

**Nr 125.**

Godkänd av första kammaren den 1 april 1937.

Godkänd av andra kammaren den 1 april 1937.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:t  
proposition angående elektrifiering av banorna Ånge—  
Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg  
—Uddevalla.*

(Statsutskottets utlåtande nr 49.)

**TILL KONUNGEN.**

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1937/1938 har Kungl. Maj:t (utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 30) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till fortsatt elektrifiering av statsbanorna för budgetåret 1937/1938 beräkna ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor.

I en den 5 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 103, har Kungl. Maj:t sedermera, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla för budgetåret 1937/1938 bland utgifter för kapitalökning under Statens affärsverksamhet anvisa ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

I sin allmänna motivering för en omedelbar fortsättning av järnvägslektrifieringarna har järnvägsstyrelsen framhållit som betänkligt om statens järnvägars allmänna bantekniska utrustning i stort sett skulle kvarstå på ett stadium, motsvarande anspråken under de första decennierna av detta århundrade. Medan sålunda å ena sidan förstärkningen av den bantekniska utrustningen vore i hög grad önskvärd, för att ej säga nästan oundgängligt nödvändig, hade å andra sidan de finansiella möjligheterna för företaget som sådant att åstadkomma erforderliga åtgärder synt stängda.

Det var från dylika utgångspunkter som 1936 års riksdag — under erinran om statsbanornas centrala betydelse för landets samfärdselväsen och i anslutning till väckta motioner, vari synnerligen starkt och enhälligt framfördes

angelägenheten av Norrlandsbanornas och Bohusbanans snara elektrifiering — begärde en allmän utredning av frågan.

Det förslag, som i anledning härav nu framlagts, omfattar elektrifiering dels av Bohusbanan å sträckan Göteborg—Uddevalla (87 km) för en kostnad av 6,900,000 kronor, dels ock av de norrländska stambanorna norr om Ånge å den gemensamma sträckan Ånge—Bräcke (31 km) samt å bandelarna Bräcke—Långsele (131 km) och Bräcke—Östersund (71 km) för en kostnad av 14,000,000 kronor.

Vad Bohusbanan beträffar — och denna del av arbetena motsvarar icke mindre än tredjedelen av hela den nu framlagda elektrifieringsplanen — är en elektrifiering under den allra närmaste tiden ej endast driftsekonomiskt befogad utan även en nära nog ofrånkomlig åtgärd, därest den starka trafiken norr om Göteborg skall kunna tillfredsställande ombesörjas. Under den livliga badortstrafiken sommartid upp till Stenungssund (48 km norr om Göteborg) och däromkring belägna platser tages redan nu banans trafikkapacitet i anspråk upp till bristningsgränsen, vilket medfört, att tågplanen så långt ifrån att kunna, såsom tillbörligt vore, förbättras i stället måst försämrans genom inläggning av längre uppehåll och ökade gångtider.

Med avseende å Norrlandsbanorna äro att märka de särskilda fördelar, som den elektriska driftformen, kännetecknad bland annat av de elektriska lokens större oberoende av stigningar, medför på dessa banor med deras sträckning genom flerstädes synnerligen oländig terräng. Redan i samband med 1934 års beslut om elektrifieringen av järnvägen Laxå—Charlottenberg m. fl. banor var ifrågasatt som starkare nationellt motiverat att i stället i första hand elektrifiera de nu föreslagna bansträckorna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund. Då emellertid elektrifieringsarbetena vore avhängiga av den då ännu pågående Ångeelektrifieringen samt arbetena norr om Ånge på grund härav ej lämpligen kunde omedelbart påbörjas, anslöt sig 1934 års riksdag till Kungl. Maj:ts förslag om de mera sydligt belägna linjernas elektrifiering. Till den ståndpunkt, som statsmakterna sålunda år 1934 intogo till frågan om Norrlandsbanornas elektrifiering, måste viss hänsyn tagas, då ärendet nu ånyo föreligger till bedömande.

Med avseende å förräntningsmöjligheterna har järnvägsstyrelsen ansett sig kunna för Bohuselektrifieringens del tämligen säkert ställa i utsikt en tillfredsställande avkastning samt funnit en sådan ligga »inom möjligheternas gränser» för den nu föreslagna fortsatta Norrlandselektrifieringens del. På grundval härav har järnvägsstyrelsen ansett sig kunna taga på sitt ansvar att tillstyrka, att dessa elektrifieringar nu beslutas samt att det erforderliga kapitalet, 20,900,000 kronor, helt beredes av lånemedel. Avkastningskalkylerna synas uppgjorda med försiktighet. Förräntningskraven å det upplånade kapitalet hava i förhållande till nuvarande räntesatser satts så högt som till 3.5 procent, och vid beräkningarna av framtida jämförelsekostnader vid en bibehållen ångdrift har järnvägsstyrelsen utgått från ett i jämförelse med dagspriset — 25 kronor eller än högre — så lågt kolpris som 22 kronor per ton.

Med avseende å de militära försiktighetskraven har riksdagen beaktat att inga invändningar rests mot Bohusbanans här ifrågasatta elektrifiering. Vad angår Norrlandsbanorna torde alla skäligen anspråk å skyddsåtgärder kunna tillgodoses i samband med prövningen av de förslag, som framlagts av den av järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben tillsammans med vattenfallsstyrelsen verkställda beredskapsutredningen.

