnlunda—Stjärnhov, Tidån—Skövde och Boxholm—Mjölby, omfattande sammanlagt 48 km, komma att upplåtas för dubbelspårsdrift. Denna kommer därefter att omfatta 294 km av den 456 km långa linjen Stockholm—Göteborg och 295 km av linjen Katrineholm—Malmö, omfattande 484 km.

Vid utgången av innevarande budgetår beräknas längden av de färdigterrasserade men icke rälslagda sträckorna uppgå till cirka 35 km. Under antagande att rälstillgången i fortsättningen skall möjliggöra färdigställande av dubbelspårssträckor i ungefärligen samma utsträckning, som varit respektive beräknas bliva möjligt under budgetåren 1949/50 och 1950/51, är det enligt styrelsens mening angeläget, att dubbelspårsarbetena få bedrivas i oförminskad omfattning. Enär det för innevarande budgetår anvisade anslagsbeloppet beräknas vara helt förbrukat vid budgetårets utgång, erfordras sålunda för nästa budgetår ett lika stort anslag, eller 12 000 000 kronor. Med ett anslag per år av denna storlek beräknas vid nuvarande penningvärde linjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö bli helt färdigställda för dubbelspårsdrift omkring år 1960.

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

*att till dubbelspårsbyggnader för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.*

### III. Ombyggnad av smalspåriga järnvägar ..... kronor 2 000 000

Genom beslut den 24 september 1943 tillkallades sakkunniga (1943 års järnvägskommitté) för utredning rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m. Kommittén har hittills avgivit fyra betänkanden nämligen del I: Allmänna synpunkter, del II: Blekingenätets järnvägar, del III: Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland samt del IV: De smalspåriga västgötabanorna. Kommittén håller för närvarande på med en utredning om roslagsbanorna. De båda första betänkandena förelades 1946 års riksdag (proposition 235), som beslöt att det s. k. Blekingenätets huvudlinjer skulle ombyggas till normalspår och för ändamålet anvisade 8 000 000 kronor å beredskapsstat.

I skrivelse den 26 maj 1950 (nr 319) har riksdagen anmält, att riksdagen i anledning av 1949 års statsrevisorers berättelse beslutat, att 1946 års principbeslut rörande ombyggnad av Blekingenätet skulle omprövas, varvid även borde övervägas, om icke tidpunkten vore inne att upptaga ombyggnadsarbetena på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram.

Sedermera har Kungl. Maj:t i brev den 22 juni 1950 anbefallt 1943 års järnvägskommitté att upprätta en plan för dessa ombyggnadsarbeten och en inbördes angelägenhetsgradering.

I anledning av riksdagens sålunda gjorda uttalande och för att, sedan 1943 års järnvägskommitté avlämnat den nu anbefallda utredningen om en allmän ombyggnadsplan, kunna igångsätta dylika arbeten snarast möjligt synes det styrelsen önskvärt, att medel härför, förslagsvis 2 000 000 kronor, finnas tillgängliga redan under nästa budgetår.

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

*att till ombyggnad av smalspåriga järnvägar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

### IV. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .... kronor 11 000 000

I sin framställning angående investeringsanslag för budgetåret 1950/51 upptog styrelsen under förestående rubrik ett anslagsbelopp av 10 000 000 kronor. Av riksdagen anvisades för ändamålet 8 000 000 kronor. Sistnämnda belopp beräknas tillika med en vid slutet av budgetåret 1949/50 kvarstående anslagsbehållning å 1 085 000 kronor komma att helt förbrukas under nu löpande budgetår.

Som styrelsen i tidigare petitaskrivelser framhållit, ha de begränsade materialtillgångarna m. m. ävensom önskemålet att kunna disponera viss del av den tillgängliga rälskvantiteten för färdigställande av dubbelspårssträckor under flera år hindrat utförandet av rälsutbyten och andra spårförstärkningsåtgärder till den omfattning, som enligt styrelsens mening motsvarar det normala behovet. Även under innevarande budgetår torde det bli nödvändigt att i huvudsak begränsa spårförstärkningsarbetena till vad som med hänsyn till



den i spår liggande materielens beskaffenhet måste anses oundgängligen nödvändigt. En avsevärd utökning av hithörande arbetens omfattning i syfte att bättre än hittills kunna förstärka spåröverbyggnaden i anslutning till de genom ökade tåghastigheter stegrade kraven på densamma, framstår därför som ett angeläget behov.

Möjligheterna att erhålla räler och annan spårmateriel ha numera väsentligt förbättrats. Då en viss begränsning av kapitalinvesteringen alltjämt torde vara nödvändig, har styrelsen likväl icke ansett sig böra för nästa budgetår föreslå större medelsanvisning än 11 000 000 kronor.

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

*att till fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor.*

#### **V. Broar m. m. .... kronor 1 000 000**

Den plan för om- och nybyggnader av broar under en 10-årsperiod, som styrelsen i tidigare petitaskrivelser omnämnt, och som beräknats kräva en medelsförbrukning av i genomsnitt omkring 4 000 000 kronor per år, har ej heller under det senast förflutna budgetåret kunnat följas, väsentligen beroende på situationen på arbetsmarknaden och svårigheter inom materialförsörjningen. Till följd därav kvarstod vid budgetårets utgång en anslagsbehållning av 2 985 000 kronor. Tillika med det för budgetåret 1950/51 anvisade anslaget 1 000 000 kronor, står sålunda nu ett belopp av 3 985 000 kronor till förfogande för hithörande arbeten. Ehuru vissa större arbeten äro att förutse, bl. a. ny bro över Vindelälven på linjen Vännäs—Boden och ny bro över Indalsälven på linjen Bräcke—Långsele, ävensom avtalsenligt bidrag till Stockholms stad för anläggning av nya järnvägsbroar mellan Tegelbacken och Södermalm i Stockholm, torde nämnda belopp icke komma att helt förbrukas, utan beräknas en behållning av 2 000 000 kronor kvarstå vid budgetårets slut. På grund härav, och då en viss begränsning av arbetsprogrammet torde bliva ofrånkomlig även under nästa budgetår, anses icke högre anslagsbelopp än 1 000 000 kronor nu böra äskas.

Styrelsen hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till broar m. m. för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.*

#### **VI. Husbyggnader .... kronor 1 000 000**

Under denna rubrik uppgav styrelsen i föregående års framställning ett medelsbehov av sammanlagt 16 325 000 kronor. Härav hänförde sig 6 450 000 kronor till arbeten, som upptagits i det under närmast föregående år ingivna förslaget, men för vilka anslagsmedel icke anvisats. Med hänsyn till förefintlig och beräknad reservation å redan anvisade anslag fann styrelsen dock icke

nödvändigt föreslå högre medelsanvisning än 11 000 000 kronor för budgetåret 1950/51. Såsom närmare framgår av statsverkspropositionen till innevarande års riksdag (bil. 26: kapitalbudgeten, sid 57) reducerades emellertid arbetsprogrammet med sammanlagt 4 000 000 kronor. Riksdagen anvisade i anslutning därtill ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor till husbyggnadsarbeten under innevarande budgetår.

För utförande av de arbeten, som av statsmakterna godkänts, kvarstår sålunda ett anslagsbehov av  $(12\,325\,000 - 7\,000\,000 =) 5\,325\,000$  kronor.

Med hänsyn till de ej oväsentliga prisstegringarna inom byggnadsfacket under de senaste åren är det emellertid att förutse, att angivna belopp nu icke är tillräckligt för ifrågavarande arbeten, vilka kostnadsberäknats under ett helt annat prisläge än det nuvarande. Styrelsen anser därför ett tillägg till angivna summa med 650 000 kronor, motsvarande omkring 12 procent, vara erforderligt.

För fullgörande av tidigare upprättat byggnadsprogram, sådant detsamma framlagts och motiverats i föregående års petitaskrivelse, erfordras vidare det belopp av 4 000 000 kronor, varmed styrelsens ursprungliga anslagsäskande för innevarande budgetår reducerades. Beloppet i fråga avser följande arbeten: nytt stationshus i Degerfors 200 000 kronor, ny hotellbyggnad i Göteborg (begynnelseanslag) 1 000 000 kronor, ombyggnad av stationshusen i Alingsås, Moholm, Hässleholm och Östersunds central, sammanlagt 650 000 kronor, nya bostadshus 1 075 000 kronor samt förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd 1 075 000 kronor.

Utöver det sålunda redan anmälda byggnadsprogrammet föreligger på ett flertal platser ett angeläget behov av ny- eller ombyggnadsarbeten, såväl i fråga om tjänstelokaler som bostadslägenheter. Med hänsyn till den nödvändiga begränsningen i investeringsverksamheten har styrelsen emellertid icke ansett sig böra för närvarande anmäla ytterligare medelsbehov till högre belopp än 1 700 000 kronor enligt följande specifikation.

För nytt ilgodsmagasin i Stockholm C uppgav styrelsen i föregående års framställning en uppskattad anläggningskostnad av 9 000 000 kronor. Till och med budgetåret 1949/50 hade för arbetet anvisats sammanlagt 7 300 000 kronor. I avvaktan på en detaljerad och mera tillförlitlig beräkning av totalkostnaden ansåg styrelsen sig böra räkna med ett ytterligare medelsbehov av 1 000 000 kronor för budgetåret 1950/51. Detta belopp ingår ock i det anslagsbelopp, som av riksdagen anvisats till husbyggnader för innevarande budgetår. En numera utförd detaljberäkning har visat, att totalkostnaden för byggnaden måste beräknas till 10 500 000 kronor. Kostnadsökningen är till väsentlig del motiverad av inträdda prisstegringar inom husbyggnadsfacket. För arbetets fortsättande under nästa budgetår erfordras ytterligare 1 200 000 kronor.

Nytt stationshus i Sundbyberg. I samband med den ombyggnad av bangården i Sundbyberg, som styrelsen anmält under rubriken »Ban-

gårdar», måste det nuvarande bristfälliga och helt otillräckliga stationshuset ersättas med en ändamålsenlig nybyggnad. Kostnaden härför beräknas till 500 000 kronor.

Till uppförande av nya bostadshus respektive förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd har här ovan upptagits det belopp om 1 075 000 kronor för vardera, varmed det av styrelsen i fjolårets petitaskrivelse framlagda programmet reducerades. Utöver dessa belopp, vilka nu äro absolut nödvändiga för avhjälpande av det mest trängande behovet, borde ytterligare ett avsevärt belopp reserveras för dylika arbeten. Med hänsyn till den ovan antydda begränsningen i investeringsverksamheten ser sig styrelsen emellertid nödsakad avstå från att för nästa budgetår begära ytterligare medel för detta ändamål.

