

TILL KONUNGEN.

Jämlikt gällande instruktion får järnvägsstyrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar, för vilka anslag anses böra äskas av 1953 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående investeringsanslag till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar för budgetåren 1952/53 och 1953/54.

Styrelsen vill härvid till en början lämna en redogörelse för utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1951/52*, d. v. s. för tillgången och förbrukningen av investeringsmedel under nämnda tidsperiod (i miljoner kronor).

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel			Utgifter	Behållning vid budgetårets utgång	
	Anslagsbehållning från föregående budgetår	Anvisat för budgetåret 1951/52				
		å riksstat	å tilläggsstat			Summa
Bangårdar.....	3·0	2·1	1·4	3·5	6·4	0·1
Dubbelspårsbyggnader m. m.	—	12·0	5·2	17·2	17·2	—
Anläggning av industrispår Örn-sköldsvik—Gullänget.....	—	1·0	—	1·0	—	1·0
Ombyggnad av smalspår till normalspår.....	—	2·0	—	2·0	0·5	1·5
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden.....	—	10·0	3·1	13·1	13·1	—
Skenfria vägkorsningar m. m.	0·7	—	—	—	0·1	0·6
Broar m. m.	1·1	1·0	3·6	4·6	4·4	1·3
Husbyggnader.....	2·8	1·0	3·4	4·4	7·2	—
Signalsäkerhetsanläggningar.....	—	4·5	0·6	5·1	4·6	0·5
Vägskyddsanläggningar.....	0·3	1·6	—	1·6	1·9	—
Telefonanläggningar m. m.	2·5	2·9	—	2·9	5·0	0·4
Elektriska belysningsanläggningar.....	—	0·5	0·4	0·9	0·8	0·1
Anläggningar för elektrisk tågdrift Fortsatt elektrifiering ¹⁾	3·9	2·7	1·9	4·6	7·8	0·7
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.....	2·4	1·2	—	1·2	1·0	2·6
Anläggningar vid huvudverkstäder " " förrådsavdelningen.....	1·0	0·3	—	0·3	0·8	0·5
Färjelägen.....	0·1	0·1	—	0·1	0·1	0·1
Upprustning av malmбанan.....	—	2·0	—	2·0	0·4	1·6
Försvarsberedskap.....	2·0	2·5	2·0	4·5	1·6	4·9
Anskaffning av:						
lok och lokomotorer.....	0·1	17·3	4·3	21·6	21·7	—
motorvagnar och rälsbussar.....	0·6	8·9	—	8·9	8·5	1·0
person-, resgods- och postvagnar.....	0·9	15·5	—	15·5	13·8	2·6
godsvagnar.....	8·2	15·2	2·2	17·4	25·6	—
Ombyggnad av rullande materiel.....	—	7·4	—	7·4	6·8	0·6
" " sjöfartsmateriel.....	0·5	0·9	—	0·9	1·4	—
Garagebyggnader m. m.	1·8	0·2	—	0·2	1·1	0·9
Anskaffning av bilmateriel.....	—	9·8	—	9·8	9·5	0·3
Förvärv av bilinjer.....	—	2·0	—	2·0	1·5	0·5
Inventarier m. m.	3·7	5·4	—	5·4	7·0	2·1
Statens järnvägars dispositionsanslag.....	—	14·0	3·0	17·0	16·2	0·8
Summa	35·6	154·2	34·1	188·3	199·0	24·9

¹⁾ Härin ingår även elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle—Strömstad med Smedberg—Lysekil.

Såsom framgår av förestående sammanställning belöpte sig summan av för budgetåret 1951/52 tillgängliga medel, d. v. s. den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare medelsanvisningar jämte för budgetåret

— å den ordinarie riksstaten och tilläggsstat — anvisade investeringsanslag, exklusive anslag för förvärv av aktier i enskilda järnvägar, till 223,9 miljoner kronor, medan motsvarande investeringsutgifter under samma budgetår uppgingo till 199,0 miljoner kronor. Vid budgetårets utgång kvarstod sålunda en anslagsbehållning av 24,9 miljoner kronor.

För finansiering av *investeringsverksamheten under budgetåret 1952/53* står till styrelsens förfogande dels nyssnämnda behållning, dels av 1952 års riksdag för sagda budgetår beviljade anslag vilka, fränsett vissa anslag till lån och aktieförvärv, belöpa sig till sammanlagt 277,3 miljoner kronor eller alltså i allt 302,2 miljoner kronor. Medelförbrukningen har i detta sammanhang uppskattats till sammanlagt 316,7 miljoner kronor. Huru tillgången och den sålunda beräknade förbrukningen av investeringsmedel fördela sig på de särskilda anslagsrubrikerna framgår av efterföljande sammanställning (miljoner kronor).

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Beräknade utgifter	Beräknad behållning (+) eller brist (—) vid budgetårets utgång
	Anslagsbehållning från föregående budgetår	Anvisat för budgetåret 1952/53		
Bangårdar	0.2	11.3	14.3	— 2.8
Dubbelspårsbyggnader m. m.	—	17.0	19.0	— 2.0
Anläggning av industrispår Örnsköldsvik — Gullänget	1.0	0.8	1.2	+ 0.6
Ombyggnad av smalspår till normalspår ¹⁾ ..	1.5	2.0	12.2	— 8.7
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden	—	16.0	20.0	— 4.0
Skenfria vägkorsningar m. m.	0.6	—	0.1	+ 0.5
Broar m. m.	1.4	4.5	5.9	—
Husbyggnader	—	11.2	15.2	— 4.0
Signalsäkerhetsanläggningar	1.6	7.1	8.4	+ 0.3
Vägskyddsanläggningar	—	1.8	2.3	— 0.5
Telefonanläggningar m. m.	0.4	5.9	6.1	+ 0.2
Anläggningar för elektrisk tågdrift	1.2	10.1	11.0	+ 0.3
Fortsatt elektrifiering	—	17.0	19.0	— 2.0
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	2.6	1.1	3.7	—
Anläggningar vid huvudverkstäder	0.5	4.5	3.8	+ 1.2
» » förrådsavdelningen	0.2	0.6	0.8	—
Försvarsberedskap	4.9	8.6	5.3	+ 8.2
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer	—	48.8	48.8	—
motorvagnar och rälsbussar	1.0	17.1	16.8	+ 1.3
person-, resgods- och postvagnar	2.6	11.3	13.2	+ 0.7
godsvarnar	—	36.5	41.0	— 4.5
Ombyggnad av rullande materiel	0.6	8.0	8.6	—
Ny tågfarja	—	1.0	0.1	+ 0.9
Ombyggnad av sjöfartsmateriel	—	0.3	0.3	—
Garage- och verkstadsbyggnader m. m.	0.9	2.0	2.9	—
Anskaffning av bilmateriel	0.3	10.5	10.3	+ 0.5
Förvärv av billinjer	0.5	2.0	2.5	—
Inventarier m. m.	2.1	9.3	11.1	+ 0.3
Statens järnvägars dispositionsanslag	0.8	11.0	12.8	— 1.0
Summa	24.9	277.3	316.7	— 29.5 + 15.0 — 14.5

¹⁾ Innefattar även ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva.

I anslutning till av järnvägsstyrelsen i fjolårets anslagspetita framlagt och av statsmakterna utan erinran lämnat förslag ha från och med ingången av budgetåret 1952/53 anslagsrubrikerna Elektriska belysningsanläggningar, Färjelägen och Upprustning av malmbanan slopats. Den 30 juni 1952 kvarstående anslagsbehållningar å dessa rubriker ha i tablån överförts sålunda: från Elektriska belysningsanläggningar till Bangårdar 90,000 kronor och till Husbyggnader 46 000 kronor, från Färjelägen till Broar m. m. 67 000 kronor samt från Upprustning av malmbanan till Signalsäkerhetsanläggningar 1 118 000 kronor och till Anläggningar för elektrisk tågdrift 498 000 kronor.

Styrelsen har för avsikt att i särskild skrivelse hemställa om godkännande av här ovan angivna anslagsöverflyttningar.

Såsom framgår av förestående sammanställning beräknas investeringsutgifterna under det nu löpande budgetåret komma att i vissa fall och med ett sammanlagt belopp av 29,5 miljoner kronor överstiga för ändamålen tillgängliga medel. Anledningen härtill är, såsom närmare utvecklas i samband med behandlingen av anslagsbehovet för budgetåret 1953/54, dels den sedan hösten 1951 inträdda ytterligare pris- och lönestegringen, varigenom det då för budgetåret uppgjorda arbets- och anskaffningsprogrammet föranleder större utgifter än som vid denna tidpunkt förutsågs, dels också någon ökning av den för ett år sedan antagna investeringsvolymen, främst av den anledningen att arbetet med breddningen av blekingenätets järnvägar jämlikt riksdagens beslut är avsett att igångsättas redan under innevarande budgetår och att de som ett led i malmbanans upprustning planerade bangårdsarbetena anses böra bedrivas i något snabbare takt än vad för ett år sedan var tänkt.

På grund av sålunda inträdda ändrade förhållanden får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

I. föreslå riksdagen

dels att å tilläggsstat för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till

	Kronor
Bangårdar	2 800 000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar ^{*)}	2 000 000
Ombyggnad av smalspår till normalspår	8 700 000
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden	4 000 000
Husbyggnader	4 000 000
Vägskyddsanläggningar	500 000
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	2 000 000
Anskaffning av godsvagnar	4 500 000
Statens järnvägars dispositionsanslag	1 000 000

dels att å driftbudgeten till avskrivning av ovan ingående belopp för blekingenätets ombyggnad anvisa 8 000 000 kronor,

II. medgiva

att investeringsanslagen under statens järnvägars fond må under budgetåret 1952/53 belastas med ett sammanlagt belopp intill 315 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen övergår här efter till att redogöra för *investeringsverksamheten under budgetåret 1953/54* enligt nu föreliggande planer ävensom för storleken av det vid nu gällande pris- och löneförhållanden beräknade anslagsbehovet.

Styrelsen torde därvid till en början få hänvisa till den i december 1949 till Kungl. Maj:t ingivna planen för statens järnvägars investeringsverksamhet under budgetåren 1950/1951—1959/60, för vilken redogörelse lämnats i 1950 års statsverksproposition (Bil. 26: Bihang sid. 138—141 och 152—155). Enligt denna plan räknade styrelsen med ett genomsnittligt årligt investeringsbehov av 230 miljoner kronor vid 1948 års prisnivå. Angivna belopp torde vid nu rådande prisnivå motsvara i runt tal 350 miljoner kronor. Utgångspunkten vid upprättandet av nämnda plan var, att det under 1940-talet uppdämda investeringsbehovet skulle tillgodoses och transportapparatens kapacitet anpassas till det stegrade transportbehov, som väntades följa med produktions- och välstandsökningen. Vid planens upprättande hade hänsyn även tagits till att järnvägarnas andel av landets totala transporter vore beroende på kvaliteten av och avgifterna för järnvägstransporterna, vilket i sin tur hade nära samband med möjligheterna att genom investeringar höja standarden och åstadkomma kostnadssänkande rationaliseringar.

Följande sammanställning (sid. 6) anger den beräknade medelförbrukningen och det på grundval därav beräknade anslagsbehovet för budgetåret 1953/54 (miljoner kronor).

Såsom framgår av denna sammanställning har styrelsen för budgetåret 1953/54 räknat med en medelförbrukning av 384,6 miljoner kronor och följaktligen med ett totalt anslagsbehov av 370 miljoner kronor. Härtill kommer 15 miljoner kronor för av T. G. O. J. pensionsstiftelse övertagna pensionsförpliktelser, som hittills åvilat statens järnvägar. Styrelsens investeringsprogram för nästa budgetår har sålunda — även realiter — större omfattning än det tidigare i genomsnitt för 1950-talet beräknade. Till viss mindre del förklaras denna större omfattning därav, att investeringsprogrammet i motsats till långtidsplanen innefattar arbeten med utökning av malmbanans kapacitet, för budgetåret 1953/54 beräknade draga en kostnad av omkring 4 miljoner kronor. Som förklaring må vidare anföras, att investeringarna ytterligare minst tre år volymmässigt legat under 10-årsprogrammet, vilket medfört än större eftersläpning. Härjämte har det med åren blivit allt tydligare, att eftersläpningen i fråga om tillgången på dragkraft och annan rullande materiel måste inhämtas snabbare än då förutsattes som medeltal för tioårsperioden.

Det under 1940-talet uppdämda investeringsbehovet innefattar arbeten och anskaffningar av mycket skiftande natur. Däribland kan särskiljas i första hand sådana investeringar, som beräknas giva en god och säker förräntning av det nedlagda kapitalet. Hit höra exempelvis elektrifiering och dieselfiering.

