

## Nr 404.

Av herr **Hage m. fl.**, *angående en fortsatt elektrifiering av statsbanorna.*

I järnvägsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 27 september 1935 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. — vilken framställning ligger till grund för regeringens förslag till 1936 års riksdag rörande anslag för kapitalökningen vid statens järnvägar — anför järnvägsstyrelsen i den ur nationalekonomiska och andra utgångspunkter synnerligen viktiga frågan om en ifrågasatt utsträckning av elektrifieringen till nya statsbanelinjer bl. a. följande:

Vid utgången av innevarande budgetår närma sig redan beslutade ban-elektrifieringsföretag snabbt sin fullbordan. Vid sådant förhållande uppställer sig självfallet frågan, *hurvida elektrifieringen skall utvidgas till att omfatta jämväl någon eller några av övriga linjer* eller om den nu sedan drygt ett årtionde tillbaka funktionerande elektrifieringsorganisationen, vilken uppnått en mycket hög grad av effektivitet, skall under den närmaste tiden avvecklas åtminstone till sin huvudpart.

Järnvägsstyrelsen har inför detta spörsmål fortsatt sina undersökningar rörande kostnaderna för en eventuell fortgående elektrifiering och de beräknade driftsekonomiska konsekvenserna därav vid de statsbanelinjer, som överhuvud kunna komma i fråga. Resultaten äro emellertid — framhåller styrelsen — i så måtto negativa, att den fortsatta utredningen bekräftat styrelsens tidigare uttalade mening, att numera vid statens järnvägar icke återstår någon huvudlinje, vars elektrifiering — såsom självständig uppgift — är *företagsekonomiskt* försvarbar.

*En eventuell fortsättning måste alltså — betonar järnvägsstyrelsen — motiveras med hänsyn till de indirekta fördelarna, särskilt de samhällsekonomiska vinster, vilka tillfalla befolkning och näringsliv inom berörda bandelars trafikområden.* Dess utförande borde följaktligen bli beroende av, huruvida statsmakterna äro villiga att för ändamålet tillhandahålla medel, *vilkas investering icke ökar statens järnvägars räntepliktiga kapital.*

Järnvägsstyrelsen erinrar i fortsättningen därom, att den i skrivelse den 9 februari 1934 yttrat sig om fortsatt elektrifiering av vissa norrlandslinjer, samt meddelar, att den nu ingående studerat även linjen Göteborg—Udevalla under utgångspunkten av en ifrågasatt elektrifiering av densamma. Järnvägsstyrelsen finner därvid, att denna linje som elektrifieringsobjekt träder fram i första linjen.

Som motiv för sin uppfattning rörande dessa spörsmål framhåller styrelsen en hel del synpunkter, som här i det följande refereras, eftersom de i stort sett även torde kunna anföras som motiv för en elektrifiering av andra

järnbanelinjer, exempelvis de *Norrlandslinjer*, som komma att bli föremål för behandling i denna motion.

Järnvägsstyrelsen framhåller bl. a. i här nämnda framställning, att en skedd utredning dels visat, att elektrifieringen i fråga skulle medföra mycket betydande *driftstekniska fördelar*, dels givit vid handen, att även *de indirekta vinsterna skulle bli relativt mycket stora*. Visserligen är persontrafiken per år räknat icke särdeles stor. Omständigheten att densamma till alldeles övervägande del faller på sommarmånaderna och är hänförlig till kategorien nöjesresor gör emellertid *en stark inverkan av driftsförhållandena sannolik, och trafikökningen kan därför likväl bliva betydande*.

Erinras må, att man i detta fall har att räkna med icke blott helt ny trafik, om också denna torde spela den största rollen, utan också med den vidgning av trafikområdet för järnvägen, som följer med en förkortad resetid och ökad bekvämlighet för de resande.

I fortsättningen framhålles vidare, att på en tämligen lång linje blir rese-tiden mellan ändpunkterna nu anmärkningsvärt lång, bl. a. på grund av det stora antalet driftplatser, där tågen stoppa, samt genom uppehåll för kol- och vattentagning, som äro nödvändiga vid ångdrift.

Framställningar om bättre och hastigare förbindelser ha därför gjorts, framhåller järnvägsstyrelsen, vilka emellertid på grund av en hel del skäl ej kunnat tillmötesgå under ett trafiksystem med *ångtrafik*. Vid en *elektrifiering* torde det däremot — framhåller järnvägsstyrelsen i fortsättningen — både driftstekniskt och med tanke på en då väntad trafikstegring — bl. a. en ökad nöjes- och turisttrafik — vara ekonomiskt möjligt att uppbygga en tågplan, som skulle tillgodose trafikbehovet avgjort bättre än under ett trafiksystem med ångdrift. En sådan omläggning till elektrisk trafik skulle ytterligare — framhåller järnvägsstyrelsen — på olika sätt öka banans trafikkapacitet, och för allmänhetens vidkommande skulle den väl kända med elektrifiering förenade ökade *bekvämligheten* bliva avsevärd — en omständighet, som, enligt vad undertecknade motionärer finna, givetvis måste kunna stimulera till ökad persontrafik och utgöra ett plus för järnvägen i dess konkurrens med andra trafikmedel.