Det sammanlagda medelsbehovet enligt förestående specifikation uppgår till (5 325 000 + 650 000 + 4 000 000 + 1 700 000 =) 11 675 000 kronor. Den vid utgången av budgetåret 1949/50 förefintliga behållningen å anslagsgruppen, 4 605 000 kronor, är liksom det för nu löpande budgetåret anvisade anslagsbeloppet behövlig för redan igångsatta eller planerade husbyggnadsarbeten, vilka anmälts i tidigare framställningar till Kungl. Maj:t. På grund av den förskjutning av arbetenas utförande, som bl. a. föranletts av den alltjämt gällande regleringen av byggnadsverksamheten, beräknas tillgängliga medel icke komma att helt förbrukas under innevarande budgetår, utan är en anslagsbehållning av 6 000 000 kronor att förutse vid budgetårets utgång. Med hänsyn härtill, och då en viss förskjutning av det nu framlagda arbetsprogrammet likaledes är att antaga, varför medelsförbrukningen under budgetåret 1951/52 beräknas komma att stanna vid 7 000 000 kronor, torde icke mer än 1 000 000 kronor behöva anvisas för täckande av de på budgetåret 1951/52 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 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.*

## **VII. Signalsäkerhetsanläggningar** ..... kronor 5 000 000

Vid innevarande budgetårs ingång voro tidigare under rubriken »Växel- och signalsäkerhetsanläggningar» beviljade medel helt förbrukade. För järnvägs-signalanläggningar står därför blott det för budgetåret 1950/51 anvisade anslaget, 4 100 000 kronor, till förfogande. Detta anslag beräknas bli helt förbrukat under budgetåret.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1951/52 beräknas till 5 000 000 kronor, varav 3 600 000 kronor avser arbeten, som redan igångsatts eller äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Återstoden, 1 400 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1951/52 för arbeten,

som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Dessa arbeten fördela sig på följande sätt:

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1951/52 kronor
Större elektriska ställverk .....	2 050 000	450 000
Medelstora och mindre elektriska ställverk .....	700 000	350 000
Övriga järnvägssignalanläggningar .....	1 050 000	600 000
	Summa 3 800 000	1 400 000

Dessa nya arbeten kosta alltså sammanlagt 3 800 000 kronor. Härav behöver dock blott 1 400 000 kronor disponeras under budgetåret 1951/52. Beträffande motiven för arbetena får styrelsen hänvisa till det 5-årsprogram, för vilket redogjordes i styrelsens anslagsaskanden förra året. På grund av medelsbegränsningen innevarande budgetår har programmet blivit något förskjutet. Under budgetåret 1951/52 böra enligt det modifierade programmet 6 större samt 3 medelstora och mindre elektriska ställverksanläggningar påbörjas.

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

*att till signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor.*

#### **VIII. Vägskyddsanläggningar..... kronor 1 900 000**

Medelsförbrukningen under innevarande budgetår beräknas uppgå till 1 400 000 kronor. Av det för nämnda budgetår anvisade anslaget, 1 500 000 kronor, torde alltså en behållning av 100 000 kronor kvarstå till budgetåret 1951/52.

Medelsförbrukningen under sistnämnda budgetår beräknas till 2 000 000 kronor, varav 1 200 000 kronor avser arbeten, som igångsatts före utgången av innevarande budgetår. Återstoden, 800 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1951/52 för arbeten, som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Dessa arbeten fördela sig på följande sätt:

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1951/52 kronor
Utbyggnadsarbeten .....	1 100 000	500 000
Rationaliseringsarbeten .....	700 000	300 000
	Summa 1 800 000	800 000

Dessa nya arbeten kosta alltså sammanlagt 1 800 000 kronor. Härav behöver dock såsom redan nämnts blott 800 000 kronor disponeras under budgetåret 1951/52. Beträffande ifrågavarande anläggningar får styrelsen erinra om, att

det betänkande rörande säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg, som framlades den 25 februari 1949, ännu ej föranlett någon åtgärd. Styrelsen räknar därför med att tills vidare utföra ifrågavarande arbeten enligt nu gällande tekniska normer. Vad angår finansieringen räknar styrelsen med bidrag av bilskattemedel i hittills vanlig ordning eller i annan ordning, varom föreskrift kan komma att lämnas.

Som av ovanstående uppgifter framgår förutses betydligt större investeringsutgifter för nästa budgetår än för innevarande. Detta sammanhänger med de på senare tid starkt stegrade anspråken på vägskyddsanläggningar, vilket i sin tur torde bero på motorfordonstrafikens ökning. Allt flera vägar få därigenom sådan karaktär, att korsningarna mellan dem och järnväg måste utrustas med skyddsanordningar. Järnvägsstyrelsens investeringsverksamhet på detta område bestämmes alltså till stor del av förhållanden, som ligga utanför styrelsens avgörande.

Som ovan nämnts beräknas det totala medelsbehovet under budgetåret till 2 000 000 kronor. Enär en behållning av 100 000 kronor beräknas stå till förfogande vid budgetårets ingång, blir det nya medelsbehovet 1 900 000 kronor. Av detta belopp utgör 900 000 kronor det bidrag, som vägväsendet bör lämna och som därför bör anvisas som reservationsanslag å driftbudgeten: sjätte huvudtiteln under rubriken: Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar.

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

*att till vägskyddsanläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1951/52 anvisa*

*dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag av 1 900 000 kronor, dels å driftbudgeten (sjätte huvudtiteln) under rubriken: Bidrag till säkerhetsanordningar vid vägkorsningar, ett belopp av 900 000 kronor för avskrivning av en del av denna kapitalinvestering.*

#### **IX. Telefonanläggningar m. m. .... kronor 3 900 000**

Å tidigare till »Telefonanläggningar m. m.» anvisade anslag kvarstod vid utgången av budgetåret 1949/50 en behållning av 1 885 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1950/51 anvisats 5 200 000 kronor, varför vid budgetårets ingång 7 085 000 kronor stå till förfogande.

Under budgetåret 1950/51 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 5 000 000 kronor. Vid ingången av budgetåret 1951/52 torde alltså kvarstå en behållning av 2 085 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1951/52 beräknas till 6 000 000 kronor, varav 4 530 000 kronor avser arbeten, som redan igångsatts eller äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Skillnaden,

1 470 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1951/52 för arbeten, som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Arten och omfånget av dessa arbeten framgår av följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Härv under budgetåret 1951/52 kronor
Statens järnvägars andel i telefonkabel Porjus—		
Maitum .....	500 000	500 000
Övriga kabelarbeten .....	186 000	186 000
Blankledningsarbeten .....	214 000	184 000
Smärre linjearbeten .....	80 000	80 000
Telefonlokaler .....	225 000	100 000
Större automatväxlar .....	365 000	135 000
Mindre automatväxlar .....	395 000	20 000
Automatisering av etappförbindelser .....	315 000	95 000
Diverse stationsutrustningar .....	150 000	90 000
Brandalarmanläggningar m. m. ....	80 000	80 000
Högtalaranläggningar .....	160 000	—
Impulsuranläggningar .....	100 000	—
Radioanläggningar .....	100 000	—
Anläggningar för tågankomstsignalering .....	200 000	—
	Summa 3 070 000	1 470 000

De nya arbeten, som äro avsedda att påbörjas budgetåret 1951/52, kosta alltså sammanlagt 3 070 000 kronor. Med hänsyn till leveranstider m. m. beräknas emellertid på ifrågavarande budgetår belöpa sig endast 1 470 000 kronor.

Beträffande sistnämnda arbeten, som alla äro sådana, att de icke beräknas föregripa omdaningar av telefonväsendet vid en eventuell framtida omgestaltning av statens järnvägars distriktsorganisation, får styrelsen meddela följande.

Statens järnvägars andel i telefonkabel Porjus—Maitum. Undersökningar ha visat, att den under byggnad varande 380 kV-kraftledningen Harsprånget—Hallsberg skulle komma att orsaka mycket allvarliga störningar på såväl statens järnvägars som telegrafverkets luftledningar för telefoni å ovannämnda delsträcka, där kraftledningen går mycket nära järnvägslinjen. Dessa störningar kunna nedbringas till tillätlig nivå blott genom att ledningarna förläggas i kabel. Kablifiering av nuvarande förbindelser orsakas alltså helt av kraftledningsbygget, och kostnaderna härför böra därför belasta vattenfallsstyrelsens anslag för detta. Utöver dessa förbindelser måste kabeln emellertid innehålla reserver motsvarande den ökning av ledningsbehovet, som kan förutses under kabelns livstid. Kostnaderna för dessa reserver anses böra belasta statens järnvägars och telegrafverkets investerings-

konton. Emedan kraftledningen beräknas komma i drift våren 1951, har kabeln redan måst anskaffas och läggas, varvid kostnaderna tills vidare förskotterats av vattenfallsstyrelsen.

Övriga kabelarbeten, blankledningsarbeten och smärre linjearbeten avse ett stort antal smärre ändrings- och kompletteringsarbeten, som fordras för att anpassa ledningsnätet till aktuella behov.

Telefonlokaler. I Malmö behövs ny lokal för beslutad automatväxel samt selektor- och förstärkarapparatur.

Större automatväxlar erfordras i Karlskrona, Sundsvall och Karlshamn. Den nuvarande växeln i Karlskrona är otillräcklig och måste därför utbytas. Detta utbyte bör av tekniska skäl om möjligt ske i samband med den upprustning av telefonanordningarna, som i allt fall blir nödvändig, när en telefonkabel lägges utefter linjen Alvesta—Karlskrona med anledning av den beslutade elektrifieringen av denna linje. Denna växel bör alltså kunna tagas i drift senast i slutet av år 1954. Av liknande skäl bör en behövlig ny växel i Sundsvall insättas i samband med motsvarande kabelarbeten på Ostkustbanan. Även växeln i Karlshamn är otillräcklig och bör utbytas. De nu befintliga växlarna beräknas komma till användning på andra platser.

Mindre automatväxlar böra insättas på ett antal små stationer, som nu ha äldre manuella växlar. Härigenom erhålles snabbare telefonförbindelser, varjämte stationspersonal frigöres för andra uppgifter.

Arbetet med automatisering av etappförbindelser, som har påbörjats enligt det program, som uppgjorts av den inom statens järnvägar år 1940 tillsatta s. k. Telefonkommittén, bör fortsättas även under nästa budgetår.

Diverse stationsutrustningar avse ett stort antal mindre ändrings- och kompletteringsarbeten, som fordras för att anpassa stationsutrustningarna till aktuella behov. Brandalarmanläggning bör installeras bl. a. i de till ett komplex sammanbyggda anläggningarna vid Storliens station.

För högtalar-, impulsur-, radio- och tågankomstsignaleringsanläggningar fordras ej något anslag under budgetåret 1951/52. För framtida behov böra dock vissa beställningar utläggas, för vilka förskott ej fordras.

För genomförande av pågående och nya arbeten beräknas, såsom redan nämnts, en sammanlagd medelsförbrukning under budgetåret 1951/52 av 6 000 000 miljoner kronor. Enär en behållning av 2 085 000 kronor beräknas stå till förfogande vid budgetårets ingång, blir det totala nya medelsbehovet 3 915 000 kronor eller avrundat 3 900 000 kronor.

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

*att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 900 000 kronor.*

**X. Elektriska belysningsanläggningar** ..... kronor 700 000

Vid ingången av budgetåret 1951/52 beräknas ingen behållning kvarstå å tidigare anslag. Medelsförbrukningen under nämnda budgetår för pågående arbeten beräknas till 350 000 kronor.

Under budgetåret 1951/52 böra nya arbeten för en sammanlagd kostnad av 600 000 kronor igångsättas. Av detta belopp beräknas dock blott 350 000 kronor falla på ifrågavarande budgetår. Det totala medelsbehovet under budgetåret skulle alltså bli 700 000 kronor.

Såsom anförts i styrelsens anslagsäskanden föregående år, är investeringsbehovet på detta område synnerligen omfattande, av storleksordningen 10 miljoner kronor. Med hänsyn till den knappa tillgången på materiel och arbetskraft anser styrelsen emellertid, att investeringarna nu böra begränsas till ovannämnda belopp.