En annan grupp representeras av åtgärder för ersättning av föråldrad materiel, vars fortsatta användning förorsakar stora löpande kostnader och olägen-

	Beräknad anslagsbe- hålln. från budgetåret 1952/53	medelsför- brukning	Anslags- behov
A. Byggnader och anläggningar.			
1. Bangårdar	—	15·5	15·5
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	—	22·0	22·0
3. Anläggning av industrispår Örnköldsvik—Gullänget	0·6	2·8	2·2
4. Ombyggnad av smalspår till normalspår ..	—	15·3	15·3
5. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden	—	22·0	22·0
6. Skenfria vägkorsningar m. m.	0·5	0·1	—
7. Broar m. m.	—	7·5	7·5
8. Husbyggnader	—	18·3	18·3
9. Signalsäkerhetsanläggningar	0·3	9·4	9·1
10. Vägskyddsanläggningar	—	2·5	2·5
11. Telefonanläggningar m. m.	0·2	9·1	8·9
12. Anläggningar för elektrisk tågdrift	0·3	13·5	13·2
13. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet ..	—	25·0	25·0
14. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	—	6·0	6·0
15. Anläggningar vid huvudverkstäder	1·2	8·9	7·7
16. Anläggningar vid förrådsavdelningen	—	1·1	1·1
Summa byggnader och anläggningar	3·1	179·0	176·3
B. Försvarsberedskap	8·2	12·0	3·8
C. Rullande materiel.			
1. Anskaffning av lok och lokomotorer	—	54·0	54·0
2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar	1·3	25·3	24·0
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar	0·7	12·9	12·2
4. Anskaffning av godsvagnar	—	43·5	43·5
5. Ombyggnad av rullande materiel	—	10·7	10·7
Summa rullande materiel	2·0	146·4	144·4
D. Sjöfartsmateriel.			
1. Ny tågfärja	0·9	5·9	5·0
2. Ombyggnad av sjöfartsmateriel	—	0·2	0·2
Summa sjöfartsmateriel	0·9	6·1	5·2
E. Biltrafik.			
1. Garage- och verkstadsbyggnader	—	3·0	3·0
2. Anskaffning av bilmateriel	0·5	11·0	10·5
3. Förvärv av billinjer	—	3·0	3·0
Summa biltrafik	0·5	17·0	16·5
F. Inventarier	0·3	10·1	9·8
G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..	—	14·0	14·0
Summa summarum	15·0	384·6	370·0

heter för driften. Till denna grupp hör bl. a. utbyte av gamla godsvagnar med stor varmgångs- och axelbrottsfrekvens.

En tredje grupp utgöres av sådana arbeten och anskaffningar, som syfta till ökning av transportapparatens kapacitet, exempelvis upprustning av malm-banan och breddning av smalspårslinjen Forshem—Lidköping—Håkantorp samt anskaffning av godsvagnar för hävande av vagnsbrist.

Arbeten sådana som dubbelspårsbyggnader samt äldre godsmagasins ersättande med moderna dylika ha det dubbla syftet att öka kapaciteten och höja kvaliteten. I sistnämnda hänseende må sålunda framhållas den möjlighet till förbättring av tidtabeller och tågföring, som förhandenvaron av dubbelspår innebär, och den förbättrade service och därigenom förkortade väntetid, som ett ändamålsenligt godsmagasin erbjuder åt trafikanterna.

Övriga arbeten och anskaffningar, ingående i det uppdämda investeringsbehovet, kunna i stort sett rubriceras som annan allmän upprustning. Hit hör bl. a. förbättring av statens järnvägars personallokaler och bostäder.

Ombyggnaden av det smalspåriga blekingenätet, som enligt beslut av vår riksdagen 1952 nu skall igångsättas, representerar en speciell grupp av arbeten, som icke kan väntas lämna järnvägsekonomisk förräntning å nedlagt kapital.

Åtskilliga av nu ifrågavarande arbeten och anskaffningar äro av sådan natur, att genomförandet av desamma bör göras beroende av prisnivån. Med fallande priser följer nämligen ökad investeringsvilja från statens järnvägars sida.

Om en mera utprägad konjunkturomsvängning skulle komma, bör den ur både statens järnvägars och det allmännas synpunkter snabbt kunna mötas med relativt rikliga anslag. Överväganden av detta slag ha föranlett styrelsen att dimensionera investeringsprogrammet för nästa budgetår så, att viss möjlighet till ökad sysselsättning kan beredas i en sådan situation. Även om styrelsen av nyss berörda skäl nu begär relativt rikliga anslag, har styrelsen dock för avsikt att igångsätta därmed avsedda arbeten endast i den mån tidpunkten härför befinnes lämplig med hänsyn till prisläget eller förhållandena i övrigt, främst sysselsättningsläget, skulle göra detta önskvärt.

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

A. Byggnader och anläggningar.

1. Bangårdar..... kronor 15 500 000

Av tidigare anvisade anslag till bangårdsarbeten förefanns vid utgången av budgetåret 1951/52 en behållning av 58 000 kronor, vartill kommer 90 000 kronor utgörande i det föregående omnämnd, på bangårdar belöpande del av behållningen å den vid senaste budgetårsskifte slopade anslagsrubriken Elektriska belysningsanläggningar. Till bangårdar har för budgetåret 1952/53 anvisats 11 300 000 kronor, varför 11 448 000 voro disponibla vid innevarande

budgetårs ingång. Denna summa är numera icke tillräcklig för slutförande av arbeten, som redan påbörjats eller beräknas komma att igångsättas före budgetårets utgång. Detta beror dels på inträdda prisstegringar, dels ock därpå, att vissa till kollektiva anslag hänförliga arbeten — främst för förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg — av olika skäl och särskilt i syfte att öka trafikkapaciteten på malmbanan måst igångsättas i större omfattning än som beräknats vid ingivande av tidigare anslagsäskanden. Medelsförbrukningen under innevarande budgetår uppskattas till 14 248 000 kronor. Som redan anförts, erfordras sålunda ett tilläggsanslag av i runt tal 2 800 000 kronor.

För budgetåret 1953/54 förutses en medelsförbrukning av 15 500 000 kronor, varav 5 750 000 kronor för arbeten, som upptagits i tidigare års anslagsäskanden och 9 750 000 kronor för nya respektive fortsättning av förut anmälda arbeten enligt följande sammanställning:

	Medelsförbrukning under budgetåret 1953/54 kronor
Rangerbangård i Hälsingborg	1 500 000
Utbyggnad och mekanisering av rangerbangården i Ånge	1 000 000
Utbyggnad av bangårdar i Hallsberg, Hässleholm, Lidköping och Luleå.....	1 400 000
Förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tågväg och anläggning av nya mötesplatser	2 000 000
Mindre bangårdsombyggnader och diverse bangårdsanordningar..	3 850 000
	Summa 9 750 000

Vad gäller rangerbangårdarna i Hälsingborg och Ånge tillåter sig styrelsen att hänvisa till de motiveringar, som lämnats i anslagsäskandena för budgetåren 1951/52 respektive 1952/53.

Vid Hallsberg erfordras utläggning av spår till lastbrygga för stycke gods-vagnar. Utbyggnaden i Hässleholm avser en sedan längre tid tillbaka planerad förbättring av rangerbangården för att möjliggöra en mera tillfredsställande avveckling av godstrafiken. I samband med ombyggnaden av spårspårslinjen Håkantorps—Lidköping—Forshem är det avsett att genomföra en välbehövlig förbättring av bangården i Lidköping. I den mån hithörande arbeten icke äro direkt föranledda av spårbreddningen, anses kostnaderna böra bestridas av investeringsanslag till bangårdar. I Luleå kräver den bl. a. genom utbyggnaden av Norrbottens järnverk väsentligt ökade trafiken en mera omfattande om- och tillbyggnad av bangården.

Ett med hänsyn till tågföringen angeläget behov av nya mötesplatser, förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg föreligger alltså på ett flertal platser, varför anslagsmedel erfordras härför.

Slutligen erfordras medel dels för sådana smärre bangårdsombyggnader,

för vilka kostnaderna tidigare bestritts av statens järnvägars dispositionsanslag, dels ock för diverse bangårdsanordningar, såsom vändskivor, vagnvågar och kranar m. m. samt plattformar, lastkajer och dylikt.

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

att till bangårdar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 15 500 000 kronor.

2. Dubbelspårsbyggnader kronor 22 000 000

För fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 t. o. m. 1952/53 beviljats sammanlagt 131 250 000 kronor, varav för innevarande budgetår 17 000 000 kronor. Med hänsyn till höjda arbetslöner och stegrade materialpriser, särskilt vad gäller spårmaterial, beräknas emellertid fullföljandet av budgetårets arbetsprogram komma att draga en kostnad av 19 000 000 kronor. Enär någon medelsbehållning å tidigare anvisade anslag icke förefanns vid budgetårets ingång, erfordras sålunda ett tilläggsanslag av 2 000 000 kronor.

Under budgetåret 1951/52 ha linjesträckorna Moholm—Tidan, Falköping—Floby och Alvesta—Blädinge, sammanlagt omfattande cirka 24 km banlängd, öppnats för dubbelspårsdrift. Under innevarande budgetår beräknas sträckorna Sparreholm—Skebokvarn, Floby—Källeryd, Sävsjö—Stockarvd, Moheda—Alvesta och Blädinge—Vislanda, tillsammans omfattande 44 km banlängd, bliva färdigställda.

Med nuvarande arbetstakt beräknas dubbelspårsbyggnaderna på göteborgs- och malmölinjerna bliva färdigställda först omkring år 1960. Av olika skäl — tågföringstekniska och andra — vore emellertid önskvärt att i någon mån — förslagsvis med ett år — kunna förkorta byggnadstiden för dessa ur trafiksynpunkt viktiga anläggningar, om förutsättningar för en sådan förkortning i övrigt föreligga. Vid nuvarande prisnivå skulle härför krävas en ökning av medelsbehovet med cirka 3 miljoner kronor per år. Det för nästa budgetår upprättade arbetsprogrammet, vilket jämväl omfattar den i fjolårets petitaskrivelse berörda bandelen Örebro—Frövi, har baserats på ovan angiven planläggning, varvid beräknats ett totalt medelsbehov av 22 000 000 kronor.

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

att till dubbelspårsbyggnader för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 22 000 000 kronor.

3. Anläggning av industrispår Örnköldsvik—Gullänget.. kronor 2 200 000

För ovannämnda industrispårsanläggning har t. o. m. budgetåret 1952/53 anvisats investeringsanslag å tillhoppa 1 800 000 kronor. I föregående års petitaskrivelse meddelade styrelsen, att vissa markuppgörelser och stadsplanefrågor inom Örnköldsviks stad hindrat påbörjandet av industrispårs-

anläggningen, som enligt dåvarande priser beräknades kosta 3 200 000 kronor. Enligt från staden lämnade uppgifter beräknas nämnda frågor komma att lösas inom den närmaste tiden. Arbetet kommer omedelbart därefter att igångsättas och är avsett att drivas i sådan takt, att av tillgängliga anslagsmedel 1 200 000 kronor förutses bli förbrukade under innevarande budgetår. På grund av inträdda prisstegringar m. m. måste totalkostnaden för anläggningen nu uppskattas till 4 000 000 kronor. För arbetets fortsättande och slutförande erfordras sålunda — utöver beräknad medelsbehållning vid innevarande budgetårs utgång — ett belopp av 2 200 000 kronor.

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

att till anläggning av industrispår mellan Örnsköldsvik och Gullänget för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor.

4. Ombyggnad av smalspår till normalspår kronor 15 300 000

Av det för budgetåret 1951/52 anvisade investeringsanslaget för ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva kvarstod vid budgetårets utgång en behållning av 1 473 000 kronor. Tillsammans med det för innevarande budgetår för samma ändamål anvisade anslaget, 2 000 000 kronor, står sålunda 3 473 000 kronor till förfogande. Då arbetena nu bedrivs i full utsträckning enligt upprättad arbetsplan, är det att förutse, att nämnda belopp kommer att helt förbrukas under nu löpande budgetår, varjämte inträdda prisstegringar kräva ett tilläggsanslag av 700 000 kronor.

För budgetåret 1953/54, då ifrågakvarande linjer beräknas kunna tagas i bruk som normalspåriga, förutses ett medelsbehov vid dagens prisläge av 3 300 000 kronor.