Trots de fördelar av olika slag, som en elektrifiering skulle medföra och som här av järnvägsstyrelsen framhållits, inskränker sig emellertid styrelsen till att i här nämnda framställning till Kungl. Maj:t lämna en sammanställning för att möjliggöra en ungefärlig uppfattning om byggnadskostnader och driftsekonomska konsekvenser vid en eventuell elektrifiering, varvid styrelsen ytterligare understryker, att slutresultatet av den verkställda utredningen rörande förevarande linjes elektrifiering blivit från *affärsekonomsik* synpunkt starkt negativt.

I fortsättningen understryker styrelsen vidare, att i fråga om de *Norrlandslinjer*, som ej ännu elektrifierats — linjerna Ånge—Boden och Bräcke—Storlien —, ställa sig beräkningsresultaten ännu ogynnsammare. Styrelsen framför alltså — trots att de här refererade utredningarna synas giva en antydan om, att styrelsen är intresserad av hela denna fråga om en fortsatt

elektrifiering av statsbanorna — ingen framställning till Kungl. Maj:t om några åtgärder, syftande till en utbyggnad av det elektriska driftsnätet, då det gäller de här nämnda statsbanedelarna. Däremot begär järnvägsstyrelsen anslag för elektrifiering av vissa mindre linjer, som här nedan omnämnas.

Om man därefter övergår till *Kungl. Maj:ts* behandling av denna fråga, så kan konstateras, att Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till innevarande års riksdag (Utgifter för kapitalökning bil. 4 sid. 64) med några ord omnämmer de uttalanden, som av järnvägsstyrelsen framförts och som här ovan refererats rörande möjligheterna till ytterligare elektrifieringsarbeten å statsbanorna. Härvid meddelas, att såväl linjen Göteborg—Uddevalla som linjerna Ånge—Boden och Bräcke—Storlien varit föremål för övervägande. Kungl. Maj:t framför emellertid liksom järnvägsstyrelsen ej heller något yrkande med avseende på en elektrifiering av dessa linjer, vilket — åtminstone med avseende på den förstnämnda linjen — motiverades därmed, att »järnvägsstyrelsen härutinnan icke framställt något äskande». Däremot föreslår Kungl. Maj:t — med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört —, att elektrifiering av banorna Tomtebodavärtan, Örebro—Svartå, Skebokvarn—Stålboga och Skövde—Karlsborg nu utföres och att härför dels disponeras besparingar å förut beviljade elektrifieringsanslag, tillhoppa 4,500,000 kronor, och dels för nästa budgetår anvisas därutöver erforderliga medel, 2,100,000 kronor. Slutligen föreslås anslag för fullföljande av förut beslutad elektrifiering av vissa järnvägslinjer.

Det kunde kanske tyckas, att sådana uttalanden som de, som här refererats — vilka i sina slutyrkanden äro rent negativa, även om de innehålla ett visst erkännande av önskvärdheten av en fortsatt elektrifiering av statsbanorna —, ej skulle kunna uppmuntra till att på motionsvägen framföra yrkande om förberedande åtgärder för en fortsättning av elektrifieringen, så att den skulle utsträckas till ytterligare statsbanelinjer. Undertecknade tillåta sig emellertid trots detta att här frambära motion med ett sådant yrkande, i första hand då det gäller *Norrländshuvudlinjerna Ånge—Boden och Bräcke—Storlien*.

Som skäl för detta vårt yrkande vilja vi först hänvisa till det förhållandet, att, då det gäller statens järnvägars huvudlinjer och vissa bilinjer, så äro dessa nu i allmänhet elektrifierade eller bli det inom den närmaste tiden, dock med det undantaget, att något beslut ej ännu föreligger om elektrifiering av förut nämnda norrländska huvudlinje från Ånge till Boden och ej heller om linjen Bräcke—Storlien — den senare visserligen en bilinje men likväl betydelsefull i trafikhänseende som förmedlare av trafiken till Jämtlands huvudstad, Östersund, samt dessutom en ur turisttrafiksynpunkt mycket betydande kommunikationsled.

