

Nr 49.

Ankom till riksdagens kansli den 15 mars 1937 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I den till riksdagen den 4 januari 1937 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1937/1938 har Kungl. Maj:t (utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 30) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till fortsatt elektrifiering av statsbanorna för budgetåret 1937/1938 beräkna ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor.

I en till riksdagen avlåten, den 5 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 103, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla för budgetåret 1937/1938 bland Utgifter för kapitalökning, under Statens affärsverksamhet, anvisa ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor att utgå av lånemedel.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 210, av herr *Th. Nilsson* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 421, av herr *G. Karlsson* i Munkedal m. fl., har hemställts, att riksdagen måtte besluta höja i Kungl. Maj:ts proposition nr 103 begärda anslag till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla från 12,000,000 kronor till 13,500,000 kronor för påbörjande av elektrifiering även av bandelen Uddevalla—Strömstad.

Vidare har herr *C. Lindhagen* i en inom första kammaren väckt motion, nr 214, hemställt, att riksdagen ville 1:o anslå medel till eller åtminstone begära skyndsamt förslag från Kungl. Maj:t till den internationella Bohusbanans terrassering från Skee station till Svinesund; 2:o anslå medel till nämnda banas elektrifiering från Göteborg till Skee station; 3:o anslå medel till elektrifiering i detta sammanhang även av bibanan Skee—Strömstad.

Slutligen har herr *O. Osberg* i en inom andra kammaren väckt motion, nr 424, hemställt, att riksdagen måtte besluta elektrifiera Bohusbanan å sträckan Göteborg—Dingle och till ändamålet anvisa för budgetåret 1937/1938 så stort belopp, som erfordras för elektrifiering av delen Uddevalla—Dingle, ut-

över de 12,000,000 kronor Kungl. Maj:t av riksdagen begärt till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla enligt järnvägsstyrelsens kostnadsberäkning och att beloppet måtte utgå efter samma grunder, som begärts av Kungl. Maj:t för här ifrågasatt elektrifiering.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 16 januari 1937 hemställt om proposition till 1937 års riksdag om anslag till elektrifiering av dels statsbanelinjerna Ånge—Bräcke—Långsele samt Bräcke—Östersund, dels bandelen (Göteborg) Olskroken—Uddevalla. Därvid har järnvägsstyrelsen beträffande de förändringar i driftkostnaderna, som elektrifieringen kan komma att medföra, anfört följande.

Vad beträffar elektrifieringens verkningar i fråga om trafikens ombesörjande vill styrelsen först framhålla, att redan i samband med Ångeelektrifieringens färdigställande här förevarande norrlandslinjer erhållit en efter tidsförhållandena avpassad tågplan. För dessa linjer planeras alltså icke någon sådan förtätning av tidtabellen, som på sin tid ägt rum vid tidigare elektrifierade linjers övergång till den nya driftsformen.

I den vidare utredningen om skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och ångdrift har styrelsen således för norrlandslinjernas del räknat med i stort sett nuvarande tågrörelse. För Bohusbanan åter, där — såsom styrelsen meddelat i sin framställning den 27 september 1935 och utlåtande till statsutskottet den 3 april 1936 — huvudmotivet för elektrifieringen skulle vara den konstaterade stora svårigheten att med bibehållen ångdriftform nöjaktigt ombesörja högtrafiken sommartid, har förutsatts en viss utökning av tågrörelsen utöver den förtätning av tidtabellen, som från och med instundande vår kommer att äga rum.

Med ledning av erfarenhet från i drift varande anläggningar hava uträknats de besparingar respektive tillkommande kostnader, som genom elektrifieringen kunna beräknas uppkomma. Beräkningen av bränslekostnaderna vid ångdrift hava därvid baserats på ett grundpris av 22 kronor — vid föregående utredning 20 kronor — per ton utländskt stenkolk, vartill som vanligt lagts kostnaden för transporter och lagerhållning. Huvudresultaten av de sålunda gjorda beräkningarna återgivas i här följande översikt:

	I Ånge—Långsele och Bräcke—Östersund	(II) Långsele—Boden	(III) Östersund—Storlien	IV a Göteborg—Uddevalla	(IV b) Uddevalla—Strömstad
Banlängd, km.....	233	499	162	89	92
Tågkilometer, 1,000-tal...	1,500	2,400	450	630	390
Häremot svarande lokkm inkl. växling, 1,000-tal..	1,800	2,930	560	700	420
Minskat personalbehov, man.....	52	96	15	38	18
Bortfallande bränsleförbrukning, stenkolk, 1,000-tal ton.....	27	36	8	9	5

	I Ånge—Lång- sele och Bräcke— Östersund	(II) Långsele— Boden	(III) Östersund— Storlien	IV a Göteborg— Uddevalla	(IV b) Uddevalla— Strömstad
	1000-tal kronor				
<i>Besparingar</i> hänförliga till:					
Minskat personalbehov .	179	332	55	131	63
Stenkol.....	717	925	237	223	118
Minskad kostnad för lok- underhåll m. m.....	172	297	49	61	33
Summa besparingar	1,068	1,554	341	415	214
<i>Nya utgifter</i> för:					
Elektrisk energi.....	428	553	133	141	53
Underhåll och avskriv- ning för överförings- anläggningen.....	224	430	120	83	53
Summa nya driftsutgifter	652	983	253	224	106
Minskning i driftsutgifter vid införande av elek- trisk drift.....	416	571	88	191	108
Anläggningskostnad.....	14,000	28,200	7,900	6,900	5,800
Minskning i driftsutgifter i procent av anläggnings- kapital.....	2.97	2.02	1.11	2.77	1.86

Kostnaderna för nya statslån hava numera, framhåller styrelsen, nedbringsats till en nivå av mycket nära 3 procent. Trots de risker för omkastningar, som alltid förefinnas, torde alltså tidsomständigheterna motivera en nedläggning av den kalkylatoriska räntefoten åtminstone till 3.5 procent mot 4.0 för 1935 års beräkningar samt 4.5 och 4.55 procent tidigare.

Departementschefen har i ärendet anfört att några bärande invändningar icke syntes kunna resas mot en omedelbar elektrifiering av byggnadssektionerna I och IV a, och har därvid anfört bland annat följande.

Vad angår sektion IV a, bandelen Göteborg—Uddevalla, kunna de indirekta fördelarna av en elektrifiering väntas bliva betydande. För Göteborgsstationens vidkommande skulle man sålunda vinna den stora fördelen, att all tåg-tjänst erhöles ensartad driftsform. Å såväl västkustbanan som järnvägen Göteborg—Borås har nämligen numera elektrisk drift införts, varjämte arbeten pågå för elektrifiering av sträckan Göteborg—Åmål av Bergslagens järnväg. En elektrifiering av linjen Göteborg—Uddevalla skulle vidare innebära ökade möjligheter att uppbygga en tågplan, som avsevärt bättre skulle tillgodose landskapets trafikbehov än den nuvarande med ångdrift. Lokaltrafiken skulle i större utsträckning än för närvarande kunna skiljas från fjärtrafiken och de mera långgående tågen således genomföras mera direkt och därigenom på kortare tid. Fördelarna av nu ifrågakvarande elektrifiering skulle göra sig särskilt gällande under sommarmånaderna, då trafiken på grund av mer eller mindre regelbundna resor av sommargäster stegrats högst avsevärt. För närvarande medför den säsongmässiga stegringen i trafiken, att icke obetydliga svårigheter i tekniska hänseenden uppstå för en tillfreds-

ställande avveckling därav, något som icke skulle behöva inträffa vid en övergång till elektrisk drift. Det torde vidare böra nämnas, att en elektrifiering av förevarande bansträcka kan beräknas komma att inom relativt kort tid vidga räjongen för de mera regelbundna, ständigt ökade sommarresorna, vilka för närvarande äro mest inriktade på sträckan fram till Stenungssund, beläget 48 kilometer från Göteborg, men som redan nu visa bestämd tendens att utsträckas även till orter norr därom.

På grund av, bland annat, nu berörda förhållanden anser jag, att av de byggnadssektioner, som järnvägsstyrelsen upptagit i sin utredning, bandelen Göteborg—Uddevalla i första hand bör komma i fråga för elektrifiering.

Vad angår bandelen Uddevalla—Strömstad kan jag icke finna annat än att såväl resultaten av de ekonomiska utredningarna som övriga på frågan inverkan omständigheter giva vid handen, att bandelens elektrifiering för närvarande icke bör ifrågasättas.