Beträffande ombyggnaden av det s. k. blekingenätets järnvägar har 1952 års riksdag beslutat, att ombyggnaden till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skall upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram samt bemyndigat Kungl. Maj:t att för detta ändamål tillfälligt under budgetåret 1952/53 taga i anspråk medel, som anvisats för andra investeringar i statens järnvägars fond. Kungl. Maj:t har i anslutning härtill bemyndigat järnvägsstyrelsen att för ifrågakvarande ombyggnad förskottsvis under budgetåret 1952/53 taga i anspråk erforderligt belopp av statens järnvägars rörelsemedel samt förklarat sig vilja framdeles, efter framställning av järnvägsstyrelsen, upptaga till prövning frågan om återföring och avskrivning av ianspråktaget belopp.

Sedermera har arbetsmarknadsstyrelsen i en till Kungl. Maj:t den 15 augusti 1952 ingiven skrivelse framhållit angelägenheten av att för undvikande av arbetslöshet i Blekinge län arbeten avseende ombyggnad till normalspår av blekingebanorna bedreves på sådant sätt, att anställning under vintern 1952/53 kunde beredas minst 200 arbetare från länet, varjämte det

syntes erforderligt att möjlighet bereddes att sysselsätta ett betydande antal arbetslösa från angränsande län, särskilt Kristianstads län. Arbetsmarknadsstyrelsen hemställer bl. a., att Kungl. Maj:t måtte ställa ett belopp av 5 000 000 kronor till järnvägsstyrelsens förfogande för ombyggnadsarbetena ifråga.

Ur järnvägssynpunkt är det angeläget, att breddningsarbetet på linjen Kristianstad—Karlskrona bedrivs i en takt, som befinnes lämplig ur driftteknisk och byggnadsteknisk synpunkt utan att dock förorsaka några merkostnader. Såvitt nu kan bedömas bör vid en sådan planläggning denna del av ombyggnadsprogrammet kunna genomföras på relativt kort tid, förslagsvis fyra år. Styrelsen vill dock förutskicka, att de svåra frågorna om linjedragningen inom Karlshamn och Ronneby ännu ej äro lösta ens i princip, vilket kan tänkas komma att fördröja färdigställandet. Om något av de dyrare karlshamnialternativen skulle bli beslutat av styrelsen efter slutförandet av pågående underhandlingar med staden, föreligger här ett arbete av sådan omfattning, att detsamma kommer att bli av avgörande betydelse i fråga om tidpunkten för linjens färdigställande. Detta och även andra arbeten längs linjen äro av sådan natur, att de förhållandevis väl lämpa sig som arbetsobjekt för friställd arbetskraft. Med hänsyn till dessa omständigheter anser styrelsen, att medelsbehovet inklusive för av arbetsmarknadshänsyn eventuellt utförda arbeten bör beräknas till 8 000 000 kronor för innevarande budgetår och till 12 000 000 kronor för budgetåret 1953/54.

Enligt styrelsens uppfattning böra arbetena före den 1 juli 1954 bedrivas så gott som enbart på linjen Kristianstad—Karlskrona. Styrelsen har för avsikt att om möjligt före årsskiftet eller i vart fall i början av 1953 inkomma med redogörelse för resultatet av en detaljerad kostnadsberäkning för breddningsarbetena på denna bandel. Till frågan om breddningsarbetena på övriga till blekingenätet hörande banor avser styrelsen att återkomma framdeles.

För ombyggnad av smalspår till normalspår erfordras sålunda för budgetåret 1952/53 ett tilläggsanslag av (700 000 + 8 000 000) 8 700 000 kronor och för budgetåret 1953/54 (3 300 000 + 12 000 000) 15 300 000 kronor.

Av vad ovan och tidigare anförts framgår, att här ifrågavarande arbeten å blekingenätet dels till icke ringa del äro att betrakta som beredskapsarbeten till motverkande av arbetslöshet, dels icke äro räntabla. Under sådana förhållanden anser styrelsen, att kostnaderna böra bestridas på sådant sätt, att de icke öka statens järnvägars räntepliktiga kapital.

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

dels å kapitalbudgeten till ombyggnad av smalspår till normalspår för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 15 300 000 kronor,

dels å driftbudgeten till avskrivning av i nysnämnda summa ingående belopp för blekingenätets ombyggnad anvisa 12 000 000 kronor.

5. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden kronor 22 000 000

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1952/53 begärde styrelsen ett belopp av 18 000 000 kronor till rälsutbyten och andra spårförstärkningsåtgärder. I statsverkspropositionen upptogs emellertid ej mer än 16 000 000 kronor, vilket belopp även anvisades av riksdagen. Å tidigare anvisade anslag förefanns vid budgetårets ingång ingen behållning. Sedan föregående höst har en betydande prisstegring å räler och övrig spårmateriel, genomsnittligt uppgående till cirka 25 procent, inträtt. För fullföljande av det arbetsprogram, som med tidigare prisläge kunnat inrymmas i det för budgetåret anvisade anslaget, erfordras därför ytterligare 4 000 000 kronor, vilken summa styrelsen i det föregående anmält behövt såsom tilläggsanslag.

För det fortlöpande utbytet av förslitna räler och för angelägna spårförstärkningsåtgärder å vissa bandelar erfordras för budgetåret 1953/54 anslagsmedel, som möjliggöra utförande av hithörande arbeten i åtminstone den omfattning, som av styrelsen beräknades vid äskandet av anslag för innevarande budgetår. På grundval av nu rådande prisläge kan medelsförbrukningen därvid uppskattas till 22 000 000 kronor.

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

att till fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 22 000 000 kronor.

7. Broar m. m. kronor 7 500 000

Vid utgången av budgetåret 1951/52 förefanns en medelsbehållning av 1 296 000 kronor å tidigare anvisade anslag till Broar m. m., vartill kommer 67 000 kronor å förutvarande anslaget till Färjelägen, som fr. o. m. innevarande budgetår icke redovisas särskilt utan sammanslagits med anslaget till Broar m. m. Medelsförbrukningen under nämnda budgetår har sålunda icke uppgått till tidigare beräknat belopp, vilket till stor del berott på en viss förskjutning i fråga om utbetalningen av statens järnvägars bidrag till Stockholms stad för anläggning av ny järnvägsbro över Söderström i Stockholm. För innevarande budgetår har anvisats ett anslag av 4 500 000 kronor. Sammanlagda medelstillgången vid budgetårets ingång uppgick alltså till 5 863 000 kronor, vilket belopp beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret för pågående eller planerade arbeten.

För budgetåret 1953/54 uppskattas statens järnvägars andel av kostnaderna för de nya trafikförbindelserna mellan Tegelbacken och Södermalm i Stockholm till 3 000 000 kronor. Därutöver erfordras 4 500 000 kronor för övriga angelägna broarbeten, av vilka må nämnas den fortsatta anläggningen av ny bro över Indalsälven på linjen Bräcke—Långele, om- och tillbyggnad av bro över Gavleån i Gävle samt ombyggnad av broar över Kävlingeån vid Örtofta och över Strömsholms kanal vid Fagersta.

Det sammanlagda anslagsbehovet under nästkommande budgetår uppgår således till 7 500 000 kronor.

Styrelsen hemställer i anslutning härtill, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till broar m. m. för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 7 500 000 kronor.

8. Husbyggnader kronor 18 300 000

Tidigare anvisade anslag till husbyggnader voro vid utgången av budgetåret 1951/52 helt förbrukade. För budgetåret 1952/53 har till hithörande arbeten anvisats 11 200 000 kronor. Härtill kommer ett mindre belopp — 46 000 kronor — utgörande på Husbyggnader belöpande del av behållningen å den vid senaste budgetårsskifte slopade anslagsrubriken Elektriska belysningsanläggningar. Huvudsakligen på grund av inträdda prisstegringar inom husbyggnadsfacket äro de till förfogande stående medlen icke tillräckliga för fullbordandet av de arbeten, som ingå i tidigare framlagda arbetsprogram. Förslag har vidare framkommit att på toppen av Mörvikshummeln vid övre änden av Åre nybyggda fjällbana uppföra en restaurang, vilken om möjligt borde vara färdig att tagas i bruk till världsmästerskapen i alpin skidsport i Åre vintern 1954. Med hänsyn till att trafiken på Åre fjällbana under det gångna halvåret vida överträffat prognoserna synas goda förutsättningar föreligga att få en dylik restaurangbyggnad räntabel. Därest erforderligt belopp, beräknat till 500 000 kronor, ställes till förfogande för budgetåret 1952/53 och förutsättningar för räntabel uthyrning av restaurangbyggnaden kunna verifieras, har styrelsen för avsikt att igångsätta arbetet under våren 1953. Medelsförbrukningen för husbyggnader uppskattas under anförda omständigheter till 15 246 000 kronor. Ett tilläggsanslag av 4 000 000 kronor är sålunda, som i det föregående anmälts, erforderligt.

För budgetåret 1953/54 föreligger ett medelsbehov av 18 300 000 kronor, varav 4 300 000 kronor till arbeten, för vilka anslagsmedel helt eller delvis äskats i tidigare års framställningar men som icke kunna bli färdiga eller slutligt likviderade före innevarande budgetårs utgång, samt 14 000 000 kronor för nya arbeten enligt nedanstående specifikation.

	Medelsförbrukning under budgetåret 1953/54 kronor
Stationshus	1 900 000
Godsmagasin	3 550 000
Personallokaler	930 000
Nya bostadshus	1 000 000
Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd	1 000 000
Verkstadsskola	500 000
Diverse mindre husbyggnadsarbeten	5 120 000

De för stationshus upptagna beloppen avse främst nytt stationshus vid Sundbyberg, för vilket ändamål styrelsen i sitt anslagsäskande för budget-

året 1951/52 anmält ett anslagsbehov av 500 000 kronor. Härvid avsågs närmast ett mindre stationshus inrymmande enbart lokaler för trafik tjänsten. Vid senare överväganden har det emellertid befunnits vara mest ändamålsenligt att uppföra en större byggnad, i vilken jämväl kan inrymmas dels kontorslokaler för statens järnvägar, varav angeläget behov föreligger, dels ock vissa affärslokaler. Kostnaden för en sådan byggnad har uppskattats till cirka 3 000 000 kronor med en beräknad medelsförbrukning under budgetåret 1953/54 av 1 500 000 kronor utöver tidigare beviljade 500 000 kronor. Vidare kräver trafikutvecklingen ett nytt stationshus jämte gångtunnel i Norrviken. Ny stationsbyggnad bör av samma skäl uppföras i Sibbhult.

I angivna anslagsbehov för godsmagasin har inräknats 1 000 000 kronor för slutlig reglering av kostnaderna för det nya ilgodsmagasinet vid Stockholm C, vartill tidigare anvisats sammanlagt 10 500 000 kronor. Vissa entreprenadreservationer med avseende på under byggnadstiden inträffade prisstegringar ha medfört en högre anläggningskostnad än den tidigare uppgivna, varom styrelsen även lämnat antydan i föregående års framställning. Vid Göteborg N måste ett nytt magasin för ankommande gods uppföras såsom ersättning för det för några år sedan nedbrunna magasinet, vilket tills vidare ersatts med en provisorisk byggnad. Kostnaderna för det nya magasinet, vilka till en del böra belasta dispositionsanslaget, i vad detta avser återställande av genom olyckshändelser skadad egendom, hava uppskattats till 7- å 8 000 000 kronor, varav 1 000 000 beräknas förbrukade under nästa budgetår. I samband med ordnandet av bangårdsförhållandena i Hälsingborg, vartill begynnelseanslag anvisats under rubriken Bangårdar, skall även uppföras ett nytt godsmagasin, för vilket anläggningskostnaden uppskattas till 1 500 000 kronor. För arbetets bedrivande under budgetåret 1953/54 erfordras 500 000 kronor. Slutligen har i ovan angivna belopp för nya godsmagasin inräknats kostnader för uppförande av sådana vid Landskrona, Kristianstad och Värnamo, vid vilka platser godstrafiken är av den omfattning, att större och mera ändamålsenliga magasinslokaler erfordras.

Ett angeläget behov av nya och förbättrade personallokaler förefinnes allttjämt. De för detta ändamål här upptagna kostnaderna avse nya personalhus eller -lokaler i Kolbäck, Charlottenberg, Bollnäs och Sundsvall samt för omlastningspersonal vid Hallsberg. För modernisering av befintliga personallokaler har medelsbehov inräknats i diverseposten.

För nya bostadshus och förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd har styrelsen upptagit samma belopp som för innevarande budgetår, d. v. s. 1 000 000 kronor för vardera posten.