Det är helt naturligt, att undertecknade, representerande de fyra norrländska länen Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten, icke kunna underlåta att avgiva en opinionsyttring, då vi nu av järnvägsstyrelsens ut-

låtande och Kungl. Maj:ts proposition anse oss kunna draga den slutsatsen, att frågan om en fortsatt elektrifiering norröver från Ånge kommer att avföras från dagordningen eller åtminstone ej kommer att under den närmaste tiden tagas upp till prövning, varigenom stora delar av Norrlands huvudlinjer skulle i detta avseende ställas i en undantagsställning i förhållande till andra delar av landet.

Det är från dessa utgångspunkter, som vi i första hand tillåta oss att avge den opinionsyttring, som tager sig uttryck i denna motion.

Men utöver detta kunna vi icke underlåta att framföra en annan, icke alls lokalfärgad, synpunkt i detta sammanhang, nämligen följande. Sedan elektrifieringen av statsbanorna tagit en så stor omfattning som den nu fått och sedan dess betydelse ur ekonomiska och andra synpunkter vunnit ett sådant erkännande som skett, så torde det finnas, icke blott i Norrland utan även runt om i landet, en mycket betydande opinion, som har den uppfattningen, att målet för nämnda elektrifiering bör vara, att denna omvandling och kvalitetshöjning av våra statsbanors standard icke bör avstanna, förrän det knutits ett band tvärt genom landet från söder till norr av elektrifierade huvudlinjer och av bilinjer i den mån detta kan anses motiverat.

Vi ha den uppfattningen, att detta mål alltjämt bör hållas i sikte och att det alltså skulle vara mycket beklagligt, om statsmakterna nu ginge in för en ståndpunkt, som skulle innebära, att elektrifieringen definitivt stoppades, då den kommit fram till den nu fastställda slutpunkten, Ånge, varigenom den här förut nämnda Östersundslinjen ej skulle komma i åtnjutande av de fördelar, som följa med en elektrifiering och varigenom inget sammanknytande skulle ske genom en elektrifiering mellan den för länge sedan elektrifierade linjen Svartön—Riksgränsen å ena sidan och huvudlinjen upp till Ånge å den andra.

Utöver dessa inledande anmärkningar vilja vi ytterligare framföra några synpunkter rörande denna mycket betydelsefulla fråga.

Först må då upptagas till behandling och granskning några av de uttalanden rörande detta spörsmål, som avgivits av den ansvariga och främst sakkunniga myndigheten — järnvägsstyrelsen. Vid genomläsande av nämnda myndighets yttrande ha vi kommit till den uppfattningen, att styrelsen avvisat tanken på en fortsatt elektrifiering av här förut nämnda statsbanelinjer huvudsakligen med hänsyn till det förhållandet, att en ombyggnad till elektrisk drift av linjerna ifråga skulle medföra, att statsbanorna pålades mycket betydande kapitalutgifter för anläggningen, av vilka endast en del skulle kunna förräntas med de inkomster, som härrörde från resp. linjer.

Man kan mycket väl förstå — trots att järnvägsstyrelsen, då det gällt elektrifiering av en del smålinjer, ansett sig böra en eller annan gång frångå dessa förräntningssynpunkter —, att styrelsen i allmänhet ansett sig böra vid bedömandet av dessa spörsmål anlägga sådana synpunkter som de där nämnda, och detta med hänsyn till de direktiv, som myndigheten vid upprepade tillfällen erhållit, vilka av styrelsen beröras å sidan 69 i här ovan nämnda del av statsverkspropositionen. Här framhålles nämligen, att »det

sista direktiv, statsmakterna givit för statens järnvägars ekonomiska förvaltningsmål, innehöle, att statens järnvägar rent principiellt sett borde icke blott bära sina egna driftkostnader utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, såsom helhet betraktade, nedlagda kapitalet och att i varje fall även under dåliga tider direkt förlust å driften så vitt möjligt borde förhindras, varjämte vid ett senare tillfälle uttalats, att ur statsfinansiell synpunkt måste fasthållas kraven på förräntning av statsbanekapitalet, åtminstone i vad detta vore att hänföra till lånemedel».

Järnvägsstyrelsens ståndpunkttagande i denna fråga om en fortsatt elektrifiering av statsbanorna har alltså, så vitt man kan se, intagits på grund av de från statsmakterna erhållna direktiven om skyldigheten för styrelsen att alltid sträva till, att det i statens järnvägar nedlagda kapitalet kan förräntas.

