

## Nr 54.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försvarsberedskap vid statens järnvägar; given Stockholms slott den 21 januari 1938.*

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

### GUSTAF.

*Albert Forslund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1938.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten bil. 5 punkt 30 och sjätte huvudtiteln punkt 46) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1938/1939 beräkna dels ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor till engångskostnader och dels ett reservationsanslag av 200,000 kronor till löpande årskostnader. Sedan ärendet numera färdigberetts, anhåller jag att ånyo få anmäla detsamma.

Såsom i statsverkspropositionen meddelades, anbefallde Kungl. Maj:t genom beslut den 31 maj 1934 järnvägsstyrelsen och chefen för generalstaben

att i samarbete med vattenfallsstyrelsen gemensamt verkställa utredning beträffande de betryggande åtgärder, som — jämlikt av Kungl. Maj:t med hänsyn till försvarsberedskapen meddelad föreskrift — böra vara vidtagna för järnvägstrafikens snabba återupptagande vid inträffad skada å de elektriska anläggningarna. Utredningen skulle bringa under Kungl. Maj:ts prövning vilka förstöringsfall, som beredskapen skulle avse, samt med stöd därav också vilka åtgärder till åvägabringande av sådan beredskap, som kunde påfordras utöver dem, som redan vidtagits vid de färdiga eller under utförande varande elektrifieringarna.

Med skrivelser den 27 och 29 januari 1937 inkommo chefen för generalstaben och järnvägsstyrelsen med av särskilda sakkunniga, som tillsatts efter samråd mellan berörda myndigheter, utarbetat betänkande och förslag i ämnet. Vissa delar av detta förslag äro av hemlig natur och torde få i vanlig ordning överlämnas till riksdagens vederbörande utskott.

De sakkunniga, i det följande kallade beredskapsutredningen, som bestått av från järnvägsstyrelsen byråchefen, numera överstelöjtnanten G. Dyrssen, tillika ordförande, överinspektören H. Bager, verkstadsöveringenjören T. Norinder, överinspektören L. Marcus, förste byråingenjören T. Warodell, förste sekreteraren A. F. Markman och förste militärassistenten K. G. Sohlén, från generalstaben kaptenen, numera byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen C. Ljungberg och kaptenen H. Kring samt från vattenfallsstyrelsen förste byrådirektören K. E. Nylander, förste driftsingenjören H. Krüger och arbetschefen K. F. Trägårdh, meddela till en början, att de för utredningens verkställande företagit studieresor på samtliga elektrifierade och till elektrifiering föreslagna linjer, varjämte utförts vissa försök med förflyttning av omformare och transformatorer m. m. Samarbete har ägt rum med rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap och civila luftskyddsutredningen, varjämte vissa undersökningar gjorts för att utröna tillverkningskapaciteten av järnvägsmateriel i krigstid.

Beredskapsutredningen anför inledningsvis, att den ansett sin uppgift begränsad till behandlingen av endast sådana åtgärder, som inom järnvägarna och inom den elektriska kraftförsörjningens område kunde hänföras till luftskydd, sådant detta begrepp formulerats i av civila luftskyddsutredningen föreslagna definition. Militära åtgärder för luftförsvaret hade icke upptagits till behandling. Befintligheten av visst luftförsvaret (flygstridskrafter och luftvärn) hade emellertid förutsatts. Vore sådant luftförsvaret obefintligt, måste den sannolika träffverkan beräknas bli väsentligt högre och motåtgärderna i anslutning härtill mera omfattande.

Beredskapsutredningen hade vid lösandet av sin uppgift utgått från den förutsättningen, att de krigförande i ett framtida krig komme att använda helt nya metoder för att påtvinga fienden sin vilja, samt anför vidare härom:

Medan under senast gångna tidsskeden själva fientligheterna i regel varit riktade mot motståndarens stridsmedel och, där förutsättningar därför funnos, fullständigats med blockad av det fientliga landet, har flygvapnets tillkomst skapat en möjlighet att direkt vända sig mot det fientliga folkets hjälpkällor för att därigenom oroa och försvåra folkhushållningen samt direkt hota folket

till liv och försörjning och dymedelst tvinga det till önskade eftergifter. Det synes självfallet, att varje krigförande, som ej helt saknar de materiella förutsättningarna för en dylik krigföring, kommer att i större eller mindre grad tillgripa densamma. Det är därför numera ett nödvändigt led i krigsförberedelserna att redan i fredstid så organisera folkets hela liv, att det i krigstid kan uthärda de väntade påfrestningarna.