Enligt erfarenheter, bl. a. från Amerika, kommer den snabbt fortskridande dieselifieringen av statens järnvägars linjer att föra med sig ökade kvantitativa och kvalitativa krav på reparatörspersonalen. I insikt härom har en kommitté inom styrelsen haft i uppdrag att utreda denna fråga och i samband därmed även verkställa översyn av frågan om utbildning av reparatörspersonal vid statens järnvägars maskinavdelning överhuvud taget. I sitt för kort

tid sedan avgivna betänkande har kommittén, efter att ha undersökt olika alternativ, kommit till det resultatet, att statens järnvägar snarast möjligt bör bygga en egen verkstadsskola, lämpligen förlagd till Örebro. Totalkostnaden för den av kommittén föreslagna skolan uppskattas av styrelsen vid nuvarande prisläge till cirka 4 miljoner kronor inklusive inventarier och undervisningsmaterial. Utan att ha tagit slutlig ställning till frågan, anser sig styrelsen dock med hänsyn till angelägenhetsgraden böra framlägga förslag om uppförande av en verkstadsskola, för vilket ändamål medräknats ett begynnelsebelopp av 500 000 kronor för budgetåret 1953/54.

Slutligen erfordras till diverse mindre husbyggnadsarbeten, för vilka kostnaderna tidigare bestritts av statens järnvägars dispositionsanslag och som huvudsakligen avse förbättring och modernisering av stationshus, godsmagasin och andra tjänstelokaler, ävensom personallokaler, uppförande eller utökning av mindre förråds- och verkstadsbyggnader m. m., ett sammanlagt belopp av 5 120 000 kronor.

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

att till husbyggnader för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 18 300 000 kronor.

9. Signalsäkerhetsanläggningar m. m..... kronor 9 100 000

För budgetåret 1952/53 har under ovanstående anslagsrubrik anvisats 7 100 000 kronor. Till förfogande står dessutom dels 482 000 kronor, utgörande behållning å tidigare under samma anslagsrubrik anvisade anslag, dels i det föregående omnämnt belopp av 1 118 000 kronor, utgörande behållning å den till 1 500 000 kronor uppgående delen av det för budgetåret 1951/52 till Upprustning av malmbanan anvisade anslaget å 2 000 000 kronor. Sammanlagt under budgetåret 1952/53 disponibla anslagsmedel uppgå sålunda till 8 700 000 kronor. Detta belopp beräknas bliva förbrukat under budgetåret så när som på 290 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1953/54 beräknas till 9 390 000 kronor. Anslagsbehovet skulle därmed komma att uppgå till 9 100 000 kronor. I fråga om den planerade medelsförbrukningen lämnas följande redogörelse.

För arbeten, som igångsattes redan budgetåret 1951/52 eller tidigare, förutses en medelsförbrukning av 850 000 kronor, medan arbeten, som påbörjats eller avses skola påbörjas innevarande budgetår, beräknas medföra utgifter på sammanlagt cirka 5 890 000 kronor.

Under budgetåret 1953/54 avses att fortsätta utbyggnaden av signalsäkerhetsanläggningarna genom att igångsätta nya anläggningsarbeten med huvudvikten lagd vid anläggningar, som samtidigt medföra en höjning av trafiksäkerheten och en minskning av kostnaderna för driftpersonalen. Särskilt bör i detta sammanhang omnämnas de betydande anläggningsarbeten även för signalväsendets vidkommande, som nödvändiggöras av de stora ombyggnadsarbetena på Stockholms centralstation med angränsande linjer.

De sålunda planerade nya arbetena beräknas kosta totalt 9 150 000 kronor, varav 2 650 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1953/54.

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

att till signalsäkerhetsanläggningar m. m. för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 9 100 000 kronor.

10. Vägskyddsanläggningar kronor 2 500 000

Det för budgetåret 1951/52 anvisade anslaget å 1 600 000 kronor jämte en vid budgetårets ingång disponibel behållning å 330 000 kronor var helt förbrukat vid utgången av samma budgetår. För innevarande budgetår har för ändamålet anvisats ett anslag å 1 800 000 kronor. Såsom i ett föregående avsnitt angivits väntas detta anslag icke bli tillräckligt för att täcka den beräknade förbrukningen, varför ett tilläggsanslag för innevarande budgetår å 500 000 kronor ansetts erforderligt.

Under budgetåret 1953/54 förutses en förbrukning och ett häremot svarande anslagsbehov å 2 500 000 kronor. Beloppet, som till sin storlek betingas av å ena sidan den alltjämt växande biltrafiken på landsvägarna, å andra sidan statens järnvägars möjligheter att fullfölja utbyggnaden av anläggningar av här ifrågavarande slag, sammansätter sig av kostnader för anläggningar, som dels påbörjades budgetåret 1951/52 eller tidigare, 100 000 kronor, dels påbörjats eller äro avsedda att påbörjas innevarande budgetår, 1 200 000 kronor, dels slutligen äro planerade att påbörjas budgetåret 1953/54, 1 200 000 kronor.

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

att till vägskyddsanläggningar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 2 500 000 kronor.

11. Telefonanläggningar m. m. kronor 8 900 000

För budgetåret 1952/53 har under ovanstående anslagsrubrik beviljats ett anslag å 5 900 000 kronor. Till förfogande står dessutom en behållning av 369 000 kronor å tidigare anvisade anslag under samma rubrik. Totalt disponibla medel nämnda budgetår utgöra alltså 6 269 000 kronor, medan förutsedd förbrukning beräknas uppgå till 6 099 000 kronor. En behållning av 170 000 kronor är sålunda att påräkna vid ingången av budgetåret 1953/54.

Medelsförbrukningen sistnämnda budgetår beräknas till 9 070 000 kronor och anslagsbehovet, sedan hänsyn tagits till förutsedd behållning, till 8 900 000 kronor. Medelsförbrukningen konstitueras av kostnaden för arbeten, som dels påbörjats budgetåret 1951/52 eller tidigare, 4 870 000 kronor, dels påbörjats eller beräknas komma att påbörjas innevarande budgetår, 825 000 kronor, dels slutligen äro avsedda att igångsättas budgetåret 1953/54, 3 375 000 kronor.

Sistnämnda belopp utgör på budgetåret fallande delkostnad för arbeten, vilka tillsammans beräknas kosta 7 645 000 kronor. Arten och omfattningen av dem framgår av följande sammanställning.

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1953/54 kronor
Diverse smärre kabelarbeten	130 000	130 000
Diverse smärre blankledningsarbeten	360 000	360 000
Komplettering av förstärkare m. m.	125 000	125 000
Fjärrskriftförbindelser	150 000	150 000
Automatväxlar	280 000	100 000
Fjärrautomatisering	195 000	35 000
Linjeselektering	575 000	—
Högtalaranläggningar	270 000	10 000
Impulsuranläggningar	130 000	5 000
Fortsatt utbyggnad av ny kabel Stockholm—Göteborg	5 000 000	2 200 000
Övrigt	430 000	260 000
	<hr/>	<hr/>
	Summa 7 645 000	3 375 000

Beträffande de sålunda angivna arbetena må framhållas följande.

Kabel- och blankledningsarbeten samt komplettering av förstärkare m. m. erfordras för att anpassa ledningsnäten till aktuella behov. Fjärrskriftförbindelserna äro avsedda att utbyggas i vidgad omfattning för att det därigenom skall bli möjligt att på vissa sträckor avlasta de hårt ansträngda telefonförbindelserna. Nya automatväxlar erfordras i Kristianstad och Gällivare, varigenom telefonistpersonal sparas, samtidigt som telefonnätet blir bättre utnyttjat. Av samma skäl bör automatiseringen av fjärrförbindelser och selekteringen av linjetelefonförbindelser fortsättas i enlighet med för sådana arbeten uppgjort program. Högtalaranläggningar och impulsuranläggningar föreslås anordnade i ungefär samma takt som under tidigare år.

Såsom redan anmäldes i styrelsens skrivelse angående anslag till nya byggnader och anläggningar för budgetåret 1947/48, äro de gamla telefonkablarna från Stockholm till Göteborg och Malmö otillräckliga med hänsyn till nuvarande telefontrafik. Avsikten är därför att med utnyttjande av den lämpligt dimensionerade kabeln från Stockholm över Västerås till Frövi anordna ett nytt kabelsystem. Medel ha redan anvisats till utbyggnad av en första etapp, nämligen sträckan Frövi—Örebro, vilket arbete också utförts. Vidare utbyggnad har hittills fått anstå, eftersom andra arbeten befunnits mera angelägna. Ett ytterligare uppskov är emellertid icke längre möjligt. Planläggningen av arbetena har under tiden omarbetats, varvid som huvudsakligt resultat framkommit, att sträckningen av kabeln bör justeras. Arbetet bör bedrivas dels som en fortsättning av hittills utförda arbeten norrifrån, så att anknytning även nås med kabeln mot Kristinehamn, dels också söderifrån med början i Göteborg. Slutpunkten för denna första etapp av de sydliga

arbetena skulle bli Vara. Kostnaden för här nämnda arbeten blir för statens järnvägars vidkommande högst 5 000 000 kronor, eventuellt mindre, om såsom troligt är telegrafverket skall deltaga i arbetet och därigenom också i kostnaderna. För budgetåret 1953/54 skulle av totalbeloppet erfordras 2 200 000 kronor.

I övrigt erfordras för diverse smärre arbeten 430 000 kronor, varav 260 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1953/54.

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

att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 8 900 000 kronor.

12. Anläggningar för elektrisk tågdrift..... kronor 13 200 000

För budgetåret 1952/53 har under ovanstående anslagsrubrik anvisats 10 100 000 kronor. Till förfogande står dessutom dels 664 000 kronor, utgörande behållning å tidigare under samma anslagsrubrik anvisade anslag, dels 498 000 kronor, utgörande i det föregående omnämnd behållning å den till 500 000 kronor uppgående delen av det för budgetåret 1951/52 till Upprustning av malmbanan anvisade anslaget å 2 000 000 kronor. Sammanlagt under budgetåret 1952/53 disponibla anslagsmedel uppgå sålunda till 11 262 000 kronor.

Medelsförbrukningen för sistnämnda budgetår beräknas till 11 000 000 kronor. Vid ingången av budgetåret 1953/54 kan alltså förutses en behållning å anslaget av cirka 260 000 kronor. För samma budgetår räknas med en medelsförbrukning av 13 460 000 kronor, varför anslagsbehovet skulle uppgå till 13 200 000 kronor.

Medelsförbrukningen budgetåret 1953/54 betingas av kostnaderna för arbeten, som dels redan igångsatts budgetåret 1951/52 eller tidigare, beräknade till 6 860 000 kronor, dels påbörjats eller äro avsedda att påbörjas budgetåret 1952/53, 3 000 000 kronor, dels beräknas bli igångsatta budgetåret 1953/54. De sistnämnda beräknas kosta totalt 14 100 000 kronor, varav cirka 3 600 000 kronor under budgetåret. Arten och omfattningen av dessa arbeten framgår av följande sammanställning.

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1953/54 kronor
Ny omformarstation i trakten av Filipstad	2 800 000	680 000
Tre transportabla omformaraggregat	3 100 000	510 000
Modernisering av äldre omformarstationer	3 680 000	550 000
Tre ställverksvagnar	1 200 000	200 000
Fjärrkontrollanläggningar	920 000	300 000
Kopplingscentraler.....	950 000	235 000
Smärre anläggningar för kraftförsörjning	335 000	210 000
Fasta tågvärmeanläggningar	40 000	40 000
Komplettering av hjälpkraftledningen	40 000	40 000
Förrådslokaler	275 000	250 000
Smärre kontaktledningsarbeten	760 000	585 000

Summa 14 100 000 3 600 000

Beträffande de sålunda planerade nya arbetena meddelas följande.

Linjen Göteborg—Falun—Gävle erhåller för närvarande sin energiförsörjning från bl. a. omformarstationerna i Kil och Grängesberg. Avståndet mellan dessa båda orter är 160 km, vilket är avsevärt mer än vad som är normalt för en linje med den trafik, som den här ifrågavarande bandelen har. Trots att de båda stationerna samköra, bli spänningsfallen tidvis så stora, att förseningar i trafiken uppstå, varjämte transportmängden på linjen för närvarande ej kan ökas. För att tillgodose mycket rimliga anspråk på driftsäkerhet och transportkapacitet är det därför nödvändigt att bygga en ny omformarstation, som lämpligen bör förläggas till trakten av Filipstad eller söder om denna ort.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 september 1951 rörande anslagsbehovet för innevarande budgetår anmälde styrelsen behov av 20 omformaraggregat om vardera 4 000 kVA, vilka erfordrades före utgången av år 1960, om anspråken med hänsyn till effektökning och reservhållning skulle kunna tillgodoses. Fem av dessa aggregat beräknas bliva kontraherade innevarande budgetår. Med hänsyn till gällande långa leveranstider bör beställning av ytterligare tre aggregat utläggas under nästa budgetår.

Arbetet med modernisering av äldre omformarstationer, som pågått under en lång följd av år, anses böra fullföljas i syfte att minska brandrisken och möjliggöra användning i dem av omformaraggregat av den större typen. Några av dem måste samtidigt tillbyggas med hänsyn till uppkomna större effektbehov.