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

*att till elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.*

**XI. Anläggningar för elektrisk tågdrift** ..... kronor 3 200 000

Av tidigare till »Anläggningar för elektrisk tågdrift» anvisade anslag kvarstod vid utgången av budgetåret 1949/50 en behållning av 4 360 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1950/51 anvisats 7 500 000 kronor. Vid detta budgetårs ingång voro därför 11 860 000 kronor disponibla.

Under innevarande budgetår beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 8 000 000 kronor. Vid ingången av budgetåret 1951/52 torde alltså kvarstå en behållning av 3 860 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1951/52 beräknas till 7 000 000 kronor, varav 4 950 000 kronor fordras för arbeten, som redan igångsatts eller äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Skillnaden, 2 050 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1951/52 för arbeten, som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Dessa nya arbeten återfinnas i följande sammanställning.

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1951/52 kronor
Modernisering av omformarstationer .....	2 465 000	210 000
Transportabla omformare .....	2 800 000	470 000
Zongräsmbrytare .....	100 000	25 000
Fjärrkontrollanläggningar .....	600 000	100 000
Diverse anläggningar för kraftförsörjning .....	225 000	100 000
Fasta tågvärmeanläggningar .....	235 000	205 000
Förstärkning av hjälpkraftledningaer .....	315 000	240 000
Diverse kontaktledningaer .....	880 000	620 000
Förrädslokaler m. m. ....	95 000	80 000
	<hr/> Summa 7 715 000	<hr/> 2 050 000



Dessa nya arbeten beräknas alltså kosta sammanlagt 7 715 000 kronor, varav dock blott 2 050 000 kronor torde falla på budgetåret 1951/52. Till motivering av dessa arbeten m. m. får styrelsen meddela följande:

Arbetet med modernisering av omformarstationer bör fortsättas med hänsyn till driftsäkerheten. Arbetet avses skola omfatta utbyte dels av takkonstruktioner av trä, dels av äldre strömbrytare med stora oljemängder, vilka visat sig medföra stora brandrisker. Takkonstruktionerna utföras härvid av betong, medan brytarna ersätts av moderna typer med större brytförmåga och små oljekvantiteter. Under budgetåret 1951/52 bör ombyggnaden av 4 stationer påbörjas.

Den tidigare påbörjade förnyelsen av under 1920-talet anskaffade transportabla omformare bör fortsättas. Fyra nya dylika böra beställas under budgetåret. De för parallellkörning av omformarstationerna anskaffade anordningarna fordra mindre kompletteringar huvudsakligen zongränsbrytare. För att förkorta driftsavbrotten samt spara personal bör en fjärrkontrollanläggning anskaffas för Älvsjö omformarstations starkt trafikerade matningsområde. Härutöver erfordras vissa belopp för mindre ändrings- och kompletteringsarbeten å diverse anläggningar för kraftförsörjning och å fasta tågvarmeanläggningar.

Förstärkning av hjälpkraftledningar erfordras dels å vissa äldre linjer för fyllande av nutida krav på driftsäkerhet, dels på andra linjer, bl. a. malmbanan på grund av den ökade energiförbrukningen.

Slutligen erfordras medel för diverse kontaktledningsarbeten såsom mindre ändrings- och kompletteringsarbeten, ävensom elektrifiering av spår på vissa bangårdar, där växling nu sker med ånglok, samt för förrådslokaler m. m.

För genomförande av pågående och nya arbeten beräknas såsom redan nämnts en sammanlagd medelsförbrukning under budgetåret 1951/52 av 7 000 000 kronor. Enär en behållning av 3 860 000 kronor beräknas stå till förfogande vid budgetårets ingång, blir det totala nya medelsbehovet 3 140 000 kronor eller avrundat 3 200 000 kronor.

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

*att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 200 000 kronor.*

## **XII. Elektrifiering**..... kronor 10 000 000

Genom skrivelse den 9 juni 1950 har Kungl. Maj:t jämlikt bemyndigande av 1950 års riksdag (prop. nr 103; riksdagens skrivelse nr 275) meddelat beslut, att linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar skola elektrifieras, samt förordnat, att vid utgången av

budgetåret 1949/50 förefintliga reservationer å anslagen till elektrifiering av linjerna Hälsingborg—Hässelholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge, Gävle—Ockelbo, Östersund—Storlien, Stockholm—Tillberga—Köping och Lund—Landskrona—Billeberga skola överföras till anslaget till »Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet». Nämnda reservationer uppgå till sammanlagt 2,9 milj. kronor.

Å anslaget till Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet har riksdagen tidigare anvisat 3 milj. kronor, varav dock 0,65 milj. kronor enligt särskilt medgivande få disponeras för banförbättringsarbeten, vilka planerats skola utföras före utgången av budgetåret 1949/50. Vid ingången av budgetåret 1950/51 stå alltså sammanlagt (2,9 + 3,0 — 0,65 =) 5,25 milj. kronor till förfogande, vilket belopp enligt Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut får tagas i anspråk för nu ifrågakvarande elektrifieringsarbeten.

Eftersom linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors skall färdigställas i första hand, avses, att banförbättringsarbetena på denna linje skola inom ramen för disponibla medel bedrivas med förtursrätt.

I förenämnda beslut föreskrev Kungl. Maj:t vidare, att järnvägsstyrelsen vid den fortsatta planläggningen av elektrifieringsverksamheten icke finge vidtaga sådana dispositioner, att en ökning av de årliga investeringsutgifterna för angivet ändamål utöver 10 milj. kronor skulle bli ofrånkomlig efter budgetåret 1950/51.

Såsom framgår av järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 december 1949 angående fortsatt banelektrifiering, utgöra kostnaderna för elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlshamn med Emmaboda—Kalmar 14 955 000 respektive 22 240 000 kronor eller tillsammans 37 195 000 kronor. Härtill komma kostnaderna för elektrolok och motorvagnar med 4 925 000 respektive 10 985 000 kronor eller totalt 15 910 000 kronor.

Medelsbehovet för nästa budgetår blir beroende av den takt, i vilken elektrifieringsarbetena skola bedrivas. Några säkra grunder för en bedömning härvidlag föreligga icke nu, men med hänsyn till Kungl. Maj:ts åläggande, att arbetena så skola planeras, att årsanslaget till banelektrifiering efter budgetåret 1950/51 kan begränsas till 10 milj. kronor, har arbetsprogrammet baserats på denna årskvot.

Enligt denna arbetsplan bliva de vid utgången av budgetåret 1950/51 återstående kostnaderna för elektrifiering av ifrågakvarande linjer (37 195 000 — 650 000 — 5 250 000 =) 31 295 000 kronor. Förutsättas 10 milj. kronor investerade under vart och ett av budgetåren 1951/52, 1952/53 och 1953/54, återstår 1 295 000 kronor av kostnaderna att täckas under budgetåret 1954/55. I praktiken skulle detta innebära, att båda linjerna vore helt elektrifierade i mitten av år 1954, sedan arbetet färdigställts i etapper.

De beslutade elektrifieringsarbetena skulle enligt detta program komma att bedrivas i mycket långsam takt, med i genomsnitt cirka 75 km bana per år. Understrykas bör emellertid, att det ur de synpunkter, som statsbaneföre-

taget har att anlägga, vore i hög grad önskvärt, att arbetet bedreves i betydligt snabbare takt, och att varje framdeles uppkommande möjlighet att höja arbetsintensiteten därför bör tillvaratagas.

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

*att till elektrifiering för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.*

### **XIII. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar ..... kronor 2 000 000**

För vissa under denna huvudrubrik angivna arbeten upptog styrelsen i sina anslagsäskanden för innevarande budgetår ett belopp av sammanlagt 3 500 000 kronor. Av riksdagen anvisades emellertid endast 2 500 000 kronor. För fullföljande av redan anmälda och alltfört behövliga arbeten kvarstår sålunda ett medelsbehov av 1 000 000 kronor.

Därutöver erfordras sammanlagt 2 700 000 kronor för följande till nämnda grupp hänförliga arbeten.

Ny lokstation vid Västerås. Enligt ett med Västerås stad träffat avtal, som i vederbörlig ordning godkänts av Kungl. Maj:t, skola statens järnvägar till staden överlåta det markområde, varå den nuvarande lokstationen i Västerås är belägen. Som vederlag härför erhålla statens järnvägar dels vissa andra markområden, varav ett större vid Västerås västra, avsett för en ny mera ändamålsenlig lokstationsanläggning, dels ock en kontant ersättning av 825 000 kronor, som redan inbetalts. Då det nuvarande lokstationsområdet avtalsenligt skall överlämnas till staden senast den 1 januari 1953, böra arbetena med den nya lokstationen, som förutom lokstall jämväl avses komma att inrymma garage och verkstadslokaler för rälsbussar m. m. och som kostnadsberäknats till 3,5 milj. kronor, igångsättas under nästa budgetår. För detta ändamål erfordras ett belopp av 1 000 000 kronor.

Motorvagnsstall vid Landskrona. I samband med elektrifieringen av bandelen Lund—Landskrona—Billeberga har för persontrafiken mellan Malmö och Landskrona insatts ett antal elektromotorvagnar. Vidare planeras en utökning av rälsbusstrafiken å de till Landskrona anslutande linjerna. Enär uppställnings- och översynsplatser för dessa motorvagnar samt stallar för rälsbussar icke finnas, föreligger ett angeläget behov av nybyggnad för inrymmande och erforderlig tillsyn av fordonen ifråga under uppehållet i Landskrona samt för vissa personallokaler. Kostnaderna för stallet ha beräknats till 450 000 kronor.

Tillbyggnad av lokstall vid Jönköping, Sundsvall, Storlien och Kalmar södra. För rationalisering av driften är det avsett att nedlägga den vid Jönköpings hamn befintliga f. d. Halmstad—Nässjö Järnvägar tidigare tillhöriga lokstationen och överföra där stationerade lok till lokstationen vid Jönköpings central. Härför erforderlig tillbyggnad av lokstall å sistnämnda plats beräknas komma att kosta 200 000 kronor.

Utrymmena i lokstallet vid Sundsvall äro otillräckliga, och tillhörande driftverkstad saknar erforderlig teknisk utrustning. En utökning av lokstallet med tre stallplatser jämte tillbyggnad av driftverkstaden för en beräknad sammanlagd kostnad av 225 000 kronor anses därför behövlig.

Vid Storlien erfordras utökning av lokstallsbyggnaden för Norges statsbaners lok, för vilka erforderligt stallutrymme enligt gällande överenskommelse skall tillhandahållas av statens järnvägar. Av 1943 års riksdag anvisades ett anslag av 70 000 kronor för tillbyggnad av lokstallet i fråga. Enär det senare visade sig, att med arbetets utförande kunde tills vidare anstå, anmäldes anslaget år 1947 obehövt. Med hänsyn till rådande förhållanden kan tillbyggnaden nu icke längre uppskjutas. Den utökning av lokstallet, som numera måste anses erforderlig, beräknas draga en kostnad av 175 000 kronor.

Det nuvarande lokstallet för smalspårslok vid Kalmar södra är avsett att tagas i anspråk för rälsbussar, för vilka erforderligt garageutrymme nu saknas. Som ersättning därför anses lokstallet för normalspårslok böra tillbyggas med 4 stallplatser för smalspårslok, varigenom jämväl en behövt koncentring av loktjänsten kan ernås. Kostnaden för denna tillbyggnad beräknas till 200 000 kronor.