Emellertid kan man i detta sammanhang ej underlåta att erinra därom, att i fråga om förräntningen av statens järnvägars kapital under senare tider inträtt en något förbättrad situation, som möjligen kan föranleda, att man på hela denna fråga kan lägga en mera optimistisk syn. Det framkommer nämligen av nu föreliggande statistiska siffror rörande det ekonomiska resultatet av statens järnvägars verksamhet en uppgång av inkomsterna för tiden januari—oktober från cirka 128 milj. kronor år 1933 till cirka 162 milj. kronor för samma period 1935 och att statsbanornas nettoinkomster nu gått upp till ett sådant belopp, att därmed torde kunna täckas resp. räntebetalningar och likväl ett visst överskott redovisas. Av statens järnvägars redovisning för tiden jan.—nov. 1935 framgår även, att det för denna tid uppkommit ett överskott av 25.1 milj. kronor samt att, sedan räntorna betalats, en nettovinst av 2.1 milj. kronor uppstått — allt dock om malmbanan ej medtages i beräkningarna.

Utän att göra några bestämda påståenden med anledning av dessa siffror förefaller det likväl, som en sådan uppåtgång i inkomsterna, som den här konstaterade, kunde giva anledning till någon större tillförsikt, då det gäller att offra penningar för ett ändamål som en elektrifiering, som för hela landet men främst för de vidsträckta bygder, som det här gäller, säkerligen skulle få en synnerligen stor betydelse.

I detta sammanhang kunna vi ej underlåta att något närmare beröra några av de synpunkter, som framförts av järnvägsstyrelsen i det ovan refererade yttrandet.

Järnvägsstyrelsen framhåller där bl. a., att »numera vid statens järnvägar icke återstår någon huvudlinje, vars elektrifiering såsom självständig uppgift är *företagsekonomiskt* försvarbar». Men järnvägsstyrelsen tillägger i det sammanhanget, att »en eventuell fortsättning måste alltså motiveras med hänsyn till de indirekta fördelarna, särskilt de *samhällsekonomiska vinster*, vilka tillfalla befolkning och näringsliv inom berörda bandelars trafikområden m. m.».

Undertecknade motionärer ha utläst detta uttalande från järnvägsstyrelsens sida så, att styrelsen ej står främmande för den uppfattningen, att de fördelar med en fortsatt elektrifiering av statsbanorna, som ovan antytts, äro så betydande, att de kunna motivera en sådan fortsatt elektrifiering —

även om detta ej kan försvaras ur rent företagsekonomiska utgångspunkter, d. v. s. om statsbanorna skola betraktas som ett från den övriga statsverksamheten i ekonomiskt hänseende isolerat företag, av vilket man helst bör fordra skyldighet att förränta det nedlagda kapitalet samt dessutom lämna en viss avkastning.

Undertecknade motionärer ha emellertid den uppfattningen, att en sådan synpunkt som den sistnämnda ej får läggas på ett stort nationalekonomiskt spörsmål som detta, utan här måste i stället mera avseende fästas vid de av järnvägsstyrelsen antydda »indirekta fördelarna, särskilt de samhällsekonomiska vinster, som tillfalla befolkning och näringsliv» etc.

Med utgångssynpunkt från de allmänna synpunkter, som av oss här ovan framhållits, är det vår mening att här nedan framföra ett yrkande om en bearbetning av de ungefärliga siffror, som torde finnas rörande en fortsatt elektrifiering av statsbanorna, i syfte att ett förslag om en sådan elektrifiering — eller åtminstone om linjerna norr om Ånge — kan framläggas helst vid 1937 års riksdag, så att, då den nu planerade och pågående elektrifieringen avslutas, personal och arbetsredskap kan överföras till arbetet med här nämnda linjers elektrifiering, varigenom den fördelen kan vinnas, att hela denna apparat och personal ej förskingras.

Då det gäller en sådan fortsatt elektrifiering, tillåta vi oss särskilt att framhålla — utan att polemisera mot andra bygders intressen —, att goda skäl torde kunna anföras särskilt för en *prioritetsrätt för de norrländska linjerna*. I detta avseende kunna vi bl. a. hänvisa till det uttalande, som å sid. 33 i järnvägsstyrelsens ovan nämnda framställning till Kungl. Maj:t gjorts av järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, vilken bl. a. framhållit, »att en fortsatt elektrifiering av Norrlands-linjerna, framför allt linjen Ånge—Boden, vore av så stor allmän betydelse, att den borde gå före den elektrifiering av smärre förbindelselinjer, som upptagits i föreliggande förslag. Elektrifieringen har ju från början avsetts att omfatta framför allt de stora huvudlinjerna. Vid dessa bliva också otvivelaktigt de indirekta fördelarna särskilt framträdande, vilket torde gälla icke minst beträffande de långa Norrlandssträckorna. Även om alltså elektrifieringen av de smärre förbindelsebanorna skulle kalkylmässigt se fördelaktigare ut, borde därför den fortsatta elektrifieringen från Ånge norrut gå före.»