För drift av reservstationer erfordras s. k. ställverksvagnar, innehållande den elektriska utrustning, som erfordras som komplement till omformaraggregaten i de fall, då permanent sådan utrustning ej är anordnad. Beställning av tre dylika vagnar bör utläggas budgetåret 1953/54.

Såsom ett led i rationaliseringen av den elektriska bandriften ingår fjärrstyrning av omformarstationer. Åtgärden, som tillåter obemannad drift av dylika stationer, kommer planenligt att genomföras vid två under byggnad varande stationer. Den kan också med ekonomisk fördel genomföras för att minska driftkostnaderna vid redan byggda stationer. Beställning av fyra dylika utrustningar bör utläggas under budgetåret 1953/54.

Sedan numera kontaktledningssystemet genom fortgående elektrifiering fått formen av ett på sina håll rikt förgrenat nät, har på vissa platser uppstått behov av kopplingscentraler, i vilka de anslutande linjerna kunna sammankopplas och förses med anordningar för selektiv utlösning vid jordslutningar. Härigenom kan samkörningens fördelar till fullo utnyttjas. Bl. a. höjes belastningsförmågan på nätet. Beställningar av utrustningar för tre sådana kopplingscentraler böra utläggas under nästa budgetår.

Befintliga anläggningar för kraftförsörjningen måste i vissa fall kompletteras och anpassas till aktuella behov. Härför erfordras belopp, som i sammanställningen ovan upptagits under rubriken »smärre anläggningar för kraftförsörjning». Ytterligare belopp erfordras jämväl för fasta tågvarmeanlägg-

ningar, komplettering av hjälpkraftledningen samt till förrådslokaler för elektrisk materiel.

Beloppet för smärre kontaktledningsarbeten slutligen innefattar ett stort antal poster av skilda slag, såsom för anpassning av ledningarna till aktuella behov, för höjning av driftsäkerheten, för minskning av olycksfallsrisken vid arbeten i anläggningarna och vid lossning och lastning av vagnar på spår under kontaktledning etc. En del av beloppet blir erforderligt för upprustning av kontaktledningsanläggningarna på de smalspåriga järnvägarna i mellersta Östergötland.

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

att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 13 200 000 kronor.

13. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet kronor 25 000 000

Vid vårriksdagen 1950 beslöts elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar. Arbetet med dessa linjer har fortgått i huvudsak programenligt. Smärre av leveranssvårigheter och brist på arbetskraft betingade förseningar ha dock icke kunnat undvikas. På den förstnämnda linjen beräknas sålunda elektrisk drift kunna upptagas först i februari eller mars 1953 i stället för som ursprungligen planerats vid årsskiftet 1952/53.

Vid vårriksdagen innevarande år beslöts vidare elektrifiering av linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långsele. De förberedande arbetena på dessa linjer ha igångsatts.

Vid riksdagsbehandlingen av sistnämnda elektrifieringsprogram framhölls som ett önskemål, att även linjen Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden borde medtagas i beslutet. Järnvägsstyrelsen var för sin del icke beredd att taga definitiv ställning till önskemålet, när erforderliga förhandlingar med Bolidenbolaget rörande förutsättningarna för elektrifiering av den av bolaget ägda men av statens järnvägar trafikerade delsträckan Slind—Boliden ännu icke hade upptagits. Beslutet som sådant ansågs för övrigt icke utgöra hinder för att utvidga detsamma till att omfatta även andra linjer, bland dem den ifrågavarande. Järnvägsstyrelsen har ännu ej upptagit några förhandlingar med Bolidenbolaget, när alltjämt återstår god tid härför. Det redan beslutade programmet kan nämligen, såvitt nu kan bedömas, icke helt förverkligas på kortare tid än i bästa fall tre à fyra år. Med hänsyn härtill behöver frågan om elektrifiering av linjen Bastuträsk—Skelleftehamn icke upptagas till behandling förrän hösten 1953, då styrelsen räknar med att också kunna få ytterligare erforderliga undersökningar slutförda och då för övrigt en allmän översyn av det fortsatta elektrifieringsprogrammet bör ha hunnit göras.

Till fortsatt elektrifiering anvisades å ordinarie och tilläggsstat för budgetåret 1951/52 sammanlagt 13 000 000 kronor. Anslaget förbrukades helt. För innevarande budgetår står ett anslag å 17 000 000 kronor till förfogande. Beloppet beräknas bliva otillräckligt med hänsyn till inträffade prisstegringar, varför, såsom redan nämnts, ett tilläggsanslag å 2 000 000 kronor anses erforderligt.

För budgetåret 1953/54 erfordras ett till 25 000 000 kronor höjt anslag. Beloppet har beräknats med hänsyn till inträffade prisstegringar men förutsätter också, att någon lättnad på arbets- och materialmarknaden skall göra sig märkbar även för elektrifieringsarbetenas vidkommande.

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

att till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 25 000 000 kronor.

14. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar..... kronor 6 000 000

I föregående års framställning uppgav styrelsen, att å tidigare anvisade anslag till lokstations- och driftverkstadsanläggningar en medelsbehållning av 1 300 000 kronor vore att förutse vid utgången av budgetåret 1951/52. Enär igångsättandet av en del arbeten, för vilka anslagsmedel beviljats, fördröjts med hänsyn bl. a. till att omarbetning av tidigare projekt i vissa fall befunnits nödvändig, har medelsförbrukningen under budgetåret blivit avsevärt mindre än vad som beräknats, och medelsbehållningen vid budgetårets utgång uppgick på grund härav till 2 562 000 kronor. Tillsammans med det för budgetåret 1952/53 anvisade anslaget, 1 100 000 kronor, stå sålunda 3 662 000 kronor till förfogande. Under innevarande budgetår beräknas tidigare anmälda arbeten inom denna anslagsgrupp komma att bedrivas i sådan omfattning, att sistnämnda belopp kommer att bliva helt förbrukat.

För budgetåret 1953/54 beräknas en medelsförbrukning av 6 000 000 kronor, varav 900 000 kronor hänför sig till anslag som äskats i tidigare års framställningar. För nya respektive fortsättning av förut anmälda arbeten erfordras 5 100 000 kronor enligt följande sammanställning:

	Medelsförbrukning under budgetåret 1953/54 kronor
Ny lokstation i Västerås.....	2 100 000
Tillbyggnad av lokstall och ombyggnad av driftverkstad m. m. i Kiruna	2 000 000
Diverse mindre arbeten	1 000 000

Till ny lokstation i Västerås har tidigare anvisats 1 200 000 kronor. Den beräknade totalkostnaden för anläggningen uppgavs i styrelsens framställning om anslagsmedel för budgetåret 1951/52 till 3 500 000 kronor. Med hän-

syn till en önskvärd koncentrerings av lokrörelsen har det senare visat sig behövt och ändamålsenligt att dimensionera den nya lokstationen för ett större antal lok än som från början var avsett. På grund härav ävensom de starka prisstegringar som inträtt sedan hösten 1950 måste anläggningskostnaden nu uppskattas till omkring 7 000 000 kronor. För arbetenas bedrivande under budgetåret 1953/54 erfordras utöver tidigare anvisade medel ett belopp av 2 100 000 kronor. Avsett är att eventuellt kombinera lokstationen med garage för landsvägsbussar för en uppskattad kostnad av omkring 2 000 000 kronor. Härför under budgetåret 1953/54 erforderliga medel äskas under rubriken Biltrafik.

Utbyggnaden av lokstationen i Kiruna sammanhänger med pågående arbeten för att höja malmbanans trafikkapacitet. För de nya elektrolok, som därvid skola anskaffas, erfordras tillbyggnad av lokstallsutrymmena, varjämte driftverkstad och personallokaler i samband därmed böra utökas och förbättras. Totalkostnaden för dessa arbeten har uppskattats till 3 000 000 kronor, varav 2 000 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1953/54.

Slutligen erfordras till diverse mindre ny- och ombyggnadsarbeten å lokstations- och driftverkstadsanläggningar ett belopp av 1 000 000 kronor.

Styrelsen hemställer sålunda, att Kungl. Majt måtte föreslå riksdagen

att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor.

15. Anläggningar vid huvudverkstäder kronor 7 700 000

För innevarande budgetår har till anläggningar vid huvudverkstäder anvisats ett belopp av 4 500 000 kronor. Vid ingången av budgetåret förefanns en behållning av 504 000 kronor på tidigare till ifrågavarande ändamål anvisade medel, varför ett belopp av 5 004 000 kronor nu står till disposition. Under budgetåret 1952/53 beräknas härav tagas i anspråk 3 834 000 kronor för pågående arbeten samt för sådana tidigare anmälda arbeten, som beräknas bli igångsatta före utgången av budgetåret. Vid ingången av budgetåret 1953/54 kan alltså beräknas kvarstå en behållning av 1 170 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1953/54 beräknas till 8 870 000 kronor, varav 5 570 000 kronor för slutförande av arbeten, som igångsatts under innevarande budgetår. Skillnaden, 3 300 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1953/54 för följande arbeten, som styrelsen anser angeläget att igångsätta under sistnämnda budgetår.

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1953/54 kronor
Örebro, tillbyggnad av lokverkstaden	150 000	150 000
Göteborg, utvidgning av verkstaden	1 850 000	1 100 000
Malmö, tillbyggnad av vagnverkstaden	450 000	450 000
Östersund, tillbyggnad av lokverkstaden	300 000	300 000
Åmål, tillbyggnad av lokverkstaden	500 000	100 000
Diverse mindre arbeten för huvudverkstäder	1 200 000	1 200 000
	<hr/> Summa 4 450 000	<hr/> 3 300 000

Till motivering för dessa nya arbeten får styrelsen anföra följande.

I lokverkstaden Örebro, där såväl el- som ånglok undergå revision, finnas ännu sådana avdelningar inrymda i lokskeppen, som icke äga direkt samband med revisionsarbetet. Genom utflyttning av dessa avdelningar kunna ytterligare uppställningsplatser erhållas inom befintliga lokskepp samtidigt som möjlighet till förbättrade driftförhållanden skapas för berörda avdelningar. För att åstadkomma härför erforderligt verkstadsutrymme måste dock en mindre tillbyggnad av lokverkstaden göras. Denna tillbyggnad är planerad att inrymma avdelningar för snickeri-, målnings-, isolerings- och plåtslageriarbeten för ånglok samt vissa expeditjonsrum.

Verkstaden i Göteborg har så småningom övergått till att bliva en specialverkstad för revision och reparation av godsvagnar samt tillverkning av gods-vagnsdetaljer. Av verkstadstekniska skäl ha dessutom till verkstaden koncentrerats flera revisionsarbeten av mer speciell beskaffenhet såsom om- och nybyggnadsarbeten å godsvagnar. Genom att verkstadsdriften för det normala revisionsarbetet är taktbunden kunna dessa s. k. tunga arbeten emellertid icke i alltför stor omfattning införas i den normala arbetsgången utan att betydande olägenheter uppstå. För den skull vidtogs redan 1948 en viss utflyttning av tunga järnarbeten från den normala arbetsgången till på verkstadsgården iordningställda provisoriska arbetsplatser. Dessa ha emellertid den nackdelen, förutom bristen på lyftanordningar, att arbetena där på grund av väderleksförhållandena icke kunna pågå kontinuerligt hela året. Det synes därför nödvändigt att ändamålsenliga verkstadsutrymmen skapas för dessa tyngre arbeten. I viss utsträckning låter sig detta göra genom omdisposition av befintliga verkstadsutrymmen. Ett icke oväsentligt utrymme upptages nämligen för närvarande av verkstadens för omkring 460 man avsedda personallokaler samt de tidigare för personvagnsunderhållet iordningställda hjälpavdelningarna. Då de förra äro både otillräckliga och otidsenliga — duschanordningar saknas bl. a. helt — har det länge varit ett önskemål att få dem ersatta med nya lokaler. Genom dessas förläggning till en för ändamålet nyuppförd tillbyggnad till vagnverkstaden, vari även plats skulle beredas för ett nytt marketenteri, samt genom att slopa ovan nämnda hjälpavdelningar beräknas åtta nya uppställningsplatser för tyngre träarbeten kunna erhållas i direkt anslutning till redan befintliga uppställningsplatser. Kostnaden för dessa arbeten har beräknats till 650 000 kronor. För svårare och tyngre järnarbeten på godsvagnar finnes emellertid icke några ändamålsenliga verkstadsutrymmen att tillgå. För att dessa arbeten skola kunna bedrivas på ett rationellt sätt kräves nämligen helt andra verkstadsutrustningar än för det normala revisionsarbetet. Lämpliga verkstadslokaler för ifrågavarande ändamål böra därför iordningställas inom en nyuppförd verkstad, till vilken även andra för godsvagnsarbetet specifika arbeten skulle kunna koncentreras. Kostnaden för verkstadsbyggnaden har beräknats till 1 200 000 kronor.