Vagnreparationshallar i Ånge och Vännäs. Vid Ånge och Vännäs förekommande vagnreparationsarbeten, vilka äro av sådan art, att statens järnvägars huvudverkstäder icke behöva därför anlitas, måste för närvarande utföras utomhus. Särskilt vintertid medför detta betydande olägenheter för personalen med ty åtföljande ökad sjukfrekvens. Angeläget behov föreligger därför att vid nämnda platser uppföra särskilda byggnader för vagnreparationernas utförande. Vad beträffar Ånge anses sådan byggnad böra kombineras med lokal för inrymmande av den å stationen placerade s. k. katastrofkranen, avsedd att komma till användning vid större olyckshändelser i järnvägsdriften. Kostnaderna för ifrågasatta byggnader ha beräknats till 250 000 kronor för Ånge och 200 000 kronor för Vännäs.

Det sammanlagda medelsbehovet uppgår sålunda till (1 000 000 + 2 700 000 =) 3 700 000 kronor. Vid utgången av budgetåret 1949/50 förefintlig anslagsbehållning 510 000 kronor och det för innevarande budgetår anvisade anslaget erfordras för pågående eller planerade arbeten, som anmälts i tidigare anslagsäskanden. Viss förskjutning av arbetenas färdigställande beräknas dock komma att medföra en medelsbehållning av 1 700 000 kronor vid utgången av budgetåret 1950/51.

Styrelsen anser sig på grund härav kunna begränsa sitt anslagsäskande för nästkommande budgetår till 2 000 000 kronor.

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

*att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

**XIV. Anläggningar vid huvudverkstäder** ..... kronor 300 000

För innevarande budgetår har under rubriken »Anläggningar vid huvudverkstäder» anvisats ett belopp av 475 000 kronor. Vid ingången av budgetåret förefanns en behållning av 945 000 kronor på tidigare till ifrågavarande ändamål anvisade medel, varför ett belopp av 1 420 000 kronor nu står till disposition. Härav beräknas under budgetåret 1950/51 bliva tagna i anspråk 720 000 kronor för pågående arbeten samt för sådana, som beräknas bliva påbörjade före slutet av detta budgetår. Vid ingången av budgetåret 1951/52 kan alltså beräknas kvarstå en behållning av 700 000 kronor.

Under budgetåret 1951/52 anser styrelsen angeläget att igångsätta följande tidigare icke anmälda arbeten till en total kostnad av 1 090 000 kronor, nämligen:

	Total kostnad kronor
Örebro, uppförande av ny virkestork och maskinhyvleri vid vagnverkstaden .....	185 000
Örebro, nytt avloppssystem för huvudverkstaden .....	175 000
Malmö, omläggning av värmeledningssystemet vid huvudverkstaden .....	500 000
Gävle, tillbyggnad av hjulverkstaden vid huvudverkstaden .....	230 000
Summa	1 090 000

Till motivering för ovannämnda arbeten får styrelsen anföra följande:

Vid huvudverkstaden i Örebro är virkestork och maskinhyvleri för iordningställande av halvfabrikat till snickarverkstaden inrymda i en äldre fristående träbyggnad. Då anläggningens kapacitet numera blivit otillräcklig för verkstaden och en produktionsökning inom befintligt utrymme ej kan genomföras, bör den gamla byggnaden med hänsyn till de stora belopp, som skulle erfordras för dess iståndsättande, slopas och ersättas med en ny, uppförd av stenmaterial. Genom att utrusta byggnaden med modern anläggning för virkestorkning kan dessutom lagret av stapelvirke, som för närvarande representerar ett kapital av cirka 1,6 milj. kronor minskas.

Vid nämnda huvudverkstad utsläppes regn- och industrivatten genom verkstadens ledningssystem i ett öppet vattendrag, Lillån. Genom industrivattnet, som i hög grad är förorenat av olja, blir vattnet i Lillån och den vik i Hjälmarens, Rynningeviken, där Lillån utmynnar, tidvis överdraget med en oljefilm, vilket dels är mindre lämpligt ur allmän hygienisk synpunkt, dels ock efter hand kommer att inverka menligt på fisk- och fågellivet i Rynningeviken. Framställning till styrelsen har därför gjorts av bl. a. fiskeristyrelsen om att sådana åtgärder snarast måtte vidtagas, att olja i fri form ej utsläppes i sjön. Som ett första led måste härvid nytt ledningssystem för regnvatten, som allt fortfarande kommer att ledas till Lillån, bekostas och anordnas av styrelsen.

Vid huvudverkstaden i Malmö befintlig värmeanläggning, som drives medelst högtrycksånga från tre ångpannor om vardera 186 kva-

dratmeters eldyta, är genom sin ålder, 34 år, i mindre gott skick och kräver årligen stora underhållskostnader. Med hänsyn härtill och till det allttjämt ökade värmebehovet, uppkommet genom utförda eller planerade nyanläggningar, ökat anspråk på varmvatten och arbetstemperatur i verkstadslokalerna, bör vid förestående ofrånkomlig förnyelse av ledningssystemet värmemediet samtidigt utbytas mot hetvatten, i likhet med vad som tidigare skett vid huvudverkstäderna i Örebro och Notviken. Härigenom kan ökning i värmekapacitet skapas inom befintlig ångcentral genom att dess effekt med det nya värmemediet beräknas kunna höjas med omkring 30 procent. Merkostnaden, 200 000 kronor, som uppkommer vid övergång till hetvattenuppvärmning, beräknas genom besparingen i bränsle och underhåll kunna förräntas med cirka 5 procent. Härtill kommer fördelen av en jämnare och bättre uppvärmning samt ett skonsammare utnyttjande av ångpannorna, till förmån för deras livslängd.

Vid huvudverkstaden i Gävle, som tillfördes verkstadsavdelningen i och med förståtligande av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle järnvägar, saknas praktiskt taget all utrustning för hjulbearbetning, varför detta arbete måste utföras vid andra huvudverkstäder. Genom ökad arbetsomfattning ha emellertid transportkostnaderna ökat väsentligt och beräknas för närvarande uppgå till cirka 20 000 kronor per år. Då härtill kommer interna transportkostnader i verkstäderna samt ersättning för skiftarbete till sammanlagt cirka 9 000 kronor, föreligger angeläget behov av inrättande av en hjulverkstad i Gävle med fullständig maskinutrustning för samtliga hjulbearbetningar. Då nuvarande verkstadsutrymmen i Gävle emellertid ej medgiva någon utökning av maskinparken, måste erforderligt golvutrymme beredas genom tillbyggnad av befintlig maskinverkstad, varvid samtidigt tidsenliga personallokaler skulle inredas.

Påbörjandet av ovan specificerade nya arbeten ävensom fortsättandet av nu pågående eller planerade arbeten beräknas under budgetåret 1951/52 kräva ett medelsbelopp av 1 000 000 kronor. Då som ovan framhållits en behållning av cirka 700 000 kronor av hittills beviljade medel beräknas kvarstå vid innevarande budgetårs ingång erfordras således för hithörande arbetens bedrivande under budgetåret 1951/52 en ytterligare medelsanvisning å 300 000 kronor.

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

*att till anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.*

#### **XV. Anläggningar vid förrådsavdelningen ..... kronor 200 000**

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 december 1947 angående inrättandet av ett nytt provisoriskt distrikt vid statens järnvägar i samband med införlivandet av Trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle järnvägar föreslog järnvägsstyrelsen, att trafikförvaltningens till Åmål förlagda huvudför-

råd tillsvidare provisoriskt skulle bibehållas såsom en förrådsavdelning och härvid betjäna därvarande huvudverkstad och större delen av trafikförvaltningens järnvägar. Emellertid avsågs, att denna förrådsavdelning förutom sagda huvudverkstad och järnvägsnät även skulle betjäna såväl vissa i framtiden förstatligade banor, nämligen Nora Bergslags järnväg och det s. k. Roslagsbanenätet som även f. d. Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar och linjen Stockholm—Krylbo. Med hänsyn härtill ansågs redan då, att Åmål ur distributionssynpunkt vore olämpligt beläget, vartill även komme att därvarande förrådslokaler voro fördelade på ett flertal ställen och i spridda förrådsbodas som i många fall äro mycket bristfälliga. Förrådsarbetet vore härigenom mycket betungande och kostsamt.

I detta sammanhang kan framhållas, att även trafikförvaltningen sedan flera år tillbaka hade ansett förrådslokalerna otidsenliga och alltför arbetskrävande och planerat en ombyggnad, som emellertid på grund av mellankommande omständigheter — världskriget och det förestående förstatligandet — ej kom till utförande.

Numera har även framgått, att samtliga expeditionslokaler i kontorsbyggnaden i Åmål bliva erforderliga för därvarande huvudverkstad och maskinsektion och att nuvarande i verkstaden inrymda förrådsutrymmen i vissa fall äro behövliga för utvidgning och rationalisering av verkstadsdriften.

Av förenämnda anledningar anser järnvägsstyrelsen, att den tidigare planerade förläggningen av huvudförrådet till annan ort än Åmål bör genomföras snarast. Såsom lämpligaste förläggning av huvudförrådet har härvid valts Gävle, dels därför att denna ort är synnerligen lämpligt belägen för varudistributionen till de linjer, som skola försörjas av detta förråd, och dels emedan kontors-, förråds- och expeditionslokaler med fördel kunna anordnas i därstädes belägna f. d. Uppsala—Gävle järnvägars expeditions- och gods-magasinsbyggnad, vilka lokaler finnas disponibla för angivna ändamål. En av beredskapsskäl planerad lagerhållning kommer även att kräva avsevärda lagerutrymmen, vilka i viss mån kunna tillgodoses genom den ifrågasatta utbyggnaden.

I avvaktan på av styrelsen planerad flyttning av huvudförrådet från Åmål till Gävle har trafikförvaltningens annexförråd för försörjning av verkstaden och de skilda avdelningarna i Gävle bibehållits. Detta annexförråd kommer givetvis att indragas, varigenom en del av där placerad personal kan anförtros andra uppgifter. Härigenom beräknas kunna sparas cirka 20 000 kronor per år.

I detta sammanhang må framhållas, att förstatligandet av Östergötlands smalspåriga järnvägar m. fl. förutsågs komma att kräva en utbyggnad av centralförrådet i Örebro. Genom överflyttning av förrådsförsörjningen för f. d. Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar och bandelen Stockholm—Krylbo till ett nytt huvudförråd i Gävle synes emellertid denna utbyggnad tillsvidare kunna ställas på framtiden.

Den nu planerade utbyggnaden, som beräknas kosta 500 000 kronor — varav på budgetåret 1951/52 torde belöpa sig 200 000 kronor — kan till storleksordningen närmast jämföras med nuvarande huvudförråden i Göteborg och Malmö och anses vara tillfyllest för en avsevärd tid. En eventuell ytterligare utbyggnad torde alltså ej bliva aktuell på åtskilliga år. Försörjningen av huvudverkstaden i Åmål avses skola ske genom ett därstädes efter verkstadsens behov anpassat lokalt filialförråd, lydande under huvudförrådet i Göteborg.

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

*att till anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.*

#### **XVI. Färjelägen**..... kronor 100 000

För färjelägen upptogs i föregående års framställning ett anslagsbehov av 475 000 kronor, varav till ombyggnad av östra tåg färjeläget i Malmö 250 000 kronor och till redan utförd om- och tillbyggnad av bilfärjeläge i Hälsingborg 225 000 kronor. Av riksdagen anvisades för ändamålet 375 000 kronor. Då det för bilfärjeläget i Hälsingborg avsedda beloppet till fullo tagits i anspråk, kvarstår sålunda ett medelsbehov av 100 000 kronor för utförande av den alltjämt behövliga ombyggnaden av östra tåg färjeläget i Malmö.

