

Nr 199.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle; given Stockholms slott den 28 februari 1934.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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 28 februari 1934.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

I årets statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 4, punkt 21) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde bli riksdagen förelagd, till fortsatt elektrifiering av statsbanorna beräkna ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor, att utgå av lånemedel. Sedan utredningen i ämnet slutförts, torde jag nu ånyo få anmäla ärendet.

Bihang till riksdagens protokoll 1934. 1 saml. Nr 199.

381 34 1

Innan jag ingår på frågan om en fortsättning av den allttjämt pågående elektrifieringen av statsbanorna, torde jag få erinra om att av statens järnvägar följande banor äro elektrifierade, nämligen, förutom linjen Riksgränsen—Svartön, banan Stockholm—Göteborg samt de s. k. Malmölinjerna, omfattande banorna Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlov—Lomma och Malmö—Trälleborg. Under arbete är elektrifiering av Ängelinjerna (Stockholm—Krylbo—Ånge och Örebro—Krylbo) samt av Väst kustbanan (Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg). Ängelinjernas elektrifiering beräknas bliva slutförd i mitten av år 1936 och elektrifieringen av Väst kustbanan i december samma år. Enligt förslag i årets statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 4, punkt 20) — numera av riksdagens kamrar bifallet — skall därjämte, med anlitande av besparingar å anslag till Malmölinjernas elektrifiering, utföras elektrifiering av linjerna Hässleholm—Markaryd—Veinge och Åstorp—Mölle. Sålunda skulle statens järnvägars linjer söder om Ånge bliva elektrifierade före utgången av år 1936, med undantag av linjerna Billesholms gruva—Landskrona, Göteborg—Strömstad, Laxå—Charlottenberg, Skövde—Karlsborg, Örebro—Svartå, Kristinehamn—Östersund med bibanor och tvärbanorna till norra stambanan ävensom de nyligen förstatligade banorna Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Stålboga—Skebokvarn samt Uppsala—Gävle—Härnösand. I fråga om banorna norr om Ånge har, fränsett riksgränsbanan, ingen elektrifiering utförts eller beslutats.

Vid anmälan i statsverkspropositionen av frågan om fortsatt elektrifiering av statsbanorna meddelade jag, bland annat, att jag under hand framställt förfrågan till järnvägsstyrelsen, huruvida styrelsen hade för avsikt att under närmaste tiden föreslå någon ytterligare banelektrifiering, samt att i anledning härav järnvägsstyrelsen i skrivelse den 5 december 1933 anförde, att en utvidgning av elektrifieringsprogrammet syntes i första rummet kunna ifrågakomma beträffande linjerna Laxå—Charlottenberg, samt Sundsvall—Ånge—Bräcke—Östersund—Storlien och Bräcke—Långsele. Järnvägsstyrelsen har sedermera fullföljt undersökningarna rörande en fortsatt banelektrifiering. Resultaten av dessa undersökningar har styrelsen nu framlagt i en den 9 februari 1934 dagtecknad skrivelse.

Inledningsvis har *järnvägsstyrelsen* erinrat om sina i tidigare sammanhang framlagda allmänna synpunkter på förevarande spörsmål samt anförde bland annat:

I sitt den 9 februari 1933 avgivna yttrande i anledning av en inom socialdepartementet av särskilt tillkallade utredningsmän utarbetad promemoria angående beredskapsarbeten till motverkande av arbetslöshet hade styrelsen påpekat, att för den händelse visst avkall gjordes å det hittills upprätthållna kravet på rent affärsmässig räntabilitet för under samlingsrubriken »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar» upptagna arbetsföretag, området för dessa kunde utvidgas. Särskilt tydligt framträdde detta i fråga om banelektrifieringen. Under det att med bibe-

hållet krav på räntabilitet gränsen för dessa arbeten syntes vara nådd i och med fullbordande av elektrifieringen av linjen norrut till Ånge samt av Väst-kustbanan, torde vid statens järnvägar finnas linjer utanför det hittills diskuterade programmet, vid vilka elektrisk drift skulle ställa sig mer ekonomisk än ångdrift, om anläggningarna finge utföras å de för beredskapsarbeten gängse villkoren och alltså erhöles utan belastning av statens järnvägars kapitalkonto. Framför åtskilliga i nämnda promemoria omförmälda anläggningar skulle en sådan elektrifiering, som här berörts, hava företrädet av betydande indirekta, d. v. s. utanför järnvägsekonomin liggande samhällsliga vinster, i form av större möjligheter för beredande av förbättrade tåg-förbindelser, minskat importbehov av driftsmaterial m. m.

I sin förenämnda skrivelse den 5 december 1933 hade järnvägsstyrelsen hemställt, att vid beräkningen för budgetåret 1934/1935 av anslagsbehovet under samlingsrubriken »Anslag till allmänna arbeten» måtte reserveras ett belopp, förslagsvis 15 miljoner kronor, för banelektrifiering av nyss angivna art. Styrelsen hade därvid ånyo påpekat nyssberörda möjligheter att med vinnande av fördelar av allmänt samhällsekonomisk art utvidga elektrifieringsprogrammet och ytterligare framhållit att, om medel utan direkta för-räntningskrav i alla händelser måste avses för lindrande av arbetslöshet i landet, det väl också av envar måste anses bättre, att medlen utgäves för företag och objekt, vilka efter färdigblivandet medförde bestående samhällsliga och företagarevinster, än att de utgäves för sådant, som även i fortsättningen komme att betinga utgifter för nationalhushållet i form av t. ex. ökade drifts- och underhållskostnader för vägsystem, husbyggnader o. d.

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på de allmänna utgångspunkterna för den företagna utredningen och meddelar, att styrelsen för åstadkommande av erforderlig klarhet rörande det allmänna läget av frågan om en fortsatt banelektrifiering låtit utredningen omfatta alla de förslag, vilkas utförande för närvarande syntes kunna diskuteras. Styrelsen hade därvid, av samma skäl som nyligen föranlett styrelsen att i elektrifieringsplanerna för huvudlinjerna Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö innefatta bilinjerna Hässleholm—Markaryd—Veinge och Åstorp—Mölle, låtit utredningen omfatta även bilinjerna Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle, var-jämte styrelsen sönderdelat linjegruppen Sundsvall—Ånge—Bräcke—Östersund—Storlien och Bräcke—Långsele i dels ett huvudalternativ, omfattande linjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele samt Bräcke—Östersund, och dels två bialternativ, avseende elektrifiering av de till huvudalternativets linjesystem anslutande linjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall. Järnvägsstyrelsen säger sig därjämte hava ägnat uppmärksamhet åt frågan om en elektrifiering av linjen Göteborg—Skee—Strömstad, men styrelsen hade därvid kommit till den uppfattningen, att tanken på denna banelektrifiering borde vila, till dess klarhet vunnits, huruvida de norska myndigheterna kunde komma att vilja återupptaga den sedan länge vilande gamla frågan om en sammanbindning av de svenska och norska statsbanorna vid Svinesund.

Av järnvägsstyrelsen från dessa utgångspunkter verkställda utredningar hava resulterat i följande elektrifieringsprojekt:

	Kostnad kronor
1) Laxå—Charlottenberg (banlängd 203 km.; elektrifierad spår- längd 315 km.)	14,500,000
2) Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer till Mariefred och Strängnäs (banlängd 100 km.; elektrifierad spårlängd 135 km.)	5,100,000
3) Uppsala—Gävle (banlängd 114 km.; elektrifierad spårlängd 173 km.)	7,300,000
4) Ånge—Bräcke—Långsele samt Bräcke—Östersund (banlängd 233 km.; elektrifierad spårlängd 304 km.)	15,000,000
5) Östersund—Storlien (banlängd 162 km.; elektrifierad spårlängd 187 km.)	7,800,000
6) Ånge—Sundsvall (banlängd 95 km.; elektrifierad spårlängd 130 km.)	6,100,000
Summa kronor	55,800,000

Av telegrafstyrelsen sedermera verkställda kostnadsberäkningar rörande telegrafverkets arbeten vid de under 1)—4) angivna linjerna hava emellertid givit resultat som, på sätt av det följande framgår, medföra en begränsning av kostnaderna för dessa linjer med sammanlagt 2,180,000 kronor.

Beträffande den tekniska och ekonomiska innebörden av dessa elektrifieringsprojekt, vilka samtliga tänkas utförda tekniskt lika med hittills vid statens järnvägar genomförda eller beslutade elektrifieringar, har styrelsen lämnat en närmare redogörelse och därvid till en början ifråga om *leverans och överföring av elektrisk energi* anfört huvudsakligen följande:

För linjen Laxå—Charlottenberg skulle erforderlig elektrisk energi uttagas dels från Hallsbergs omformarestation och dels från en ny omformarestation vid Kil. Denna senare omformarestation beräknades erhålla drivkraft dels från Trollhättan, dels antingen från ett nytt statens kraftverk, avsett att i varje fall en gång utföras i Byälven, eller ock — vilket vore sannolikt — först genom förmedling av vattenfallsstyrelsen från Uddeholmsbolagets kraftnät. Hallsbergs omformarestation skulle förses med ytterligare en omformare och Kils omformarestation med två sådana, alla av statens järnvägars rörliga standardtyp, som här överallt avsåges att komma till användning.