Vad härefter angår norrlandslinjernas elektrifiering torde till en början böra erinras om att en elektrifiering av sektion III, linjen Östersund—Storlien, förutsätter, att sektion I dessförinnan elektrifierats. På grund härav och då samma skäl, som nyss åberopats gentemot en elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad, torde äga giltighet även med avseende å sektion III, torde dennas elektrifiering för närvarande icke kunna anses aktuell.

För de övriga sektionerna, nämligen I och II, äro, såsom förut nämnts, de ekonomiska kalkylerna relativt sett avsevärt fördelaktigare. Detta gäller särskilt beträffande de i sektion I ingående linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, i fråga om vilka endast en måttlig trafikökning torde erfordras för att inkomsterna och utgifterna vid elektrisk drift skola balansera. Visserligen torde icke i fråga om norrlandslinjerna, såsom fallet är beträffande linjen Göteborg—Uddevalla, föreligga några svårigheter att med bibehållen ångdrift nöjaktigt ombesörja trafiken vid infallande högrafiktillfällen, men å andra sidan framstå de indirekta fördelarna av en elektrifiering, då fråga är om långa linjer, i allmänhet så mycket tydligare, icke minst på grund av de absolut sett tämligen stora tidsvinster, som elektrisk drift medför. Sålunda skulle efter en elektrifiering av hela sträckan Ånge—Boden tidsvinsten för resa Stockholm—Boden enligt av järnvägsstyrelsen upprättat förslag till tidtabell uppgå till omkring 2 timmar. Hela restiden för sistnämnda sträcka har beräknats till icke fullt 17 timmar. Förutom denna fördel för den trafikerande allmänheten är att beakta, att i och med elektrifieringen av ifrågavarande norrlandslinjer skulle erhållas ett antal centralpunkter för den allmänna distributionen av elektrisk energi, varmed skulle avhjälpas en å flera orter för befolkning och näringsliv starkt kännbar brist i den förefintliga tekniska utrustningen. I detta sammanhang torde slutligen böra framhållas, att, därest elektrisk drift genomföres å hela sträckan Ånge—Boden, den sedan länge elektrifierade malmbanan skulle komma att inlänkas i ett elektrifierat statsbanenät med utsträckning från Skåne i söder till Riksgränsen i norr. En dylik sammanknytning skulle givetvis för statens järnvägar komma att medföra vissa fördelar i fråga om, bland annat, gemensamt utnyttjande av dragkraften.

Ehuru alltså olika omständigheter kunna åberopas till förmån för en omedelbar utsträckning av norra stambanans elektrifiering till Boden, torde emellertid övervägande skäl tala för att i nuvarande läge låta något anstå med elektrifieringen av sträckan Långsele—Boden, sektion II, helst som elektrifiering av sektion I, Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, i varje fall måste utföras, innan bandelen Långsele—Boden elektrifieras. För min del vill jag alltså förorda, att de i sektion I ingående bandelarna nu elektrifieras. Jag anser emellertid anledning finnas att förutsätta, att linjen Lång-

sele—Boden kommer att elektrifieras i följd med de nu förordade elektrifieringarna och att förslag härom, därest riksdagen icke uttalar annan mening, får framläggas vid lämplig tidpunkt.

I sin allmänna motivering för en omedelbar fortsättning av järnvägselektrifieringarna har järnvägsstyrelsen framhållit som betänkligt om statens järnvägars allmänna bantekniska utrustning i stort sett skulle kvarstå på ett stadium, motsvarande anspråken under de första decennierna av detta århundrade. Medan sålunda å ena sidan förstärkningen av den bantekniska utrustningen vore i hög grad önskvärd, för att ej säga nästan oundgängligt nödvändig, hade å andra sidan de finansiella möjligheterna för företaget som sådant att åstadkomma erforderliga åtgärder synt stängda.

Utskottet.

Det var från dylika utgångspunkter som 1936 års riksdag — under erinran om statsbanornas centrala betydelse för landets samfärdselväsen och i anslutning till väckta motioner, vari synnerligen starkt och enhälligt framfördes angelägenheten av Norrlandsbanornas och Bohusbanans snara elektrifiering — begärde en allmän utredning av frågan.