Ett lands ekonomiska liv beror i högsta grad av samfärdsmedlens funktionerande, och det är därför mer än sannolikt, att en fiende kommer att rikta sig mot särskilt dessa, främst deras mest sårbara element, järnvägarna. Genom att vända sig mot dessa har han möjlighet dels att allvarligt skada rikets hela ekonomiska liv, dels att försvåra de för försvaret nödvändiga transporterna.

Beredskapsutredningen har icke fattat uppehållandet av järnvägstrafiken under krig som en i främsta rummet militär angelägenhet utan som ett fullföljande av järnvägarnas allmänna uppgift att hålla samhällsmaskineriet i dess helhet, och som en del därav även riksförsvaret, i funktion.

En speciell anknytningspunkt till näringslivet i övrigt föreligger för den elektrifierade järnvägsdriften i det faktum, att den elektriska energien levereras från samma kraftverk, på vilka en stor del av industrien, enkannerligen krigsindustrien, är baserad. I fråga om kraftverkens och överföringsledningars tryggande torde järnvägarnas och näringslivets intressen vara helt sammanfallande.

Beredskapsutredningen framhåller, att någon hundraprocentig säkerhet icke stode att vinna, enär riskerna under ett krig aldrig helt kunde avlägsnas och hänsyn till landets ekonomiska bärkraft dessutom måste tagas. Utredningen hade därför sökt avväga de inverkanse faktorerna och begränsa de föreslagna åtgärderna så långt detta med skäligen hänsyn till driftens säkerhet varit möjligt.

Beredskapsutredningen erinrar vidare, att förhållandena vid statens järnvägar och kraftverken ständigt förändras och att sålunda exempelvis det elektrifierade nätets utsträckning samt tillgången på omformareaggregat, ånglok och annan materiel och personal icke vore konstant, samt anför i anslutning härtill:

Det har därför icke varit möjligt att under arbetets gång ständigt revidera tillgångssiffrorna, och det är ävenledes omöjligt att fixera dessa för de okända tidpunkter, då statsmakterna kunna ha att träffa avgöranden beträffande de framlagda förslagen. Därför hava såsom utgångspunkter för tillgångssiffrorna valts, vad elektrisk materiel beträffar, det sannolika läget efter genomförandet av till och med vid 1936 års riksdag beslutade elektrifieringar och, vad övrig materiel och personal angår, läget försommaren 1936. Vid förslagens genomförande blir därför en revidering av de föreslagna åtgärderna i varje fall erforderlig. Kalkylerna beträffande järnvägarna hänföra sig, där ej annat särskilt framhålles, endast till statens järnvägar.

I fråga om *skadegörelse å elektrifierade bansträckor* meddelar beredskapsutredningen, att beräkningarna verkstälts inom generalstaben och uppgjorts under förutsättning, att Sveriges luftstridskrafter vore av samma omfattning som under våren 1935. Efter genomförandet av den av 1936 års riksdag beslutade försvarsordningen skulle man, framhåller utredningen, kunna ha anledning att vänta en avsevärt minskad skadegörelse. Utredningen fortsätter:

Å andra sidan ha emellertid närliggande stormakters flygvapen genomgått en synnerligen snabb utveckling, och samtidigt framvisar flygtekniken över-

huvud ett framåtskridande, som icke synes tendera mot någon avsakning. Flygplanens aktionsradie, bomblast och marschhastighet ökas ständigt, och möjligheten att navigera dem även under svåra atmosfäriska förhållanden underlättas genom nya metoder och hjälpmedel. Huru dessa förhållanden komma att påverka det luftstrategiska läget efter organiserandet av ett svenskt operativt flygvapen, kan icke av beredskapsutredningen i innevarande stund bedömas, utan bör detta göras till föremål för förnyad utredning, då ifrågasvarande läge blir aktuellt, d. v. s. då den beslutade försvarsordningen blivit genomförd. Till dess synes försiktigheten kräva, att man fortfarande räknar med styrkeförhållandena av år 1935, ett betraktelsesätt som i sig synes innesluta någon säkerhetsmarginal.

Beredskapsutredningen har beträffande kraftverken, vilkas skyddande varit föremål för särskild utredning av vattenfallsstyrelsen, som numera härom avgivit betänkande och förslag, framhållit, att den ständigt fortgående sammanknytningen av de olika kraftföretagens nät vore synnerligen ägnad att öka säkerheten för kraftleveranserna såväl till järnvägarna som till industrien. För övrigt har utredningen begränsat sig till att i princip uttala som sin uppfattning, att det är nödvändigt att skydda de viktigare kraftverken med luftvärnsartilleri, men icke verkställt några kostnadsberäkningar, då en beräkning av det erforderliga luftvärnets styrka ansetts ligga utanför ramen av utredningens uppgift.