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

*att till färjelägen för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.*

#### **B. Försvarsberedskap** ..... kronor 3 700 000

Med hänvisning till den närmare motivering, som lämnats i särskilda skrivelser den 20 dennes får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till försvarsberedskap vid statens järnvägar anvisa*

*dels följande investeringsanslag å kapitalbudgeten, nämligen å tilläggsstat för innevarande budgetår 2 450 000 kronor samt för budgetåret 1951/52 3 700 000 kronor*

*dels å driftbudgeten lika stora belopp för avskrivning av ifrågasvarande kapitalinvestering.*



## C. Rullande materiel.

### I. Anskaffning av ånglok ..... kronor 3 600 000

För innevarande budgetår anmälde styrelsen, att 10 normalspåriga och 12 smalspåriga ånglok behövde anskaffas. Kostnaden härför beräknades till 6 000 000 kronor. Av detta belopp hemställde styrelsen om 2 000 000 kronor för budgetåret 1950/51, vilket belopp även beviljades. Då de 10 normalspårsloken på eftersommaren 1950 skulle beställas, visade det sig, att anbudsprisen voro väsentligt högre, än vad styrelsen ansett sig behöva räkna med vid den tid, då medlen för loken äskades. Förhandlingar med lokfirmorna gävo emellertid vid handen, att priserna kunde reduceras, om ett större antal av samma loktyp beställdes samtidigt. Denna omständighet krävde givetvis största beaktande. Ännu en faktor har av styrelsen tillmätts väsentlig betydelse, nämligen försvarsberedskapens stärkande vid järnvägarna med hänsyn till den skärpta utrikespolitiska situationen. Ur sistnämnda synpunkt är det mera angeläget att anskaffa normalspåriga ånglok än smalspåriga. Efter att ha övervägt alla omständigheter ansåg sig styrelsen oförhindrad att beställa 20 normalspåriga ånglok i stället för som ursprungligen var tänkt 10 normalspårslok och 12 smalspåriga ånglok. Nämnda normalspårslok beräknas draga en totalkostnad av 7 340 000 kronor eller 1 340 000 kronor mer än styrelsen i sitt äskande beräknat.

Med anledning härav får järnvägsstyrelsen för gäldande av på budgetåret 1951/52 fallande dellikvider för ovanstående 20 normalspåriga lok anmäla ett medelsbehov av 1 000 000 kronor.

Då, som ovan anförts, den i föregående års äskanden förutsedda upphandlingen av smalspårslok icke kommit till stånd, men det av järnvägsstyrelsen tidigare motiverade behovet av sådana lok alltjämt i lika hög grad kvarstår, anser styrelsen det nödvändigt att under budgetåret 1951/52 få disponera medel för gäldande av förskottslikvid för tillhoppa 24 smalspårslok, motsvarande en totalkostnad av i runt tal 7 900 000 kronor, varav 2 600 000 beräknas bli erforderliga under budgetåret 1951/52.

Totala medelsförbrukningen för anskaffning av ånglok under budgetåret 1951/52 skulle alltså bli (1 000 000 + 2 600 000 =) 3 600 000 kronor.

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

*att till anskaffning av ånglok för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 600 000 kronor.*

### II. Anskaffning av motorlok ..... kronor 3 750 000

I fjolårets petitaskrivelse redogjorde järnvägsstyrelsen ingående för de inköp av motorlok, som de senaste åren företagits för att få tillfälle utprova en lämplig typ för växlingstjänst, och hemställde om ett anslag av 1 450 000

kronor till förskottslikvider varav 1 200 000 kronor för 20 motordrivna växellok av utländsk tillverkning och 250 000 kronor för ett provlok för linjetjänst. Det av styrelsen äskade anslaget anvisades. Vid upptagandet av förhandlingar angående inköp av nämnda växellok visade det sig, att priserna ställde sig så fördelaktiga, att järnvägsstyrelsen inom ramen för det anvisade anslaget kunde beställa 28 lok av tysk tillverkning. För dellikvider under budgetåret 1951/52 för dessa nu beställda lok beräknas åtgå ett belopp av 1 400 000 kronor.

Vad angår det för linjetjänst avsedda provloket har styrelsen nyligen tecknat avtal med en svensk firma om tillverkning av ett dylikt lok av helt ny konstruktion, ett s. k. drivgaslok. För under budgetåret 1951/52 fallande dellikvid för detta lok erfordras 180 000 kronor.

Då dessa motorlok, speciellt för växlingstjänsten, visat sig mycket drifts-ekonomiska — jämfört med ånglok äro kostnaderna i medeltal cirka 60 000 kronor lägre per lok och år — anser styrelsen det synnerligen önskvärt att få fortsätta anskaffningen av sådana lok. Efter hand böra därför åtminstone de mest använda ångloken i växlingstjänst ersättas med motorlok. Denna loktyp kan med fördel användas även för växling på sådana stationer vid elektrifierade linjer, där samtliga spår ej äro elektrifierade, varvid samtidigt skapas förutsättningar för en värdefull förstärkning av eldriftens reparationsberedskap. Under budgetåret 1951/52 vore det önskvärt att kunna få beställa dylika motorlok för en totalsumma av 7 000 000 kronor, varav 2 320 000 kronor skulle erfordras för sedvanlig förskottslikvid.

För budgetåret 1951/52 skulle i följd därav erfordras (1 400 000 + 180 000 + 2 320 000 kronor =) 3 900 000 kronor. Av till styrelsens disposition redan stående anslagsmedel beräknas emellertid i runt tal 150 000 kronor kvarstå vid budgetårets ingång, varför 3 750 000 torde behöva anvisas för nästa budgetår.

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

*att till anskaffning av motorlok för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 750 000 kronor.*

### III. Anskaffning av elektrolok ..... kronor 10 800 000

För budgetåret 1950/51 äskade järnvägsstyrelsen ett anslag av 11 300 000 kronor för nyanskaffning av elektrolok. På i statsverkspropositionen närmare angivna skäl fastställdes anslaget av riksdagen till 7 100 000 kronor.

Den huvudsakligen av långa leveranstider och utökad tidtabell föranledda knapphet på elektrolok, som varit rådande de senaste åren, förefinnes alltså jämt. För närvarande äro kontraherade 64 lok av olika typer, varav 34 skola utföras som lättviktslok att användas på linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors samt Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar, vilka linjer närmast skola elektrifieras.

För dellikvider under budgetåret 1951/52 för nämnda 64 lok erfordras tillhoppa 4 800 000 kronor.

För redan elektrifierade linjer föreligger ett behov av lok av en typ, lämplig för tyngre godståg och persontåg, den s. k. typ M. Det nu beräknade behovet av sådana lok uppgår till 20 enheter. Av dessa skola 14 ersätta samma antal elektrolok, som på grund av förslitning måste skrotas.

Det vore för vinnande av snabb leverans önskvärt, om styrelsen redan i början av år 1951 kunde utlägga en beställning av 10 lok av sistnämnda typ samt att ytterligare 10 dylika lok kunde beställas under hösten 1951. För gäldande av sedvanlig förskottslivid om 10 procent för de lok, som eventuellt skulle beställas i januari 1951, finnas medel disponibla genom att viss förskjutning ägt rum i fråga om leverans respektive betalning av äldre lokbeställningar. Totalkostnaden för 20 lok litt M uppgår till 18 000 000 kronor och för budgetåret 1951/52 skulle till förfallande dellikvider erfordras i runt tal 5 300 000 kronor.

Slutligen har styrelsen för avsikt att för utprovning av en ny loktyp, lämplig för snabba persontåg och expresståg inom närmaste månaderna beställa 3 ellok av typen BoBo, för vilka lok medel till förskottslivider redan tidigare anvisats. För budgetåret 1951/52 erfordras för dellikvider å dessa 3 lok 800 000 kronor.

Totalbehovet av medel för nyanskaffning av ellok under nämnda budgetår blir alltså (4 800 000 + 5 300 000 + 800 000 =) 10 900 000 kronor. Vid budgetårsskiftet 1 juli 1951 beräknas emellertid kvarstå en anslagsbehållning av inemot 100 000 kronor, varför anslagsbehovet stannar vid cirka 10 800 000 kronor.

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

*att till anskaffning av elektrolok för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 10 800 000 kronor.*

#### **IV. Anskaffning av elektromotorvagnar** ..... kronor 600 000

För innevarande budgetår har riksdagen anvisat ett anslag av 2 260 000 kronor för nyanskaffning av elektromotorvagnar. Av detta anslag beräknas 1 880 000 kronor bliva förbrukade under budgetåret för slutlikvidering av redan gjorda beställningar.

Då dessa elektromotorvagnståg visat sig synnerligen användbara och drifts-ekonomiska samt rönt uppskattning från den trafikerande allmänhetens sida, anser styrelsen det önskvärt, att anskaffningen av elektromotorvagnar får fortgå. För redan elektrifierade linjer torde anskaffningen kunna begränsas till 4 vagnar under budgetåret 1951/52. För linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors, som nu står i tur att elektrifieras, bliva 3 dylika motorvagnar erfordrerliga. Totalkostnaden för nu nämnda 7 elmotorvagnar beräknas till

2 300 000 kronor, varav en tredjedel eller 760 000 kronor i form av förskottslikvider beräknas falla på budgetåret 1951/52.

För likvidering av äldre beställningar beräknas ett belopp av 220 000 kronor åtgå under nämnda budgetår.

För elektromotorvagnsgruppen skulle alltså för budgetåret 1951/52 erfordras medel till ett belopp av (760 000 + 220 000 =) 980 000 kronor. Då emellertid under denna rubrik en behållning av 380 000 kronor förutses kvarstå vid budgetårets ingång, blir anslagsbehovet endast 600 000 kronor.

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

*att till anskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1951/52  
anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.*

#### **V. Anskaffning av rälsbussar** ..... kronor 8 900 000

För budgetåret 1950/51 har riksdagen anvisat ett anslag av 2 400 000 kronor för nyanskaffning av rälsbussmateriel.

Den nyanskaffning av rälsbussar, som hittills årligen ägt rum, har endast avsett att täcka nytillkommande behov på grund av trafikökning och för utbyte av ångtåg mot rälsbusståg å härför lämpliga sträckor. Statens järnvägars rälsbussspark är emellertid nu så pass ålderstigen, att ett flertal av de äldsta fordonen böra tagas ur trafik och ersättas med ny materiel. För de närmaste åren blir det därför nödvändigt att utöka antalet nybeställningar så att, förutom erforderligt antal fordon dels för utbyte av redan befintliga ångtåg mot rälsbusståg, dels för besörjande av nytillkommen trafik, även en viss ersättningsanskaffning av rälsbussar med släpvagnar kan äga rum. För budgetåret 1951/52 skulle med hänsyn till nu anförda synpunkter erfordras anskaffning av 80 rälsbussar och släpvagnar. Totalkostnaden för dessa fordon beräknas till 12 300 000 kronor, varav dock endast 4 100 000 kronor torde belöpa sig på budgetåret.

För dellikvider respektive slutlikvider för rälsbussmateriel, vartill delanslag tidigare anvisats, erfordras under budgetåret 5 800 000 kronor. Vid budgetårets ingång beräknas kvarstå en behållning av cirka 1 000 000 kronor.

Det anslagsbelopp, som skulle bli erforderligt under budgetåret 1951/52, beräknas således till (4 100 000 + 5 800 000 — 1 000 000 =) 8 900 000 kronor.