Linjen Södertälje södra—Eskilstuna skulle tillföras erforderlig elektrisk energi från Sköldinge vid huvudlinjen Stockholm—Göteborg befintliga omformarestation; för ändamålet erfordrades ytterligare en omformare av standardtyp samt en överföringsledning från Skebokvarn till Stålboga.

Linjen Uppsala—Gävle skulle erhålla elektrisk energi dels från omformarestationen i Uppsala med där för huvudlinjens behov befintliga omformare, dels från en ny omformarestation i Älvkarleby, vilken senare skulle förses med två omformare av standardtyp.

Huvudlinjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund samt bilinjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall skulle erhålla elektrisk energi dels från Ånge omformarestation, där ytterligare en omformare skulle insättas, och dels från fyra nya omformarestationer, förlagda vid Bispgården, Sundsvall och Östersund eller möjligen Krokom, alla med två omformare, samt vid Åre med en omformare. Omformarestationen i

Bispgården skulle drivas från vattenfallsstyrelsens kraftverk vid Sillre men även hava möjlighet att erhålla kraft från Krångede och Hammarforsens kraftverk. Omformarestationerna i Östersund och Åre skulle erhålla kraft från Hissmofors och Krångede samarbetande kraftverk. Omformarestationen i Sundsvall skulle förses med kraft från Hammarforsen och skulle dessutom kunna erhålla kraft från en hel del andra samarbetande kraftstationer i Indalsälven och älvar söder därom.

För det fall att elektrifieringen av bilinjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall icke skulle komma att företagas, bortföle behovet av omformarestationerna i Åre och Sundsvall, varjämte för omformarestationen i Östersund erfordrades allenast en omformare, för vilken kraft skulle erhållas endast från Hissmofors; detta måste i förevarande fall enligt styrelsens uppfattning anses fullt tillräckligt även för militära behov, enär reservkraft via kontaktledningen kunde erhållas från Ånge. I sådant fall skulle emellertid viss dispens behöva givas från gällande bestämmelser angående krafttillförseln till omformarestationerna för tryggtat tillgodoseende av militära behov.

För här ifrågakavande elektrifieringar har avsetts, att kontaktledningar skulle utföras för alla huvudspår och de flesta sidospår.

Kostnaderna för överföringsanläggningarna hava beräknats till följande belopp:

	Laxå— Charlotten- berg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele och Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor
Omformarestationer med maskineri och boställshus.....	1,175,000	300,000	800,000	1,800,000	800,000	800,000
Kontaktledningar	4,415,000	2,090,000	2,330,000	4,480,000	3,000,000	1,920,000
Högspänningsledningar för belysning	410,000	210,000	220,000	450,000	300,000	180,000
Summa kronor	6,000,000	2,600,000	3,350,000	6,730,000	4,100,000	2,900,000

För de till samtliga här upptagna elektrifieringsföretag hörande ledningsanläggningarna hava beräknats åtgå tillhopa i runt tal 3,600 ton kopparledningar. Den härför erforderliga råkopparn kan, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelar, erhållas från Bolidens gruvaktiebolag.

Beträffande själva *banans anpassning* för den elektriska driftens krav har styrelsen räknat med spår förstärkningar för bilinjerna samt linjen Bräcke—Östersund, avsedda att möjliggöra en hastighet för statens järnvägars elektriska standardlok av 80 km. per timme, ävensom sådan förlängning överallt av bangårdarnas spårssystem, som enligt gällande bestämmelser skall vid statsbanor med elektrisk drift vidtagas för tillgodoseende av försvarets intressen. Av kostnadsskäl har styrelsen dock ansett sig nödsakad att göra undantag för mötesspårslängden på stationerna vid linjen Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer samt linjen Östersund—Storlien, där densamma i kalkylerna förutsatts behöva uppgå till endast 400 meter. Även i detta

hänseende skulle erfordras viss dispens från gällande bestämmelser beträffande elektrifierade statsbanelinjers utrustning för tillgodoseende av försvarets intressen.

Vidare måste, anför järnvägsstyrelsen, på stationerna befintliga luftledningar för belysning samt utefter bandelarna framdragna sådana ledningar för telefon, telegraf och signaler vid elektrifiering ändras om till kabelledningar eller utflyttas från banan.

Kostnaderna för nu nämnda ändringsarbeten hava av järnvägsstyrelsen sammanställts i efterföljande tablå. Emellertid har, framhåller järnvägsstyrelsen, kostnaden för utflyttning och ändring av telegrafverkets ledningar måst upptagas enligt inom styrelsen verkställd uppskattning, enär på grund av den till förfogande stående korta tiden någon möjlighet ej funnits att från telegrafverket erhålla mera exakta siffror för ifrågavarande arbeten; beloppen syntes emellertid vara räknade på den säkra sidan.

	Laxå— Char- lottenberg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele och Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor
Ändringar av:						
belysningsledningar	400,000	110,000	150,000	210,000	80,000	110,000
signalledningar	250,000	80,000	170,000	320,000	100,000	85,000
bana och broar	350,000	450,000	370,000	1,440,000	800,000	450,000
statens järnvägars svag- strömsledningar	1,440,000	210,000	700,000	1,770,000	990,000	640,000
telegrafverkets svagströms- ledningar	1,470,000	755,000	765,000	1,500,000	870,000	930,000
Summa kronor	3,910,000	1,605,000	2,155,000	5,240,000	2,840,000	2,215,000

Med avseende å *kostnaderna för rullande materiel* har järnvägsstyrelsen, med utgående från nuvarande trafikstorlek och tågplan, för ifrågavarande elektrifieringar såsom erforderliga beräknat 49 D-lokomotiv, varav för respektive linjer i nyss upptagen ordning 17, 4, 6, 14, 4 och 4. För linjen Laxå—Charlottenberg skulle dessutom anskaffas 6 elektriska växlingslokomotiv och för linjen Uppsala—Gävle 3 elektriska motorvagnar. Anskaffningen av nämnda lokomotiv och motorvagnar samt erforderliga anordningar för elektrisk uppvärmning hava beräknats draga följande kostnader:

	Laxå— Char- lottenberg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele och Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor
Elektriska lokomotiv	4,300,000	800,000	1,650,000	2,800,000	800,000	800,000
Värme m. m.	290,000	95,000	145,000	230,000	60,000	185,000
Summa kronor	4,590,000	895,000	1,795,000	3,030,000	860,000	985,000

I detta sammanhang meddelar styrelsen, att under hand från chefen för generalstabens framställda önskemål om anskaffande och underhåll av ytterligare 19 elektriska standardlokomotiv med växlar för godstågsdrift, förde-
lande sig till antal på de olika linjerna på följande sätt:

	Södertälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge—Bräcke —Långsele och Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
Antal lokomotiv.....	2	2	4	6	5
Anskaffningskostnad kr.	400,000	400,000	800,000	1,200,000	1,000,000

Då ifrågavarande önskemål, enligt styrelsens mening, saknade stöd i gäl-
lande bestämmelser om elektrifierad statsbanas utrustning för tillgodoseende
av försvarets intressen, hade styrelsen ansett sig icke böra i sina kalkyler
medtaga kostnader för anskaffning och hållande av dessa lokomotiv. För
det intresse frågan kunde erbjuda, ville styrelsen upplysningsvis meddela,
att nämnda kostnader beräknats uppgå till 10,000 kronor per lokomotiv och
år, d. v. s. tillhoppa 190,000 kronor årligen, inberäknat avsättning till för-
nyelsefond men icke ränta. Av sistnämnda summa komme emellertid ej
mindre än 110,000 kronor på linjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sunds-
vall, vilkas elektrifiering enligt vad styrelsen ville förordas skulle tillsvidare
anstå.

Elektrifiering av de ifrågavarande linjerna skulle således med här angivna
utgångspunkter och beräkningsgrunder komma att draga följande *total-
kostnader*:

	Laxå— Char- lottenberg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele och Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor
Överföringsanläggningar.....	6,000,000	2,600,000	3,350,000	6,730,000	4,100,000	2,900,000
Ändringar.....	3,910,000	1,605,000	2,155,000	5,240,000	2,840,000	2,215,000
Lokomotiv m. m.	4,590,000	895,000	1,795,000	3,030,000	860,000	985,000
Summa kronor	14,500,000	5,100,000	7,300,000	15,000,000	7,800,000	6,100,000
Härav hänföra sig till tele- grafverket.....	1,470,000	755,000	765,000	1,500,000	870,000	930,000

Vid utredning i fråga om skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift
och vid ångdrift har styrelsen räknat med nuvarande tågplan. Med hjälp
av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar hava därvid uträknats
de besparingar respektive tillkommande kostnader, som genom elektrifie-
ringen kunna beräknas uppkomma. De sålunda gjorda beräkningarna be-
lysas av följande översikt:

	Laxå— Charlotten- berg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele o. Östersund	Öster- sund— Storlien	Ånge— Sundsvall
Tågkilometer	1,260,000	270,000	840,000	1,000,000	430,000	430,000
Häremot svarande lok-km., inkl. växling	1,600,000	300,000	940,000	1,100,000	480,000	480,000
Minskat personalbehov, antal man	62	22	23	46	18	25
Bortfallande bränsleförbruk- ning, ton stenkol.....	17,600	4,000	8,400	15,100	6,900	6,100
<i>Besparingar.</i>	K — r — o — n — o — r					
Minskat personalbehov	198,000	72,600	71,000	147,000	59,000	80,000
Stenkol, 20 kr. per ton, jämte frakt m. m.	406,000	95,000	1) 207,000	370,000	180,000	135,000
Minskad kostnad för lokunder- håll	161,000	26,400	67,000	104,000	41,000	39,000
Minskade kostnader för smörj- ning av lok samt för lokstal- lar, kol- och vattenstationer	26,000	8,000	13,000	17,000	7,000	7,000
Summa besparingar kronor	791,000	202,000	358,000	638,000	287,000	261,000
<i>Nya utgifter.</i>						
Strömkostnad	267,000	42,000	100,500	249,000	114,800	100,500
Underhåll och avskrivning för överföringsanläggningen ...	197,500	71,600	113,800	226,000	140,000	96,700
Summa nya utgifter kronor	464,500	113,600	214,300	475,000	254,800	197,200
Vinst vid införande av elek- trisk drift	326,500	88,400	143,700	163,000	32,200	63,800
Denna vinst motsvarar föl- jande procent på det nya anläggningskapitalet	2.25	1.73	1.97	1.09	0.41	1.05

1) Här ingår kostnaden för bensin till nuvarande motorvagnar med 31,000 kronor

I fråga om bränslekostnaden vid ångdrift har styrelsen tillämpat samma beräkningsgrunder som vid föregående utredningar om järnväglelektrifiering och sålunda utgått från ett kolpris per ton utländska stenkol, fritt banvagn i hamn, av 20 kronor. Vid sista upphandlingen 1933 hava emellertid, enligt vad styrelsen meddelar, lokomotivstenkol kontrakterats till ett pris motsvarande i medeltal 17 kronor per ton. Om detta kolpris beräknas, försämrats resultatet med i efterföljande tabell upptagna belopp, därvid vinsten sjunker till i tabellen angivna procenttal:

	Laxå— Charlotten- berg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele o. Östersund	Öster- sund— Storlien	Ånge— Sundsvall
Minskad besparing vid ett kolpris av 17 kronor per ton, jämte frakt m. m. kronor	54,912	12,480	26,208	47,112	21,522	19,032
Vinst i procent	1.87	1.49	1.61	0.77	0.14	0.73

Efter framläggandet av här återgivna utredningsresultat ingår järnvägsstyrelsen på frågan om *den inbördes ordningen mellan ifrågavarande elektrifieringar* och anför härom:

Vid bedömande av vilka av sålunda utredda elektrifieringsprojekt, som under förhandenvarande förhållanden böra kunna komma till utförande, har järnvägsstyrelsen ansett sig böra granska desamma dels ur nationell synpunkt, dels ur statens järnvägars egen intressesynpunkt. Styrelsen har därvid funnit, att ur nationell synpunkt elektrifieringen Ånge—Bräcke—Långsele och den därmed förbundna elektrifieringen Bräcke—Östersund torde vara den, som borde i första hand ifrågakomma. De vinster i befordringstider m. m., som göras med den elektriska driftsformen för dessa linjer, komma nämligen stora bortom deras ändpunkter liggande landsdelar tillgodo på ett helt annat sätt än som gäller för de övriga diskuterade linjerna. De till det norrländska huvudsystemet anslutande bilinjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall uppvisa däremot — också relativt — svag trafikfrekvens, och desammars elektrifiering erbjuder i övrigt så ringa fördelar för det allmänna, att därmed synes åtminstone tills vidare böra anstå.

Att nu omedelbart igångsätta elektrifiering av det sammanhörande linjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund stöter emellertid på svårigheter, enär denna elektrifiering givetvis måste bli beroende av färdigställandet av elektrifieringen Stockholm—Ånge, vilken enligt nu följd arbetsplan ej kan beräknas bli färdig upp till Ånge förr än i mitten av år 1936. Elektrifieringsarbetena för linjen norr om Ånge kunna därför lämpligen ej påbörjas förr än under år 1935 med utläggning av kablar för telefon m. m. samt viss stolpsättning, och först under år 1936 skulle anläggningsarbetena bli av större omfattning. Hithörande linjer hava beräknats kunna bli färdigställda, linjen Ånge—Bräcke—Långsele under första halvåret 1937, linjen Bräcke—Östersund under andra halvåret 1937 och linjen Östersund—Storlien slutligen, om densammars elektrifiering eventuellt skulle beslutas, omkring mitten av år 1938. Det sistnämnda gäller även om linjen Ånge—Sundsvall.

Ur statens järnvägars intressesynpunkt vore givetvis mest fördelaktigt, om elektrifieringen av linjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle komme först, enär därigenom isolerade ångdriftssträckor inlänkades i det elektriska systemet, vilket skulle medföra avsevärda fördelar såväl i ekonomiskt som i driftshänseende. Dessa elektrifieringar kunna också med replierande på redan befintlig arbetsorganisation omedelbart påbörjas och arbetet där bedrivs samtidigt med och i samma takt som det pågående arbetet å Västkustbane- och Angelinjerna.

Med hänsyn till den stora betydelse, vilken, såsom redan framhållits, måste tillerkännas elektrifieringen av linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, har styrelsen emellertid intet att erinra mot att beslut redan nu fattas om nämnda linjers elektrifiering i omedelbar anslutning till färdigställande av respektive anläggningsarbeten å Angelinjerna. Däremot vill det synas styrelsen, som borde linjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall undantagas, åtminstone tills vidare.

Järnvägsstyrelsen finge alltså, anför styrelsen, med det intresse styrelsen hade att så många som möjligt av statens järnvägars linjer bleve delaktiga av den elektriska driftens fördelar, under i det följande närmare angivna förutsättningar rörande finansieringen, tillstyrka utvidgning av det redan beslutade elektrifieringsprogrammet till att omfatta jämväl dels linjerna

Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle, dels linjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund.

Styrelsen anför härefter i fråga om *finansieringen* av en elektrifiering av nyssnämnda linjer följande:

Enär elektrifieringen icke kunde få föranleda någon försämring av statens järnvägars räntabilitet, måste styrelsen knyta detta sitt förord vid det uttryckliga villkoret, att elektrifieringen icke finge medföra ökning av statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital med större belopp än vad som motsvarade förut angivna vinster i driftkostnader.

Av stor betydelse vid vinstberäkningen vore det framtida priset å lokomotivstenkol, och styrelsen anser härvid försiktigheten bjuda att icke räkna gynnsammare än efter medeltalet mellan de i det föregående anförda alternativen, 20 respektive 17 kronor per ton.

Med avseende å den räntefot, efter vilken kapitaliseringen av dessa vinster borde beräknas, förordar järnvägsstyrelsen användning av den räntefot, å vilken de ekonomiska beräkningarna rörande av 1933 års riksdag beslutade elektrifieringsföretag grundats, d. v. s. 4.5 procent. Det vore visserligen sant, anför styrelsen, att för närvarande nya statslånedel kunde erhållas mot en väsentligt lägre kostnad, men det gällde här arbeten, som skulle sträcka sig över en tid av omkring 4 år, och med de senaste årens erfarenheter såsom bakgrund vågade styrelsen icke antaga, att det nuvarande läget på räntemarknaden skulle bli orubbat under så lång tid.

De efter angivna grunder beräknade kapitalbelopp, mot vilkas anvisning av lånedel under statens järnvägars normala kapitalökningsrubriker järnvägsstyrelsen säger sig icke vilja resa någon erinran, uppgå i runda tal för respektive linjer till:

	Kronor.
Laxå—Charlottenberg	6,000,000
Södertälje södra—Eskilstuna	2,000,000
Uppsala—Gävle	3,000,000
Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund	3,000,000
Summa kronor	14,000,000

Vad åter beträffade linjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall vore den kalkylerade besparingen relativt mycket liten och en del förhållanden i övrigt så ovissa, att trygg säkerhetsmarginal vore behövlig, varför järnvägsstyrelsen ansåge att, om dessa elektrifieringsföretag skulle av statsmakterna önskas och beslutas, därvid investerade medel icke borde till någon del tillföras statens järnvägars i första hand räntepliktiga kapital.

I anledning av de farhågor, åt vilka från olika håll givits uttryck, att på grund av förefintligt personalöverskott den vid elektrifieringen vunna *besparingen i personalbehovet* icke skulle i verkligheten kunna komma till uttryck i form av utgiftsminskning, har järnvägsstyrelsen anført:

Dessa farhågor, om än ägande ett visst berättigande för de allra närmaste åren, äro dock mycket överdrivna. Den minskning i behovet av linjepersonal, som genom nu diskuterade ytterligare elektrifieringar skulle uppträda, har nämligen kalkylerats till endast omkring 150 man. Däremot har en verkställd utredning rörande den naturliga avgången av befattningshavare

under de år, 1934—1938, som hinna förflyta, innan samtliga här omskrivna elektriska anläggningar bliva tagna i drift, visat, att densamma kommer att bliva högst betydlig. Enbart det antal ordinarie befattningshavare vid drifts-avdelningen, vilka under sagda år uppnå gällande pensionsålder, har nämligen beräknats uppgå till 1,747, varav 686 vid f. d. maskinavdelningen. Lägges härtill motsvarande tal för tjänstemännen vid huvudverkstäder, för-råd samt i styrelsen ävensom beräknat antal avlidna och förtidspensionerade, erhålles en totalsumma av i runt tal 3,000 personer i ordinarie anställning. Gentemot detta stora antal är uppenbarligen av elektrifieringen förorsakad minskning i personalbehovet relativt obetydlig.