För att vid huvudverkstaden i Malmö kunna helt utnyttja vagnverkstadens kapacitet för storrevision av 4-axliga personvagnar måste produktionen i

målarverkstaden höjas. Sedan revision av 2-axliga personvagnar numera överförts till andra huvudverkstäder, har möjlighet till dylik kapacitetsökning erhållits genom att sprutmålningsplatsen för de 2-axliga vagnarna frigjorts i målarverkstaden. Då denna plats emellertid icke kan användas för 4-axliga vagnar förrän den förlängts, är det nödvändigt att utföra en mindre tillbyggnad av vagnverkstaden. I samband härmed böra intilliggande otidsenliga personallokaler ombyggas.

Såväl expeditions- som personallokalerna i lokverkstäderna Östersund och Åmål befinna sig i bristfälligt skick. Då kostnaderna för deras istandsättning skulle bli oproportionerligt höga och då ifrågavarande lokaler dessutom upptaga golvutrymmen, som med fördel skulle kunna användas för verkstadsändamål, har det ansetts mest ekonomiskt att medelst tillbyggnader skapa helt nya utrymmen för dessa expeditions- och personallokaler.

Slutligen erfordras medel för diverse fortlöpande förnyelse- och ersättningsarbeten ävensom för driftomläggningar, betingade av pågående rationaliseringar m. m.

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

att till anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 7 700 000 kronor.

16. Anläggningar vid förrådsavdelningen..... kronor 1 100 000

Av till anläggningar vid förrådsavdelningen tidigare anvisade medel kvarstod vid utgången av budgetåret 1951/52 en behållning av 171 000 kronor. Denna behållning jämte för budgetåret 1952/53 beviljat anslag å 630 000 kronor beräknas komma att helt förbrukas under budgetåret.

Vid den tillbyggnad av elektrolokverkstaden i Notviken, vartill medel anvisats av 1952 års riksdag, är förutsatt att förrådsavdelningens nuvarande lokaler i denna byggnad skola tillföras verkstadsavdelningen. Ersättning för förrådslokaler måste därför åstadkommas genom nybyggnad, varvid — särskilt med hänsyn till malmtrafikens stegring — lokalutrymmet även bör ökas. I samband härmed planeras en ändring av organisationen, innebärande bl. a. att det nuvarande huvudförrådet i Boden förändras till annexförråd och att huvudförrådet jämte lagerföreståndarens expedition förläggas till Notviken och inrymmas i nybyggnaden. Denna bör alltså dimensioneras jämväl med hänsyn härtill. Kostnaden för den nya förrådsbyggnaden beräknas till 665 000 kronor.

Huvudförrådet i Malmö har länge saknat tillräckligt kallrumsutrymme. Till följd härav ha en del effekter, som böra förvaras inomhus, måst lagras i det fria med risk för skador på materielen. Även utrymmet i uppvärmda förvaringsrum är för närvarande otillräckligt, vilket i än högre grad blir fallet, sedan lagret utökats för att bättre tillgodose behovet av effekter för reparationer av rullande materiel. För att erhålla erforderligt utrymme planeras att

uppföra en förrådsbod och en kontorsbyggnad samt omändra den nuvarande förrådsbyggnaden. För påbörjande av detta byggnadsarbete, som torde draga en kostnad av omkring 500 000 kronor, erfordras under nästa budgetår 250 000 kronor.

Slutligen erfordras för utförande av diverse mindre byggnadsarbeten, såsom förrådsbodar, modernisering av förrådslokaler m. m., ett belopp av 185 000 kronor.

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

att till anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 1 100 000 kronor.

B. Försvarsberedskap kronor 3 800 000

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

att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1953/54 anvisa

dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag å 3 800 000 kronor,

dels å driftbudgeten ett lika stort belopp för avskrivning av ifrågavarande kapitalinvestering.

C. Rullande materiel.

1. Anskaffning av lok och lokomotorer kronor 54 000 000

För budgetåret 1952/53 har till anskaffning av lok och lokomotorer anvisats 48 800 000 kronor. Detta belopp beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret.

Vad angår anslagsbehovet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 september 1951 angående behov av anslagsmedel för budgetåret 1952/53 anförde styrelsen, att styrelsen för närvarande övervägde att såsom ersättning för överåriga ånglok beställa diesellok för såväl normalspåriga som smalspåriga linjer. Hittills har levererats 25 normalspåriga dieselväxellok och ytterligare 25 dylika lok äro beställda för leverans under år 1953. En inventering av behovet av dylika motorlok för växlingstjänst har givit vid handen, att ytterligare lok av denna typ kunna finna god ekonomisk användning och därför böra beställas under budgetåret 1953/54. Denna lokbeställning beräknas föranleda en totalkostnad av cirka 9 000 000

kronor, varav 3 000 000 kronor i form av förskottslikvider torde falla på budgetåret 1953/54.

Såsom tidigare nämnts överväger styrelsen vidare att även för linjetjänsten anskaffa motorlok så långt detta är ekonomiskt lönande. Det förutses att inom den närmaste femårsperioden ett femtiotal motorlok, avsedda för linjetjänst, komma att beställas. För att kunna utlägga en första större beställning av dylika lok erfordras för budgetåret 1953/54 ett belopp av 2 000 000 kronor till förskottslikvider.

Av smalspåriga motorlok har beställts 25 för 891 mm spårvidd. Av de befintliga 207 smalspåriga ångloken äro 60 tillverkade före 1903. Ett relativt stort antal av dessa äldre lok har liten dragkraft och låg hastighet samt utnyttjas huvudsakligen för växlingstjänst. De kunna därför med fördel ersättas med lokomotorer. Behovet av smalspåriga ånglok minskas också genom ökad rälsbussdrift. Om medel för anskaffning av smalspåriga lokomotorer och rälsbussar anvisas under de närmaste budgetåren, anses sålunda någon ytterligare beställning av smalspårslok icke aktuell.

I sin ovan nämnda skrivelse den 28 september 1951 meddelade styrelsen bl. a., att en plan uppgjorts för att under en femårsperiod avveckla en synnerligen besvärande ellokbrist, vilken nödvändiggjort dels insättande av oekonomiska ånglok på elektrifierade sträckor, dels indragning av tåg och andra serviceförsämrande åtgärder för person- och godstrafiken. Ellokparken vore det oaktat så ansträngd, att erforderliga underhållsarbeten å loken ej medhunnos, och att slopmässiga lok måste hållas i tjänst. Enligt denna plan, som även inrymde anskaffning av ellok för nya elektrifieringar, borde under innevarande budgetår beställas ellok för 18 000 000 kronor. Till förskott härför begärdes och beviljades 5 600 000 kronor. Härtill kommer från föregående år kvarstående bemyndigande att anskaffa ellok för 4 600 000 kronor. Behovet av att fullfölja det femåriga anskaffningsprogrammet kvarstår alltså och omfattar för närvarande omkring 120 lok, alla för linjetjänst. Sedan styrelsen under innevarande budgetår beställt det antal lok, vartill beställningsbemyndigande redan finnes, beräknas återstå ett behov av 100 ellok av olika typer till ett beräknat medelpris av 1 000 000 kronor per styck. För de fyra år, som efter detta budgetårs slut kvarstå av femårsperioden, erfordras således anskaffning av ellok för 25 000 000 kronor per år, räknat efter prisläget 1 juli 1952. Värdefullt vore ur såväl statens järnvägars som tillverkarnas synpunkt att redan nu få denna anskaffningsplan i princip godkänd. Till förskottslikvid för ett års behov av ellok erfordras under budgetåret 1953/54 cirka 6 000 000 kronor.

För budgetåret 1952/53 har begärts och erhållits medel för bl. a. 15 normalspåriga lokomotorer. Dessa beräknas kunna beställas innevarande höst. En sammanställning av det aktuella läget beträffande lokomotorerna ger vid handen, att en brist på 30 normalspåriga och 20 smalspåriga lokomotorer föreligger även sedan nyssnämnda lokomotorer levererats. Ett relativt stort antal av de äldre lokomotorerna måste dessutom under den närmaste femårsperio-

den ersättas med nya, detta icke blott på grund av sin ålder utan även med hänsyn till sin ringa dragkraft, som gör dem mindre användbara. För budgetåret 1953/54 anses sålunda behövt att beställa normalspåriga och smalspåriga lokomotorer till ett totalbelopp av 5 300 000 kronor, varav 3 500 000 beräknas belöpa sig på budgetåret.

Slutligen erfordras för dellikvider för tidigare planerade och redan beställda lok och lokomotorer ett belopp av tillhoppa 39 500 000 kronor.

Sammanlagda anslagsbehovet under rubriken lok och lokomotorer skulle alltså uppgå till (3 000 000 + 2 000 000 + 6 000 000 + 3 500 000 + 39 500 000) 54 000 000 kronor.

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

*dels att lämna styrelsen ett principbemyndigande på sätt och i den omfattning som angivits här ovan,
dels att till anskaffning av lok och lokomotorer för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 54 000 000 kronor.*

2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar kronor 24 000 000

För budgetåret 1952/53 har anvisats 17 050 000 kronor till anskaffning av motorvagnar och rälsbussar. Från föregående budgetår kvarstår en behållning av 1 033 000 kronor, vadan för löpande budgetår till styrelsens förfogande står ett belopp av i runt tal 18 080 000 kronor. Av nämnda belopp beräknas 16 760 000 kronor åtgå till likvider för redan utlagda beställningar, varför vid ingången av budgetåret 1953/54 förutses en behållning av 1 320 000 kronor.

I sin skrivelse den 28 september 1951 angående anslagsäskanden för budgetåret 1952/53 hemställde styrelsen på i skrivelsen anförda skäl om ett generellt bemyndigande att under den närmaste femårsperioden få utlagga beställningar å 125 rälsbussfordon per år. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 25 april 1952 erhöll styrelsen det sålunda begärda bemyndigandet. Med stöd härav har styrelsen nu utlagt beställningar på 250 normalspåriga rälsbussar, varav 30 elektriska, 85 smalspåriga rälsbussar, 230 normalspåriga rälsbusssläpvagnar och 60 smalspåriga rälsbussläpvagnar, d. v. s. tillhoppa 625 fordon, för successiv leverans under åren 1954—1958.

Under budgetåret 1953/54 behöver till följd härav några ytterligare rälsbussfordon icke beställas. Däremot erfordras anslagsmedel för fullgörande av de dellikvider å sagda långtidsbeställningar, som förfalla till betalning under budgetåret och som beräknas till sammanlagt 25 320 000 kronor, i den mån ovannämnda beräknade behållning vid nästa budgetårsskifte, 1 320 000 kronor, icke förslår härtill.

Sålunda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av motorvagnar och rälsbussar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 24 000 000 kronor.

3. Anskaffning av person-, post- och resgodsvagnar kronor 12 200 000

Till anskaffning av person-, post- och resgodsvagnar har för innevarande budgetår anvisats 11 350 000 kronor. Från föregående budgetår kvarstår en behållning av 2 594 000 kronor, varför ett belopp av 13 944 000 kronor står till styrelsens förfogande. För redan utlagda beställningar beräknas under budgetåret 1952/53 komma att erläggas i runt tal 13 250 000 kronor, varför vid nästa budgetårsskifte skulle återstå omkring 700 000 kronor.

I sin skrivelse den 28 september 1951 angående anslagsäskanden för budgetåret 1952/53 framhöll styrelsen, att en ökad anskaffning av rälsbussfordon ur flera synpunkter måste anses angelägnare än en fortsatt successiv anskaffning av personvagnar, men att dock även en personvagnsanskaffning som ersättning för föråldrade trävagnar vore synnerligen önskvärd. Antalet normalspåriga personvagnar, exklusive postvagnar, utgjorde den 1 juli 1952 3 888, varav endast 1 196 stålvagnar och 2 692 med tråkorg. Att inom överskådlig tid ersätta alla dessa trävagnar med stålvagnar torde icke vara möjligt, men önskvärt vore dock att så långt ske kan inom de närmaste fem budgetåren ersätta de gamla trävagnar, som fortfarande måste användas i snälltågen, med stålvagnar. Härigenom kan också hastigheten för de snälltåg på linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö, som fortfarande framföras med en största tillåten hastighet av 110 km/tim, i erforderliga fall höjas till 120 km/tim. För detta ändamål erfordras nyanskaffning under de närmaste åren av såväl sovvagnar som restaurang- och resgodsvagnar.