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

*att till anskaffning av rälsbussar för budgetåret 1951/52 anvisa  
ett investeringsanslag av 8 900 000 kronor.*

#### **VI. Anskaffning av lokomotorer** ..... kronor 1 450 000

För närvarande äro för statens järnvägar under tillverkning 28 lokomotorer för oljedrift och 3 elektriska lokomotorer. För betalning av de förstnämnda

lokomotorerna, vilka beräknas bliva färdiglevererade under budgetåret 1950/51, finnas anslagsmedel disponibla. De nämnda tre elektriska lokomotorerna komma att levereras under budgetåret 1951/52 och för slutlikviden erfordras då 240 000 kronor.

Även sedan härovan angivna lokomotorer levererats kvarstår ett behov av ett 50-tal lokomotorer, vilka böra beställas under budgetåret 1951/52. Totalkostnaderna för dessa lokomotorer beräknas till 4 140 000 kronor, varav 1 385 000 kronor torde falla på budgetåret 1951/52.

Medelsbehovet under nästa budgetår skulle alltså belöpa sig till (240 000 + 1 385 000 =) 1 625 000 kronor. Vid budgetårets ingång beräknas dock återstå ett odisponerat anslagsbelopp av 170 000 kronor, varför behovet av nya anslagsmedel utgör 1 455 000 kronor eller avrundat 1 450 000 kronor.

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

*att till anskaffning av lokomotorer för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 1 450 000 kronor.*

## **VII. Anskaffning av person- och resgodsvagnar..... kronor 15 300 000**

För budgetåret 1950/51 har riksdagen anvisat ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor, varav cirka 4 000 000 kronor till förskottslikvider för ny materiel.

I sina tidigare skrivelser till Kungl. Maj:t angående anslag för bl. a. rullande materiel har järnvägsstyrelsen lämnat utförliga motiveringar för den förnyelse och ökning av personvagnparken, som är nödvändig under de närmaste åren. Vad särskilt beträffar behovet av sittvagnar har järnvägsstyrelsen starkt betonat angelägenheten av att beställa tredjeklass sittvagnar med hänsyn dels till den i förhållande till behovet knappa tillgången på just sådana vagnar, dels nödvändigheten att efter hand slopa de äldsta och mest omoderna av i första hand de 2-axliga vagnarna.

På grund av den kännbara personvagnsbristen göres sedan många år tillbaka en sådan slopning endast i de fall, då ett återställande av vagnarna i trafikdugligt skick varit praktiskt taget omöjligt. Som nämndes i styrelsens skrivelse i denna fråga den 7 oktober 1949 är det nu ej blott de 2-axliga vagnarna som behöva förnyas utan även de äldre av tredjeklass boggivagnarna. För att belysa ersättningsbehovet härvidlag må nämnas, att av den 1 juli 1950 i normalspåriga personvagnar befintliga cirka 174 000 sittplatser i tredje klass belöpte sig icke mindre än cirka 54 000 eller 31 procent på vagnar med en ålder av 40 år och däröver.

Med hänsyn till vad här ovan anförts har styrelsen ansett behövligt att under budgetåret 1951/52 beställa minst 30 tredjeklass sittboggivagnar. Härjämte erfordras 5 tredjeklass sittboggivagnar som släpvagnar till de härovan under rubriken elektromotorvagnar omnämnda vagnarna.

En förnyelse av resgodsvagnar med tjänstekupéer för tågpersonalen är också synnerligen angelägen. En slopning av de äldsta av dessa — byggda år 1900 eller tidigare — påbörjades strax före kriget men avbröts då och har senare måst anstå. För närvarande finnas 195 vagnar av denna ålder i trafik.

På grund av nyssnämnda förhållanden anses under budgetåret 1951/52 20 resgodsvagnar böra beställas.

Sammanlagda kostnaden för här upptagna 30 boggivagnar, 5 släpvagnar och 20 resgodsvagnar uppgår till cirka 7 000 000 kronor, av vilket belopp 1 870 000 i form av förskottslikvider beräknas falla på budgetåret 1951/52.

Till dellikvider för beställningar, till vilka anslag redan anvisats för erforderliga förskotts- och dellikvider, erfordras under budgetåret 1951/52 15 830 000 kronor.

Behovet av medel för person- och resgodsvagnar under budgetåret 1951/52 kommer sålunda att uppgå till (1 870 000 + 15 830 000 =) 17 700 000 kronor. Vid budgetårets ingång beräknas dock förefinnas en behållning av 2 400 000 kronor, vadan behovet av anslagsmedel stannar vid 15 300 000 kronor.

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

*att till anskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 15 300 000 kronor.*

#### **VIII. Anskaffning av postvagnar** ..... kronor 170 000

För slutlikvid av de 12 post- och resgodsvagnar, som för närvarande äro under tillverkning, erfordras under budgetåret 1951/52 ett belopp av 195 000 kronor.

Då det alltjämt finnes ett kvarstående behov av postsläpvagnar för rälsbusståg, anser järnvägsstyrelsen det önskvärt att under budgetåret 1951/52 få beställa 9 kombinerade post- och resgodssläpvagnar. Kostnaden för dessa belöper sig totalt till 790 000 kronor, varav en tredjedel, eller i runt tal 260 000 kronor, beräknas falla på budgetåret.

För postvagnar skulle alltså medelsbehovet uppgå till (195 000 + 260 000 =) 455 000 kronor. Med hänsyn till en beräknad kvarstående behållning av 285 000 kronor, skulle anslagsbehovet emellertid kunna begränsas till 170 000 kronor.

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

*att till anskaffning av postvagnar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 170 000 kronor.*

#### **IX. Anskaffning av godsvagnar** ..... kronor 4 100 000

I järnvägsstyrelsens framställning av den 7 oktober 1949 äskades för budgetåret 1950/51 till anskaffning av godsvagnar ett anslag å 11 330 000 kronor. På i statsverkspropositionen (kapitalbudgeten: bil. 26, sid. 76) anförda skäl

anvisades emellertid endast 9 360 000 kronor till ändamålet. Den på grund härav minskade anskaffningen omfattar 475 normalspåriga vagnar — varav 250 slutna och 225 öppna — samt 27 normalspåriga bottentömningsvagnar.

Efter leverans enligt hittills beviljade anskaffningsplaner kommer statens järnvägars trafikvagnpark av normalspåriga godsvagnar, fränsett malmvagnar, att omfatta cirka 11 700 slutna och 24 300 öppna eller tillsammans cirka 36 000 vagnar. I nyssnämnda antal ingå nära 4 000 småbäriga vagnar, som på grund av sin föråldrade konstruktion och sitt hårt förslitna tillstånd för länge sedan borde ha utgått ur trafikvagnparken. Härav utgöra cirka 1 600 med enskilda järnvägar övertagna helt föråldrade öppna vagnar, vilka på grund av sitt alldeles särskilt dåliga skick icke medräknas i trafikvagnparken, men vilka på grund av rådande vagnbrist gå i daglig trafik. I sin skrivelse till Kungl. Maj:t angående anslag för budgetåret 1950/51 har järnvägsstyrelsen redan framhållit, att en normal av ålder och förslitning betingad förnyelse av godsvagnparken skulle motivera en årlig anskaffning av cirka 700 vagnar. Därtill kommer att medan vagn tillgången under större delen av år 1949 var relativt god, började knapphet på vagnar åter göra sig gällande under senare delen av sistnämnda år. Denna knapphet har blivit ännu mer framträdande under den hittills gångna delen av innevarande år. Särskilt är denna brist allvarlig beträffande slutna och öppna vagnar av standardtyp, vilka alltjämt äro mycket begärliga hos trafikanterna.

Med hänsyn till ovan anförda förhållanden anser järnvägsstyrelsen ofrånkomligt, att dylika godsvagnar till ett belopp av 12 240 000 kronor beställas under nästa budgetår. Angivna belopp motsvarar kostnaden för 300 slutna och 400 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 2 200 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1951/52.

För transport av gods med hög vikt har fastställts ett minimibehov av 100 3-axliga öppna godsvagnar. Hittills ha endast 75 sådana vagnar kunnat anskaffas. Järnvägsstyrelsen anser det därför — särskilt med hänsyn till den allmänna politiska situationen — angeläget, att resterande 25 vagnar beställas under nästa år. Kostnaden för dessa kan beräknas till 700 000 kronor, varav 270 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1951/52.

Såsom tidigare framhållits övergår industrin i mån av tillgång till härför lämpliga vagnar till att genom bottentömning eller sidotippning lossa sådant massgods som kan störtas. Det gångna året har visat, att trafikanterna i allt större omfattning begära vagnar med bottentömningsmöjligheter eller sådana med åt båda sidorna tippbara korgar. För att tillgodose dessa krav anser järnvägsstyrelsen det därför nödvändigt att för den allmänna trafiken under nästa år beställa 50 bottentömningsvagnar och 25 vagnar med sidotippbara korgar. Kostnaden för dessa 75 vagnar kan beräknas till 1 675 000 kronor, varav 555 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1951/52.

Bristen på matvaruvagnar är mycket kännbar såväl för kylvagnstransporter under högsommaren som för varmvagnstransporter under vintern. Bristen på varmvagnar är svårast. I beståndet av matvaruvagnar ingår ett stort antal omoderna vagnar, som på grund av ålder och förslitning efter hand måste utrangeras. En kontinuerlig förnyelse av denna vagnpark med minst 20 vagnar per år anses tills vidare nödvändig. Järnvägsstyrelsen anser det därför ofrånkomligt att under nästa år beställa 20 matvaruvagnar med elektriskt driven kompressorkylanläggning och såväl ång- som elektrisk värmeledning. Kostnaden för dessa vagnar torde uppgå till 1 500 000 kronor, varav 500 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1951/52.

Som ovan framhållits, är bristen på matvaruvagnar särskilt svår under den kalla årstiden, då vagnarna gå som varmvagnar. Detta beror på att mycket stora kvantiteter för kyla ömtåliga livsmedel m. m. då skola förflyttas över långa avstånd, vilket medför ett ogynnsamt vagnomlopp och därmed brist på vagnar. För dessa transporter är det ofta tillräckligt med isolerade vagnar utan uppvärmningsanordningar. Det närmaste behovet av sådana enklare matvaruvagnar är 100, som järnvägsstyrelsen anser nödvändigt att beställa under nästa år. Kostnaden för dessa vagnar har beräknats uppgå till 3 500 000 kronor, varav 350 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1951/52.

I statens järnvägars vagnpark ingå 5 överföringsvagnar, som användas för transport å normalspåriga linjer av smalspåriga vagnar. Sedan statens järnvägars smalspårsnät undan för undan utökats, har det visat sig ofrånkomligt att anskaffa ytterligare 5 sådana vagnar, vilka böra beställas under nästa år till en beräknad kostnad av 250 000 kronor, varav 80 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1951/52.

Av överföringsvagnar med 891 mm spårvidd finnas 60 i statens järnvägars vagnpark. Den pågående rationaliseringen av transporter på nyssnämnda smalspårsnät har emellertid medfört att förenämnda tillgång på överföringsvagnar är helt otillräcklig och bör fördubblas. Järnvägsstyrelsen anser sig därför nödsakad att snarast möjligt anskaffa ytterligare 60 sådana överföringsvagnar. 20 vagnar ha redan måst beställas och resterande 40 är det angeläget att kunna beställa under nästa år. Kostnaden för dessa 60 vagnar kan beräknas till 1 140 000 kronor, varav 510 000 kronor torde komma att belöpa sig på budgetåret 1951/52.