Samtliga här anförda siffror avse enbart ordinarie personal. Rörande verkstadsarbetarna föreligga inga motsvarande beräkningar, men om än proportionen mellan berörda minskning i personalbehovet och omfattningen av den s. k. naturliga avgången där är något sämre, så avviker den dock ej alltför mycket från den nu för den ordinarie personalen funna.

Slutligen meddelar styrelsen, att den på grund av knappheten i den tid, som stått till buds för verkställande och avgivande av förevarande utredning, ej kunnat i föreskriven ordning remittera densamma till chefen för generalstaben för yttrande men att, under den tid utredningsarbetet pågått, visst samråd med representant för generalstaben fått äga rum, och styrelsen hade sökt i möjlig mån tillmötesgå de krav och önskemål, som från detta håll framförts.

Chefen för militärbyrån har anmält i visst hänseende *skiljaktig mening*, i det han anfört följande:

Uttagning av elektrisk kraft för linjen Laxå—Charlottenberg bör icke ske från Hallsbergs omformarestation, enär chefen för generalstaben under hand med hänsyn till tryggheten motsatt sig detta och önskat inmatningen förlagd till trakten av Degerfors samt järnvägsstyrelsen enligt gällande bestämmelser för elektrifiering av statsbanor är skyldig att taga hänsyn till av nämnde chef framställda önskemål beträffande platser för inmatningsstationer.

Vid en elektrifiering av linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund utan samtidig elektrifiering av bilinjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall överensstämmer det icke med gällande bestämmelser att kraft till omformarestationen i Östersund endast toges från Hissmofors. Reservkraft via kontaktledningen kan nämligen icke i erforderlig utsträckning erhållas från Ånge utan att minska den kraft, som enligt gällande bestämmelser skall för militärt behov kunna uttagas från Ånge till övriga i detta elektrifieringsprojekt ingående linjer. Till omformarestationen i Östersund synes därför även i här avsett fall kraft böra tagas jämväl från Krångede.

Med anledning härav har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att den av chefen för generalstaben önskade extra inmatningen till linjen Laxå—Charlottenberg i trakten av Degerfors skulle betinga en tillkommande anläggningskostnad av 350,000 kronor och en ökad årskostnad av 85,000 kronor, medan den önskade förbindelseledningen Östersund—Krångede skulle betinga en anläggningskostnad av 620,000 kronor och en tillkommande årskostnad av 62,000 kronor.

Utlåtanden i ärendet hava den 16 februari 1934 avgivits av vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen och chefen för generalstaben. Därefter har järnvägsstyrelsen avgivit utlåtande, dagtecknat den 24 i samma månad, i anledning varav telegrafstyrelsen och chefen för generalstaben till följd av remiss ånyo yttrat sig.

Vattenfallsstyrelsen, som i huvudsak icke haft något att erinra mot järnvägsstyrelsens elektrifieringsförslag, har anført bland annat följande:

Vattenfallsstyrelsen hade hållits à jour med järnvägsstyrelsens utredning, i vad den avsett ordnandet av krafttillförseln till ifrågasatta nya omformarestationer. Fullt uttömmande utredningar angående alla hithörande spörsmål hade emellertid icke hittills kunnat genomföras. Det hade icke heller varit möjligt att träffa bindande överenskommelser rörande erforderlig samverkan med de enskilda företag, som kunde ifrågakomma. Det vore sålunda icke möjligt för vattenfallsstyrelsen att beträffande samtliga projekt nu lämna exakta uppgifter om den del av kraftleveranserna, som statens vattenfallsverk lämpligen borde tillgodose, och de kapitalutlägg som därför erfordrades.

Vattenfallsstyrelsen bekräftade järnvägsstyrelsens uppgift, att leveransen till omformarestationen i Kil kunde ske från statens vattenfallsverk, i första hand Trollhättan. Det erfordrades härför en ny linje från Säffle till Kil jämte förstärkning av linjen från Trollhättan till Säffle. Reserv tänktes ordnad från enskilda kraftföretag, i första hand Uddeholm. Om antaglig överenskommelse icke på dylikt sätt kunde erhållas, ifrågasattes en kompletterande utbyggnad av vattenfallet vid Jösseforsen, vari staten ägde hälften och som nu vore delvis utnyttjat av Billeruds aktiebolag. — Skulle den av generalstaben ifrågasatta omformarestationen i Degerfors befinnas erforderlig, förutsatte styrelsen, att styrelsen bleve i tillfälle angiva, huru kraft kunde överföras dit från de statliga anläggningarna.

Kraftleveransen för linjen Södertälje södra—Eskilstuna medförde inga svårigheter, ej heller för linjen Uppsala—Gävle.

Krafttillförseln i Ånge skulle, i fråga om redan beslutad elektrifiering, ske först genom Krångede aktiebolag och sedermera från statens vattenfallsverk samt därvid i första hand från det planerade stora kraftverket vid Stadsforsen. Det nytillkommande kraftbehovet borde kunna tillgodoses på likartat sätt. En utvidgning av den redan beslutade transformatoranläggningen vid Ånge bleve dock nödvändig. — Krafttillförseln till den föreslagna nya omformarestationen vid Bispgården tänktes ske till en början i huvudsak från Sillre kraftstation, som för ändamålet borde utvidgas. Sillre parallellarbetade redan nu med Norrforsnätet och därigenom även med enskilda kraftföretag — Kramfors och Hammarforsen — och reservhållning skedde från Norrforsnätet, vilket för nämnda och andra ändamål komme att förstärkas. Inom en relativt närliggande framtid torde statens vattenfall vid Stadsforsen bliva utbyggt och utgöra kärnan till ett stort kraftkomplex, vilket skulle förbindas även med centralblocket. Från nämnda kraftkomplex komme leveransen till Bispgårdens omformarestation att ske liksom till omformarestationerna vid Ånge, Ljusdal och Ockelbo på Ängelinjen. Järnvägsstyrelsens uttalande, att krafttillförsel kunde ske även från Krångede och Hammarforsen, tydde vattenfallsstyrelsen som ett påpekande av det förhållandet, att tekniska möjligheter till samverkan mellan statens vattenfallsverk och de anförda enskilda kraftföretagen i fråga om leveransen till Bispgården komme att finnas och vid behov borde kunna tagas i anspråk.

Beträffande den för bansträckan Bräcke—Östersund ifrågasatta omformarestationen vid Östersund (eventuellt Krokomb) hade avsetts, att matning

skulle ske från enskilda lokala kraftföretag, företrädesvis Hissmoforsen och eventuellt Äggfors, varemot från styrelsens sida ingen invändning vore att göra, men på begäran hade vattenfallsstyrelsen lämnat järnvägsstyrelsen uppgift om kostnaden för kraft från statens kraftanläggningar genom en linje Bispgården—Krokom. Om dubbel matning av stationen vid Östersund erfordrades och en linje från Krångede till Östersund (eventuellt Krokom) därvid måste byggas och i huvudsak bekostas med räntefria statsmedel, funne vattenfallsstyrelsen det riktigast, att nämnda linje i stället inordnades i statens vattenfallsverks ledningssystem, då den framdeles kunde komma till användning för utnyttjandet av statens fall i Indalsälven. Vattenfallsstyrelsen hade genom under hand erhållna meddelanden erfarit, att järnvägsstyrelsen vore beredd att pröva denna anordning.

I fråga om krafttillförseln till linjen Östersund—Storlien från omformarestationerna vid Krokom och Åre hade järnvägsstyrelsen visserligen baserat sin prisuppgift på en offert från Krångede i samarbete med Hissmoforsen, men järnvägsstyrelsen torde, enligt under hand erhållna uppgifter, vara ense med vattenfallsstyrelsen därom, att en kraftledning mellan Krokom och Åre borde, om den skulle bekostas i huvudsak av staten, byggas av vattenfallsstyrelsen och inordnas i dess ledningssystem liksom ledningen Krångede—Krokom. Det förelåge naturligtvis möjlighet för vattenfallsstyrelsen att samarbeta med de enskilda lokala kraftföretagen för leveransens ordnande. Det tillkommande energibeloppet kunde, vid behov, utan svårighet erhållas från de statliga kraftanläggningar, som komme att samverka med Norrfors—Sillrenätet.

Vid förhandlingarna mellan vattenfallsstyrelsen och järnvägsstyrelsen hade beträffande kraftleveransen för linjen Ånge—Sundsvall konstaterats, att den tillsviðare lämpligen borde ske i första hand från Hammarforsens kraftaktiebolag, vilket icke borde bereda några svårigheter.

Telegrafstyrelsen har i sitt utlåtande den 16 februari 1934, bland annat, redogjort för styrelsens eget kablfieringsprogram för de närmaste åren samt för de modifikationer däri, som styrelsen med hänsyn till elektrifieringsförslagen ansett sig kunna vidtaga utan att i allt för hög grad åsidosätta telegrafverkets egna behov av nyanläggningar, ävensom för de ledningsutflyttningar, som utöver kablfieringar påkallas av de ifrågasatta elektrifieringarna. Det program, som sålunda framkommit, skulle icke medgiva den takt för elektrifieringsarbetena, som har förutsatts. Då emellertid, såsom av det följande framgår, efter ytterligare jämkning i kablfieringsprogrammet enighet numera vunnits om tiderna för utförandet av telegrafverkets ifrågavarande arbeten i anslutning till de planerade elektrifieringarna, torde jag beträffande innehållet av telegrafstyrelsens utlåtande i nu nämnt avseende få hänvisa till handlingarna.