Det förslag, som i anledning härav nu framlagts, omfattar elektrifiering *dels* av Bohusbanan å sträckan Göteborg—Uddevalla (87 km) för en kostnad av 6,900,000 kronor, *dels ock* av de norrländska stambanorna norr om Ånge å den gemensamma sträckan Ånge—Bräcke (31 km) samt å bandelarna Bräcke—Långsele (131 km) och Bräcke—Östersund (71 km) för en kostnad av 14,000,000 kronor.

Vad Bohusbanan beträffar — och denna del av arbetena motsvarar icke mindre än tredjedelen av hela den nu framlagda elektrifieringsplanen — är en elektrifiering under den allra närmaste tiden ej endast driftekoniskt befogad utan även en nära nog ofrånkomlig åtgärd, därest den starka trafiken norr om Göteborg skall kunna tillfredsställande ombesörjas. Under den livliga badortstrafiken sommartid upp till Stenungssund (48 km norr om Göteborg) och däromkring belägna platser tages redan nu banans trafikkapacitet i anspråk upp till bristningsgränsen, vilket medfört, att tågplanen så långt ifrån att kunna, såsom tillbörligt vore, förbättras i stället måst försämrats genom inläggning av längre uppehåll och ökade gångtider.

Med avseende å Norrlandsbanorna äro att märka de särskilda fördelar som den elektriska driftformen, kännetecknad bland annat av de elektriska lokens större oberoende av stigningar, medför på dessa banor med deras sträckning genom flerstädes synnerligen oländig terräng. Redan i samband med 1934 års beslut om elektrifieringen av järnvägen Laxå—Charlottenberg m. fl. banor var ifrågasatt som starkare nationellt motiverat att i stället i första hand elektrifiera de nu föreslagna bansträckorna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund. Då emellertid elektrifieringsarbetena vore avhängiga av den då ännu pågående Ångeelektrifieringen samt arbetena norr om Ånge på grund härav ej lämpligen kunde omedelbart påbörjas, anslöt sig 1934 års riksdag till Kungl. Maj:ts förslag om de mera sydligt belägna linjernas elektrifiering. Till den ståndpunkt som statsmakterna sålunda år 1934 intogo till frågan om Norrlandsbanornas elektrifiering, torde riksdagen ej kunna undgå att taga viss hänsyn då ärendet nu ånyo föreligger till bedömande.

Med avseende å förräntningsmöjligheterna har järnvägsstyrelsen ansett sig kunna för Bohuselektrifieringens del tämligen säkert ställa i utsikt en tillfredsställande avkastning samt funnit en sådan ligga »inom möjligheternas gränser» för den nu föreslagna fortsatta Norrlandselektrifieringens del. På grundval härav har järnvägsstyrelsen ansett sig kunna taga på sitt ansvar att tillstyrka att dessa elektrifieringar nu beslutas samt att det erforderliga kapitalet, 20,900,000 kronor, helt beredes av lånemedel. Avkastningskalkylerna synas uppgjorda med försiktighet. Förräntningskraven å det upplånade kapitalet hava i förhållande till nuvarande räntesatser satts så högt som till 3.5 procent, och vid beräkningarna av framtida jämförelsekostnader vid en bibehållen ångdrift har järnvägsstyrelsen utgått från ett i jämförelse med dagspriset — 25 kronor eller än högre — så lågt kolpris som 22 kronor per ton.

Med avseende å de militära försiktighetskraven må erinras att inga invändningar rests mot Bohusbanans här ifrågasatta elektrifiering. Vad angår norrlandsbanorna torde alla skäliga anspråk å skyddsåtgärder kunna tillgodoses i samband med prövningen av de förslag, som framlagts av den av järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben tillsammans med vattenfallsstyrelsen verkställda beredskapsutredningen.

Med hänsyn till den rutin och effektivitet som den nuvarande elektrifieringsorganisationen med dess arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel under de gångna åren förvärvat, måste det enligt utskottets mening också rent organisatoriskt och arbetstekniskt innebära synnerligen påtagliga fördelar att de nya elektrifieringarna kunna utan avbrott företagas i omedelbar anslutning till de redan fullbordade. Det förtjänar omnämnas att de nu föreslagna båda nya elektrifieringsföretagen ej påkalla någon utökning av hittills använd arbetarstam utan tvärtom öppna bättre möjligheter till en mera planmässig och för personalen mindre kännbar avveckling av arbetena än om dessa nu omedelbart upphöra. Sistnämnda synpunkt torde en ansvarskännande företagsledning och därmed också statsmakterna ej vid frågans prövning kunna undgå att taga i betraktande.