En sådan ståndpunkt som denna, att de långa och från landets centrum avlägsna huvudlinjerna främst böra komma ifråga, då det gäller den fortsatta elektrifieringen, torde kunna motiveras även ur andra utgångspunkter, exempelvis att resorna till övre Norrland i och för sig äro så tidsödande, att en förkortning av restiden där särskilt framträder som synnerligen önskelig ur befolkningens, industriens och handelns men säkerligen även ur militära m. fl. utgångspunkter — till den senare synpunkten skola vi längre fram återkomma. Det torde också kunna antagas, att den *turist- och nöjes- trafik*, som under de senaste tiderna kommit till och utvecklats inom Norrland, skulle få ett ytterligare tillskott med därmed ökade inkomster för statsbanorna, om en verklig förkortning av den nu synnerligen långa restiden

skulle åstadkommas genom en elektrifiering. Nu verkar säkerligen den synnerligen långa restiden i viss mån tillbakahållande på såväl turist- som annan persontrafik och medför, att nämnda trafik i viss utsträckning går ifrån statsbanorna och tager sig fram på andra trafikvägar.

Härvidlag torde man även kunna påstå, att turist- och nöjestrifiken är särskilt känslig för en sådan omständighet som den, att resan till en plats tager alltför lång tid och är alltför besvärlig, samt att tidsödande uppehåll måste göras vid en hel del kol- och vattenstationer, vilket är nödvändigt vid ångtrafik men bortfaller vid elektrisk trafik. Ävenså torde det, särskilt för detta slag av persontrafik samt för persontrafiken i allmänhet, vara ett i icke ringa grad trafikstimulerande moment, att den elektriska trafiken utmärker sig för en större bekvämlighet, renlighet och snygghet — någonting som säkerligen särskilt uppskattas under den tid av året, sommarmånaderna, då turisttrafiken är som störst.

Allt vad som här senast sagts kan sammanfattas i några få ord. Norrland har behov av och kan ha rätt att ställa berättigade krav på att i kommunikationshänseende genom snabbare tågförbindelser »flyttas närmare det övriga Sverige» — inom parentes kan omnämnas, som en antydan om vad en elektrifiering innebär för en ökad reshastighet, att den nuvarande restiden från Stockholm till Luleå är 24 à 25 timmar, men torde, om hela linjen vore elektrifierad, komma att bli omkring 16 à 17 timmar.

Slutligen är det väl att antaga, även då det gäller *fraktgodstrafiken*, att en elektrifiering med därmed följande ökad hastighet vid framforslandet av varorna kan leda till en ökad användning för detta ändamål av järnvägs-kommunikationerna och därmed följande ökning av inkomsterna av trafikrörelsen.

Sammanfattningsvis torde man alltså kunna påstå, att det finnes anledning antaga, att en elektrifiering i allmänhet skulle kunna ha förmågan att i icke ringa grad öka trafikinkomsterna. Häremot stå då å andra sidan främst ökade kostnader för amortering och räntebetalning å det givetvis mycket betydande engångskapital, som måste nedläggas vid elektrifieringsbyggandet — ett kapital, till vilket vi återkomma i det följande. Men då det gäller *utgiftssidan*, finnes det även *utgiftsminskningar*, som kunna antecknas vid en järnvägs elektrifiering. Här kan exempelvis pekats på minskade utgifter i samband med att kol- och vattenstationer ej längre äro behövliga ävensom minskade personal- och andra kostnader även på andra områden. Så exempelvis måste den ökade tåghastigheten vid den elektriska trafiken medföra, att kostnaderna för tågen — avlöning till tågpersonal samt vissa materialkostnader för nämnda trafik — bliva mindre. Med andra ord sagt, järnvägs elektrifieringen är en fråga ej blott om ökade utgifter, främst ökade engångskostnader för anläggningen, utan innebär även en reform, som på vissa områden med säkerhet medför vissa besparingar i utgifterna samt — om icke med absolut säkerhet, så dock med tämligen stor sannolikhet — kan medföra ökad trafik samt därmed ökade inkomster.

Slutligen kan i detta sammanhang bland fördelarna med elektrisk tågdrift

pekas på ett flertal rent *drifttekniska* fördelar av olika slag — ingen uppeldning o. d. som vid ångdrift, mindre tjänstgöring före och efter lokomotivets insättande i trafik m. m., borttagande av de många uppehållen vid kol- och vattenstationer m. m., vilket allt dessutom innebär utgiftsminskningar.

Allt som här anförts talar enligt vårt förmenande ett övertygande språk för en fortsatt elektrifiering, främst av de linjer, som här ovan omnämnts.