I övrigt har telegrafstyrelsen anført i huvudsak följande:

Med avseende å bansträckorna Sundsvall—Ånge—Brücke—Östersund, Brücke—Långsele och Laxå—Charlottenberg hade styrelsen ännu endast approximativt kunnat beräkna kostnaderna. Beträffande övriga i järnvägsstyrelsens skrivelse omförmälda bansträckor kunde kostnadsuppgifter lämnas först något senare.

För linjerna Ånge—Brücke—Långsele, Brücke—Östersund och Östersund—Storlien hade telegrafverket för närvarande icke planerat att ersätta luftledningarna med kabel, utan ledningarna skulle även efter utflyttning under avsevärd tid bibehållas såsom blankledningar. Kostnaderna för utflyttningen kunde beträffande de båda förstnämnda av dessa tre bansträckor approximativt uppskattas till 790,000 kronor. Beträffande sträckan Sunds-

vall—Ånge skulle den nuvarande stolplinjen, sedan rikskabeln till Sundsvall blivit färdigställd, för lång tid framåt bliva tillräcklig även för väntad trafikökning. Emellertid medgäve icke det tränga utrymmet inom Ljungans älv-dal överallt linjens uppförande på ur störningssynpunkt betryggande avstånd från banan. Styrelsen måste därför räkna med en kabelanläggning Sundsvall—Erikslund med överdragsstation i Erikslund, varifrån anslutning skulle ske till det utflyttade blankledningsnätet i riktning mot Ånge och Östersund. Kostnaden för denna kabel beräknades till 2,000,000 kronor, vartill komme kostnad för flyttning i nät och av kortare landsledningar med 170,000 kronor, tillsammans 2,170,000 kronor.

För utflyttningen vid sträckan Uppsala—Gävle komme företrädesvis blanka ledningar i fråga. Å sträckan Södertälje—Eskilstuna planerades utläggning av kabel. Längre ledningar utefter sträckan Laxå—Karlstad skulle intagas i den planerade rikskabeln Örebro—Karlskoga—Kristinehamn—Karlstad, under det på sträckan Karlstad—Charlottenberg endast blank utflyttning ifrågakomme. Å samtliga sträckor, där kabel planerats, tillkomme blank utflyttning av kortare ledningar eller av ledningar, vilkas huvudriktning ej överensstämde med kabelns, samt slutligen behövlige flyttningar i de lokala näten.

För utflyttning med blankledning å hela sträckan Laxå—Charlottenberg hade kostnaden uppskattats till omkring 1,340,000 kronor; då emellertid viss häri ingående sträcka skulle bliva kablifierad, komme nämnda summa att minskas. Denna minskning vore styrelsen icke i tillfälle att uppgiva, förrän de inledningsvis omnämnda fortsatta utredningarna slutförts.

I särskild skrivelse har telegrafstyrelsen sedermera meddelat närmare uppgifter å beräknade kostnader för undanflyttning av telegrafverkets ledningar vid linjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna, Uppsala—Gävle samt Ånge—Bräcke—Långsele och Östersund. Vid beräkning av dessa kostnader har styrelsen förutsatt, att den i telegrafverkets kablifieringsprogram ingående rikskabeln Södertälje—Eskilstuna—Örebro—Kristinehamn—Karlstad kommer till stånd, i vanlig ordning bekostad av telegrafverket. De för utflyttning av ledningar sålunda beräknade kostnaderna, vilka avsetts att belasta elektrifieringskontot, framgå av efterföljande sammanställning, i vilken tillika upptagits de av järnvägsstyrelsen för ändamålet preliminärt i elektrifieringskostnaderna inräknade beloppen (sid. 7):

	Av telegrafstyrelsen beräknade kostnader.	I järnvägsstyrelsens kostnadsberäkningar upptagna belopp.
	Kronor.	Kronor.
Laxå—Charlottenberg	880,000	1,470,000
Södertälje södra—Eskilstuna.....	180,000	755,000
Uppsala—Gävle	460,000	765,000
Ånge—Bräcke—Långsele och Östersund	790,000	1,500,000
Summa kronor	2,310,000	4,490,000

Enligt vad telegrafstyrelsen uppgiver hava härvid icke medräknats kostnader för undanflyttning av ledningar, som tillhöra rikstelefonabonnenter, enskilda järnvägar m. fl. Erfarenheten vid tidigare järnvägs elektrifieringar visade emellertid, att dessa kostnader, vilka nu icke skulle kunna fastställas

utan en jämförelsevis dyrbar utredning, vore försvinnande i förhållande till övriga elektrifieringskostnader.

Mot järnvägsstyrelsens förslag rörande utförandet i tekniskt hänseende av elektrifieringen har telegrafstyrelsen icke funnit anledning till annan erinran än att, enär erfarenheten visade, att störningar kunde alstras vid rundradiomottagning i fastigheter, belägna i järnvägens närhet, samt allmänhetens krav på störningsfri mottagning växte i styrka ej minst på grund av rundradions allt större spridning, det syntes böra åligga järnvägsstyrelsen att, därest dylika störningar förekomme i sådan utsträckning, att befogade anledningar till klagomål uppstode, på statens järnvägars bekostnad vidtaga de åtgärder, som skäligen kunde påfordras för att möjliggöra mottagning av svensk rundradioutsändning.

Chefen för generalstaben har i sitt utlåtande den 16 februari 1934 anfört bland annat följande:

Vidmakthållandet av järnvägarnas trafikförmåga under krig utgjorde en väsentlig förutsättning för rikets motståndskraft och detta i samma grad beträffande det militära försvaret som i betraktande av industriens verksamhet och folkförsörjningen. Ett varaktigt avbrytande av exempelvis till övre Norrland ledande järnvägsförbindelser skulle icke blott omöjliggöra försvaret av denna landsdel utan jämväl inom kort tidrymd föra till uthungring av befolkningen därstädes och en desorganisation av stora delar av landets industriella verksamhet. Liknande omständigheter gjorde sig i motsvarande situation även gällande beträffande rikets övriga delar. Enligt omfattande utredningar, verkställda inom generalstaben, kunde härvidlag den alltmer utvecklade biltrafiken, rätt tillvaratagen, visserligen momentant åstadkomma en viss lättnad men dock icke under en längre tid tillgodose de nödvändiga transportbehoven.

Under senaste decennium hade två faktorer tillkommit, vilka med nödvändighet måste sorgfälligt beaktas vid tillgodoseende av vår försvarsberedskap. Å ena sidan hade genom flygets utveckling icke minst inom de stater, med vilka vi kunde tänkas komma i krigiska förvecklingar, ett nytt och synnerligen verksamt medel erhållits för åstadkommande av sådan skadegörelse å våra trafiksanordningar, att dessas utnyttjande kunde helt förlamas, därest effektiva flygstriidskrafter saknades. Å andra sidan ökades järnvägarnas sårbarhet i mån av övergång till elektrisk drift, om icke betryggande säkerhetsåtgärder i fredstid vidtagits. Dessa omständigheter hade även av Kungl. Maj:t beaktats så till vida, som bestämmelser fastställts för dylika åtgärder, gällande ej mindre vid anläggning av ny statsbana med elektrisk drift och vid elektrifiering av redan trafikerad statsbana än även beträffande redan elektrifierade eller under elektrifiering varande statsbanedelar. För den senare kategorien hade ock stadgats, att åtgärderna skulle vidtagas före den 1 januari 1935, i den mån för ändamålet erforderliga medel stode eller kunde komma att ställas till järnvägsstyrelsens förfogande, i vilket sistnämnda hänseende det ålåg järnvägsstyrelsen att inkomma med erforderliga framställningar. Sålunda hade, bland annat, stadgats att betryggande åtgärder skulle vara vidtagna för trafikens snabba återupptagande vid inträffad skada å de elektriska anläggningarna. Innebörden av dessa betryggande åtgärder vore beroende av tekniska och lokala förhållanden, vilka växlade från fall till fall, och åtgärderna ifråga måste göras avhängiga av den risk, som kunde uppkomma genom en motståndares större eller mindre möjligheter att åstadkomma skadegörelse, samt det intresse han därav kunde hava.

Enligt chefens för generalstaben till järnvägsstyrelsen meddelade uppfattning hade ännu icke betryggande åtgärder vidtagits för trafikens snabba återupptagande vid inträffad skada å hittills utförda elektriska anläggningar, vilket syntes så mycket mer anmärkningsvärt, som vid ifrågavarande anläggningar avsevärda besparingar uppstått, vilka mer än väl skulle medgivit de av chefen för generalstaben föreslagna åtgärdernas vidtagande. I överensstämmelse med syftet av meromnämnda bestämmelser måste chefen för generalstaben hävda att, innan plan för fortsatt elektrifiering av statsbanor fastställdes, säkerhet vunnes för nämnda åtgärders vidtagande. Av den föreliggande skrivelsen framginge icke, vilka åtgärder järnvägsstyrelsen nu tänkt sig företaga i detta avseende. Styrelsen hade icke heller tidigare framlagt grunder härför. Ett tillgodoseende av kraven på betryggande åtgärder, enkanterligen nödvändig materiel i reserv, måste uppställas såsom villkor för elektrifieringsplanens förverkligande. För ett fixerande av dessa krav erfordrades, att tekniskt underlag för detta spörsmåls bedömande av järnvägsstyrelsen ställdes till förfogande, avseende såväl de redan elektrifierade och under elektrifiering varande bandelarna som de nu till elektrifiering föreslagna. Frågan om betryggande åtgärder vid de till elektrifiering nu föreslagna linjerna hörde nämligen intimt samman med motsvarande åtgärder vid förstnämnda linjer.