I förra årets petitaskrivelse begärde styrelsen bemyndigande att på en gång utlägga beställningar på 30 sovvagnar. Sedan sådant bemyndigande erhållits, har styrelsen utlagt en beställning på 10 vagnar för leverans under budgetåret 1953/54 och 20 vagnar för leverans budgetåret 1954/55.

För att ersätta de gamla sovvagnarna av trä — såväl 1 och 2 klass som kombinerade 1, 2 och 3 klass samt 3 klass — ur de ordinarie sovvagnskurserna skulle erfordras ytterligare minst 20 nya sovvagnar. I syfte att få en mera rationell och ekonomisk användning av vagnarna har styrelsen emellertid tänkt sig att de planerade sovvagnarna — liksom de för leverans under budgetåret 1954/55 beställda — skola byggas så, att de kunna användas alternativt för 1, 2 och 3 klass. Härigenom kan antalet begränsas till 20 vagnar utöver de redan beställda 30. Kostnaden för dessa 20 sovvagnar beräknas till 6 800 000 kronor. Härav torde 1 250 000 kronor i form av förskottslikvider falla på budgetåret 1953/54.

Under 1952 och 1953 komma 15 restaurangvagnar att levereras. Ytterligare ett tiotal restaurangvagnar erfordras för utbyte av äldre dylika vagnar av trä. För att erhålla största möjliga ekonomiska utbyte böra dessa vagnar byggas så, att ena hälften kan utnyttjas för servering och andra hälften för alternativt servering eller 3 klass sittutrymme. Vid helger och högtrafik kan således hela vagnen utnyttjas för servering. Dessutom är avsett att giva köksavdelningen i dessa vagnar en modernare och rationellare utrustning än den hittills vanliga. Härigenom kommer driften att avsevärt förbilligas. An-

skaffningskostnaden för dessa vagnar beräknas till 3 600 000 kronor. Då det emellertid är önskvärt att, innan en större beställning utlägges, tillverka ett par provvagnar, anser sig styrelsen för budgetåret 1953/54 böra äska ett belopp av endast 240 000 kronor avsett till förskottslikvider för dessa provvagnar.

Under närmaste femårsperiod behöver ett 40-tal resgodsvagnar anskaffas till en vid nuvarande prisnivå beräknad kostnad av 5 200 000 kronor. För budgetåret 1953/54 erfordras dock inga medel för ändamålet.

Slutligen anser sig styrelsen böra anmäla, att styrelsen har för avsikt att, därest pågående undersökningar skulle visa lämpligheten härav, anskaffa ett provtågsätt för förortstrafik, varvid den på budgetåret belöpande, till omkring 700 000 kronor beräknade delen av totalkostnaden, cirka 2 miljoner kronor, förutsättes skola få bestridas av anslaget till personvagnar.

För redan utlagda beställningar beräknas under budgetåret 1953/54 komma att erfordras ett belopp av 11 410 000 kronor för del- och slutlikvider.

Sammanlagda anslagsbehovet uppgår alltså till (1 250 000 + 240 000 + 11 410 000 — 700 000) 12 200 000 kronor.

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

att till anskaffning av person-, post- och resgodsvagnar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 12 200 000 kronor.

4. Anskaffning av godsvagnar kronor 43 500 000

För innevarande budgetår har anvisats 36 500 000 kronor till anskaffning av godsvagnar, inklusive malmvagnar. De redan utlagda beställningarna av dessa vagnar jämte planerade beställningar av slutna vagnar av ny typ och ett mindre antal specialvagnar beräknas under budgetåret 1952/53 kräva likvider, som till följd av inträdda prishöjningar förutses komma att överskrida nyssnämnda belopp med omkring 4 500 000 kronor. Av denna anledning har i det föregående begärts tilläggsanslag av samma storlek.

I sin skrivelse den 28 september 1951 angående anslagsäskanden för budgetåret 1952/53 lämnade styrelsen en utförlig redogörelse för tillgången på och behovet av godsvagnar. Styrelsen anförde därvid bl. a., att enbart ersättningsbehovet av normalspåriga godsvagnar (utom malmvagnar) under tio år framåt belöpte sig till 2 100 vagnar i genomsnitt per år, under förutsättning att en slopningsålder på 35 år successivt infördes, vilket ur företagsekonomisk synpunkt vore berättigat. Det stod emellertid klart för styrelsen, att det sålunda uppställda målet icke kunde tänkas uppnått under en tioårsperiod utan i stället under en längre tidrymd.

Det förelåg alltså en viss marginal mellan den ersättningsanskaffning av 2 100 vagnar per år, som befunnits erforderlig, och den anskaffning av 1 700 normalspåriga godsvagnar (utom malmvagnar) och 100 smalspårvagnar, var till medel av styrelsen begärdes för budgetåret 1952/53. Denna begränsning motiverades med det ansträngda investeringsläget.

Trots den konjunkturavmattning, som kännetecknar år 1952, har det rått brist på godsvagnar under den hittills gångna delen av året med undantag för semestermånaden juli. Bristen har visserligen icke varit så kännbar som under år 1951, men den ger dock vid handen, att vagnparken alltjämt är otillräcklig. Någon planmässig slopning av vagnar har ännu icke kunnat företagas, utan de gamla vagnarna få alltjämt rulla i trafiken till dess att det i samband med att vagnarna inkomma till verkstad för revision eller reparation befinnes uteslutet att kosta på dem mera underhåll. En planmässig slopning av undermålig materiel är emellertid önskvärd. Driften tynges och fördyras nämligen av att en stor del av godsvagnparken icke kan tillåtas gå i godståg med ordinarie hastighet utan måste framföras i långsamtgående tåg. Varmgångar å dessa äldre vagnar och därav förorsakade axelbrott föranleda därtill förseningar och oregelmässigheter i trafiken.

Nödvändigheten av en förnyring av godsvagnparken på icke alltför lång sikt och det sannolika behovet av nyanskaffning å ena sidan samt erforderlig återhållsamhet i anslagsäskandena å andra sidan föranleder styrelsen att under budgetåret 1953/54 föreslå anskaffning av 1 850 normalspåriga godsvagnar fördelade på ungefär följande sätt: 500 vanliga slutna vagnar, 100 isolerade slutna vagnar (för matvaror), 50 kombinerade varm- och kylvagnar (för matvaror), 1 000 vanliga öppna vagnar, 100 bottentömningsvagnar och 100 öppna vagnar av lådvagnstyp.

Avsikten är, att de vanliga slutna vagnarnas konstruktion i allt väsentligt skall överensstämma med av internationella järnvägsunionen (UIC) fastställd standardtyp. Vagnarna av lådvagnstyp äro avsedda att utgöra ersättningsanskaffning för liknande vagnar av äldre modell, vilka användas huvudsakligen för transporter av malm från de mellansvenska gruvorna till Västerås och Gävle och på återgång för kol, koks och skrot till de mellansvenska bruken. Styrelsen avser eventuellt att låta bygga även dessa vagnar i av internationella järnvägsunionen fastställd standardmodell, om det visar sig att denna modell passar för svenska förhållanden.

Antalet malmvagnar kommer, sedan nu beställda vagnar blivit levererade, att uppgå till 5 110. Med hänsyn till att anskaffning av malmvagnar för malmbanans behov även åvilar Norges Statsbaner i en utsträckning, varom förhandlingar för närvarande pågå, anser sig styrelsen icke böra begära medel för anskaffning av malmvagnar för budgetåret 1953/54.

Med tanke på breddningen av vissa smalspårssträckor bör antalet smalspårsvagnar icke utökas. Det förhållandet, att de nuvarande vagnarna i stor utsträckning äro gamla och omoderna, gör emellertid en kontinuerlig förnyelse av parken nödvändig. För budgetåret 1953/54 anses därför medel behöfliga för beställning av minst 25 slutna och 50 öppna smalspåriga godsvagnar för 891 mm spårvidd.

Vad angår överföringsvagnarna har en undersökning av det väntade behovet under närmaste framtiden visat, att en fortsatt anskaffning av dylika vagnar för 891 mm spårvidd är ofrånkomlig, varför styrelsen anser nödvändigt att under nästkommande budgetår beställa 30 sådana vagnar.

Medelsbehovet för nya beställningar av normal- och smalspåriga godsvagnar under budgetåret 1953/54 redovisas i nedanstående tabell:

Vagnar	Total kostnad kronor	Medelsbehov under budget- året 1953/54 kronor
<i>Normalspåriga.</i>		
Slutna, öppna och isolerade vagnar	44 170 000	10 500 000
Specialvagnar (bottentömningsvagnar)	2 560 000	820 000
<i>Smalspåriga.</i>		
Slutna, öppna och överföringsvagnar	2 056 000	570 000
Summa	48 786 000	11 890 000

Till dellikvider och slutlikvider för beställda vagnar respektive sådana, vartill bemyndigande redan erhållits, beräknas under budgetåret 1953/54 komma att erfordras 31 610 000 kronor samt till förskottslikvider för ovan angivna nya godsvagnsbeställningar 11 890 000 kronor.

Styrelsen hemställer i anslutning till vad sålunda anförts, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 43 500 000 kronor.

5. Ombyggnad av rullande materiel kronor 10 700 000

Till ombyggnad av rullande materiel har för innevarande budgetår anvisats 8 000 000 kronor, vilket belopp beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret.

För fortsatt ombyggnad av ånglok samt för modernisering av med enskilda järnvägar övertagna ånglok beräknas ett medelsbehov av cirka 350 000 kronor. För modernisering av rälsgående motorfordon beräknas åtgå omkring 450 000 kronor.

Ombyggnadsarbeten å elektrolok, avseende bl. a. insättandet av nya motorer i äldre lok, komma att under budgetåret 1953/54 kräva relativt stora kostnader. Dessa äro avsedda att delvis bestridas med driftsmedel, men böra i övrigt bestridas med investeringsmedel. Under budgetåret beräknas av sistnämnda medel ett belopp av 4 675 000 kronor bliva erforderligt.

Det i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 september 1951 starkt motiverade behovet av att utbyta glidlager å godsvagnar mot rullager är alltså jämt lika stort. Rullager förutsättes därför komma att insättas i samma omfattning som hittills och för budgetåret 1953/54 beräknas härför åtgå ett belopp av 3 600 000 kronor. Även de igångsatta arbetena med ringfjäderbuffertar å malmvagnar samt sidoluckor å vissa godsvagnar beräknas kunna fortsättas under budgetåret och komma att föranleda en utgift av 1 625 000 kronor.

Det sammanlagda behovet för kommande budgetår skulle alltså belöpa sig till (350 000 + 450 000 + 4 675 000 + 3 600 000 + 1 625 000) 10 700 000 kronor.

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

att till ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 10 700 000 kronor.

D. Sjöfartsmateriel.

1. Ny tåg färja..... kronor 5 000 000

För budgetåret 1952/53 har till ny tåg färja, för vilken kostnaden tidigare preliminärt uppskattats till 15 000 000 kronor, anvisats 1 000 000 kronor. Av kända skäl har utredningen angående den planerade nya färjan icke kunnat fullföljas på sätt som tänkts. Om emellertid beställning skall kunna utläggas, erfordras till förskottslikvider vid nuvarande prisläge ytterligare 5 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får i anslutning härtill hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till ny tåg färja för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor.

2. Ombyggnad av sjöfartsmateriel kronor 200 000

Enligt de skärpta bestämmelser angående bärgningsredskap, som utfärdats av 1948 års säkerhetskongvention för sjöfarten, måste tåg färjorna »Konung Gustaf V» och »Drottning Victoria» förses med motorlivbåtar och annan modern livräddningsutrustning. Kostnaderna härför beräknas belöpa sig till 200 000 kronor.

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

att till ombyggnad av sjöfartsmateriel för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

E. Biltrafik.

1. Garage- och verkstadsbyggnader kronor 3 000 000

Till uppförande av garage- och verkstadsbyggnader begärde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår ett anslag på 3 000 000 kronor. Av skäl, som anfördes i statsverkspropositionen, nedsattes emellertid beloppet till 2 000 000 kronor. Detta anslag beräknas vara i sin helhet disponerat vid budgetårets utgång.

Statens järnvägars biltrafiks fordonspark har successivt vuxit och omfattar för närvarande i runt tal 1 500 vägbussar, 200 last- och personbilar samt 400 släpvagnar. Till följd av byggnadsrestriktioner och investeringsbegränsningar har den nödvändiga utbyggnaden av verkstads- och garageanläggningar ej kunnat ske i samma takt som fordonbeståndet ökat. Ifrågavarande anläggningar äro därför otillfredsställande och otillräckliga, vilket medför olägenheter och merkostnader vid skötseln av det dyrbara vagnmaterialet. En upp- rustning av verkstads- och garagelokalerna är nödvändig även ur arbetshygie- nisk synpunkt. Arbetarskyddsstyrelsen har också vid flera tillfällen allvarligt anmärkt på de lokaler, vari underhålls- och servicearbetet på vissa platser för närvarande bedrivs.

