

Nr 190.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg; given Stockholms slott den 10 mars 1933.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN,
SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

I samband med anmälan i årets statsverksproposition av frågan om elektrifiering av banorna Stockholm—Krylbo—Änge och Örebro—Krylbo (utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkt 18) erinrade jag, hurusom det i betraktande av järnvägslektrifieringens särskilda betydelse vid strävandena att motverka arbetslösheten synts angeläget att, om möjligt, nu framlägga även

Bihang till riksdagens protokoll 1933. 1 saml. Nr 190.

426 33 1

spörsmålet om elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg (Väst kustbanan). Med hänsyn härtill hade Kungl. Maj:t genom beslut den 23 december 1932 anbefallt järnvägsstyrelsen att skyndsamt verkställa utredning i ämnet samt, därest så visade sig möjligt, framlägga förslag i så god tid att, om anledning därtill gäves, frågan kunde bringas under omprövning av 1933 års riksdag.

I enlighet med min hemställan föreslog Kungl. Maj:t riksdagen (utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkt 19) att i avbidan på den proposition, som kunde bli riksdagen förelagd, till elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg för budgetåret 1933/1934 beräkna ett reservationsanslag av 11,000,000 kronor att utgå av länemedel.

I skrivelse den 22 februari 1933 har järnvägsstyrelsen redogjort för resultatet av den beträffande ifrågavarande elektrifieringsfrågor företagna utredningen, vilken, såsom styrelsen framhåller, föregåtts av vissa redan under år 1932 utförda undersökningar, varjämte styrelsen framlagt plan jämte anslagsberäkning för denna elektrifierings genomförande.

Inledningsvis har järnvägsstyrelsen erinrat om en del synpunkter att anlägga vid bedömandet av spörsmålet om fortsatt järnväg'selektrifiering, vilka synpunkter av styrelsen närmare utvecklats i dess framställning angående Ängeelektrifieringen. Vad styrelsen där anfört har återgivits i statsverkspropositionen, till vilken jag tillåter mig hänvisa. Här torde jag endast behöva omnämna, att järnvägsstyrelsen framhöll, hurusom vid sidan av mera allmänna skäl av trafikteknisk och ekonomisk art även andra av speciell betydelse vore att beakta. I sistnämnda hänseende påpekade styrelsen, att en utvidgning av området för den elektriska järnvägsdriften ökade vinsterna av redan utförd banelektrifiering samt att nu rådande depression på arbetsmarknaden och inom näringslivet i övrigt å ena sidan möjliggjorde utförande av ett elektrifieringsföretag med ur kostnadssynpunkt betydligt gynnsammare resultat än eljest och å andra sidan medförde, att det ökade behov av arbetskraft, som inträdde i och med företagets igångsättande, bleve av vida större samhällsekonomisk betydelse än under normala tider. Härutöver uttalade styrelsen bland annat, att ett elektrifieringsföretag, därest det beräknades i och för sig bli räntabelt, på grund av de med detsamma förenade fördelarna under alla förhållanden ägde sitt berättigande och sålunda enligt styrelsens mening borde, utan avseende på hur järnvägens affärsresultat absolut taget ställde sig, kunna komma till utförande.

Styrelsen ingår därefter på frågan, huruvida förefintlig arbetsorganisation kan anses tillräcklig för ett samtidigt utförande av Änge- och Väst kustbanelektrifieringarna. Styrelsen meddelar, att verkställd undersökning givit vid handen, att denna fråga kan besvaras jakande. Härom anför styrelsen vidare:

Förklaringen härtill är i första hand, att båda de nya arbetena tillhoppa egentligen icke äro mer omfattande än den nu pågående Malmöelektrifieringen ensam. Det arbetsobjekt, som Ängeelektrifieringen representerar, motsvarar

nämligen omkring två tredjedelar av Malmöelektrifieringen och Västkustbaneelektrifieringen omkring en tredjedel av densamma. Ånge- och Västkustbaneelektrifieringarna omfatta tillsammans 932 bankilometer och 1,450 spårkilometer, under det att Malmöelektrifieringen avser 862 bankilometer och 1,590 spårkilometer. Den arbetsorganisation, som järnvägsstyrelsen nu har upplagd för Malmöelektrifieringen, bör alltså kvantitativt sett bli ungefär tillräcklig även i fortsättningen för samtidig elektrifiering av Ängelinjerna och Västkustbanan. Den omständigheten, att arbetsplatserna bliva vitt skilda åt, behöver icke heller tillmätas någon större betydelse, tack vare förefintligheten av goda telefonförbindelser och snabba tågägenheter för den centrala arbetsledningen. Denna, som för närvarande med huvudkontor och förråd är förlagd till Nässjö, kan även i fortsättningen utan olägenhet, ja t. o. m. med viss byggnadsekonomisk besparing kvarbliva därstädes.

Styrelsen övergår så till en redogörelse för de vunna huvudresultaten av den slutförda utredningen, i vad de avse företagets tekniska detaljer, samt framhåller därvid, att ifråga om såväl de anläggningstekniska anordningarna som arbetenas bedrivande inga väsentliga avvikelser antagits ske från de riktlinjer, som uppdragits för elektrifiering av Malmölinjerna och Ängelinjerna. Styrelsen meddelar därjämte, att vid ärendets beredning samråd med telegrafstyrelsen och vattenfallsstyrelsen samt med chefen för generalstaben ägt rum.

För *överföring av elektrisk energi* skulle samma system komma till användning som vid Göteborgs-, Malmö- och Ängelinjerna. Enligt nämnda system erfordras två nya omformarestationer, belägna invid Varberg och Laholm, vilka stationer tillsammans med de redan förefintliga omformarestationerna i Alingsås och Malmö skulle leverera den för kontaktledningarna använda lågperiodiga enfasströmmen med 16,000 volts spänning.

☛ Kontaktledningar skulle utföras för alla huvud- och de flesta sidospår. Den sammanlagda banlängden, över vilken nämnda ledningar skulle framdragas, utgör 316 kilometer, den elektrifierade spårlängden 515 kilometer.

Kostnaderna för överföringsanläggningen i dess helhet hava beräknats till 11,800,000 kronor, med följande fördelning:

	Kronor
Omformarestationer	1,700,000
Kontaktledningar	9,250,000
Högspänningsledningar för belysning	850,000

Summa kronor 11,800,000

För anläggningen ifråga åtgå i runt tal 1,600 ton kopparledningar, och den för dessa erforderliga råkopparn skulle enligt uppgjorda, villkorliga leveransavtal med de svenska metallverken komma att inköpas från Bolidens gruvaktiebolag.

Beträffande *leverans av elektrisk energi* till de nya omformarestationerna hava underhandlingar förts med vattenfallsstyrelsen och Sydsvenska kraftaktiebolaget, vilka resulterat i preliminära överenskommelser. Styrelsen anför härom:

Omformarestationen vid Varberg skall medelst dubbelledning förbindas med Yngeredsfors kraftaktiebolags nät och skall dessutom kunna förses med

ström norrifrån från vattenfallsverkets och söderifrån från Sydsvenska kraftaktiebolagets nät. Omformarestationen i Laholm skall normalt er- hålla ström från Laholms kraftverk men skall vid behov kunna få ström även från Sydsvenska kraftaktiebolagets övriga kraftverk samt från Yngered- fors och vattenfallsverkets nät. Vardera av de båda nytillkommande om- formarestationerna skall förses med två transportabla omformare, ett system för omformaremaskineriets anordning, som styrelsen bland annat för att till- godose militära intressen tillämpat redan i elektrifieringsplanen för Änge- linjerna. Detta system erbjuder fördelar också beträffande den allmänna reserven för omformaremaskineriet. För leveransen av elektrisk energi till omformarestationen i Varberg svarar vattenfallsstyrelsen och för leveransen i Laholm Sydsvenska kraftaktiebolaget. För den ökade tillförseln av energi till omformarestationerna i Alingsås och Malmö svara förutvarande leveran- törer, vattenfallsstyrelsen respektive Sydsvenska kraftaktiebolaget.