Men utöver här nämnda motiv kunna ytterligare en hel del argument framhållas. Ett sådant — som i diskussionerna om denna fråga framförts så ofta, att det nästan verkar utslitet, men det oaktat alltjämt har samma beviskraft och värde — är följande:

Det måste ur nationalekonomiska utgångspunkter, rent generellt sett, vara fördelaktigt att utnyttja den *inhemska* drivkraften, vattenkraften, som giver arbete och inkomst åt det egna landet, framför ett användande av den importerade, *utländska* stenkolen, som även om den under vissa tider kan vara nog så prisbillig, dock kan under vissa tidsförhållanden springa upp till höga prislägen och vars frambringande sker med användande av utländsk arbetskraft. Här gäller alltså den gamla visdomsreglen: Man skall ej gå över ån efter vatten.

I synnerhet måste det resonemang, som här förts, vara riktigt, då det gäller en landsdel, där såväl utbyggd som outbyggd kraft så att säga ligger nästan alldeles inpå knutarna, där järnvägen går fram, och där denna kraft finnes i överflöd, så att tillgången på densamma, så långt man nu kan bedöma, räcker till för en eventuellt uppkommande mycket långt gående ökad efterfrågan. Det bör ju också i detta sammanhang kunna betonas, att ett fortsatt utbytande av importerat stenkol mot inhemsk vattenkraft som drivkraft vid vår järnvägsdrift kan, som ofta framhållits, i någon mån ha gynnsamma verkningar för vår handelsbalans. I synnerhet bör en sådan synpunkt kunna beaktas, då man i dagarna kunnat konstatera, att vårt importöverskott år 1935 utgör 177.2 milj. kronor.

I detta sammanhang kan man ej heller underlåta att framhålla, att de utbyggnader av vattenkraften, som under de senaste tiderna planerats och fullföljts, ävensom den av riksdagen beslutade sammanbindningen av Porjus kraftverk med sydligare kraftkällor genom åstadkommande av en stamlinje Porjus—Västerås motiverats bland annat med, att man skulle ha kraft disponibel för en blivande fortsättning av elektrifieringen av järnvägarna i Norrland.

Men här nämnda elektrifiering torde nog även ha betydelse ur försvarssynpunkt. Alltså — även om vissa nackdelar särskilt under sista tiden påpekats i nämnda hänseende såsom följande av en järnvägs elektrifiering — så torde nog fördelarna vara de övervägande. Här har förut pekats på den ökade tåghastighet, som vinnes vid en elektrifiering. Givetvis måste detta vara ett plus vid truppförflyttningar vid mobiliseringar och krigstillfällen. Men därutöver måste väl den risk, som nu föreligger, att vid krigstillfällen bliva avstängd från koltillförsel eller få denna ransonerad ned till en otillräcklig kvantitet, innebära en betydande nackdel vid krigstillfällen.



Tillvaron av sådana nackdelar — vilka även kunna uppkomma under en större arbetskonflikt i ett land, därifrån vårt kol hämtas, och då leda till oerhörda prisfördyringar för bränslet och ångdriften — klarlades icke minst under världkriget, då man ur alla läger både från denna och andra utgångspunkter beklagade, att den då påbörjade elektrifieringen ej hunnit längre, i vilket fall man skulle ha varit mera oberoende av andra länder och deras krav på vårt land. Hade denna stämning, som då härskade, fått kvarstå oförminskad, hade säkerligen utbyggnaden av våra vattenfall samt elektrifieringen av våra järnvägar m. m. kommit att fortgå med en än större forcering än vad som nu skett.

Mot alla de plus, som här anförts och ytterligare kunna anföras till fördel för en fortsatt elektrifiering, kan man emellertid även peka på tvenne minus. Det ena är, att trafikintensiteten å de norrländska linjerna norr om Ånge upp till Boden och till Storlien ej är genomsnittligt så stor som å de linjer, som hittills elektrifierats. Därav torde följa, att, då de mycket betydande engångskostnaderna för byggandet av en elektrifiering, skola utdelas på det mindre antalet person- och godsfraktenheter, blir belastningen givetvis större per utgjord enhet. Detta är ett av de skäl, som bruka anföras *mot* en elektrifiering av trafiksvaga eller mindre trafikstarka järnvägar.

Emellertid torde man kunna i detta fall utgå ifrån — som här förut antytts —, att en elektrifiering kommer att i någon mån medföra en ökning av trafiken. Och därutöver må det framhållas, att åtminstone vissa av de järnvägslinjer, som det här är fråga om, ha en icke så obetydlig trafik och kunna i nämnda avseende mäta sig med ett flertal linjer med genomsnittsstor trafik bland dem, som hittills elektrifierats. Så torde exempelvis fallet vara med linjen upp till Vännäs, vars trafiksiffror torde vara tämligen fördelaktiga.