Med hänsyn till önskvärdheten att fördela anslagsanvisningen någorlunda jämnt har för de närmast liggande medelsbehoven uppgjorts ett femårspro- gram, för vars första del anvisats ovan angivna 2 000 000 kronor. Till full- följande av detta program erfordras för budgetåret 1953/54 ett belopp av 3 000 000 kronor.

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

att till garage- och verkstadsbyggnader för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

2. Anskaffning av bilmateriel kronor 10 500 000

Till anskaffning av bilmateriel för innevarande budgetår har anvisats ett anslag av 10 500 000 kronor, varav vid budgetårets utgång beräknas kvarstå en behållning av 500 000 kronor.

Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1953/54 får styrelsen meddela följande.

Vid ingången av nu löpande budgetår utgjordes statens järnvägars motor- fordonspark för yrkesmässig biltrafik av 1 482 vägbussar, 176 lastbilar, 17 personbilar, 14 personsläpvagnar och 384 godssläpvagnar.

Våren 1954, då den bilmateriel vartill medel nu äskas beräknas komma att levereras, har av ovan angiven fordonspark 365 vägbussar, 57 lastbilar, 3 personbilar och 54 godssläpvagnar överskridit den ålder, då de normalt borde utrangeras och ersättas med modern och ur driftsynpunkt ändamålsen- ligare materiel.

Relationen mellan antalet överåriga fordon och behövlig ersättningsan- skaffning under budgetåret 1953/54 framgår av nedanstående tabell.

	Bussar	Last- bilar	Person- bilar	Person- släpvagnar	Gods- släpvagnar
Antal vägfordon den 1/7 1952	1 482	176	17	14	384
Därav normalt överåriga våren 1954	365	57	3	—	54
Under tillverkning varande fordon, vartill medel beviljats och vilka till en del utgöra ersättning för ovan angivna överåriga fordon	144	11	—	—	23
Kvarstående överåriga fordon våren 1954, vilka normalt borde ersät- tas under budgetåret 1953/54 ..	221	46	3	—	31

Som av tabellen framgår skulle under budgetåret 1953/54 för normal förnyelse av fordonsparken behöva anskaffas 221 vägbussar, 46 lastbilar, 3 personbilar och 31 godsläpvagnar utöver den ersättningsanskaffning, som erfordras för beräknad förnyelse av sådan bilmateriel, som tillföres statens järnvägar genom inköp av privata biltrafikföretag.

Vidare erfordras ny bilmateriel dels för trafik på vägsträckor, där statens järnvägar öppna ny trafik, dels för utökad trafik på linjer, där trafikomfattningen väsentligt stegrats, samt för planerad långlinjetrafik. Att ett så betydande ersättningsbehov föreligger är en följd av de investeringsinskränkningar, som måst göras under krigsåren 1940—1945, då praktiskt taget ingen anskaffning av bilmateriel förekom. Ehuru det ur drifts- och underhållssynpunkt vore önskvärt att snarast få täcka detta ersättningsbehov, har det ur investeringssynpunkt ansetts lämpligare att fördela den härför behövlige medelsanvisningen över en något längre tidrymd. I detta syfte har för fordonsförnyelsen uppgjorts en femårsplan avseende åren 1953—1957.

Enligt detta program erfordras för planens andra etapp, kalenderåret 1954, en ersättningsanskaffning av 143 vägbussar, 19 lastbilar, 2 personbilar och 22 godsläpvagnar till ett beräknat belopp av 11 000 000 kronor. Med hänsyn till beräknad förefintlig anslagsbehållning anses äskandet kunna begränsas till 10 500 000 kronor.

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

att till anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 10 500 000 kronor.

3. Förvärv av billinjer kronor 3 000 000

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats 2 000 000 kronor, vilket belopp beräknas vara disponerat vid budgetårets utgång.

Vid förarbetena till det anslagsäskande, varå denna medelsanvisning grundar sig, utgick styrelsen från en uppskattning av dåvärdet på de företag, med vilka förhandlingar om förvärv pågingo.

Av skilda orsaker, bl. a. ändrat penningvärde och den förnyelse och utökning av fordonsparken, som bussföretagen gjort under de senaste åren, har emellertid de salubjudna rörelsernas försäljningspris stigit väsentligt. Härtill kommer att till försäljning även utbudits företag av mera betydande storleksordning.

Till följd härav ha svårigheter förelegat att inom ramen för anvisat anslag kunna anpassa affärsavsluten på för statens järnvägar förmånligaste sätt.

För slutförande av pågående köpeförhandlingar och för att ej i brist på anslagsmedel nödgas avstå från förvärv, som ur allmän trafikekonomisk synpunkt vore önskvärt att genomföra, erfordras därför ett anslag om 3 miljoner kronor för budgetåret 1953/54 att av Kungl. Maj:t ställas till styrelsens förfogande efter framställning liksom hittills i varje särskilt fall.

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

att till förvärv av billinjer för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

F. Inventarier..... kronor 9 800 000

Till anskaffning av verkstadsmaskiner och annan för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt gällande bokföringsprinciper skola avskrivras under en längre följd av år, har för budgetåret 1952/53 anvisats 9 300 000 kronor, varav vid budgetårets utgång beräknas kvarstå en behållning av 300 000 kronor.

Den av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade fortlöpande upprustningen av statens järnvägars stora inventariestock, särskilt vad gäller verkstadsmaskiner, biljettmaskiner, snöröjningsmaskiner, transportfordon för ban- och trafikjänsten samt materiel för höjande av hjälpberedskapen, ställer alltså betydande krav på medelstillgång för anskaffning av inventarier.

Medelsförbrukningen för inventarieanskaffningen under nästa budgetår beräknas till 10 100 000 kronor.

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

att till inventarier för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 9 800 000 kronor.

G. Statens järnvägars dispositionsanslag kronor 14 000 000

Dispositionsanslaget har tidigare haft en mera vidsträckt användning men är numera avsett att tagas i anspråk endast för bestridande av kostnader för olyckshändelser samt för oförutsedda arbeten och anskaffningar i övrigt.

För här ifrågavarande ändamål har för budgetåret 1952/53 anvisats 11 000 000 kronor. Med hänsyn till inträdda kostnadsstegringar har styrelsen, såsom på annat ställe i denna skrivelse meddelats, ansett en förstärkning av anslaget med 1 000 000 kronor påkallad.

På grund av anslagets speciella karaktär måste en förutbedömning av medelsbehovet bli mycket vanskelig. Med hänsyn till erfarenheterna under det senast förflutna budgetåret och då det är angeläget att tillräckligt belopp står till styrelsens förfogande för bestridande av utgifter av här ifrågavarande slag, torde emellertid för nästa budgetår såsom dispositionsanslag böra anvisas ett belopp av 14 000 000 kronor.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1951/52 anvisade dispositionsanslaget.

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

att såsom dispositionsanslag för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 14 000 000 kronor.

H. Av TGOJ pensionsstiftelse övertagna pensionsförpliktelser.....kronor 15 000 000

Genom brev den 8 juni 1951 har Kungl. Maj:t i enlighet med riksdagens medgivande (skrivelse nr 302) bemyndigat järnvägsstyrelsen att träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar (TGOJ) jämlikt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 april 1951 förordade riktlinjer. Sådant avtal har sedermera — den 27 juni 1951 — träffats mellan parterna.

I 8 § av berörda avtal stadgas bl. a., att genom bolagets försorg skall bildas en pensionsstiftelse med uppgift att omhänderhava för pensioneringen av pensionsberättigad personal avsatta medel. Vidare stadgas, att bolaget från den dag koordinationsavtalet träder i kraft (övergångsdagen) skall mot till stiftelsen överlämnat vederlag övertaga såväl samtliga de förpliktelser gentemot dåvarande och förutvarande anställningshavare vid TGOJ samt dessas efterlevande, vilka då åvila järnvägsstyrelsen jämlikt överenskommelse av den 18 juni 1945 mellan staten och Enskilda järnvägarnes pensionskassa, som även samtliga däremot svarande rättigheter. Enligt samma paragraf har järnvägsstyrelsen förbundit sig att såsom vederlag för det sålunda överlätna, vilket representerar ett passivsaldo, snarast möjligt efter övergångsdagen samt räknat per denna dag till TGOJ pensionsstiftelse överlämna statsobligationer, som till kursvärdet då motsvara premiereserven för ovan berörda pensionsförpliktelser.

Vid den år 1945 skedda överlåtelsen på staten av Enskilda järnvägarnes pensionskassas verksamhet erhöles vederlag i form av denna kassas tillgångar, huvudsakligen obligationer. Innebörden av koordinationsavtalets bestämmelser beträffande pensionsförpliktelser kan därför, såsom styrelsen framhållit i sin den 25 februari 1950 dagtecknade skrivelse angående koordinationsavtalet, sägas i sak vara, att staten nu till bolaget vidarebefordrar en del av de år 1945 mottagna obligationerna. Då emellertid dessa övergått i riksgäldskontorets ägo, i samband varmed statens järnvägars fond beretts ersättning i form av kapitalminskning, kunna statens järnvägar ej lämna överenskommet vederlag till TGOJ pensionsstiftelse med mindre än att medel från riksstatens kapitalbudget ställes till förfogande härför.

Då koordinationsavtalet beräknas träda i kraft den 1 juli 1953, erfordras medelsanvisning för budgetåret 1953/54.

Enligt nu verkställda preliminära beräkningar — definitiva dylika kunna ej utföras förrän dagen för avtalets ikraftträdande uppnåtts — torde vederlaget komma att uppgå till omkring 15 000 000 kronor.

I anslutning till det anförda får styrelsen hemställa, att Kungl. Majt måtte föreslå riksdagen

att för av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägars pensionsstiftelse övertagna pensionsförpliktelser för budgetåret 1953/54 anvisa ett investeringsanslag av 15 000 000 kronor.

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektören Oredsson, järnvägsfullmäktige Johansson och Nordenson, tjänsteförättande byråchefen å persontrafikbyrån distriktschefen Markland, verkstadsdirektören Norinder, överingenjörerna Sandström, Ringqvist och Karsberg, förrådsdirektören Holme, byråcheferna Malmkvist, Frisell och Melin samt tillförordnade byråchefen Jonson å godstrafikbyrån.

Underdånigst
För generaldirektören
EDV. OREDSSON

A. Thorsell

Stockholm den 25 september 1952.

**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag
under budgetåret 1951/52.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1951/52 anvisats investeringsanslag om sammanlagt 17 000 000 kronor, varav 14 000 000 kronor å riksstaten för nämnda budgetår och 3 000 000 kronor å tilläggsstat II till samma stat. Under budgetåret har förbrukats 15 691 674 kronor 24 öre i enlighet med nedanstående specifikation.

	Kronor
Nytt personallhus vid Vassijaure.....	495: 36 ¹⁾
Ny verkstadsanläggning i Visby	— 70 370: 47 ^{*)2)}
Anläggande av linbana i Åre.....	717 977: 52 ³⁾
Ombyggnad och utvidgning av elektrifierings- och signal- byggnadsorganisationens verkstads- och förrådslokaler i Nässjö	362 000: — ⁴⁾
Uppförande av en verkstads-, förråds- och personalbyggnad vid Värnamo	153 689: 74 ⁵⁾
Utökning och omläggning av spåranordningarna vid Sävenäs rangerbangård	507 611: 45 ⁶⁾
Diverse arbeten å bana och byggnader.....	5 512 408: 22
» » » elektriska belysningsanläggningar	— 23 479: 20 ^{*)}
» » » telefonanläggningar m. m.	357: 76
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift	140 835: —
» » » vid huvudverkstäder	785 835: 35
» » » förrådsavdelningen	92 420: 70
» » » å rullande materiel	1 356 385: 72
Betlastningsanordningar.....	779 978: 87 ⁷⁾
Genom olyckshändelse förstörd egendom	5 375 528: 22
	Summa 15 691 674: 24

*) Inkomst.

1) Kungl. Maj:ts beslut den ²⁸/₁ 1949.

2) " " " " ¹⁶/₇ 1948.

3) " " " " ²⁶/₅ 1950.

4) " " " " ⁹/₆ 1950.

5) " " " " ²⁰/₄ 1951.

6) " " " " ³¹/₈ 1951.

7) " " " " ¹⁴/₆ 1948, ¹/₁₀ 1948, ¹/₄ 1949, ²⁴/₃ 1950, ³⁰/₃ 1951 och ²⁵/₄ 1952.