Den energileverans, det här kan komma att röra sig om, uppgår till om- kring 35 miljoner kilowattimmar. Enligt de föreliggande preliminära kraft- leveransavtalen skulle strömpriset bliva allt efter strömkonsumtionens stor- lek omkring 1.8 öre per kWt.

Utefter banan befintliga *luftledning*ar för *belysning* samt *telefon* och *telegraf* skulle, liksom vid föregående statsbaneelektrifieringar, antingen utflyttas eller utbytas mot kabelledningar, samtidigt som en del förändringar skulle vidtagas å bananläggningen, avseende främst bangårdsförlängningar och bro- förändringar. Frågan, huru erforderlig förändring av statens järnvägars och telegrafverkets telefon- och telegrafledningar lämpligen borde ordnas, har ut- retts genom en delegation, bestående av representanter från båda verken. I anslutning till av delegationen avgivet utlåtande meddelar järnvägssty- relsen följande:

Enligt telegrafverkets hittillsvarande beräkningar skulle kabel å sträckan Göteborg—Malmö behöva byggas under åren 1939—1940 och ledningarna således kunna vara bortflyttade den 1 juli 1941.

Den från järnvägsstyrelsens sida nu ifrågasatta arbetsplanen innebär, att ledningarna skola vara bortflyttade å följande sträckor:

Lomma—Ängelholm	den 1 juli	1935
Ängelholm—Hälsingborg F	» 1 oktober	1935
Ängelholm—Halmstad	» 15 december	1935
Halmstad—Varberg	» 1 juli	1936
Varberg—Göteborg	» 15 december	1936

Vare sig undanflyttningen av telegrafverkets ledningar sker med använd- ande av uteslutande blanka ledningar eller med användande av rikskabel jämte utflyttning av vissa blankledningar av mera lokal natur, beräknas detta arbete kunna vara verkställt inom förenämnda tider under förutsättning, att inga oförutsedda hinder uppstå.

De olika sätt, på vilka telegrafverkets ledningar kunna bortflyttas från närheten av järnvägslinjerna, äro följande:

- I. Enkel utflyttning till landsväg eller terränglinjer.
- II. Anordnande av rikskabel Göteborg—Malmö samt blank utflyttning av de ledningar av mera lokal natur, som ej kunna intagas i sådan riks- kabel.
- III. Gemensam kabel för statens järnvägars och telegrafverkets ledningar å sträckor, där detta är möjligt, rikskabel å övriga sträckor jämte blank utflyttning som under II.

Ekonomisk jämförelse mellan dessa tre alternativ har utförts, varvid det visat sig, att kostnaderna bliva ungefär lika, vilket som än väljes. I förslaget till elektrifiering av Angelinjerna har redogjorts för de synpunkter, som utöver de rent ekonomiska ansetts böra vara avgörande ifråga om ledningarnas förläggning i gemensamma kablar, och tillåter sig järnvägsstyrelsen att hänvisa till redogörelsen ifråga.

Ifråga om Väst kustbanan hava öfvervägande skäl befunnits tala mot användning av gemensamma kablar. Det har nämligen visat sig, att det i sådant fall skulle vara nödvändigt att i dessa intaga jämväl vissa längre riksledningar, varvid de olägenheter av teknisk art, som alltid vidlåda gemensamhet, skulle komma att särskilt starkt framträda.

Skillnaden mellan alternativen I och II gäller endast sättet för utflytning av telegrafverkets ledningar, och har valet dem emellan därför ansetts böra träffas av telegrafverket. Telegrafstyrelsen har förklarat sig kunna godtaga alternativ II, för den händelse detta ur andra synpunkter, t. ex. arbetslöshetens bekämpande, skulle anses önskvärdt. Telegrafverket förutsätter dock därvid, att de kostnader, som uppkomma därigenom, att arbetet utföres 5 år tidigare än som för telegrafverkets ändamål är behöfligt och av telegrafstyrelsen planerats, ej komma att belasta telegrafverkets kapital- eller driftkonto. Telegrafstyrelsen anser sålunda, att av den beräknade kostnaden för kabelanläggningen, som utgör 8,650,000 kronor, endast 6,750,000 kronor böra begäras av telegrafstyrelsen i vanlig ordning. Återstående 1,900,000 kronor skulle alltså ställas till telegrafstyrelsens förfogande av anslag för åtgärder till motverkande av arbetslösheten.

För övriga till svagströmsledningarna hänförliga arbeten samt för ändringar av belyningsledningar och signalanläggningar hava följande kostnader beräknats:

	Kronor
Ändringar av belyningsledningar och signalanläggningar	1,315,000
Ändringar av telefon- och telegrafledningar	
Statens järnvägars	2,536,000
Telegrafverkets	1,319,000
Privata	60,000
	Summa kronor 5,230,000.

Härtill komma för ändring av bangårdar, bana och broar 400,000 kronor.

För utredning om *skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och ångdrift* har beräknats vilka tåg en tågplan sannolikt skulle innehålla år 1936, under förutsättning att ångdrift bibehölles. Därefter hava med hjälp av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar uträknats besparingar och tillkommande kostnader genom elektrifieringen dels vid 1931 års tågrörelse bibehållen, dels vid den ökade tågrörelse, som kan beräknas förefinnas år 1936 även vid bibehållen ångdrift. Härom anför styrelsen:

Av beräkningarna har framgått, att för den större tågrörelsen skulle erfordras 35 och för den mindre 32 lokomotiv litt. D för person- och godstågstjänst och i båda fallen, så vitt nu kan förutses, 11 lokomotiv litt. Uc för växlings-tjänst. Angående dessa lokomotivtypers egenskaper hänvisas till styrelsens skrivelse rörande elektrifieringen av Angelinjerna.

Kostnaden för den vid den större trafiken erforderliga rullande materielen har med stöd av villkorligt träffade leveransuppgörelser beräknats till följande belopp:

	Kronor
35 lokomotiv litt. D à kronor 199,000.....	6,965,000
11 » » Uc » » 142,000.....	1,562,000
Reservmateriel m. m.	93,000
	Summa kronor 8,620,000

För den mindre tågrörelsen enligt 1931 års tidtabell blir totalkostnaden för motsvarande rullande materiel 8,020,000 kronor.

Härtill är i båda fallen att lägga ett belopp av 1,100,000 kronor, erforderligt för anordning av elektrisk vagnsuppvärmning.

I tidigare avgivna förslag till banelektrifiering har anskaffningskostnaden för elektrisk materiel ansetts icke böra i sin helhet belasta elektrifieringsanläggningen utan har, med hänsyn till att genom elektrifieringen statens järnvägars framtida behov av ånglokomotiv minskats, i räntabilitetskalkylerna från sagda kostnad avdragits ett belopp, motsvarande det diskonterade värdet av beräknad besparing i fråga om utgifter för ersättningsköp av sådana lokomotiv.

I förevarande närmare utredning har intet sådant avdrag ansetts böra göras. Naturligtvis inträder även genom Västkustbanelektrifieringen en väsentlig minskning i framtida behov av att anskaffa ånglokomotiv, men redan i och med elektrifieringen av Ängelinjerna har förhållandet mellan tillgången å ånglokomotiv av ifrågakommande typer och det kvarstående behovet av sådana lokomotiv förskjutits så mycket, att den genom fortsatt elektrifiering vunna besparingen i ersättningskostnad beräknats ligga väsentligt långt framåt i tiden. Då man nu också försiktigtvis måste taga i betraktande den relativa stagnation i utvecklingen av järnvägarnas arbetsuppgifter, som motorfordonstrafiken på landsvägarna medfört, lär någon ersättningsanskaffning av ånglokomotiv icke gärna komma att bli aktuell under den tid, vilken räntabilitetskalkyler som de här ifrågavarande överhuvudtaget kunna få närmast avse. På lång sikt betraktat innesluter dock berörda beräkningssätt givetvis någon, ej helt obetydlig, säkerhetsmarginal.

Elektrifieringen av Västkustbanan beräknas sålunda under förutsättning av den förut omfördälda större trafikrörelse, som kan antagas råda år 1936 även vid bibehållen ångdrift, komma att draga följande anläggningskostnader:

Kostnader, hänförliga till statens järnvägar.