Ävenså kan i det sammanhanget framhållas, att i järnvägsstyrelsens förut nämnda skrivelse av den 9 februari 1934 upptages för vissa av Norrlands-linjerna följande beräknade *vinst* vid en elektrifiering:

Ånge—Bräcke—Långsele—Östersund	.....	kronor	163,000
Östersund—Storlien	.....	»	32,200
Ånge—Sundsvall	.....	»	63,800.

Denna vinst uppgives motsvara följande procent på det nya anläggningskapitalet, nämligen 1.09, 0.41 och 1.05 å resp. här förut nämnda linjer.

Men det finnes naturligtvis ytterligare ett betydande minus, som framföres vid diskussioner i denna fråga. Det är den förut berörda omständigheten, att engångskostnaderna särskilt vid så långa linjer, som det här är fråga om, belöpa sig till ett högt belopp, vilket framkommer av järnvägsstyrelsens ungefärliga kostnadsberäkningar — cirka 50 milj. kronor för elektrifiering av banorna norr om Ånge, varav järnvägsstyrelsen beräknar, att 38 milj. icke kunna förräntas av S. J. Givetvis måste det erkännas, att en sådan summa är synnerligen betydande, även om man möjligen kan antaga, att de överskott, som uppkommit vid den hittills skedda elektrifieringen, kunna

giva en antydning om, att dessa ungefärligt beräknade summor möjligen kunna nedpressas.

Men även om någon sådan — antagligen tämligen ringa — nedpressning av summan skulle kunna ske, så måste naturligtvis erkännas, att utgivande av ett så betydande kapital som 50 miljoner eller något därunder måste medföra en betydande belastning av landet, vare sig kapitalet och förräntningsbeloppen helt läggas på statens järnvägar eller delvis på statsverket i sin helhet.

Men även om alltså den ifrågavarande summan måste anses synnerligen betydande, så bör man härvidlag kunna erinra därom, att utgifter av sådant slag, som gäller åstadkommande av värden, vilka komma att bestå och komma till användning under flera år framåt, alltid anses böra för amorteringen m. m. fördelas på en längre period, avvägd med hänsyn till den beräknade slitningstiden. Sker så även här, torde man kunna påstå, att budgetbelastningen för detta ändamål *per år* icke blir så avsevärd, att den kan tillmätas avgörande betydelse som ett avskräckande hinder för ett stort, betydelsefullt och önskligt allmänt arbetsföretag, som också måste föra med sig *ekonomiska fördelar* av betydande mått.

I övrigt borde man väl även i denna fråga kunna — som förut skett, då det gällt igångsättande av allmänna arbeten — peka på, att arbeten av sådant slag, särskilt då det gäller ett så stort arbete som detta, giva sysselsättning och arbete åt industrien och dess arbetare samt antagligen även åt en del grovarbetare i den öppna marknaden. Som en följd därav måste också följa ökad köpkraft för en del konsumenter av jordbruks- och andra produkter, och dessa gynnsamma verkningar komma att utsträckas under flera år framåt, eftersom för detta stora arbete måste uppgöras en tidsplan, omfattande flera år i följd.

Nu invändes visserligen häremot, att den innevarande tiden är en uppgångsperiod med goda arbetstillfällen och vikande arbetslöshet, och att stora arbeten av detta slag hälst böra sparas till en tid med större arbetslöshet, alltså till en kristid. Men häremot kan då invändas *dels* att vi dock alltjämt ha en arbetslöshet av minst 50,000 arbetare samt *dels* att det här icke kan bli fråga om att omedelbart igångsätta här omnämnda elektrifieringsarbeten utan att detta skulle ske först efter en grundlig utredning, vilket alltid tager en viss tid — tidigast skulle ju nämnda arbete kunna igångsättas, sedan anslag eventuellt givits av 1937 års riksdag och sedan därefter en tid förflutit för det definitiva planerandet av arbetets igångsättande. Men härutöver bör väl kunna framhållas, att, då ett sådant arbete som detta måste utsträckas till ett flertal år, utsikterna torde vara ganska stora därför, att arbetet även kan komma att beröra år med stor arbetslöshet. Det har nämligen under senare tider beklagligtvis konstaterats, att kris- och arbetslöshetsperioder följa tätt efter varandra och med korta mellanrum.