Med hänsyn till den rutin och effektivitet, som den nuvarande elektrifieringsorganisationen med dess arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel under de gångna åren förvärvat, måste det enligt riksdagens mening också rent organisatoriskt och arbetstekniskt innebära synnerligen påtagliga fördelar, att de nya elektrifieringarna kunna utan avbrott företagas i omedelbar anslutning till de redan fullbordade. De nu föreslagna båda nya elektrifieringsföretagen påkalla ej någon utökning av hittills använd arbetarstam utan öppna tvärtom bättre möjligheter till en mera planmässig och för personalen mindre kännbar avveckling av arbetena än om dessa nu omedelbart upphöra. Sistnämnda synpunkt torde en ansvarskännande företagsledning och därmed också statsmakterna ej vid frågans prövning kunna undgå att taga i betraktande.

För att trygga de beräknade anläggningskostnaderna har järnvägsstyrelsen redan träffat förhandsavtal — belöpande på sammanlagt cirka 12 miljoner kronor eller alltså över hälften av den totala anläggningskostnaden — rörande leveranser av stolpar, koppar, kablar, elektriska lok o. s. v. Då dessa avtal till följd av de sedermera inträffade, delvis rätt avsevärda prisstegringarna te sig för statens järnvägar särskilt fördelaktiga, vore ett frånträdande av desamma tvivelsutan ur statsnyttans synpunkt att betrakta som ekonomiskt mindre lämpligt. De enskilda svenska leverantörerna synas, enligt vad från järnvägsstyrelsen inhämtats, ej heller i allmänhet önska avtalens återgång. Även de hava i sin ordning genom inköp av råmateriel i viss mån säkerställt sig i avseende å det höjda prisläget. Genom att tillverkningen av lokomotivens olika delar alltjämt är avsedd att försiggå inom särskilt för järnvägslektrifieringen inrättade driftsavdelningar betrakta, enligt vad från järnvägsstyrelsen framhållits, vederbörande fabriksledningar även under nuvarande konjunkturen hithörande leveransers fortgång som organisatoriskt önskvärd. Beträffande beställningarnas verkan i sysselsättningsavseende är också att märka, att desamma äro uppdelade på ett stort antal olika industriföretag. Hela leveransen av järn till stolpar m. m., avsedd att utsträckas över två år, uppgår ej ens till en procent av det levererande järnverkets beräknade totala produktion under samma tid.

Förutom den stora fördelen av att statsbanelinjerna genom elektrifieringen bliva tekniskt mera enhetligt och tidsenligt utrustade bör, såsom för övrigt redan tidigare vid olika tillfällen av riksdagen framhållits, också beaktas betydelsen av ett minskat beroende av utländskt lokomotivbränsle. Vad detta under en dyrtid kan betyda belyses av förhållandena under vissa av världskrigsåren, då statens järnvägar — till övriga av krigsförhållandena betingade stora importsvårigheter — måste räkna med så abnormt höga inköpspris på

stenkolen som inemot 200 kronor per ton eller alltså omkring tiofaldigt mer än före kriget och under vissa efterkrigsår (1913 års medelinköpspris cif svensk hamn kr. 18.17).

Då nu från skilda håll och även inom riksdagen påyrkats uppskov med statsbanornas fortsatta elektrifiering, varvid framhållits ifrågavarande arbetens lämplighet som beredskapsobjekt vid ett inträdande ogynnsammare konjunkturläge, har gentemot detta kunnat erinras om de vanskligheter, varmed ett dylikt uppskov är förenat. Trots biltrafikens och flygets starka tillväxt stå järnvägarna allttjämt orubbade i sin centrala ställning som samfärdsmedel. Detta belyses av den kraftiga utveckling, som järnvägsväsendet under de senaste åren undergått och allttjämt undergår främst inom Amerikas förenta stater men också inom England och flerstädes på den europeiska kontinenten. Som ett tidsenligt led i detta med stora ekonomiska uppoffringar förenade moderniseringsarbete ingår också järnvägslinjernas elektrifiering. Detta är fallet i Schweiz, Italien, Österrike och inom andra trakter med härför lämpade energitillgångar.

Ej heller de svenska järnvägarnas utveckling torde utan samhällsekonomiska risker kunna hållas tillbaka. Särskilt Norrland med å ena sidan dess betydande naturtillgångar och därmed följande stora exploateringsmöjligheter samt å andra sidan dess stora avstånd och avspärrning sjöledes vintertid bjuder transportproblem, för vilkas lösning de norrländska järnvägarna allttjämt hava en avgörande betydelse. Framför allt gäller detta de båda äldre norrländska stambanorna. Att dessa båda banor och då främst den stora genomgående norra stambanan allttjämt kunna hållas på en standard, som motsvarar nutidens högt ställda krav på samfärdsmedlen, är av vikt ej endast för Norrland och dess befolkning utan också för hela landets ekonomiska utveckling.

Med hänsyn tagen till dessa faktorer kan riksdagen ej finna det välbetänkt, om man nu skulle tillsvidare undanskjuta elektrifieringsplanen för att därmed söka förverkliga den ur konjunkturutjämnings synpunkt i och för sig riktiga, men i verkligheten helt visst tämligen svårrealiserbara tanken att framdeles vid någon oviss tidpunkt inpassa arbetet som ett led bland övriga då påkallade åtgärder mot arbetslöshet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition har riksdagen alltså till *elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla* för budgetåret 1937/1938 bland utgifter för kapitalökning under Statens affärsverksamhet anvisat ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 1 april 1937.

Med undersåtlig vördnad.