	Kronor
Överföringsanläggningen	11,800,000
Ändringsarbeten å svagströmsledning m. m.	3,911,000
Ändringar av bangårdar, bana och broar.....	400,000
Rullande materiel, lokomotiv.....	8,620,000
» » elektrisk värmeledning	1,100,000
	Summa kronor 25,831,000

Kostnader, hänförliga till telegrafverket..... 1,319,000

Totalkostnad kronor 27,150,000

För den mindre tågrörelsen, motsvarande trafiken under år 1931, skulle totalkostnaden bli 26,550,000 kronor.

I förestående sammanställning har järnvägsstyrelsen icke upptagit den till 8,650,000 kronor beräknade kostnaden för rikskabeln Göteborg—Malmö,

enär sagda anläggning oberoende av elektrifieringen skulle hava kommit till stånd inom en relativt nära framtid.

Resultatet av de gjorda beräkningarna beträffande *förräntningsmöjligheterna för det erforderliga kapitalet* — vid dessa beräkningar har styrelsen liksom beträffande Ångelinjerna i första hand räknat med en räntefot av 4.5 procent, under det att verkställda parallellkalkyler efter 4 procents räntefot betraktats som supplementära — framgår av här följande översikt.

	Tågrörelse år 1931	Beräknad tågrörelse år 1936
Tågkilometer.....	2.6 milj.	3.0 milj.
Häremot svarande lokkilometer, inkl. växling	3.55 »	3.95 »
<i>Besparingar.</i>		
	kr.	kr.
Minskat personalbehov 206 respektive 219 man à 3,400 kr.....	700,000	745,000
Stenkol, 30,500 respektive 34,500 ton utländska stenkol à 20 kr., ökat med kostnad för transport och ränta för ett års lagring 2.18 kr.	677,000	765,000
17,700 respektive 19,300 ton svenska stenkol à cirka 13.40 kr., ökat med kostnad för transport och ränta för ett års lagring 3.48 kr.	299,000	326,000
Minskad kostnad för lokunderhåll.....	326,000	360,000
Minskad kostnad för kol- och vattenstationer, lokstallar m. m.	106,000	117,000
Minskad kostnad för belysningsström	40,000	40,000
Minskad kostnad för underhåll av svagströmsledning	35,000	35,000
	<hr/>	<hr/>
Summa kronor	2,183,000	2,388,000
<i>Nya utgifter.</i>		
Räntor efter 4.5 procent å 26,550,000 respektive 27,150,000 kr.	1,195,000	1,222,000
Strömkostnad	566,000	618,000
Underhåll och avskrivning för överföringsanläggningen.....	382,000	382,000
	<hr/>	<hr/>
Summa kronor	2,143,000	2,222,000
Vinst vid införande av elektrisk drift.....	40,000	166,000

I anslutning härtill anför styrelsen:

Strömpriset ökas enligt överenskommelsen med vattenfallsstyrelsen den 1 juli 1940 med 10,000 kronor per år, varför efter den tiden vinsten minskas med samma belopp.

Ifråga om bränslekostnaderna vid ångdrift har styrelsen tillämpat samma beräkningsgrunder som vid Malmöelektrifieringen och sålunda utgått från ett kolpris av 20 kronor per ton utländska stenkol. Den sista upphandlingen av lokomotivstenkol i november 1932 har emellertid kontrakterats till ett pris, motsvarande 15.50 kronor per ton fritt västkusthamn. Om detta

kolpris (jämte motsvarande sänkning för de svenska stenkolen) beräknas, försämrats resultatet med 200,000 kronor vid den mindre och 223,000 kronor vid den större tågrörelsen. Om emellertid räntefoten sänkes från antagen 4.5 till 4.0 procent, medför detta en kostnadsminskning med 133,000 respektive 136,000 kronor. Resultaten skulle alltså för de olika alternativen, av vilka väl dock det, avseende den större tågrörelsen, bör vara det, varmed man vid bedömandet närmast har att räkna, bliva vinst (+) respektive förlust (—):

	Tågrörelse år 1931	Beräknad tågrörelse år 1936
<i>Räntefot 4.5 %:</i>		
Stenkolspris kr. 20.00	+ 40,000	+ 166,000
» » 15.50	— 160,000	— 57,000
<i>Räntefot 4.0 %:</i>		
Stenkolspris kr. 20.00	+ 173,000	+ 302,000
» » 15.50	— 27,000	+ 79,000

Resultatet av förestående beräkning är, som synes, mindre gynnsamt än de resultat, som framgått av motsvarande kalkyler för tidigare genomförda eller föreslagna elektrifieringar, och även mindre gynnsamt än vad styrelsen vid tidigare, mera approximativa undersökningar funnit för Västkustbane-elektrifieringen. Huvudorsaken härtill är att söka i beräkningen av räntekostnaderna, i vad gäller kapitalet för de elektriska lokomotivens anskaffning.

Vid ett ställningstagande måste emellertid, såsom styrelsen tidigare framhållit, hänsyn tagas icke blott till de direkt beräkningsbara ändringarna i driftkostnaderna utan jämväl till de mångahanda indirekta förmåner, vilka erfarenhetsmässigt följa på elektrifieringsföretag av hithörande slag. Huvudparten av dessa förmåner, i form av förbättrade tåglägenheter m. m., komma väl trafikanterna och därmed samhällslivet i allmänhet till godo, men de göra sig även ekonomiskt gynnsamt gällande beträffande järnvägsföretaget självt. Styrelsen vill erinra om att de fördelar av motsvarande slag som — givetvis dock med antagande av mera normala konjunkturer och trafikförhållanden — beräknats uppkomma genom Malmölinjernas elektrifiering, uppskattats medföra en inkomstökning för statens järnvägar av i runt tal 1 miljon kronor. Till grund för beräkningarna vid Malmöelektrifieringen låg den undersökning, som tidigare verkstälts angående storleken av den inkomstökning, större än på andra linjer, som vid Göteborgslinjen uppstått efter elektrifieringen, varvid vederbörligt avdrag gjorts bland annat för den del av ökningen, som kunde beräknas falla på trafik, som från andra järnvägar överförts till Göteborgslinjen. Vad nu beträffar elektrifieringen av Ängelinjerna liksom närmast här för Västkustbanan, har styrelsen dock icke ansett sig böra söka siffermässigt uppskatta värdet av trafik- och inkomstökningen ifråga. De för närvarande rådande konjunkturerna göra också en dylik uppskattning mer än vanligt vanskelig. Det lär dock i varje fall vara tydligt, att även här inneslutes en säkerligen ganska god säkerhetsmarginal. Till sist må i detta sammanhang sägas, att även utgifterna i själva verket lära komma att i det långa loppet påverkas mera gynnsamt än styrelsen i sina kalkyler här ansett sig böra antaga. Särskilt gäller detta utnyttjandet gemensamt på alla linjer av de standardiserade elektriska lokomotiven, vilket bör efter hand kunna drivas till en allt högre fulländning.

De gjorda utredningarna giva enligt styrelsens mening vid handen att, trots det mindre gynnsamma, direkt kalkylerbara resultatet, den ifrågasatta elektrifieringen av Väst kustbanan vid nuvarande tidpunkt kan betecknas såsom ett från såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt sett väl försvarligt företag. Den omständigheten, att anläggningarna och anskaffningarna vid nuvarande tidsläge kunna erhållas till ovanligt låga priser och att de kunna komma att ställa sig kostsammare, i fall de uppskjutas till ursprungligen avsedd tidpunkt, gör det, säger styrelsen, onekligen också mera försvarligt även ur den rent företagsekonomiska synpunkten att upptaga också Väst kustbaneelektrifieringen till utförande nedan nu. Styrelsen framhåller emellertid att, därest man såge enbart till företagarentresset, en senare tidpunkt för elektrifieringens genomförande, såsom järnvägsstyrelsen förut tänkt sig, måhända varit att föredraga. Tidpunkten, när besparingen genom onödiggjord ersättningsanskaffning av ånglokomotiv komme att inträffa, hade då legat något mindre avlägsen, men framför allt anser styrelsen en sådan förskjutning hava varit fördelaktig för avvecklingen av det genom elektrifieringen uppkommande personalöverskottet, till övervägande delen tillhörande maskinavdelningen. Såvida icke en mera väsentlig förbättring av trafikkonjunkturerna snart inträder, beräknar styrelsen, att Väst kustbanans elektrifiering skall komma att under ett par, tre års tid medföra ett personalöverskott med i genomsnitt omkring 150 man. För huvudverkstäderna beräknades minskningen i underhållsarbete komma att motsvara i runt tal 35 à 40 mans årsarbete.