För att trygga de beräknade anläggningskostnaderna har järnvägsstyrelsen redan träffat förhandsavtal — belöpande på sammanlagt cirka 12 miljoner kronor eller alltså över hälften av den totala anläggningskostnaden — rörande leveranser av stolpar, koppar, kablar, elektriska lok o. s. v. Då dessa avtal till följd av de sedermera inträffade, delvis rätt avsevärda prisstegringarna te sig för statens järnvägar särskilt fördelaktiga, vore ett framtredande av desamma tvivelsutan ur statsnyttans synpunkt att betrakta som ekonomiskt mindre lämpligt. De enskilda svenska leverantörerna synas, enligt vad från järnvägsstyrelsen inhämtats, ej heller i allmänhet önska avtalens återgång. Även de hava i sin ordning genom inköp av råmateriel i viss mån säkerställt sig mot det förhöjda prisläget. Och genom att tillverkningen av lokomotivens olika delar allttjämt är avsedd att försiggå inom särskilt för järnvägsselektrifieringen inrättade driftsavdelningar betrakta, enligt vad från järnvägsstyrelsen för utskottet framhållits, vederbörande fabriksledningar även under nuvarande konjunkturen hithörande leveransers fortgång som or-

ganisatoriskt önskvärd. Beträffande beställningarnas verkan i sysselsättningsavseende är också att märka att desamma äro uppdelade på ett stort antal olika industriföretag. Hela leveransen av järn till stolpar m. m., avsedd att utsträckas över två år, uppgår ej ens till en procent av det levererande järnverkets beräknade totala produktion under samma tid.

Förutom den stora fördelen av att statsbanelinjerna genom elektrifieringen bliva tekniskt mera enhetligt och tidsenligt utrustade bör, såsom för övrigt redan tidigare vid olika tillfällen av riksdagen framhållits, också beaktas betydelsen av ett minskat beroende av utländskt lokomotivbränsle. Vad detta under en dyrtid kan betyda belyses av förhållandena under vissa av världskrigsåren, då statens järnvägar — till övriga av krigsförhållandena betingade stora importsvårigheter — måste räkna med så abnormt höga inköpspris på stenkolen som inemot 200 kronor per ton eller alltså omkring tiofaldigt mer än före kriget och under vissa efterkrigsår (1913 års medelinköpspris cif svensk hamn kr. 18.17).

Då nu från skilda håll och även inom utskottet påyrkats uppskov med statsbanornas fortsatta elektrifiering, varvid framhållits ifrågavarande arbetens lämplighet som beredskapsobjekt vid ett inträdande ogynnsammare konjunkturläge, anser sig utskottet böra erinra om de vanskligheter, varmed ett dylikt uppskov är förenat. Trots biltrafikens och flygets starka tillväxt stå järnvägarna alltjämt orubbade i sin centrala ställning som samfärdsmedel. Detta belyses av den kraftiga utveckling, som järnvägsväsendet under de senaste åren undergått och alltjämt undergår främst inom Amerikas förenta stater men också inom England och flestades på den europeiska kontinenten. Som ett tidsenligt led i detta med stora ekonomiska uppostringar förenade moderniseringsarbete ingår också järnvägslinjernas elektrifiering. Detta är fallet i Schweiz, Italien, Österrike och inom andra trakter med härför lämpade energitillgångar.

Ej heller de svenska järnvägarnas utveckling torde utan samhällsekonomiska risker kunna hållas tillbaka. Särskilt Norrland med å ena sidan dess betydande naturtillgångar och därmed följande stora exploateringsmöjligheter samt å andra sidan dess stora avstånd och avspärrning sjöledes vintertid bjuder transportproblem, för vilkas lösning de norrländska järnvägarna alltjämt hava en avgörande betydelse. Framför allt gäller detta de båda äldre norrländska stambanorna. Att dessa båda banor och då främst den stora genomgående norra stambanan alltjämt kunna hållas på en standard, som motsvarar nutidens högt ställda krav på samfärdsmedlen, är av vikt ej endast för Norrland och dess befolkning utan också för hela landets ekonomiska utveckling.