I fråga om kostnaderna för ifrågavarande kompletterande säkerhetsåtgärder hade antytts lämpligheten av dessas bestridande ur anslag å fjärde huvudtiteln eller med medel för statsbeställningar, främst avsedda för krigsmaktens behov. Chefen för generalstaben måste emellertid i anslutning till vad inledningsvis anförts hävda att, då dessa åtgärder i minst lika hög grad avsåge ett allmänt som ett militärt intresse, erforderliga medel borde anvisas från elektrifieringsanslaget. Detta syntes så mycket mer påkallat, som elektrifieringen av statsbanorna icke utgjorde något militärt intresse. Visserligen vunnes vissa fördelar genom övergång till elektrisk drift, men dessa fördelar uppvägs icke de skärpta risker, som därvid uppkomme med hänsyn till järnvägarnas väsentligt ökade sårbarhet.

Chefen för generalstaben hemställde, att med utvidgning av det redan beslutade elektrifieringsprogrammet enligt järnvägsstyrelsens nu avgivna förslag måtte anstå, intill dess betryggande säkerhet vunnits för att i utlåandet omförmälda, av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser komma att iakttagas icke blott beträffande redan elektrifierade och under elektrifiering varande statsbanor utan även vid elektrifiering av nu föreslagna linjer, att järnvägsstyrelsen måtte åläggas att lämna chefen för generalstaben redogörelse över avsedda åtgärder för att betrygga trafikens snabba återupptagande vid inträffad skada å de elektriska anläggningarna ifråga om hela det hittills elektrifierade, under elektrifiering varande eller till elektrifiering av styrelsen nu förordade bannätet, samt att chefen för generalstaben därefter måtte beredas tillfälle att i ärendet avgiva förnyat yttrande.

I sitt förenämnda utlåtande den 24 februari 1934 har järnvägsstyrelsen meddelat, att styrelsen icke hade något att erinra eller anföras i anledning av vad vattenfallsstyrelsen yttrat i ärendet.

Med avseende å telegrafstyrelsens utlåtande har järnvägsstyrelsen meddelat, att enligt från telegrafstyrelsen lämnade uppgifter telegrafverket syntes kunna träffa sådana arbetsdispositioner, att påfordrade kabelförläggningar och linje-

flyttningar kunde bliva utförda i tillräckligt god tid för att någon större rubbning ej skulle behöva förekomma i de av järnvägsstyrelsen för respektive banelektrifieringars utförande tänkta arbetsplanerna. Vidare anför järnvägsstyrelsen, att styrelsen beträffande de av telegrafstyrelsen nu för första gången framförda önskemålen om vidtagande av anordningar till undvikande av eventuella störningar vid rundradioutsändning givetvis icke hade något emot att utföra de extra åtgärder, som telegrafverket kunde påvisa vara för syftets vinnande nödvändiga, varvid styrelsen emellertid förutsatte, att Kungl. Maj:t vid en aktualisering av frågan ville taga under omprövning, huruvida utgifterna för dylika åtgärder — vilka utgifter i varje fall ej syntes kunna bliva av någon mera avsevärd storlek — skulle belasta statens järnvägar eller den part, som droge inkomst av rundradioverksamheten.

Härefter har järnvägsstyrelsen ingått på det av chefen för generalstaben avgivna utlåtandet och i anslutning till detsamma anført i huvudsak följande:

Med anledning av chefens för generalstaben hemställan om anstånd med utvidgning av elektrifieringsprogrammet ville styrelsen som sin mening framhålla, att sammankopplingen av förevarande fråga med spörsmålet om de elektrifierade eller under elektrifiering varande statsbanelinjernas särskilda utrustning för tillgodoseende av försvarets intresse icke kunde vara erforderlig eller befogad. Beträffande dessa linjer ansåge sig styrelsen nämligen kunna hävda, att de av generalstabschefen åberopade bestämmelserna icke blivit på någon punkt åsidosatta. Vissa till Malmöelektrifieringen hörande förlängningar av bangårdsspår hade ännu icke blivit fullbordade, men styrelsen ämnade under årets lopp utföra desamma. I fråga om den sedan länge färdiga Göteborgselektrifieringen vore det styrelsens avsikt att begära Kungl. Maj:ts tillstånd att för påfordrade spårförlängningar, betingande en kostnad av tillhoppa i runt tal 40,000 kronor, få taga i anspråk besparingar från Malmöelektrifieringen.

Vad beträffade de linjer, vilka den föreslagna fortsatta elektrifieringen skulle omfatta, hade styrelsen i samråd med representant för generalstaben dels låtit — liksom vid Malmö- och Ångeelektrifieringarna varit fallet — i arbetsplanerna ingå vissa för försvarsväsendet erforderliga anskaffningar och anläggningar, vilka styrelsen funnit försvarligt att upptaga såsom av betydelse jämväl för de mera normala fredsbehov, vilkas tillgodoseende låge i statens järnvägars eget affärsintresse, dels i sin framställning till Kungl. Maj:t korrekt och fullständigt anmält, i vilka fall och hänseenden längre gående krav och önskemål blivit från generalstabens sida framställda. Frågan om utrustning för tillgodoseende av försvarets intressen vid de nya elektrifieringsprojekten hade alltså redan i och med ingivandet av sagda framställning hänskjutits till Kungl. Maj:t för prövning och avgörande.

Järnvägsstyrelsen framhåller i det följande, att tolkningen av den av Kungl. Maj:t meddelade och av chefen för generalstaben åberopade föreskriften, att betryggande åtgärder skulle vara vidtagna för trafikens snabba återupptagande vid inträffad skada å de elektriska anläggningarna, kunde bliva mycket olika allt efter de antaganden, som gjordes beträffande omfattningen av vållade skador å de elektriska anläggningarna samt angående den tidsfrist, inom vilken återställandet skulle kunna äga rum med tillhjälp av under fredstid hållna reserver. Då några klara linjer härvidlag ännu icke

syntes hava uppdragits av generalstaben, funne styrelsen lämpligt att genom en särskild utredning av järnvägsstyrelsen och generalstaben gemensamt söka få klarhet i och bringat under Kungl. Maj:ts prövning, vilka förstöringsfall som beredskapen skulle avse samt med stöd därav också vilka åtgärder till åvägabringande av sådan beredskap, som ur militär synpunkt kunde påfordras utöver dem, som redan vidtagits vid de färdiga eller under utförande varande elektrifieringarna. Med utredningen ifråga och prövningen av densammas resultat syntes enligt järnvägsstyrelsens förmenande utan större olägenheter kunna något anstå. Den föreslagna utredningen borde jämväl omfatta förslag till affärsmässig avgränsning mellan statens järnvägar och försvarsväsendet beträffande skyldigheten att bekosta den av generalstabschefen påkrävda försvarsberedskapen.

I anslutning härtill anför järnvägsstyrelsen bland annat:

Med anledning av chefens för generalstaben påpekande, att vid ifrågavarande elektrifieringsanläggningar besparingar å anvisade anslag uppstått till avsevärda belopp, vilka mer än väl skulle hava medgivit de av honom föreslagna åtgärdernas vidtagande, måste styrelsen erinra, att styrelsen, som ansåge sig hava utfört eller hava under utförande ifrågavarande anläggningar och anskaffningar för den militära beredskapen i överensstämmelse med därför gällande bestämmelser och i varje fall till hela den omfattning, vari desamma ingiuge i de av statsmakterna godkända tekniska planerna, icke kunde finna, att några mer omfattande åtgärder för tillgodoseende av ytterligare behov för försvarets del skulle hava kunnat vidtagas av styrelsen med anlitande av redan anvisade medel. Styrelsen ansåge sig nämligen icke böra utgiva besparade medel för anläggningar och anskaffningar utöver den av statsmakterna för vederbörande arbetsföretag fastställda tekniska ramen, vilken framlagda kostnadsberäkningar avsåge. Järnvägsstyrelsen måste också söka bespara statens järnvägar kapitalutlägg för anläggningar och anskaffningar, vilka icke kunde göras räntabla och därjämte medförde för järnvägsdriften onödiga kostnader för underhåll och skötsel. Styrelsen vore alltså uppenbarligen förhindrad att vidtaga åtgärder av så stor ekonomisk innebörd som chefen för generalstaben antydde sig hava önskat.

Alla utgifter för det militära syftade väl ytterst till ett tillgodoseende av olika allmänna samhälleliga intressen, men detta oaktat påfördes de icke olika berörda samhälleliga verksamhetsgrenar utan upptoges i riksstaten under försvarsväsendets huvudtitel. I konsekvens härmed borde väl då även kostnaderna för hållandet vid statens järnvägar av viss särskild utrustning, avseende enbart i händelse av krig uppträdande militära behov, bokföras såsom särskild utgift för försvarsväsendet och icke som utgift, belastande statens järnvägars löpande affärsdrift. Kostnadseffekten för de skattebetalande bleve ju också exakt densamma, huru fördelningen på olika huvudtitlar än ordnades; statsfinansiellt vunnes ingenting genom att dölja utgifter för försvarsväsendet i statens järnvägars nyanläggnings- och driftkostnadstater. Genom en affärsmässig avgränsning mellan olika statliga verksamhetsområden erhöles däremot en riktig statsbokföring, något som måste anses vara av vikt och värde bland annat som grund för framtida avgöranden av statsmakterna.