Under de närmaste åren efter anläggningarnas färdigställande kunde alltså icke den besparing i personalkostnad göras effektiv, med vilken man räknat i den förut återgivna sammanställningen av kalkylerna över driftresultatet efter genomförd elektrifiering. Detta sammanhängde även därmed, att vid nuvarande låga trafikkonjunkturer redan i och med elektrifieringen av Malmölinjerna visst personalöverskott komme att uppstå och under någon, om än relativt kort anpassningstid fortfara att finnas. Slutligen erinrar styrelsen, att avvecklingen av den för anläggningen använda tjänstemanna- och arbetarepersonalen blir svårare, om Ånge- och Väst kustbaneelektrifieringarna bliva färdigställda ungefär samtidigt, än om Väst kustbanans elektrifiering inpassas i följd med Ångeelektrifieringen.

Väst kustbanans elektrifiering vid nuvarande tidpunkt kan därför, anför styrelsen vidare, icke anses vara helt och obetingat dikterad av det rent företagarekonomiska intresset, men styrelsen finner likväl, att mycket talar för att elektrifieringen bör igångsättas redan nu. Företaget tjänade väl uppenbarligen mera allmänna samhälleliga syften och motiverades därvid särskilt starkt med angelägenheten av att bereda arbetstillfällen under nuvarande allvarliga kriskonjunkturer på arbetsmarknaden. Under sådana förhållanden ville styrelsen ifrågasätta, huruvida det icke vore skäligt, att för ett bättre tillgodoseende och tryggande av statens järnvägars företagarentresse till anläggningarnas utförande i viss utsträckning anvisades medel, vilkas investering ej behövde medföra en ökning av statens järnvägars förräntningsplikt. Sty-

relsen åsyftar härvid medel, avsedda för beredskapsarbeten, samt framför tanken, att dylika medel skulle tagas i anspråk med ett belopp, motsvarande omkring halva anskaffningskostnaden för de erforderliga elektriska lokomotiven eller i runt tal 4 miljoner kronor. En sådan anslagsdisposition skulle, säger styrelsen, förbättra det angivna förräntningsresultatet för alternativet med den större tågrörelsen från + 166,000 respektive — 57,000 till + 346,000 respektive + 123,000 kronor vid antagande av 4.5 procent räntefot.

Styrelsen har i detta sammanhang meddelat, att den uppgjorda arbetsplanen förutsätter utförande i samband med elektrifieringen av en *ny förbindelse för godståg mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård vid Göteborg.*

Styrelsen, som anser detta arbete böra utföras med anlåtande av förnyelsefondsmedel, anför vidare:

För närvarande framföras Västkustbanans godståg över den s. k. gamla Västkustbaneviadukten till den numera såsom godsbangård apterade Bergslagsstationen. Nämnda viadukt, som uppförts år 1887 och redan från början erhöi en tämligen svag konstruktion, har under årens lopp varit föremål för förstärkningsåtgärder, och vid den under åren 1927—1930 genomförda omgestaltningen av bangårdsanordningarna i Göteborg bibehölls den också såsom ingångslinje för godstågen å Västkustbanan och Boråsbanan. Detta arrangemang angavs emellertid redan vid de nya bangårdsanordningarnas planerande såsom ett provisorium, och i de med Göteborgs stad och de av de nya anordningarna berörda enskilda järnvägarna träffade överenskommelserna hava därför också innefattats bestämmelser, avsedda att möjliggöra en ny godstågsförbindelses anordnande med borttagande av den gamla. Denna fråga måste nu i samband med en elektrifiering av Västkustbanan aktualiseras. Vid verkställd undersökning har den gamla viadukten visat sig vara i så dåligt skick, att den icke utan genomgripande, relativt kostsamma ombyggnads- och förstärkningsarbeten kan uppbära de ökade belastningar, som skulle uppstå vid framförande av de elektriska lokomotiven samt av å viadukten erforderliga kontaktledningarna med tillhörande stolpar.

Under här angivna förhållanden har styrelsen funnit det riktigt att, om en elektrifiering av Västkustbanan skall företagas, samtidigt anordna den förut planerade, nya godstågsförbindelsen mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård med nedläggande av den nuvarande förbindelsen med Bergslagsstationen. Genom denna nya spårförbindelse och därav föranledd överflyttning till Sävenäs rangerbangård av växlingsarbetet för Västkustbanans och Boråsbanans godståg beräknas för övrigt uppträda också en driftkostnadsbesparing av i runt tal 45,000 kronor per år, vilken i sin helhet skulle komma statens järnvägar till godo. Då härtill får läggas, att även underhållskostnaderna skulle komma att bli avsevärt lägre för den nya, i spårförbindelsen ingående viadukten, som avses utförd av helvalsade järnbalkar med pelarstöd av betong, än för den nuvarande av i sin helhet nitad järnkonstruktion, är hela denna anläggning driftsekonomiskt synnerligen väl motiverad.

Det nya förbindelsespåret skulle erhålla en längd av cirka 1,200 meter och framföras på en cirka 550 meter lång viadukt över Olskrokstorget och västra änden av Olskrokens bangård samt i östra änden av denna bangård anslutas till de befintliga förbindelsespåren mellan Olskroken och Sävenäs rangerbangård. Kostnaderna för anläggningen, inberäknat tvenne av den ändrade inledningen erforderliga nya ranger- och uppställningsspår å Säve-

näs rangerbangård, hava beräknats till 1,700,000 kronor. Dessa kostnader har styrelsen ansett i sin helhet böra bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond, då de ju hänföra sig till en ersättningsanläggning, som i varje fall skulle hava utförts inom en icke alltför avlägsen framtid, och får styrelsen därför hemställa att, om Västkustbaneelektrifieringen beslutas och anslag därför beviljas, styrelsen samtidigt bemyndigas att för utförande av den omhandlade nya spårförbindelsen använda nyssnämnda belopp av förnyelsefondsmedel. Anläggningsarbetena avser styrelsen att i allt väsentligt låta utföra på allmänt utlyst entreprenad, och styrelsen torde ej behöva särskilt framhålla, att anläggningen ifråga under nuvarande tidsförhållanden har sin stora betydelse såsom varande ett objekt av den art, man gärna söker för att vinna medel till den allmänna arbetslöshetens motverkande.

I samband med omläggningen av infarten för godstågen till Sävenäs rangerbangård har det ansetts lämpligt att helt elektrifiera Sävenäs och Ölskrokens bangårdar, vilka förut endast delvis äro försedda med kontaktledningar.

Järnvägsstyrelsen har slutligen framlagt arbetsplan och i samband därmed samt i anslutning till det förut anförda finansieringsplan för elektrifieringsarbetena.

Enligt arbetsplanen beräknas elektrifieringsföretaget vara fullbordat mot slutet av år 1936. Därest arbetet kan igångsättas redan under innevarande år, skulle de elektriska anläggningarna kunna slutföras i följande ordning:

Malmö—Ängelholm.....	juli	1935
Ängelholm—Hälsingborg	oktober	1935
Ängelholm—Göteborg	december	1936

Planen för kontaktledningsarbetet förutsätter en arbetsstyrka, uppgående vissa tider till 450 à 500 man; sammanlagt erfordras omkring 200,000 dagsverken.