Till dellikvider och slutlikvider för under beställning varande godsvagnar beräknas under budgetåret 1951/52 åtgå 3 920 000 kronor och för här ovan närmare motiverade nya godsvagnsbeställningar blir behövt för förskottslikvider sammanlagt 4 480 000 kronor. Emellertid beräknas vid budgetårets ingång kvarstå en behållning av 4 300 000 kronor, varför för budgetåret erfordras anslagsmedel med endast  $(3\,920\,000 + 4\,480\,000 - 4\,300\,000 =)$  4 100 000 kronor.



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

*att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 4 100 000 kronor.*

**X. Anskaffning av malmvagnar..... kronor 3 150 000**

I sin skrivelse den 7 oktober 1949 framhöll järnvägsstyrelsen, att för avveckling av trafiken på malmbanan erfordrades 100 nya malmvagnar samt för trafiken på linjer utanför malmbanan 150 malmvagnar, varför järnvägsstyrelsen äskade ett anslag å tillhopa 4 750 000 kronor. I enlighet med av departementschefen framlagt förslag nedsattes anslagsbeloppet emellertid till 2 750 000 kronor innebärande att den tänkta nybeställningen måste minskas med ett 100-tal vagnar.

Erfarenheterna under det gångna året ha visat, att behovet av nya malmvagnar även för transporter i södra och mellersta Sverige ständigt ökar. Vidare ha de vagnar, till övervägande delen av den äldre mindre typen, som äro insatta i Bolidentrafiken, visat sig i hög grad förslitna. När vagnarna inkomma till verkstaden för reparation eller revision, ha de ofta befunnits vara så bristfälliga, att det ej lönat sig att reparera dem. På mindre än ett år ha ett 50-tal malmvagnar av denna anledning eller på grund av olyckshändelse måst nedskrotas. Dessutom kan nämnas, att antalet axelbrott på äldre vagnar, som trafikera malmbanan, ökat, vilket likaledes tyder på att malmvagnsparken börjar bli försliten. Det gäller därför nu att kontinuerligt anskaffa ett antal malmvagnar, förslagsvis cirka 150 vagnar per år, dels för att tillgodose nytillkommande behov, dels för en fortgående förnygring av malmvagnsparken. Då dessutom de 100 malmvagnar, som på grund av anslagsbegränsningen icke kunnat beställas under innevarande budgetår, anses oundgängligen behövliga — varje eftersläpning i arbetet för malmvagnsparkens förnygring måste betecknas som synnerligen betänklig — anses minst 250 malmvagnar böra anskaffas under nästa budgetår till en totalkostnad av 5 300 000 kronor, varav 2 730 000 i form av förskottslikvider beräknas falla på budgetåret 1951/52.

Till dellikvider för redan beställda malmvagnar, erfordras under budgetåret 1951/52 1 900 000 kronor.

Totala behovet av medel för malmvagnsanskaffningen under budgetåret 1951/52 uppgår alltså till (2 730 000 + 1 900 000 =) 4 630 000 kronor. Då emellertid vid budgetårets ingång beräknas kvarstå en behållning av 1 490 000 kronor till likvidering av nyssnämnda kostnader å 1 900 000 kronor, erfordras nytt anslag till ett belopp av i runt tal 3 150 000 kronor för ifrågavarande ändamål.

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

*att till anskaffning av malmvagnar för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 3 150 000 kronor.*

## **XI. Ombyggnad av rullande materiel ..... kronor 5 900 000**

Till ombyggnad av rullande materiel har för innevarande budgetår anvisats 4 200 000 kronor. Vidare kvarstod å de olika delanslag, vilka numera sammanförts till ifrågavarande kollektivanslag, vid budgetårets ingång en sammanlagd behållning av cirka 3 770 000 kronor. För innevarande budgetår står alltså till styrelsens förfogande för ombyggnad av rullande materiel ett totalbelopp av 7 970 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret beräknas till i runt tal 6 750 000 kronor, i huvudsak avseende ombyggnadsarbeten, som angivits i järnvägsstyrelsens petitaskrivelse föregående år. Vid budgetårets slut beräknas alltså kvarstå en behållning av 1 220 000 kronor.

Under budgetåret 1951/52 planeras att fortsätta, respektive igångsätta, ombyggnadsarbeten i följande utsträckning.

Den tidigare påbörjade ombyggnaden av ånglok litt E ävensom moderniseringen av från enskilda järnvägar övertagna ånglok anses böra fortsättas och beräknas under budgetåret 1951/52 draga en kostnad av cirka 390 000 kronor. Även å elektroloken pågå en del ändrings- och moderniseringsarbeten, införande av strömavtagare av modern typ, inmontering av rullager o. s. v., vilket under samma budgetår beräknas draga en kostnad av 1 570 000 kronor.

Å personvagnarna pågå en del moderniseringsarbeten, såsom anordnande av barnkupéer och inmontering av fullständig fläktventilation, varjämte äldre, från enskilda järnvägar övertagna personvagnar kompletteras ifråga om belysning, värme, soffor o. s. v. för att bli av statens järnvägars standard. För nu nämnda arbeten, vilka böra fortgå kontinuerligt, beräknas under budgetåret 1951/52 åtgå 1 630 000 kronor. För vissa av postverket påyrkade ombyggnader i postvagnar anses ett belopp av 150 000 kronor bli erforderligt. Slutligen planeras en del ombyggnads- och moderniseringsarbeten å godsvagnar, bl. a. införande av rullager, montering av nya ringfjäderbuffertar samt anordnande av sidoluckor för åstadkommande av snabbare och billigare lastning och lossning. Dessa arbeten å godsvagnar beräknas belöpa sig till 3 360 000 kronor under budgetåret 1951/52.

Sammanlagda kostnaden för dessa ombyggnadsarbeten skulle alltså uppgå till (390 000 + 1 570 000 + 1 630 000 + 150 000 + 3 360 000 =) 7 100 000 kronor. För bestridande av ifrågavarande kostnad kan emellertid i första hand tagas i anspråk den ovannämnda, kvarstående behållningen å 1 220 000 kronor, varför endast behöver anvisas ett anslag av 5 900 000 kronor för ändamålet.

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

*att till ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 5 900 000 kronor.*

## D. Sjöfartsmateriel.

### I. Ny tåg färja..... kronor 2 000 000

Färjetrafiken mellan Sverige och Danmark upprätthålles för närvarande med dels svenska färjan »Malmöhus» på leden Malmö—Köpenhamn, dels tre mindre danska färjor på leden Hälsingborg—Helsingör. Under de två senaste åren har man med denna färjemateriel icke kunnat på ett tillfredsställande sätt avveckla godsvagns- och biltrafiken. Detta har fått till följd anhopning av godsvagnar på dansk sida och för exporten mycket olägliga restriktioner i fråga om vagntilldelningen på svensk sida. Sedan hösten 1949 ha transportsvårigheterna från Sverige varit permanenta och under senaste tiden stigit i sådan grad, att för närvarande omkring 3 000 vagnslaster vänta på transport över Öresund.

Då statens järnvägar ej äga någon annan färja än Malmöhus, som passar till färjlägena vid Öresund, och danska statsbanorna ej kunna avdela flera färjor för trafiken på leden Hälsingborg—Helsingör, har det — även om viss kapacitetsökning kan ernås på sistnämnda led genom byggande av ytterligare ett färjläge i Hälsingborg, varom undersökning pågår — framstått som alltmer nödvändigt att statens järnvägar snarast anskaffa en ny färja att insättas på endera av de båda här nämnda färjelederna. En sådan färja borde helst vara så konstruerad, att den kunde utnyttjas som reservfärja för såväl Malmöleden som de från Trelleborg utgående färjelederna.

För att så snart erforderliga undersökningar hunnit genomföras och förhandlingar med danska statsbanorna ägt rum kunna igångsätta detta fartygsbygge är det angeläget, att ett begynnelseanslag ställes till förfogande redan nästa budgetår.

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

*att till anskaffning av en ny tåg färja för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

### II. Ombyggnad av sjöfartsmateriel..... kronor 900 000

I sin skrivelse den 28 september 1948 äskade järnvägsstyrelsen bl. a. 400 000 kronor för ombyggnad av personallokalerna ombord å tåg färjorna Drottning Victoria och Konung Gustav V, vilket belopp även anvisades av riksdagen. Sedan nu ifrågavarande arbeten slutförts, har det visat sig, att

arbetena dragit större kostnad än den beräknade. Orsaken härtill är dels att antalet bostadshytter för personalen måst ökas, sedan tjänstgöringstiden för tågfarjepersonal sänkts, dels att större ändringsarbeten än som tidigare beräknats, visade sig erforderliga. I anledning härav ser sig styrelsen nödsakad anhålla om ett tilläggsanslag av 100 000 kronor.

Vid byggandet av tågfarjan Malmöhus planerades och utfördes en anläggning för uppvärmning av vagnarna medelst ånga. Denna anläggning har emellertid visat sig för klen dimensionerad för det stora antal personvagnar, som numera medföres på färjeturerna. Avsikten är därför att installera en elektrisk omformare å färjan för personvagnsuppvärmning. Kostnaden för denna utrustning är beräknad till 70 000 kronor. Det har även visat sig erforderligt att på tågfarjan Malmöhus installera färskvattenkylning, enär huvudmaskinernas cylinderfoder samt övriga berörda rum och rör bli starkt anfrätta av kylvatten från sjön. Kostnaderna för färskvattenkylningen beräknas uppgå till 125 000 kronor. Vidare har det befunnits nödvändigt att på Malmöhus tillbygga 3 hytter för fartygsbefäl och 2 hytter för maskinbefäl. Denna utökning av bostadsutrymmen för befälet beräknas draga en kostnad av 150 000 kronor. Sammanlagda kostnaden för dessa ombyggnadsarbeten å tågfarjan Malmöhus beräknas alltså betinga en summa av i runt tal 350 000 kronor.

Slutligen synes den nuvarande koleldningen av ångpannorna å tågfarjan Starke böra utbytas mot oljeeldning. Genom en dylik oljeeldningsinstallation, som beräknas betinga en kostnad av 450 000 kronor, skulle nämligen vinnas dels en ej oväsentlig driftkostnadsbesparing i form av minskat personalbehov, motsvarande cirka 100 000 kronor per år, och möjligen även viss besparing å bränslekottot, dels den fördelen att fartyget bleve mera användbart vid isgång genom att panntrycket kunde hållas mera uppe vid pannornas arbetsstryck ävensom att som bränsle skulle kunna användas de vid svenska raffinaderier och skifferoljeverk erhållna avfallsprodukterna. Åtgärden synes alltså innebära stora såväl företagsekonomiska som andra fördelar.

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

*att till ombyggnad av sjöfartsmateriel för budgetåret 1951/52  
anvisa ett investeringsanslag av 900 000 kronor.*

## E. Biltrafik.

**I. Garagebyggnader m. m.**..... kronor 500 000

För budgetåret 1949/50 begärde järnvägsstyrelsen intet anslag till garagebyggnader, enär vid budgetårets ingång kvarstående behållning å tidigare anvisade anslag ansågs tillräcklig för finansiering av det — på grund av an-

befalld investeringsbegränsning nedskurna — byggnadsprogram, som planerats för angivna budgetår.

Behovet av garagebyggnader är emellertid stort och i vissa fall trängande och detta behov skärpes alltmer genom den eftersläpning, som uppkommer genom rådande byggnadsrestriktioner och statens järnvägars biltrafiks fortgående utveckling. Av denna anledning ansåg sig styrelsen för budgetåret 1950/51 böra äska medel till åtminstone de mest angelägna behoven, vilka beräknades kräva 2,4 miljoner kronor. Ett genomförande av styrelsens byggnadsprogram i avsedd takt ansågs emellertid av statsmakterna ej möjligt, och medelsanvisningen nedsattes därför till 1,4 miljoner kronor.