Slutligen framhåller järnvägsstyrelsen, att styrelsen såväl beträffande de redan färdiga elektrifieringarna som i fråga om de under utförande varande och de nu senast föreslagna redan efter hand vid företeendet av respektive

elektrifieringsförslag lämnat chefen för generalstaben redogörelser med beskrivningar av hela det tekniska programmet för anläggningarna. Styrelsen ställde sig därför frågande, vad därutöver nu kunde ytterligare önskas, men i varje fall syntes även denna angelägenhet lämpligen kunna ordnas vid den föreslagna särskilda utredningen.

Med stöd av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att frågan om fortsatt elektrifiering av statsbanorna måtte företagas till avgörande utan att ställas i beroende av frågan om ytterligare utrustning för tillgodoseende av försvarsväsendets behov vid de redan elektrifierade eller till elektrifiering beslutade statsbanelinjerna, samt att denna senare fråga till hela sin innebörd måtte upptagas till utredning och göras till föremål för Kungl. Maj:ts särskilda prövning och framtida beslut.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört beträffande telegrafverkets arbeten har *telegrafstyrelsen* i utlåtande den 26 februari 1934 meddelat, att efter överläggningar mellan järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen enighet uppnåtts om följande tider, då telegrafverkets ledningar borde vara bortflyttade, nämligen för sträckorna Södertälje södra—Eskilstuna den 1 september 1936, Laxå—Kil den 1 juli 1936, Kil—Charlottenberg den 1 januari 1937, Uppsala—Gävle den 1 september 1937, Ånge—Bräcke den 1 augusti 1936, Bräcke—Långsele den 1 september 1936 samt Bräcke—Östersund den 1 april 1937.

Vidkommande järnvägsstyrelsens yttrande i fråga om störningar vid rundradiomottagning har telegrafstyrelsen anfört, att styrelsens yrkande framställt i den radiolyssnande allmänhetens intresse och att enligt styrelsens mening de åtgärder, som kunde befinnas nödiga och som skäligen kunde påfordras för att undvika störningar å befintliga rundradioanläggningar, borde enligt de rättsgrunder, som gällde för elektriska anläggningar, bekostas av statens järnvägar.

Chefen för generalstaben har i sitt förnyade utlåtande den 26 februari 1934 anmält, att han icke hade något att erinra mot järnvägsstyrelsens i nyss återgivna utlåtande framförda förslag, under förutsättning att den av styrelsen förordade utredningen bleve anbefalld och gjordes till föremål för Kungl. Maj:ts prövning och beslut. Med avseende å nu ifrågavarande, nya elektrifieringsföretag har chefen för generalstaben i särskild skrivelse av hemlig natur — vilken skrivelse torde få tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott — påkallat vissa åtgärder.

Vid de olika tillfällen under senare år, då frågor om elektrifiering av vissa delar av statsbanenätet varit under behandling, har elektrifieringsföretagens stora järnvägsekonomiska och samhällseliga värde praktiskt taget enstämmigt vitsordats. De elektrifieringar, som kommit till utförande under rådande kris på arbetsmarknaden, hava därjämte haft särskild betydelse såsom ägnade att i stor omfattning bereda arbetstillfällen såväl direkt genom arbetena å banan som indirekt genom beställningar hos den inhemska industrien. Att fördelarna av elektrifiering äro allmänt kända och erkända

Departements-
chefen.

framgår även därav, att man flestades i utlandet, även i länder som äga inhemska koltillgångar, under senare år i stor utsträckning övergått eller planerar övergång från ångdrift till elektrisk drift vid järnvägarna.

För hittills beslutade elektrifieringsföretag vid de svenska statsjärnvägarna hava de ekonomiska kalkylerna visat, att redan de genom elektrifieringen vunna besparingarna å utgiftssidan skulle medföra normal eller mer än normal förräntning av investerat kapital. Den utredning, som järnvägsstyrelsen på mitt föranledande nu verkställt och som omfattar samtliga de linjer, vilkas elektrifiering enligt styrelsens mening för närvarande kan diskuteras, har givit vid handen, att lika gynnsamma räntabilitetsresultat icke kunna påräknas vid en fortsatt statsbaneelektrifiering. Emellertid äro nu framlagda liksom tidigare kalkyler uppgjorda med största försiktighet och innefatta utan tvivel en betydande säkerhetsmarginal. Därtill kommer att, såsom framgår av järnvägsstyrelsens framställning, vid dessa beräkningar helt bortsetts från den ökning av trafikinkomsterna, som en snabbare och tätare trafik må komma att medföra. Utan att ifrågasätta någon ändring i vedertagna grunder för kalkylerna, vill jag framhålla, att det påvisbara ekonomiska resultatet av elektrifieringarna, sedan fördelarna av den elektriska driften vid respektive linjer hunnit göra sig gällande, med sannolikhet kommer att ställa sig förmånligare än vad från början tagits i beräkning. Belysande är därvid en av överrevisorerna vid statens järnvägar i deras berättelse för år 1932 återgiven utredning rörande det ekonomiska utfallet av den elektriska driften å linjen Stockholm—Göteborg. Av denna utredning framgår, bland annat, att den totala årliga kostnadsminskningen, efter förräntning av anläggningskapitalet och avsättning till förnyelsefond, i förhållande till ångdrift beräknats till 115,000 kronor för år 1928 samt till 780,000 kronor för år 1932. Beträffande inkomstsidan hava svårigheterna att göra tillförlitliga beräkningar befunnits vara större. Det har emellertid ansetts, att de snabbare transportlängheterna obestridligt haft en gynnsam verkan på godstrafikens utveckling, och med en försiktig uppskattning har elektrifieringen beräknats bidra till den höjda inkomsten av persontrafiken med 600,000 kronor för vardera av nämnda år. Med anledning av dessa utredningsresultat framhålla överrevisorerna, att statsbanorna uppenbarligen tillförts icke obetydliga, av de genom elektrifieringen ernådda gynnsammare transportmöjligheterna direkt beroende trafikinkomster. Man syntes ock, yttra överrevisorerna vidare, kunna våga det påståendet, att den elektrifierade linjen visat större motståndskraft än andra linjer mot de för järnvägarna i allmänhet under senare år ogynnsamma tendenserna i trafikavseende. Över huvud syntes elektrifieringen hava medfört sådana resultat, direkt och indirekt, att ytterligare stöd vunnits för uppfattningen, att pågående fortsatt elektrifiering av statsbanelinjer komme att bli av stor ekonomisk betydelse icke blott för statens järnvägar, sedan verkningarna i olika avseenden hunnit göra sig fullt gällande, utan även för landet i dess helhet, icke minst genom det ökade utnyttjandet av inhemska kraftkällor. — Det må i detta sammanhang

erinras, att det är statens vattenfallsverk som i huvudsak tillgodoser det för statsbaneelektrifieringen nödiga kraftbehovet.

Även om man finner sig böra utgå från att vid en fortsatt statsbaneelektrifiering icke kan påräknas högre förräntningssiffra än den av järnvägsstyrelsen nu förebragta utredningen visar, eller i varje fall icke sådan förräntning, att kostnaderna för en elektrifiering böra helt täckas med lånemedel att förräntas med trafikinkomster, synas starka skäl tala för att elektrifieringen av statsbanorna icke avslutas med de hittills beslutade företagen. Främst är därvid att erinra om den betydande allmännyttan, som statsbaneelektrifieringen obestriddligen innebär. Måhända icke mindre betydelsefull är den synpunkten, att en lämplig anpassning efter utvecklingen och de krav, som denna medför, utgör en viktig förutsättning för att järnvägarna i längden skola kunna hävda sin ställning och fullgöra sin uppgift såsom ett av de för hela landet och dess näringsliv viktigaste transportmedlen. Vidare tillkommer den med hänsyn till rådande förhållanden särskilda betydelse, som dylika företag ur arbetsmarknadssynpunkt hava. Järnvägsstyrelsen har i sistnämnda avseende särskilt framhållit, att ifrågavarande anläggningar, samtidigt som de på olika områden skapa nya arbetstillfällen, till skillnad från åtskilliga andra i arbetslöshetslindrande syfte igångsatta arbetsföretag själva bära kostnaderna för underhåll och förnyelse. Sammantagna äro alltså de fördelar, som statsbaneelektrifieringen medför, av sådana mått, att det synes mig icke endast befogat utan även önskvärt, att elektrifieringen fortsättes i lämplig omfattning, även om icke enbart lånemedel av nyssnämnt slag behöva tagas i anspråk.

Om jag alltså är beredd att föreslå en fortsatt elektrifiering av statsbanorna, gäller det att taga ståndpunkt till frågan om vilka linjer som i första hand böra ifrågakomma samt om ordningsföljden dem emellan. Härutinnan torde tre omständigheter vara att framför andra beakta, nämligen de ekonomiska förutsättningarna för respektive företag, vidare den nytta, som genom vart och ett av dem tillföres statens järnvägar och deras trafikanter, samt slutligen den tid inom vilken de olika företagen med hänsyn till övriga elektrifieringsföretag och andra dithörande arbeten lämpligen kunna igångsättas.