För säkerställande av beräkningarna av anläggningskostnaderna hava villkorliga avtal, gällande under förutsättning att erforderliga medel för anläggningens utförande komma att av statsmakterna ställas till järnvägsstyrelsens förfogande, träffats med vissa leverantörer angående de för elektrifieringen erforderliga större leveranserna. Dessa avtal avse leveranser för en sammanlagd kostnad av i runt tal 11.2 miljoner kronor, vilken leveranssumma fördelar sig sålunda:

Omformarestationsutrustningar.....	kr.	1,280,000
Elektriska lokomotiv	»	6,750,000
Kopparledningar	»	1,550,000
Telefonkablar	»	1,600,000

Järnvägsstyrelsen framhåller, att så gott som all för elektrifieringen erforderlig materiel, däribland även kopparledningarna, kommer att erhållas inom landet — endast sådan materiel, som ej framställs inom landet, exempelvis bly, tenn samt en del isolationsmateriel och instrument, måste importeras — vadan någon mer avsevärd belastning av handelsbalansen ej vållas genom detta elektrifieringsföretag. De redan kontrakterade leveranserna hava även erhållits till priser, som betydligt understiga de normala.

Samtliga statens utgifter för ifrågasvarande elektrifieringsföretag skulle alltså med undantag för en relativt mycket liten del komma de i den inhemska produktionen sysselsatta arbetarna tillgodo.

Enligt den uppgjorda arbetsplanen skulle under olika år för skilda slag av till elektrifieringen hörande arbeten och anskaffningar erfordras följande medelsbelopp:

	B u d g e t å r e t			Summa
	1933/1934	1934/1935	1935/1936	
	K r o n o r			
Överföringsanläggningen ..	4,000,000	3,400,000	4,400,000	11,800,000
Ändringsarbeten	4,000,000	1,630,000	—	5,630,000
Elektriska lokomotiv	3,000,000	3,620,000	2,000,000	8,620,000
Elektrisk värmeledning ...	—	600,000	500,000	1,100,000
Summa kronor	11,000,000	9,250,000	6,900,000	27,150,000

varvid styrelsen ifrågasätter följande anslagsfördelning:

Anslag för kapitalökning...	9,500,000	7,750,000	5,900,000	23,150,000
Arbetslöshetsanslag	1,500,000	1,500,000	1,000,000	4,000,000

Härtill kommer för den nya godstågsförbindelsen mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård följande belopp av förnyelsefondsmedel:

	Kronor
För kalenderåret 1933	500,000
» » 1934	1,200,000
	Summa kronor 1,700,000

Styrelsen anför slutligen att, ehuru, såsom av det anförda framginge, nuvarande tidpunkt från statsbaneföretagets egna synpunkter måhända icke vore den gynnsammaste för ifrågasvarande arbetes igångsättande, styrelsen ansåge sig kunna som sin mening uttala, att elektrifieringsföretaget dock med hänsyn till dess förväntade inverkan å konjunkturläget och särskilt arbetsmarknaden borde kunna få omedelbart komma till utförande. Styrelsen hemställer, att det i statsverkspropositionen beräknade anslaget av 11,000,000 kronor nu äskas av riksdagen, men med den fördelning å anslag av olika art, som Kungl. Maj:t efter prövning av vad styrelsen anført beträffande önskvärdheten av något inskränkt förräntningsplikt kan finna lämplig.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen och chefen för generalstaben, varjämte fullmäktige i riksgäldskontoret i särskilda utlåtanden yttrat sig dels om själva elektrifieringsförslaget och dels om de i telegrafstyrelsens utlåtande närmare omförmälda åtgärder och kostnader, som för telegrafverkets del följde av förslagets genomförande.

Vattenfallsstyrelsen vitsordar i sitt utlåtande lämpligheten av att, såsom järnvägsstyrelsens förslag innebär, krafttillförseln till Västkustbanan ordnas genom vattenfallsstyrelsen beträffande den kraft, som skall uttagas i Alingsås

och Varberg, och genom Sydsvenska kraftaktiebolaget beträffande den kraft, som skall uttagas i Laholm och Malmö. I övrigt anför styrelsen:

Några särskilda åtgärder erfordras icke från vattenfallsstyrelsens sida för kraftleveransen i Alingsås.

Vad angår kraftleveransen i Varberg, har vattenfallsstyrelsen närmast tänkt sig ett sådant samarbete med Yngeredsfors kraftaktiebolag, att dess förefintliga ledningsnät mellan kraftstationerna Yngeredsfors och Ätrafors samt Varberg och Möndal utnyttjas, varvid det icke skulle erfordras några andra nyanläggningar än en transformatorstation i Varberg samt en ny, relativt kort linje för 50,000 volt från Ätrafors till Varberg. Dessa anläggningar skulle utföras genom Yngeredsfors kraftaktiebolag. Vattenfallsstyrelsens inmatning av kraft i Yngeredsforsbolagets ledningsnät skulle verkställas genom en i vattenfallsstyrelsens byggnadsprogram redan upptagen förbindelseledning för 50,000 volt mellan styrelsens sekundärstation i Marieholm och den transformatorstation, som bolaget anordnar i Krokslätt. Den i Varberg för järnvägsdriften levererade kraften skulle uppdelas så, att ungefär hälften av leveransen sker från Trollhätte kraftverk och hälften från Yngeredsfors kraftaktiebolag.

Därest denna samarbetsplan visar sig genomförbar, kommer det icke att erfordras något nytt anläggningsskapital för vattenfallsstyrelsen med hänsyn till Västkustbanans elektrifiering. Skulle det mot förmodan visa sig behörligt, att vattenfallsstyrelsen bygger egen linje till Varberg och anordnar transformatorstation där, så torde därför erfordras ett anläggningsskapital av omkring 1 miljon kronor, vars beviljande emellertid kan anstå till nästföljande års riksdag.

Den ifrågakommande elektrifieringen kommer att endast i relativt mindre grad tillföra vattenfallsstyrelsen ny belastning. Av de 35 miljoner kilowatt-timmar, som erfordras för elektrifieringen, beräknas nämligen, att vid nyssnämnda samarbete med Yngeredsfors kraftaktiebolag endast cirka 9 miljoner komma att uttagas från styrelsens kraftverk. Varje belastningstillskott är emellertid värdefullt med hänsyn till den nu föreliggande tendensen till kraftöverskott vid de statliga kraftverken.

Under återopande av det anförda uttalar vattenfallsstyrelsen, att från dess sida icke vore något att erinra mot det av järnvägsstyrelsen framställda förslaget samt att det i sin mån vore förmånligt även för vattenfallsstyrelsen att ifrågakommande järnvägslektrifiering komme till stånd.

Telegrafstyrelsen framhåller till en början, att av de av järnvägsstyrelsen angivna alternativen för bortflyttning av telegrafverkets ledningar endast de med I och II betecknade kunde komma i fråga, nämligen antingen enkel utflyttning till betryggande avstånd från banan, med bibehållande av blankledning, eller anordnande av rikskabel Göteborg—Malmö med avgrening från trakten av Mörarp till Hälsingborg. Även i det senare fallet måste blankledningar uppläggas för kortare riks- och landsledningar, som ej lämpligen kunde intagas i rikskabeln. De erforderliga flyttningarna i lokalnätet bleve i båda alternativen desamma.

Till belysande av frågan om vilket av nämnda båda alternativ, som bör väljas, erinrar styrelsen först beträffande kabelalternativet, att kablar som regel dimensioneras så, att trafikkapaciteten täcker trafikökningen under relativt lång tid framåt, samt att — för största möjliga utnyttjande av kabeln

vid varje tidpunkt — i nyanlagda kablar, där så kan ske, temporärt inkopplas även sådana förbindelser, som slutgiltigt skola intagas i andra, till utförande under en senare tid planerade kablar. Härigenom kunna vissa anläggningar uppskjutas och därmed kostnadsbesparingar göras. Från dessa synpunkter yttrar styrelsen beträffande förevarande spörsmål i huvudsak följande:

De under senaste åren färdigställda kabelsektionerna Malmö—Nässjö och Nässjö—Göteborg vore dimensionerade för framtida trafikbehov å sträckorna Stockholm—Malmö och Göteborg—Nässjö med mellanliggande orter. Över den sammanlagda sträckan Göteborg—Nässjö—Malmö hade man tills vidare kunnat leda även trafiken från Norge och Göteborgsområdet till Skåne och utlandet. Därigenom hade ett antal befintliga blankledningars på västkusten blivit disponibla för de närmaste årens ökning i trafiken till och mellan västkuststäderna. Under åren 1939—1940 beräknades nu ledningarna i rikskabeln Malmö—Nässjö—Göteborg bliva behöfliga för det ordinarie trafikbehovet å denna sträcka, och ungefär samtidigt beräknades det befintliga ledningsnätet längs västkusten vara i behov av utökning. Därigenom komme också den kabel, som vid denna tid behöfde läggas å sträckan Göteborg—Malmö, att redan från början bliva relativt väl utnyttjad.