Det resterande medelsbehovet för nu ifrågakarande ändamål utgör för närvarande 3 miljoner kronor. Genomförandet under budgetåret 1951/52 av ett byggnadsprogram, som kräver en så betydande kapitalinsats, torde emellertid ej vara möjligt, varför styrelsen för nästkommande budgetår inskränker sitt anslagsäskande till att omfatta endast ett färre antal, huvudsakligen mindre byggnadsobjekt på tillhoppa 500 000 kronor.

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

*att till garagebyggnader m. m. för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.*

## **II. Anskaffning av bilmateriel..... kronor 10 500 000**

För innevarande budgetår begärde järnvägsstyrelsen ett investeringsanslag till anskaffning av bilmateriel på 9 500 000 kronor. På i statsverkspropositionen anförda skäl nedsattes emellertid detta belopp till 9 000 000 kronor, varför planerade beställningar måste nedskäras i motsvarande grad.

Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1951/52 får styrelsen meddela följande.

Vid ingången av nu löpande budgetår förfogade statens järnvägar för sin yrkesmässiga biltrafik över 1 288 vägbussar, 171 lastbilar, 12 personbilar, 16 personsläpvagnar och 349 godssläpvagnar. Normalt räknas med att en vägbuss av förkrigstillverkning bör kunna användas under cirka 13 år och samma förslitningstid beräknas även för personbilar. Motsvarande siffror för lastbilar och släpvagnar beräknas till 10 respektive 15 år. Våren 1952 — den tidpunkt, då de vägfordon, för vilka medel nu äskas, beräknas vara leveransklara för insättande i trafik — ha icke mindre än 384 bussar, 74 lastbilar, 5 personbilar och 46 godssläpvagnar av den nuvarande fordonsparken överskridit den ålder då de, med hänsyn till förslitning och otillfredsställande driftsekonomi, normalt borde utsträngas och ersättas med modern och ur driftsynpunkt mera ändamålsenlig materiel.

Relationen mellan överårig bilmateriel och behövlig ersättningsanskaffning under budgetåret 1951/52 framgår av efterföljande tabell.

	Bussar			Lastbilar	Personbilar	Personsläpvagnar	Gods- släpvagnar
	bensin	diescl	summa				
Antal vägfordon den 1/7 1950 ....	470	818	1 288	171	12	16	349
Därav överåriga våren 1952.....	329	55	384	74	5	—	46
Under tillverkning varande fordon, vartill medel beviljats budget-åren 1949/50—1950/51 och vilka utgöra partiell ersättning för ovan angivna överåriga fordon .....	—	159	159	26	1	—	22
Kvarstående överåriga fordon våren 1952 för vilka ersättningsanskaffning normalt borde ske under budgetåret 1951/52 .....	185	40	225	48	4	—	24

Som tabellen visar, är en onormalt stor del av bussparken överårig, vilket sammanhänger med att densamma i anskaffningshänseende består av en stor förkrigsdel, en mycket liten del från krigsåren och en stor efterkrigsdel. Fördelningen framgår av nedanstående sammanställning.

Vagnar anskaffade före år 1940 .....	493 st.	38 %
» » åren 1940—1945 .....	159 »	12 %
» » » 1946—1950 .....	636 »	50 %

Denna ojämna fördelning av vagnarna på olika tillverkningsår medför att förnyelsebehovet under några år framåt måste bli förhållandevis stort för att därefter sjunka under den period, då krigsårens relativt obetydliga vagnutskott skall förnyas. Vidare är att beakta, att i den överåriga bussparken icke mindre än 86 % av vagnarna äro bensindrivna. Även efter en sänkning av drivmedelsskatten och därav föranledd minskning av skillnaden i drivmedelskostnaden mellan bensin- och brännoljedrift komma dieselbussarna att vara betydligt mera ekonomiska i drift än bensinbussarna.

Av tabellen framgår även att under budgetåret 1951/52 för en beräknad normal förnyelse av fordonsparken skulle behöva anskaffas 225 vägbussar, 48 lastbilar, 4 personbilar och 24 godssläpvagnar, vartill kommer den ersättningsanskaffning som erfordras för fordon, vilka tillföras statens järnvägar genom förstatligande av enskilda järnvägar och inköp av enskilda biltrafikföretag. Upphävandet av restriktionerna på biltrafikområdet har vidare fört med sig ett ökat fordonsbehov på betydande vägsträckor, där statens järnvägar återupptagit sådan trafik som under restriktionstiden varit nedlagd eller ej kunnat igångsättas. Slutligen krävs bilmateriel för dels igångsättande av ny trafik på vägsträckor, där statens järnvägar efter vederbörlig ansökan erhåller trafik-tillstånd dels för ökad trafik på linjer, där trafikunderlaget väsentligt höjts.

Med hänsyn till angelägenheten att all möjlig sparsamhet iakttages vid anslagsäskandena anser sig styrelsen dock böra reducera ersättningen och nyanskaffningen av bilmateriel under budgetåret 1951/52 till 155 vägbussar, 35 lastbilar, 1 personbil, 1 personsläpvagn och 25 godssläpvagnar. Detta är emellertid enligt styrelsens uppfattning ett minimibehov, som ej kan sänkas, därest statens järnvägars biltrafik skall kunna betjäna sina trafikanter på ett tillfredsställande sätt.

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

*att till anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 10 500 000 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, vilket i sin helhet beräknas vara disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

För att styrelsen i fortsättningen i brist på medel icke skall nödgas försätta de tillfällen till förvärv, som kunna erbjuda sig, synes det angeläget att visst anslag för ändamålet ställes till styrelsens förfogande jämväl under budgetåret 1951/52.

Enär vid styrelsens förhandlingar om förvärv affärsavsluten anpassas efter lämpligheten att erhålla den för statens järnvägar förmånligaste uppgörelsen, är det ej möjligt att på förhand fastställa storleken av erforderliga medel till förvärv under budgetåret. En överslagsberäkning i fråga om behovet av medel till förvärv av sådana företag, som statens järnvägar ha intresse av att införliva med sin biltrafikerörelse inom närmaste tiden, har givits vid handen, att anslagsbeloppet ej kan sättas lägre än 2 000 000 kronor.

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

*att till förvärv av billinjer för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

### **F. Inventarier**..... kronor 5 400 000

Till anskaffning av verkstadsmaskiner och annan för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt numera gällande bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år, har — för budgetåren 1945—50 under rubriken »Verkstadsmaskiner m. m.» och för budgetåret 1950/51 under huvudrubriken »Inventarier» — anvisats anslag, som för de senaste två budgetåren utgjorde 4 000 000 och 8 000 000 kronor respektive.

Det fortgående rationaliseringsarbetet, betingat av såväl ekonomiska som drifttekniska skäl, ställer alltjämt betydande krav på medelstillgång för an-

skaffning av inventarier, särskilt vad gäller verkstadsmaskiner, biljetmaskiner och transportfordon för ban- och trafiktjänsten. Medel erfordras givetvis därjämte för den löpande anskaffningen av inventarier såsom ersättning för förslitna dylika.

Det för inventarieanskaffningen under nästa budgetår erforderliga beloppet beräknas till 6 900 000 kronor. Då emellertid vid budgetårets ingång väntas kvarstå en behållning å tidigare anvisade anslag, uppgående till 1 500 000 kronor, utgör anslagsbehovet för budgetåret 1951/52 5 400 000 kronor.

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

*att till inventarier för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 5 400 000 kronor.*

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

Under denna rubrik anvisades för budgetåret 1949/50 10 000 000 kronor. För innevarande budgetår har anslaget höjts med 4 miljoner kronor till 14 000 000 kronor. Höjningen är som framgår av styrelsens petitaskrivelse förra året betingad av behovet att förbättra personallokaler och skyddsanordningar mot olycksfall i arbetet — en förbättring som blivit erforderlig till följd av de skärpta krav i detta hänseende, som den nya arbetarskyddslagen ställer. En utredning hade, som styrelsen framhöll, utvisat att de totala kostnaderna för en allmän utrustning på detta område skulle komma att belöpa sig på ej mindre än 50 å 60 miljoner kronor, varför arbetet måste tänkas fördelat på en längre tidsperiod.

För dessa arbeten beräknas under budgetåret 1951/52 åtgå samma belopp som för innevarande budgetår eller 4 miljoner kronor. Kostnaderna för arbeten och anskaffningar i övrigt, vilka skola bestridas av dispositionsanslaget, beräknas till cirka 10 miljoner kronor eller ungefär samma belopp, vartill motsvarande kostnader uppgingo under det sistförflutna budgetåret. Då nu tillgängliga medel å detta anslag beräknas vara helt förbrukade vid nästa budgetårsskifte, skulle således för budgetåret 1951/52 erfordras en medelsanvisning av 14 miljoner kronor eller samma belopp, som anvisats för innevarande budgetår.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1949/50 anvisade dispositionsanslaget.

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

*att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 14 000 000 kronor.*



I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektören Oredsson, järnvägsfullmäktigen Nordenson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Åselius, verkstadsdirektören Norinder, förrådsdirektören Engwall, överingenjörerna Sandström, Thelander och Ringqvist, byråcheferna Malmkvist, Lundquist, Kjebon och Frisell samt tillförordnade byråchefen Jonson å godstrafikbyrån.

Underdånigst

ERIK UPMARK

A. THORSELL

Stockholm den 23 september 1950.

---

**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag  
under budgetåret 1949/50.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1949/50 anvisats ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor. Tillsammans med från äldre anslag kvarstående behållning å 717 745 kronor 47 öre har således till styrelsens förfogande under här ifrågakarande budgetår stått ett belopp av 10 717 745 kronor 47 öre. Av sistnämnda belopp har under budgetåret förbrukats 10 530 485 kronor 36 öre i enlighet med nedanstående specifikation:

	Kronor
Modernisering av järnvägs- och restauranglokalerna vid Kristinehamn .....	936: 89 <sup>1)</sup>
Ny byggnad för vagn tjänsten vid Östersund .....	63 635: 50 <sup>2)</sup>
Nytt personalhus vid Vassijaure .....	331: 82 <sup>2)</sup>
Ny verkstadsanläggning i Visby .....	515 203: 21 <sup>3)</sup>
Ombyggnad och modernisering av stationshuset vid Lerum..	28 015: 18 <sup>4)</sup>
Diverse arbeten å bana och byggnader .....	5 447 252: 58
» » » elektriska belysningsanläggningar .....	48 886: 66
» » » telefonanläggningar m. m. ....	788: 67
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift .....	14 527: 36
» » » huvudverkstäder .....	625 191: 34
» » » förrådsavdelningen .....	83 166: —
» » » rullande materiel .....	1 003 781: 63
Betlastningsanordningar .....	438 706: 26 <sup>5)</sup>
Genom olyckshändelser förstörd egendom .....	2 260 062: 26
	Summa 10 530 485: 36

<sup>1)</sup> Kungl. Maj:ts beslut den 17/6 1948.

<sup>2)</sup> » » » » 28/1 1949.

<sup>3)</sup> » » » » 16/7 1948.

<sup>4)</sup> » » » » 3/3 1950.

<sup>5)</sup> » » » » 12/4 1946, 9/5 1947, 14/5 1948, 1/10 1948, 1/4 1949 och 24/3 1950.