Med hänsyn tagen till dessa faktorer kan utskottet ej finna det välbetänkt om man nu skulle tillsvidare undanskjuta elektrifieringsplanen för att därmed söka förverkliga den ur konjunkturutjämningsynpunkt i och för sig riktiga, men i verkligheten helt visst tämligen svårrealiserbara tanken att framdeles vid någon oviss tidpunkt inpassa arbetet som ett led bland övriga då påkallade åtgärder mot arbetslöshet.

Beträffande till sist de motionsvis framförda, i huvudsak ur arbetslöshets-synpunkter motiverade yrkandena om fortsättning av banelektrifieringen även norr om Uddevalla mot Strömstad må framhållas att ur synpunkten av att kunna bereda arbetstillfällen åt ortens befolkning arbetena torde bliva av ringa effekt. Rent trafikekonomiskt skulle också, enligt järnvägsstyrelsens beräkningar, en dylik utsträckt elektrifiering för närvarande ställa sig ganska ogynnsam. Något beslut om elektrifiering av nämnda sträcka Uddevalla—Strömstad torde alltså ej nu böra fattas, utan torde med denna frågas prövning få åtminstone tillsvidare anstå. Och vad särskilt angår den i motionen I: 214 framförda frågan om en sammanknytning av de svenska och norska bannäten vid Svinesund, får utskottet under erinran om sitt vid 1936 års riksdag i ämnet gjorda uttalande avstyrka detta yrkande.

Med tillstyrkande alltså av propositionen och med avstyrkande av de i samband därmed väckta motionerna hemställer utskottet,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å motionerna I: 210 och 214 samt II: 421 och 424, motionen I: 214, i vad den avser utsträckt järnvägslektrifiering, må till *elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla* för budgetåret 1937/1938 bland utgifter för kapitalökning, under Statens affärsverksamhet, anvisa ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor, att utgå av lånemedel;

b) att motionen I: 214, i vad den avser Bohusbanans terrasserings mot Svinesund, ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 15 mars 1937.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar Nilsson i Gränebo, Johansson i Fredrikslund, Nilsson i Malmö, Svensson i Kompersmåla, Oscar Olsson, Asplund, Bergström, Pauli, Nilsson i Fredriksfält, Rahmn, Hörstadius och Bäckström; samt

från andra kammaren: herrar Anderson i Råstock, Jansson i Falun, Persson i Falla, Jonsson i Eskilstuna, Svensson, Andersson i Prästbol, Danielsson, Weijne, Persson i Tidaholm, De Geer, von Seth och Erlander.

Reservation

av herrar Johansson i Fredrikslund, Svensson i Kompersmåla, Rahmn, Hörstadius, Persson i Falla och von Seth, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Mot bakgrunden av den utveckling, som konjunkturerna genomgått under senare år, måste besluten om kapitalinvesteringar vid de fyra kommunikationsverken sägas hava mindre väl uppfyllt riksdagens vid flera tillfällen uttalade önskemål att de offentliga arbetena böra anpassas efter rådande konjunkturer och i möjligaste mån utnyttjas i konjunkturutjämningens syfte. Nedanstående tabell upptager vad som på senare tid anvisats till kapitalökning vid post-, telegraf-, järnvägs- och vattenfallsverken:

År	Milj. kr.
1928/29	26
1929/30	25
1930/31	34
1931/32	57
1932/33	52
1933/34	83
1934/35	66
1935/36	61
1936/37	56
1937/38	77 (beräknade)

Lågkonjunkturåren 1930/1931—1932/1933 visa visserligen en stegring av investeringarna i förhållande till de föregående, ekonomiskt bättre åren, men även under de senare, gynnsammare åren, från och med 1933/1934, ökas likväl investeringarna för att för nästkommande budgetår, om elektrifieringspropositionen nu bifalles, stiga till ett belopp av 77 miljoner kronor.

Den betänksamhet, som redan tidigare kunde hysas mot vissa av de förut vid innevarande riksdag prövade förslagen om anslag till kommunikationsverken, måste göra sig än starkare gällande inför den nu föreliggande propositionen om fortsatta elektrifieringsarbeten, ty medan de tidigare beslutade anslagen i huvudsak avsågo arbeten, som voro betingade eller i varje fall motiverade av hänsyn till verkens normala utveckling, är järnvägs elektrifieringens nu föreslagna ytterligare utsträckning ett företag av sådan art, att det bör kunna anstå utan större olägenhet för järnvägsdriften.