Huvudsakliga anledningen till att den senast utförda länken Jönköping—Göteborg av det svenska rikskabelnätet på sin tid beslutats hade varit behovet av kabelförbindelse från Malmö och utlandet med Göteborg samt framdeles med Norge. Vid sidan härav skulle kabeln tjäna ett betydande antal förbindelser av kortare längd. Innan denna kabel beslutats, hade alternativt undersökts även en direkt förbindelse Göteborg—Malmö. Då vid denna tidpunkt Västkustbanan ansetts komma ifråga för elektrifiering efter Malmölinjerna och Ängelinjerna, hade vid den då förutsatta takten för elektrifieringens genomförande något behov av bortflyttning av linjerna efter Västkustbanan inom de närmaste åren ej kunnat förutses. Vid ifrågavarande tidpunkt hade däremot föregat ansökan om koncession å elektrisk drift för järnvägsträckan Göteborg—Borås, och denna elektrifiering hade redan tidigare angivits såsom nära förestående med yrkande om bortflyttning av telegrafverkets ledningar. Hade styrelsen valt utläggning av kabel utefter västkusten i stället för kabeln Jönköping—Göteborg och sistnämnda elektrifiering kommit till utförande, vore det sannolikt, att telegrafverket ändå hade blivit nödsakat att lägga kabel Göteborg—Borås, enär framkomstmöjligheterna för blanka ledningar i annan sträckning än järnvägens här vore sällsynt ogynnsamma.

Ytterligare anför styrelsen beträffande alternativet med kabelanläggning huvudsakligen följande:

Den av styrelsen eftersträfvade planmässigheten i utvecklingen komme alltså att rubbas, därest kabel skulle utläggas mellan Göteborg och Malmö under åren 1934—1935 i stället för 1939—1940, enär såväl denna som kabelförbindelsen Göteborg—Nässjö—Malmö komme att under de första åren bliva jämförelsevis dåligt utnyttjad. Vidare vore att beakta att ytterligare tekniska framsteg på detta område skulle kunna tillgodogöras, om kabeln utfördes fem år senare. Finge kabeln kvarstå i byggnadsprogrammet för åren 1939—1940 — detta program förutsatte emellertid en ökning av interurbantrafiken i samma skala som under senaste årtionde — bibehölles möjligheten att revidera detta allt efter utvecklingen av nämnda trafik. Slutligen innebure ett utförande av ifrågavarande kabelanläggning samtidigt

med dem, som erfordrades i samband med Ängelinjernas elektrifiering, en fördubbling av det hittills genomsnittliga årsprogrammet. En avsevärd ökning måste därför ske såväl i fråga om maskiner, verktyg och instrument — till en beräknad kostnad av cirka 350,000 kronor — som beträffande specialutbildat befäl och manskap m. m.

Därest inga oförutsedda hinder uppstode, vore det dock enligt styrelsens mening möjligt att genomföra kabelalternativet.

Vad anginge alternativet med enkel utflyttning av blanka ledningar, fortsätter styrelsen, innebure detta icke någon utvidgning av det nuvarande ledningsnätet. Det nya ledningsnätet, till den del det framdeles skulle ersättas med kabel, finge emellertid karaktären av ett rent provisorium och skulle raseras efter omkring fem år, då den nya rikskabeln å sträckan Göteborg—Malmö beräknats bliva behöflig. Den omständigheten, att landsvägarna på ifrågavarande sträcka ofta löpte så nära järnvägen, att linjerna i ovanligt stor utsträckning måste framdragas i terrängen, medförde fördröjning av såväl anläggnings- som underhållskostnaderna.

Telegrafstyrelsen har vidare meddelat vissa kostnadsberäkningar, vilka basera sig på nuvarande arbets- och materialpriser samt en räntefot av 4.5 procent. I beräkningarna bortses från det i järnvägsstyrelsens kalkyler ingående beloppet av 60,000 kronor för ändringar av privata telefonledningar. Härutinnan innehåller styrelsens utlåtande väsentligen följande:

Enligt de verkställda kostnadsberäkningarna skulle alternativ I, enkel utflyttning, draga en kostnad av 3,220,000 kronor, varav 1,900,000 kronor motsvara de såsom ett provisorium betecknade utflyttningarna och återstoden, 1,320,000 kronor, bortflyttning av övriga blanka riks- och landsledningar samt flyttningar i telefonnäten. För kabelalternativet skulle totalkostnaden bliva 9,969,000 kronor, varav 8,650,000 kronor belöpa på kabelanläggningen och 1,319,000 kronor på ändringar i ledningsnätet; sistnämnda belopp är upptaget i järnvägsstyrelsens kalkyler.

I fråga om kostnadernas fördelning mellan statens järnvägar och telegrafverket utgår styrelsen från de principer, som legat till grund för motsvarande fördelning vid Göteborgslinjens elektrifiering. Kostnaden för alternativ I, 3,220,000 kronor, anser styrelsen då böra helt belöpa på statens järnvägar.

De även i alternativet II ingående kostnaderna för ändringar i ledningsnätet anser styrelsen, därest detta alternativ väljes, böra täckas av statens järnvägar. Beträffande själva kabelanläggningen framhåller styrelsen, att densamma utförande fem år i förtid för telegrafverket skulle medföra en beräknad ränteförlust av 1,900,000 kronor, eller samma belopp som beräknats för den provisoriska utflyttningen av nuvarande ledningsnät. Då denna kostnad ej i något fall borde drabba telegrafverket, följde därav, att även vid genomförandet av alternativ II sagda belopp borde på liknande sätt som vid alternativ I ställas till telegrafstyrelsens förfogande. Återstående kostnad, 6,750,000 kronor, skulle enligt telegrafstyrelsens förslag bestridas av medel ur telegrafverkets förnyelsefond.

Sammanfattningsvis uttalar telegrafstyrelsen, att en utflyttning av ledningsnätet enligt alternativ I komme att förorsaka mindre rubbning i telegrafverkets planer och ekonomiska program, enär kostnaden härför borde bestridas av statens järnvägar. Skulle det emellertid, exempelvis för arbets-

löshetens bekämpande, anses önskvärt att genomföra alternativ II, vore även detta godtagbart under förutsättning av den nyss angivna kostnadsfördelningen. Detta alternativ innefattade disposition av förnyelsefondsmedel under åren 1933—1935 med respektive 1.7, 3.65 och 1.4 miljoner kronor. Härutinnan framhåller styrelsen, att de för riksnätet avsatta förnyelsefondsmedlen icke varit beräknade att täcka dessa, av den forcerade elektrifieringen föranledda, stora utgifter. Emellertid kunde åtminstone temporärt för ändamålet disponeras tidigare gjorda avsättningar till lokalnäten, telegrafnätet och fastigheterna.

Slutligen meddelar styrelsen, att kabelalternativet förutsätter tre nya överdragsstationer, nämligen i Varberg och Halmstad samt i trakten av Åstorp. För den sistnämnda måste tomt anskaffas samt erforderliga byggnader uppföras, och detta redan år 1933 — kostnaden härför är inräknad i det nyss såsom erforderligt för år 1933 angivna beloppet — medan av de övriga endast den i Varberg beräknas kräva tillbyggnad till nuvarande fastighet.

