

Nr 64.

Av herr **Caap m. fl.**, om ökat anslag till elektrifiering av banan Långsele—Boden.

I statsverkspropositionen för budgetåret 1940/41 (kapitalbudgeten) har Kungl. Maj:t föreslagit, att riksdagen måtte anvisa ett reservationsanslag av 8 miljoner kronor för en fortsättning av elektrifieringen av järnvägslinjen Långsele—Boden. Detta innebär — som också påvisas i den kungl. propositionen — att ett betydande avsteg föreslås skola ske från den ursprungliga tids- och anslagsplanen för nämnda järnvägslinjes elektrifiering. I enlighet med nämnda plan, vilken utan motstånd från något håll gillades och fastställdes av 1939 års riksdag, skulle nämligen elektrifieringens utbyggande ske under loppet av åren 1939—1943, alltså med början år 1939 och så att elektrifieringen skulle vara slutförd under år 1943, under vilket år elektrisk trafik alltså skulle kunna igångsättas på här nämnda järnvägslinje i sin helhet. Förutsättningen härför skulle vara att anslagsgivandet uppdelades på här nämnda år med

	8 miljoner kronor på budgetåret 1939/40
12	» » » » 1940/41
10	» » » » 1941/42 och
3,61	» » » » 1942/43.

Det nu i föreliggande statsverksproposition framlagda förslaget innebär däremot, att anslaget för budgetåret 1940/41 skulle reduceras från 12 miljoner kronor med 4 miljoner kronor, d. v. s. till 8 miljoner kronor. Detta kommer — som också utsäges i statsverkspropositionen — att innebära, att elektrifieringsarbetena komma att fullföljas i ett betydligt saktare tempo än man förut tänkt sig. Nu kommer härtill, att den sedan planens uppgörande inträdda prisfördyringen å materialier m. m. även torde komma att medföra ett försenande av arbetet, om ingen utökning av anslaget tillkommer — man torde nog kunna våga det antagandet, att denna fördyring tillsammans med en eventuell anslagsminskning under några år framåt kan innebära en försening av elektrifieringen, så att den kan fullbordas — ej 1943, som man tänkt sig — utan tidigast 1946 eller 1947.

I statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t framhållit, att den änd-

rade situationen samt behovet av att begränsa statens investeringar nödvändiggör avprutningar på detta avsnitt av budgeten likaväl som på andra. Undertecknade motionärer förstå mycket väl denna synpunkt, då det gäller en mångfald anslag inom olika avsnitt av budgeten. Men vi anse oss likväl böra framhålla, att på denna punkt kunna på goda skäl framföras synpunkter, som gå i motsatt riktning mot vad som här föreslås. Goda skäl kunna nämligen, enligt vår mening, här anföras för att ett anslag, som nu skulle givas med ett högre belopp än vad Kungl. Maj:t föreslagit — och vilket skulle möjliggöra ett hastigare utbyggande av den här omnämnda elektrifieringen — kunde innebära en besparing för statsverket på lång sikt och i övrigt medföra en fördel ur statsekonomiska och andra utgångspunkter.

Då vi göra detta påstående, utgå vi från det faktiska förhållandet, att det både ur nationalekonomisk och andra utgångspunkter skulle ha varit mycket värdefullt, om intill tiden för krigsutbrottet en än större elektrifiering av Sveriges järnvägar skulle ha kunnat genomföras än den, som nu åstadkommits. I detta speciella fall skulle det givetvis ha varit av stor betydelse, om den nu skeende elektrifieringen av statsbanorna genom övre Norrland (linjen Långsele—Boden) redan nu hade varit genomförd och fullbordad upp till Boden. Detta med hänsyn därtill, att en sammanknytning i så fall tidigare hade kunnat ske i Boden med den elektrifierade banan Luleå—Riksgränsen—Narvik och därigenom en ensartad trafik i dessa bygder åstadkommas med därmed följande trafiktekniska fördelar.