Utskottet inser den betydelse, som en fortsatt elektrifiering har i främsta rummet för de trakter, vilka direkt beröras av densamma, och har därför intet att i princip erinra mot en elektrifiering av de ifrågavarande bansträckorna, men utskottet kan icke underlåta att finna den nuvarande tidpunkten föga lämplig för detta arbetes genomförande. Det är nämligen att märka, att förevarande elektrifieringsföretag — likaväl som de tidigare — innefatta arbeten, som till största delen tillgodokomma den inhemska produktionen, varför detsamma måste räknas till just sådana arbetsobjekt, som äro särskilt lämpliga att hållas i beredskap för ett inträdande, ogynnsammare konjunkturläge. Denna omständighet, som beröres även i 1936 års riksdags skrivelse, har enligt utskottets mening icke tillräckligt beaktats, då nu elektrifieringens omedelbara fortsättande med därtill hörande stora materialbeställningar föreslås under en tid, som för vederbörande verkstaders del så långt

ifrån att kännetecknas av orderknapphet i stället måste betraktas som en för kapaciteten påfrestande högkonjunktur. Staten bör icke genom dylika beställningar medverka till en abnorm ansvällning av sådana investeringar, som under högkonjunkturer förekomma inom det privata näringslivet i samband med överanhopning av order samt genom beslut om stora utgifter för kapitalökning bidra till att försvåra verkningarna av ett konjunktururowslag. Från statens sida bör i stället ådagaläggas en föredömlig strävan att inpassa nyanläggningar och beställningar så att de verka konjunkturutjämnande.

Utskottet får även fästa uppmärksamheten vid att den nu företagna elektrifieringen av linjerna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla drager med sig betydande utgifter förutom den på statens järnvägar belöpande kostnaden 20,900,000 kronor, varav 12,000,000 kronor äro behöfliga för budgetåret 1937/1938 och 8,900,000 kronor för budgetåret 1938/1939. Sålunda beräknas utlägg på cirka 2,000,000 kronor för vattenfallsstyrelsens del i form av anslag för distributionsanläggningar, varjämte telegrafstyrelsen hemställt om att det för budgetåret 1937/1938 begärda anslaget å 27,500,000 kronor för fortsatt utvidgning av statens telefon- och telegrafväsende ökas med 2,600,000 kronor till 30,100,000 kronor, därest statsbanelinjen Ånge—Östersund nu elektrifieras. Härtill komma även de utgifter, som sammanhånga med tillgodoseendet av vissa krav, som i anslutning till den fortsatta elektrifieringen uppställts från ansvarigt militärt håll. I detta sammanhang kan också konstateras att förräntningen av de nya elektrifieringsföretagen skulle enligt järnvägsstyrelsens kalkyler bliva tämligen svag, att vinsterna i körtid vid en utsträckning på sätt nu föreslås av den elektriska driften till Långsele, respektive Östersund äro obetydliga i förhållande till de resultat, som i detta avseende redan uppnåtts genom den hittills utförda elektrifieringen, samt slutligen att förslaget om Långsele-elektrifieringen — enligt vad som synes framgå av såväl järnvägsstyrelsens som departementschefens uttalanden — torde få betraktas endast som ett led i planen på norra stambanans elektrifiering ända upp till Boden, vilket förhållande gör det av riksdagen nu begärda beslutet än mer vittutseende. Enligt utskottets mening tala även de här berörda omständigheterna emot att de ifrågavarande arbetena skola igångsättas vid en tidpunkt, som på ovan anförda grunder måste anses föga lämplig.

Under hänvisning till det sålunda anförda och med avstyrkande alltså av såväl Kungl. Maj:ts proposition som ock de i ämnet väckta motionerna — vilka samtliga innebära krav på ytterligare utsträckning av järnvägslektrifieringen utöver propositionens ram — får utskottet hemställa,

att såväl Kungl. Maj:ts förevarande proposition som de i ämnet väckta motionerna I: 210 och 214 samt II: 421 och 424 ej må av riksdagen bifallas.»