Chefen för generalstaben har icke något att erinra mot det föreliggande elektrifieringsförslaget.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra beträffande elektrifieringsförslaget:

I sina den 20 februari 1930 och den 1 december 1932 avgivna yttranden beträffande elektrifieringen av Malmö- och Ängelinjerna hava fullmäktige erinrat om, att det vore en fråga av stor nationalekonomisk betydelse att genom fortsatt elektrifiering av statens järnvägar i allt större omfattning utnyttja de vattenkraftstillgångar, som finnas inom vårt land, och därigenom i motsvarande mån frigöra landet från behovet av utländskt kolbränsle. Detta uttalande äger givetvis tillämplighet även på den nu ifrågasatta elektrifieringen av Väst kustbanan. Ehuru sistnämnda företag enligt de av järnvägsstyrelsen gjorda kalkylerna icke framstår såsom för statens järnvägar lika ekonomiskt fördelaktigt som de redan beslutade och igångsatta elektrifieringsarbetena å Malmö- och Ängelinjerna, anse fullmäktige likväl företaget, med hänsyn till dess såväl nationalekonomiska som under nuvarande tider socialekonomiska betydelse böra omedelbart komma till utförande i huvudsaklig överensstämmelse med den uppgjorda arbetsplanen.

Järnvägsstyrelsens förslag att i ifrågavarande plan inlägga jämväl utförandet av en ny godstågsförbindelse mellan Väst kustbanan och Sävenäs rangerbangård vid Göteborg finna fullmäktige välbetänt och hava icke någon erinran att göra däremot liksom ej heller mot att erforderliga medel tagas från statens järnvägars förnyelsefond.

Under förutsättning att anslag till beredskapsarbeten komma att av riksdagen anvisas för nästkommande budgetår, hava fullmäktige ej något att erinra mot att ett belopp av omkring 4,000,000 kronor, motsvarande halva anskaffningskostnaden för de elektriska lokomotiven, utgår ur ett sådant anslag.

I fråga om de för telegrafverkets del erforderliga anordningarna anföra fullmäktige:

Vid övervägande av de av telegrafstyrelsen anförda skälen hava fullmäktige trots sig finna, att styrelsen helst skulle vilja se alternativ I nu komma

till utförande. Fullmäktige hava uppmärksammat, att en viss svårighet måhända kommer att uppkomma för styrelsen, att kunna, samtidigt med kabelanläggningen i samband med elektrifieringen av Ängelinjen, förfoga över tillräckligt antal specialutbildat befäl och manskap m. m. jämväl till anläggning av rikskabeln mellan Göteborg och Malmö. Ävenledes torde den av styrelsen påpekade ytterligare ränteförlusten, i händelse en nu märkbar stagnation i interurbantrafiken kommer att bli varaktig och därigenom rubba styrelsens beräkningar angående tiden för ifrågavarande kabels behövlighet, liksom ock vad styrelsen anfört angående kabelteknikens utveckling tillerkännas beaktande vid ett slutgiltigt bedömande av de olika lösningarna av frågan. Vid det förhållande att ränteförlusten vid alternativ II och kostnaden enligt alternativ I befunnits vara ungefär lika, torde det av telegrafstyrelsen kunna betraktas ur förräntningssynpunkt tämligen likgiltigt, vilketdera alternativet som kommer till utförande. Fullmäktige äro dock mest böjda för att förorda alternativ I, så mycket mer som dettas genomförande icke kommer att ställa de större anspråk på medel (och därav förorsakad ökad upplåning) från riksgäldskontoret, som rikskabelalternativet gör. Telegrafstyrelsen måste nämligen i det senare fallet hos riksgäldskontoret under de närmaste åren av där odisponerade lånemedelsanslag uttaga de belopp, som av styrelsen beräknats utgå ur verkets förnyelsefond, vilken helt och hållet ingått i verkets rörelse

Vid framläggande i årets statsverksproposition av förslaget om elektrifiering av Ängelinjerna framhöll jag, bland annat, de fördelar, som vid en fortsatt elektrifiering av statsbanans huvudlinjer vore att vinna för skilda trakter genom förbättrade tågförbindelser samt för landet i dess helhet genom ökat utnyttjande av våra vattenfall och minskat behov av kolimport. Jag erinrade även om de gynnsamma förutsättningar för elektrifieringsarbetenas fullföljande, som nuvarande prisläge erbjöde, samt om den stora betydelse för arbetsmarknaden och för industrien, som ett dylikt fullföljande i omedelbar anslutning till den nu snart fullbordade elektrifieringen av Malmölinjerna komme att få. Vad jag sålunda och med anknytning till dessa synpunkter i övrigt anförde äger givetvis giltighet även vid bedömande av frågan om Västkustbanans elektrifiering. Ytterligare må i detta sammanhang framhållas att, därest ifrågavarande elektrifiering igångsättes redan nu och sålunda kommer till utförande samtidigt med Ängeelektrifieringen, dessa båda företag komma att tillsammans lämna arbetsmöjligheter i praktiskt taget samma omfattning, som den nu snart fullbordade elektrifieringen av Malmölinjerna berett, och detta jämväl för industriens del. Härtill kommer, att med de vitt utgrenade återverkningar på arbetsmarknaden, som en järnvägs-elektrifiering medför, ett dylikt företag i och för sig synes vara av beskaffenhet att framför flertalet andra böra ifrågakomma, då det gäller att utvälja lämpliga arbeten för bekämpande av den rådande arbetslösheten.

Om sålunda allmänna skäl av samhällelig innebörd göra det till ett önskemål, att Västkustbanans elektrifiering omedelbart kommer till utförande, återstår att skärskåda spörsmålet ur de övriga synpunkter, som kunna vara att anlägga.

Vad då först angår de av järnvägsstyrelsen gjorda kalkylerna över företags rëntabilitet — i dessa hava endast tagits i betraktande å ena sidan

Departements-
chefen.

rena driftkostnadsbesparingar och å den andra nytillkommande utgifter inklusive räntor — utvisa dessa visserligen resultat, som äro mindre gynnsamma än de, som erhållits vid motsvarande beräkningar i fråga om tidigare elektrifieringsföretag. Järnvägsstyrelsen erinrar, att de framkomna resultaten jämväl äro mindre fördelaktiga än vad styrelsen vid tidigare, mera approximativa undersökningar funnit för Väst kustbaneelektrifieringen, men framhåller, att huvudorsaken härtill är att finna i den ökning av räntekostnaderna, som föranledes därav att finansieringen av lokomotivanskaffningen nu avsetts helt skola ske med anlåtande av lånemedel i stället för, såsom tidigare varit fallet, till en betydande del med förnyelsefondsmedel. I och med elektrifieringen av Ängelinjerna har nämligen, enligt vad styrelsen uppgiver, förhållandet mellan tillgången å ånglokomotiv och det kvarstående behovet av sådana lokomotiv så förskjutits, att hänsyn till den genom fortsatt elektrifiering vunna besparingen i ersättningskostnad ansetts icke skäligen böra i förevarande sammanhang tagas.

Vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört giver vid handen, att verkningarna av omförmälda förskjutning i tiden beträffande ersättningsanskaffning av ånglokomotiv — ehuru i avsevärd mån en konsekvens av tidigare elektrifieringar — kommit att i sin helhet belasta kalkylerna för nu ifrågavarande elektrifieringsföretag. Giltiga skäl synas mig emellertid föreligga att ej betrakta Väst kustbanans elektrifiering såsom ett ekonomiskt fristående företag utan fastmer såsom ett led i den allmänna stambaneelektrifieringen. Även om man begränsar detta betraktelsesätt till att avse de till samtidigt utförande ifrågasatta Änge- och Väst kustbaneelektrifieringarna, giva räntabilitetskalkylerna vid handen, att vid den under bibehållen ångdrift beräknade tågrörelsen år 1936 räntabilitet av detta sammanslagna företag ernås även vid den högre räntefoten och de lägre kolpriserna. I detta sammanhang vill jag även erinra om järnvägsstyrelsens uttalanden, att bland annat genom ett alltmer rationaliserat utnyttjande av den med elektrifieringens fortskridande ökade lokomotivparken, avsedd för elektrisk drift, utgiftssidan skall efter hand ställa sig fördelaktigare än den framlagda kalkylen visar, samt att en utvidgning av området för den elektriska driften ökar vinsterna av redan utförd baneelektrifiering. Vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört synes vara befogat och därjämte giva ytterligare stöd för det av mig nyss anlagda betraktelsesättet.