Med avseende å förräntningsmöjligheterna har järnvägsstyrelsen meddelat följande alternativa uppgifter, hänförande sig till kolpriser av respektive 20 kronor och 17 kronor per ton fritt banvagn i hamn:

	Laxå—Charlottenberg	Södertälje södra— Eskilstuna med bilinjer	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele o. Östersund	Östersund— Storlien	Ånge— Sundsvall
	%	%	%	%	%	%
Kolpris 20 kr.	2.25	1.73	1.97	1.09	0.41	1.05
» 17 »	1.87	1.49	1.61	0.77	0.14	0.73

Den utgiftsminskning, som telegrafstyrelsens senaste kostnadsberäkning för ledningsarbeten innebär, medför någon höjning av sålunda angivna procenttal för de fyra förstnämnda linjerna.

De anförda siffrorna visa, att från förräntningssynpunkt linjen Laxå—Charlottenberg har ett avgjort företräde, närmast följd av linjerna Uppsala—Gävle och Södertälje södra—Eskilstuna, den senare omfattande även bilinjerna till Mariefred och Strängnäs. Av övriga linjer torde de mellan Östersund och Storlien samt Ånge och Sundsvall av skäl som järnvägsstyrelsen anfört icke i detta sammanhang böra komma ifråga; från dessa linjer anser jag mig därför kunna bortse i det följande.

Förräntningstalen kunna emellertid icke enbart vara utslagsgivande; hänsyn måste givetvis även tagas till frågan om storleken av erforderliga medel och sättet för dessas anskaffande. För finansieringen av elektrifieringsföretagen skulle enligt järnvägsstyrelsens utredning efter den jämkning av siffrorna, som telegrafstyrelsens beräkningar föranleda, behöva tagas i anspråk följande belopp:

	Laxå—Charlot- tenberg	Södertälje södra—Eskils- tuna med bi- linjer	Uppsala— Gävle	Ånge—Bräcke —Långsele och Östersund
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Lånemedel att förräntas med trafikinkomster...	6,000,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000
Andra medel	7,910,000	2,525,000	3,995,000	11,290,000
Summa kronor	13,910,000	4,525,000	6,995,000	14,290,000

Av denna sammanställning framgår, att enligt verkställda beräkningar linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Östersund, en sammanlagd banlängd av 233 kilometer, i jämförelse med de båda linjerna Charlottenberg—Laxå och Södertälje södra—Eskilstuna tillsammans, med en banlängd av 303 kilometer, kräva icke obetydligt större tillskott av andra medel än lånemedel att förräntas med trafikinkomster, samt att sistnämnda båda linjer jämte linjen Uppsala—Gävle, med en sammanlagd banlängd av 417 kilometer, av dylika medel skulle kräva endast omkring 3 miljoner kronor mera än ifrågasvarande norrlandslinjer.

Vad vidare angår de olika företagens inbördes betydelse för statens järnvägar och deras trafikanter har järnvägsstyrelsen framhållit, att en fortsatt elektrifiering i Norrland till Långsele och Östersund måste anses vara av större betydelse från trafikantsynpunkt än en elektrifiering av övriga ifrågasvarande linjer, enär de vinster i befordringstider m. m., som den elektriska driftsformen vid de norrländska linjerna medförde, komme de stora bortom Långsele och Östersund liggande landsdelarna tillgodo på ett helt annat sätt än som gällde för de andra linjerna. Från statens järnvägars egna intressesynpunkter vore däremot en elektrifiering av sistnämnda linjer fördelaktigast, enär därigenom mer eller mindre isolerade ångdriftssträckor inlänkades i det elektriska systemet med därav följande avsevärda fördelar såväl i ekonomiskt som i driftshänseende. Uppenbart torde också vara, att det bör innebära betydande fördelar för statens järnvägar, att elektrisk drift genomföres å dylika till de elektriska linjerna anknyttande ånglinjer av

någon betydelse från trafiksynpunkt; härvid ökas vinsterna av redan utförda elektrifieringar bland annat genom ett fullständigare utnyttjande av vissa redan befintliga anläggningar och materiel, samtidigt som olägenheterna av en särskild driftsform för isolerade sträckor elimineras.

Ehuru alltså skäl kunna anföras för att vid en fortsatt statsbaneelektrifiering i första hand taga sikte på linjer närmast norr om Ånge, synas dock järnvägsintressena i övervägande grad och än mer i förening med räntabilitets- och finansieringssynpunkterna giva företräde åt de ifrågavarande mellansvenska banorna, då det gäller tidsföljden för fortsatt elektrifiering. Utslagsgivande synes mig emellertid i sakens nuvarande läge vara, att arbetena å de mellansvenska banorna kunna igångsättas så snart medel för ändamålet bliva tillgängliga, medan arbetena å elektrifiering av de norrländska linjerna med hänsyn till fortskridandet av de s. k. Ångelinjernas elektrifiering icke lämpligen kunna taga sin början förrän år 1935 för att först under år 1936, då elektrifieringen upp till Ånge beräknas bliva färdigställd, få större omfattning. För att en fortsatt elektrifiering skall kunna tjäna även det viktiga syftet att under rådande svåra arbetslöshet bereda ökade arbetstillfällen, är det uppenbarligen en förutsättning, att arbetena därå kunna omedelbart komma till utförande.

Med hänsyn till det anförda finner jag mig, i anslutning till vad järnvägsstyrelsen anfört, böra förorda, att samtliga ifrågavarande linjer på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit efter hand bliva elektrifierade och att riksdagen beredes tillfälle att nu på grundval av den förebragta utredningen i princip taga ställning till hela detta spörsmål, sådant det här framlagts, men anser jag att ett anslagsäskande för nästkommande budgetår bör begränsas till att avse vad som under sagda budgetår erfordras för elektrifieringen av linjerna Laxå—Charlottenberg och Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer till Mariefred och Strängnäs samt linjen Uppsala—Gävle.

De sammanlagda kostnaderna för elektrifiering av nu nämnda linjer äro, på sätt i det föregående angivits, kalkylerade till i avrundat tal 25.5 miljoner kronor, varav 11 miljoner kronor beräknas bliva fullt räntabla. Ehuru, som av det tidigare sagda framgår, fog finnes för antagandet att företagen skola kunna förränta ett högre belopp än det sålunda beräknade, och ehuru skäl även kunna andragas för en beräkningsmetod, som baserar sig på att all statsbaneelektrifiering ur räntabilitetssynpunkt betraktas såsom ett enda företag, instämmer jag dock med järnvägsstyrelsen däri, att beträffande dessa företag, åtminstone för närvarande, ej bör räknas med förräntning å större belopp än 11 miljoner kronor.

I statsverkspropositionen anförde jag vid beräklandet av erforderligt anslagsbelopp till förevarande ändamål för nästkommande budgetår, 15 miljoner kronor, att medlen i varje fall innan de ekonomiska kalkylerna hunnit slutföras borde — såsom också skedde — upptagas under rubriken statens affärsverksamhet. I anslutning till vad jag nyss anfört torde emellertid under nämnda rubrik endast böra äskas förutnämnda belopp av 11 miljoner kronor. Återstoden av de under budgetåret behövliga medlen, 4 miljoner kronor, synes med hänsyn till ifrågavarande arbetens betydelse för arbets-

löshetens bekämpande böra, liksom vissa andra av denna anledning äskade anslag till allmänna arbeten, uppföras under rubriken Fonden för förlag till statsverket och utgå av lånemedel med kort amorteringstid. För nu ifrågavarande elektrifieringsarbeten skulle alltså återstå att å riksstaten för budgetåret 1935/1936 anvisa 10.5 miljoner kronor. Utan att nu närmare ingå på frågan om finansieringen av sålunda återstående kostnader vill jag framhålla att, därest icke annan lösning finnes lämpligare, detta belopp bör kunna uppföras under rubriken Fonden för förlag till statsverket och, i avvaktan å resultaten av en i sinom tid företagen utredning om den verkliga räntabiliteten av de elektrifierade statsbanelinjerna, utgå av lånemedel.

Såsom av vattenfallsstyrelsen vitsordats, möta icke hinder att erhålla erforderlig kraft till den elektriska driften å de linjer, som sålunda ifrågasatts till elektrifiering. Efter jämkningar i de uppgjorda arbetsprogrammen har enighet uppnåtts mellan järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen om tiden för nedläggande i kabel eller utflyttning av telegrafverkets ledningar. Ej heller i detta hänseende förefinnes alltså något hinder mot en omedelbar elektrifiering av linjerna i fråga. Med avseende å de militära önskemål, som av chefen för generalstaben framförts i samband med elektrifieringsfrågan, har jag, i anslutning till järnvägsstyrelsens av chefen för generalstaben biträdda förslag om särskild utredning av hithörande spörsmål beträffande redan utförda eller beslutade elektrifieringar, för avsikt att föranstalta om en dylik utredning, omfattande jämväl de här ifrågavarande elektrifieringsföretagen.

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

att till *elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle* för budgetåret 1934/1935 under utgifter för kapitalökning anvisa dels under rubriken Statens affärsverksamhet, Statens järnvägar, ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 11,000,000, dels ock under rubriken Fonden för förlag till statsverket, A. Anslag till allmänna arbeten, att utgå av lånemedel med kort amorteringstid, ett reservationsanslag av kronor 4,000,000.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.