

sedan han statsrådet in pleno hört och riksdagen sammankallat, har riksdagen härom fattat beslut och bestämt den förra av dessa summor till femton miljoner kronor och den senare, eller det så kallade stora kreditivet, till likaledes femton miljoner kronor.

Stockholm den 6 juni 1936.

Med undersätlig vördnad.

---

## Nr 311.

Godkänd av första kammaren den 6 juni 1936.

Godkänd av andra kammaren den 6 juni 1936.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner  
angående fortsatt elektrifiering av statsbanorna.*

(Statsutskottets utlåtande nr 137.)

### Till Konungen.

I två likalydande motioner, I: 182 och II: 404, har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville, på sätt i motionerna 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.

Vidare har i två likalydande motioner, I: 39 och II: 128, hemställts, att riksdagen måtte besluta elektrifiera Bohusbanan å sträckan Göteborg—Dingle och till ändamålet anvisa för budgetåret 1936/1937 ett reservationsanslag av 8,500,000 kronor, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte hemställa till kungl. järnvägsstyrelsen att låta undersöka och kostnadsberäkna återstående delen av banan från Dingle till Strömstad för elektrifiering i så god tid, att förslaget kan föreläggas 1937 års riksdag.

Härjämte har i två likalydande motioner, I: 64 och II: 208, hemställts, att riksdagen måtte besluta elektrifiering av järnvägslinjen Göteborg—Strömstad och för arbetets påbörjande av lånemedel anvisa 5,000,000 kronor.

Slutligen har i motionen I: 9 hemställts, bland annat, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t förordna Bohusbanans elektrifiering till en början åtminstone från Göteborg till Uddevalla.

Över ifrågavarande motioner hava utlåtanden i vederbörlig ordning avgivits av järnvägsstyrelsen.

Enligt riksdagens redan fattade beslut skulle elektrifieringen av statsbanorna inom den närmaste tiden — eller närmare bestämt under sommaren 1937 — kunna beräknas vara genomförd beträffande samtliga söder om

Änge belägna statsbanelinjer med undantag av sträckorna Billesholms gruva—Landskrona, Göteborg—Strömstad, Kristinehamn—Östersund med bibanor, tvärbanorna till norra stambanan och den nyligen förstatligade linjen Gävle—Härnösand (förut Ostkustbanan). I fråga om banorna norr om Änge har ej heller, frånsett Riksgränsbanan, elektrifiering utförts eller beslutats.

Den organisation med arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel, som tillkommit för dessa elektrifieringsarbeten, har efterhand uppnått en allt högre grad av effektivitet, och redan med hänsyn till frågan om denna organisations fortsatta bestånd måste under närmaste tiden tagas under övervägande, huruvida elektrifieringen skall utsträckas till andra linjer. Därest elektrifieringsarbetena befinnas böra avbrytas, ställes man inför nödvändigheten av denna organisations upplösning, något som självfallet ej kan ske utan rätt avsevärda och, i den mån elektrifieringsarbetena sedermera inom en nära framtid återupptagas, också delvis opåkallade avvecklingskostnader och andra olägenheter.

Rent företagsekonomiskt sett skulle visserligen, enligt järnvägsstyrelsens på preliminära beräkningar grundade uttalanden, den elektriska driftformens ytterligare utsträckning ställa sig mindre gynnsam. Vad exempelvis Bohusbanan beträffar har järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande i ärendet förklarat sig förhindrad avgiva förslag om elektrifieringsarbetenas igångsättning ens till någon del av densamma, eller närmast sträckan Göteborg—Uddevalla, 'så länge någon möjlighet finnes för styrelsen att nödtorftigt reda sig med bandelen i dess nuvarande utrustning'. Enligt riksdagens mening måste dock statens järnvägar alltjämt anses för hela landets samfärdselväsen vara av en sådan central betydelse, att ej dylika på kort sikt inriktade avkastningskrav böra få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling. I detta avseende kan åberopas det livliga arbete på järnvägsnätens modernisering, som — till mötande främst av konkurrensen från nya trafikmedel — för närvarande pågår inom vissa främmande länder. Vad särskilt angår linjen Göteborg—Uddevalla må också erinras om de olägenheter med blandad ångdrift och elektrisk drift, som måste bestå på Göteborgs centralstation, intill dess nyssnämnda linje elektrifierats.

Förutom den stora fördelen av att statsbanelinjerna genom elektrifieringen bliva tekniskt sett mera enhetligt och tidsenligt utrustade bör också för Sveriges del beaktas betydelsen av ett minskat beroende av utländskt lokomotivbränsle och i stället en motsvarande ökad användning av vår inhemska vattenkraft. Vid exempelvis en elektrifiering av linjen Änge—Boden kunna de erforderliga stora kraftkvantiteterna erhållas från redan tillgänglig överskottskraft, överförd genom den nya stamlinjeledningen Porjus—Västerås.

Överhuvud måste den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet betraktas som ett viktigt led i vårt järnvägsväsens tekniska anpassning efter tidsutvecklingen med dess högt drivna krav på samfärdsmedlen. Riksdagen anser detta spörsmål såväl drifttekniskt som också samhällsekonomiskt sett vara av den vikt att detsamma, i anslutning till de väckta motionerna, bör föranleda en framställning från riksdagen till Kungl. Maj:t om frågans utredning. Vid denna utredning måste dock självfallet mot ovan anförda synpunkter vägas elektrifieringsarbetenas användbarhet som arbetsobjekt, lämpliga att stå i beredskap i mån av ett inträdande ogynnsammare konjunkturläge.

Till sist finner riksdagen anledning framhålla angelägenheten av att de i utredningen ingående avkastningsberäkningarna uppgöras med högsta möjliga

grad av tillförlitlighet. Skola dessa beräkningar vara ägnade att läggas till grund för bedömningen av en fortsatt elektrifierings ekonomi måste uppenbarligen också vid desamma hänsyn tagas till den trafikökning med därav följande stegring av trafikinkomster, som brukar följa med övergången till elektrisk drift.

Under återopande av vad sålunda anförts får riksdagen i anledning av motionerna I: 9, 39, 64 och 182 samt II: 128, 208 och 404 hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande en fortsatt elektrifiering av statens järnvägar.

Stockholm den 6 juni 1936.

Med undersåtlig vördnad.

## Nr 312.

Godkänd av första kammaren den 9 juni 1936.

Godkänd av andra kammaren den 9 juni 1936.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i gällande avlöningsreglementen för nyreglerade verk.*

(Statsutskottets utlåtande nr 129.)

### Till Konungen.

I en den 6 mars 1936 dagteknad proposition, nr 174, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

*dels* förklara, att de bestämmelser, som innefattas i följande författningsrum, nämligen

4 § och 16 § 1 mom. sista stycket avlöningsreglementet den 22 juni 1921 (nr 451, jfr 1925 nr 270) för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen,

4 § och 17 § 1 mom. sista stycket avlöningsreglementet den 19 juni 1919 (nr 343) för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

4 § och 14 § 1 mom. sista stycket avlöningsreglementet den 9 juni 1922 (nr 379) för befattningshavare vid lots- och fyrstaten,

4 § och 13 § 1 mom. sista stycket avlöningsreglementet den 21 maj 1926 (nr 177) för förste provinsialläkare och provinsialläkare, samt

4 § och 17 § 1 mom. sista stycket avlöningsreglementet den 15 juni 1934 (nr 303) för tjänstemän vid domänenverket

skola från och med den 1 juli 1936 upphöra att gälla;

*dels ock* bemyndiga Kungl. Maj:t att i nämnda avlöningsreglementen vidtaga de ändringar, som härav föranledas.