I de av järnvägsstyrelsen tidigare framlagda och av statsmakterna prövade förslagen om statsbanelinjers elektrifiering har läget varit sådant, att redan en räntabilitetskalkyl av här förevarande beskaflenhet givit vid handen, att företaget även vid de minst fördelaktiga alternativen av kalkylen borde bliva räntabelt; och man har kunnat bortse från värdet av den trafik- och inkomstökning, som en elektrifiering i och för sig förväntades medföra. Att en sådan ökning regelmässigt bör vara att påräkna, synas resultaten vid den elektrifierade Göteborgs linjen utvisa. Goda grunder torde föreligga för den uppfattningen, att så skall bliva fallet även vid Väst kustbanan. Om också en sådan inkomstpost icke låter sig närmare beräknas, synes det befogat att, om anledning gives, vid ett slutligt ställningstagande taga hänsyn även härtill.

Såsom av det förut anförda framgår, torde emellertid räntabiliteten kunna anses säkerställd även bortsett från här berörda påräkneliga inkomster.

Redan förut har jag framhållit de av det aktuella läget betingade förhållanden, som göra det till ett framträdande önskemål att Västkustbanans elektrifiering nu företages. Även järnvägsstyrelsen har givit uttryck åt denna uppfattning, ehuru styrelsen ur ren företagsynpunkt ifrågasatt, huruvida icke en senare tidpunkt varit att föredraga. Styrelsen syftar särskilt därpå att tidpunkten, när besparingen genom onödiggjord ersättningsanskaffning av ånglokomotiv komme att inträffa, då hade legat något mindre avlägsen, samt att en sådan förskjutning hade varit fördelaktig för avvecklingen av det genom elektrifieringen uppkommande personalöverskottet. Vad styrelsen därutinnan anfört synes mig emellertid ur skilda synpunkter icke innebära tillräckliga skäl för ett uppskov med arbetets igångsättande och ej heller för att, såsom styrelsen ifrågasatt, till någon del bestrida kostnaderna för arbetsföretaget med anlåtande av medel, vilkas investering ej behöfde medföra en ökning av statens järnvägars förräntningsplikt. De faktorer, med vilka järnvägsstyrelsen därvidlag räknat, torde nämligen icke vara av den storleksordning, att de — sedda vid sidan av de övriga omständigheter, som här äro att beakta — böra föranleda sådant uppskov eller att särskilda finansieringsåtgärder i den av järnvägsstyrelsen avsedda riktningen på grund därav skulle behöva vidtagas.

Under ärendets utredning har järnvägsstyrelsen samarbetat med vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen och chefen för generalstaben. Från deras sida har någon erinran mot järnvägsstyrelsens förslag icke framställts. Vattenfallsstyrelsen har betonat fördelen för statens vattenfallsverk av den ytterligare kraftavsättning, som genom denna elektrifiering beredes.

Beträffande de åtgärder och kostnader, som för telegrafverkets del föranledas av den föreslagna elektrifieringen, har i det föregående lämnats en redogörelse. Av denna framgår, att förutom undanflyttande av vissa kortare blanka riks- och landsledningar samt flyttningar i telefontäten, för vilka arbeten kostnaderna med 1,319,000 kronor preliminärt inräknats i järnvägsstyrelsens kalkyl, skulle förekomma bortflyttning från järnvägslinjernas närhet av sådana ledningar, som äro avsedda att i sinom tid ersättas med kabel. Detta senare arbete har funnits kunna nu utföras endera som enkel utflyttning till betryggande avstånd från banan med bibehållande av blankledningar (alternativ I) för en kostnad av 1,900,000 kronor — denna kostnad har telegrafstyrelsen ansett böra helt belöpa på statens järnvägar — eller medelst anordnande i förtid av riks-kabel Göteborg—Malmö med grenledning till Hälsingborg (alternativ II), vilket skulle draga en kostnad av 8,650,000 kronor. Då en sådan kabelanläggning enligt telegrafstyrelsens arbetsplan skolat utföras först omkring fem år senare och för närvarande icke vore för telegrafverkets ändamål behöfelig, har styrelsen ansett, att av nämnda kostnad ett belopp å 1,900,000 kronor, huvudsakligen motsvarande ränta å anläggningsskapitalet under nämnda tid, borde på liknande sätt som vid det förra alternativet ställas till telegrafstyrelsens förfogande och alltså bestridas av statens järnvägar.

Såsom riksgäldsfullmäktige antytt, anses från telegrafstyrelsens sida alternativ I vara att föredraga. Lika med riksgäldsfullmäktige har jag, efter att från telegrafstyrelsen hava inhämtat ytterligare upplysningar, funnit mig böra tillstyrka, att nämnda alternativ väljes. Jag har därvid särskilt beaktat, såväl att med hänsyn till inträdd stagnation i rikssamtalstrafiken behovet ur telegrafverkets synpunkt av kabelanläggningens utförande kan komma att aktualiseras först vid en senare tidpunkt än i styrelsens arbetsprogram förutsatts som även önskemålet att vid kabelanläggningens utförande kunna utnyttja de tekniska förbättringar, som för närvarande äro under utexperimenterande.

Kostnaderna för nyssnämnda arbeten, 1,900,000 kronor, torde lika med förut omfördälda summa av 1,319,000 kronor böra preliminärt påföras elektrifieringsföretaget; i vad mån statens järnvägars eller telegrafverkets kapitalkonto skall slutligt påföras dessa belopp torde, på sätt förutsatts i motsvarande fall vid Malmö- och Ångelinjernas elektrifiering, få upptagas till särskild prövning i ett senare sammanhang.

Den omständigheten, att sålunda en viss ytterligare räntebelastning kan komma att åvila elektrifieringsföretaget, har jag med de utgångspunkter, från vilka elektrifieringsföretagets ekonomiska förutsättningar här av mig bedömts, funnit icke vara av beskaffenhet att rubba den uppfattning om elektrifieringens räntabilitet, till vilken jag på förut angivet sätt kommit.

I betraktande av sålunda på frågan inverkan omständigheter finner jag mig alltså böra tillstyrka, att Väst kustbanan elektrifieras samt att detta arbetsföretag redan nu igångsättes och alltså kommer till utförande samtidigt med Ångelinjernas elektrifiering. I anslutning till vad i det föregående anförts vill jag förorda, att erforderliga medel till företagets finansiering helt beredas på vanligt sätt genom anslag av länemedel.

Det av järnvägsstyrelsen framlagda, detaljerade förslaget till elektrifieringsföretagets genomförande jämte därtill hörande kostnadsberäkning, slutande å 27,150,000 kronor, synes ej giva anledning till erinran. Till nämnda belopp bör emellertid läggas förut omfördälda belopp av 1,900,000 kronor för bortflyttning av vissa telegrafverket tillhöriga ledningar. Kostnadssumman skulle alltså komma att sluta på 29,050,000 kronor, vari ingå till telegrafverket hänförliga kostnader med sammanlagt 3,219,000 kronor. I anslutning till arbetsplanen har järnvägsstyrelsen uppställt en tablå över anslagsbehovet under skilda budgetår. Den jämkning i tablå, som föranledes av nyssnämnda tillägg i kostnadsberäkningen, torde kunna begränsas att avse de för budgetåren 1934—1936 avsedda beloppen. För nästkommande budgetår lärer — även om av berörda belopp å 1,900,000 kronor viss del kan behöva vara tillgänglig under sagda budgetår — den i riksstatsförslaget för elektrifieringsföretaget beräknade summan, 11,000,000 kronor, bliva tillräcklig.

I samband med elektrifieringsförslaget har järnvägsstyrelsen efter utförlig motivering tillika gjort framställning om ianspråktagande av förnyelsefondsmedel för anordnande samtidigt med elektrifieringen av en ny förbindelse för godståg mellan Väst kustbanan och Sävenäs rangerbangård. Kostnaderna

härför hava beräknats till 1,700,000 kronor och avsetts skola utgå under åren 1933 och 1934 med respektive 500,000 och 1,200,000 kronor. Järnvägsstyrelsens sålunda framställda förslag är jag beredd tillstyrka, och torde kostnaderna alltså, därest från riksdagens sida ej uttalas erinran, få bestridas av statens järnvägars förnyelsefond.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg* för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 11,000,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.