Men det är en annan synpunkt som härvidlag spelar en ännu större roll. Inför det kända förhållandet, att förseendet av vårt land med stenkol är ett av de problem, som under en krigs- och avstängningsperiod åstadkommer de största bekymren för landet — antydningar om detta förhållande förekomma för övrigt i det föreliggande förslaget till kapitalbudget, bilagan 5 sid. 69 — måste man med betänksamhet upptaga till prövning ett förslag som det här föreliggande. Ty ett bifallande av detsamma måste under en period av avstängning eller under en försvårad tillförsel från utlandet medföra, att landets sammanlagda behov av stenkol under en tid av omkring 4 år utökas med en kvantitet, som åtgår för ångtrafiken å den här nämnda linjen — vars trafikkvantitet och alltså även kolkonsumtion betydligt utökats under de senare tiderna på grund av kända förhållanden — under det att med en tidigare skedd elektrifiering av linjen ifråga denna ökade belastning av kolkonsumtionen ej skulle ske. Och en sådan ökad svårighet att hemforsla detta bränsle kan också komma att bli en verklighet även under en del år framåt efter ett krig, som resulterat i ett betydande förödande av tonnage. Risker för en sådan avstängning eller försvårande av införseln

kvarstår ju för övrigt alltid under tider som de nuvarande med deras ständiga krigshot.

Härutöver måste man vid bedömandet av detta problem även taga hänsyn till den fördyring av stenkolen, som redan inträtt och som antagligen alltjämt kommer att pågå och vilket föranlett 1939 års urtima riksdag att fatta vissa betydelsefulla beslut. Den inhemska drivkraft, som ligger i våra vattenfall — »de vita kolen» — har däremot ej undergått och kommer antagligen ej heller att undergå en liknande fördyring. Såvitt vi veta räcka även dessa »vita kol» — särskilt sedan i den nu föreliggande statsverkspropositionen planerade utbyggnader av vattenkraften fullbordats — till att förse statsbanorna med drivkraft, även om en sådan utbyggnad som den här ifrågasatta skulle tämligen snart fullbordas och denna järnvägslinje anmäla sig som kraftkonsumment.

Här kan visserligen invändas, att den här ifrågasatta elektrifieringen av järnvägslinjen Långsele—Boden i alla fall, även med en snabbare takt vid utbyggandet, ej kan hinna fullbordas förrän tidigast omkring år 1943 och att de förhållanden ute i världen, vilka nu försvåra tillförseln av stenkolen och fördyra densamma, då antagligen upphört att existera. Härom är emellertid svårt att göra några bestämda uttalanden. Emellertid torde man — huru än prisförhållanden m. m. utveckla sig inom detta område — kunna påstå, att användandet av en *inhemsk* drivkraft för en så betydelsefull verksamhet som driften vid våra järnvägar under alla förhållanden *måste* innebära betydande fördelar i en allt mera utvecklade och förbättrade självförsörjning i en tid som den nuvarande, då förnuftigt utformade åtgärder för självförsörjningen måste ingå som en konstitutiv del i svensk politik.

Det som här anförts — det gäller ju här i mycket högre grad en *riksekonomisk* fråga än en *lokal* norrlandsintressefråga — borde kunna giva anledning till den bestämda uppfattningen, att ett utbyggande av den elektrifiering av järnvägslinjen Långsele—Boden, som det här är fråga om, skulle — om den fullföljdes i ännu hastigare tempo än vad som nu ifrågasättes — innebära ekonomiska och andra fördelar för landet, vilka ur nationalekonomiska och andra utgångspunkter torde väga mera i vågskålen än den något minskade investering av lånekapital, som skulle vinnas genom den nedskärning med fyra miljoner kronor, som föreslagits i Kungl. Maj:ts förslag.

Slutligen må det kunna framhållas, att järnvägsstyrelsens anslagsyrkande icke går in för den här ifrågasatta anslagsminskningen, trots att nämnda styrelsens förslag avgivits tämligen långt *efter* krigsutbrottet och alltså de nya förhållanden, som härigenom uppstått, säkerligen voro kända för styrelsen.

Under hänvisning till vad här ovan anförts och under hävdande av den uppfattningen, att ett fördröjande av här nämnda elektrifiering skulle medföra betydande ekonomiska och andra nackdelar för landet i sin helhet samt för övre Norrland, hemställes alltså,

att riksdagen måtte till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 12 miljoner kronor.

Stockholm den 22 januari 1940.

Torsten Caap.

C. I. Asplund.

C. Fr. Carlström.

Sven V. Hansson.

Lage Svedberg.

Karl Aug. Johanson.