I detta speciella fall kan dessutom erinras därom, att stora delar av Norrland alltjämt kämpa med stor massarbetslöshet, bl. a. förorsakad av nedläggandet av vissa sågverk m. m. Så exempelvis räknas just nu Västernorr-

lands län till dem, som ha den största arbetslösheten inom landet, men även Norrbottens län redovisar en betydande siffra av arbetslösa arbetare. Omfattningen av nämnda arbetslöshet i de bägge länen framgår av följande rapport från arbetslöshetskommissionen den 29 november 1935:

*Antalet arbetslösa.*

1935	Västernorrland	Norrbotten
oktober ..	6,011	2,759

Detta utgör resp. 2.1 och 1.3 % av invånarantalet i resp. län.<sup>1</sup>

Slutligen bör i detta sammanhang kunna erinras därom, att arbetet med byggandet av inlandsbanan beräknas bli slutfört under senare delen av år 1937, ävensom att det nu pågående elektrifieringsarbetet, som förut nämnts, troligen även kommer att lida mot sin avslutning vid nämnda tid. Säkerligen skulle det ur många synpunkter vara värdefullt, om de arbetare och andra, som då eventuellt bli ställda utan arbete, kunde i möjligaste utsträckning erhålla sådant och därmed de kunskaper och erfarenheter tillvaratagas, som torde finnas samlade inom nämnda grupper av anställda.

Det är — som förut antytts — ej vår mening att i denna motion framföra ett yrkande, att riksdagen *nu* skall vara beredd att taga ståndpunkt till frågan om elektrifieringens fortsättande norr om Ånge. Vår avsikt är fastmera, att riksdagen skall kunna förmås på grundvalen av de skäl, som här anförts, att begära att Kungl. Maj:t skall — helst till 1937 års riksdag — framlägga en grundlig och allsidig utredning rörande de tekniska, näringspolitiska, nationalekonomiska och andra faktorer, som kunna läggas till grund för ett bedömande av hela frågan om en fortsatt elektrifiering av statsbanorna — särskilt syftande till att åstadkomma elektrisk järnvägstrafik å de hittills ej elektrifierade järnvägarna norr om Ånge eller åtminstone på de huvudlinjer, som falla inom denna rayon. Vi utgå då ifrån, att vid en sådan utredning även skall utarbetas en så långt möjligt detaljerad finansplan samt en byggnadsplan med kostnadsberäkningar, grundade på senast bekanta prislägen, ävensom slutligen en arbetsplan för arbetets uppdelande på en del år framåt.

Vi förutsätta då, att vid utarbetande av en sådan utredning kunde få komma till beaktande framför allt sådana synpunkter, som en gång fingo vara bestämmande vid övervägandet av byggandet av de kulturbanor och mindre bäriga linjer, som förmedla förbindelsen till mellersta och övre Norrland, vilka banor säkerligen aldrig skulle ha kommit till stånd, om de renodlat finanssiella och driftsekonomiska synpunkterna fått dominera vid beslutens fattande.

Under hänvisning till den motivering, som här ovan anförts, hemställes alltså,

<sup>1</sup> Dessa siffror ha i rapporten för november förändrats så procentsiffrorna för resp. Västernorrland och Norrbotten blivit resp. 2.5 och 1.7.

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte, på sätt här ovan antytts, låta verkställa och helst till 1937 års riksdag framlägga en grundlig och allsidig utredning om lämpligheten av en fortsatt elektrifiering av statsbanorna, syftande till införande av elektrisk drift å de hittills icke elektrifierade norrländska huvudlinjerna och eventuellt även bilinjerna.

Stockholm den 22 januari 1936.

<i>Ernst Hage.</i>	<i>Nils V. Sandström.</i>	<i>Verner Hedlund,</i> Östersund.
<i>P. S. Hedlund</i> i Häste.	<i>P. Persson</i> i Trången.	<i>Eric Hansson.</i>
<i>Johan Olofsson,</i> Digernäs.	<i>Nils Olsson</i> i Rödningsberg.	<i>N. E. Nilsson.</i>
<i>Alf Meyerhöffer.</i>	<i>O. E. Sandberg.</i>	<i>Ernst Berg.</i>
<i>Lars Jonsson.</i>	<i>Elof Lindberg.</i>	<i>Nils Brännström.</i>
<i>E. W. Norén.</i>	<i>Hilding Hagberg.</i>	<i>J. H. Brädefors.</i>
<i>O. W. Lövgren.</i>	<i>P. F. Westin.</i>	<i>J. B. Wiklund.</i>
<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>Johan Johansson.</i>	<i>P. J. Näslund.</i>
<i>Adolf Englund.</i>	<i>C. O. Johansson,</i> Sollefteå.	<i>Helmer Molander.</i>
<i>Ludwig Brännström.</i>		<i>Ivar Österström.</i>