I fråga om *överföringsledning* anför beredskapsutredningen, att den efter ingående studier kommit till det resultatet, att en fiende genom en systematisk bekämpning av överföringsledningar hade möjligheter att, även om kraftverken vore i verksamhet, helt avbryta energileveranser till järnvägar och industri inom stora delar av landet. Utredningen anför vidare, att det, om i en framtid de viktigaste kraftverken komme att bli skyddade av luftvärnsartilleri, vore mer än sannolikt, att överföringsledningarna komme att bli lockande mål för den fientliga bombverksamheten. Det syntes emellertid ligga inom möjligheternas gräns att med hjälp av organiserad reparationsberedskap med standardiserad reparationsmateriel relativt snabbt iståndsätta skadade ledningar, i varje fall långt snabbare än skadade kraftverk. Beredskapsutredningen ville därför föreslå anskaffandet i fredstid av vissa mängder reservmateriel såväl för statens vattenfallsverks som statens järnvägars och vissa enskilda kraftföretags räkning samt förorda vissa åtgärder för säkerställande av tillgången på reparationspersonal.

*Inmatningsstationerna* bestode inom huvuddelen av det elektrifierade nätet av transformatorstationer tillhörande vattenfallsverket eller annat kraftföretag och omformarestationer, i regel tillhörande järnvägarna, erinrar beredskapsutredningen och fortsätter härefter:

Å de först elektrifierade linjerna i södra delarna av landet — Göteborgs- och Malmölinjerna — ha omformare- och transformatorstationerna i regel ordnats såsom fasta anläggningar, vilkas byggnadssätt gör dem till lätt upptäckta mål för flygare samt medför stora svårigheter för maskering och skydd mot flygangrepp. De kräva därjämte lång tid för reparationer och måste därför betraktas såsom synnerligen sårbara anläggningar. Vid de under de senaste åren utförda elektrifieringarna ha däremot såväl omformare som transforma-

torer uppställts på järnvägsfordon. Den nya materielen är därför mindre bunden vid lätt igenkännliga inmatningsstationer, och man kan framför allt genom att skapa en rörlig beredskapsreserv åstadkomma möjlighet att snabbare ersätta skadad materiel vid fasta eller rörliga inmatningsstationer.

Beredskapsutredningen har efter utförda detaljundersökningar kommit till det resultatet, att en väsentlig utökning av i fredstid befintlig dylik rörlig materiel är ofrånkomlig för att fylla de elementäraste krav på driftsäkerhet i krigstid, och föreslår därför en anskaffning i fredstid av visst antal rörliga omformareaggregat och rörliga transformatorer. Därjämte erfordras vissa skyddsarbeten m. m. för de befintliga inmatningsstationerna samt uppläggande i reserv av elektrisk materiel.

Till malmbanan sker överföringen av kraften från Porjus såsom enfas växelström, varför omformare icke erfordras utan endast transformatorer. Bland annat emedan dessas antal är relativt rikligt, har beredskapsutredningen icke funnit risken av ett avbrott på denna bana genom anfall mot transformatorstationerna vara så överhängande, att kostnadsdragande åtgärder i fredstid ansetts nödvändiga.

I fråga om *reparationer å bana och stationer* hade beredskapsutredningen på grundval av utförda försök och verkställda undersökningar kommit till den uppfattningen, att de skador, som åstadkommes å banan mellan stationerna, vore avsevärt kännbarare än skador å de senare. Dels måste nämligen samtliga spår inom någon tvärsektion å stationen avbrytas för att trafiken skulle helt stoppas, dels vore det som regel mycket lättare att återställa en genomgående spårförbindelse å en station än att reparera banan mellan stationerna. Detta gällde framför allt, om avbrotten lades i serie längs banan, då de olika skadorna i stor utsträckning måste repareras en efter en, allteftersom reparationstågen kunde komma fram. Härefter fortsätter utredningen:

Även om man sålunda bör räkna med, att en fiende i främsta rummet anfaller banan mellan stationerna, kan han dock tänkas i vissa fall även vända sig mot dessa, exempelvis för att anfälla tåg, som i eller urlastas, eller för att skada svårersatta signalsäkerhetsanläggningar eller lokstationer.

Beredskapsutredningen har planlagt åtgärder för att underlätta reparationer av själva bankroppen, av kontaktledningsnätet och övriga högspänningsledning, av växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt av svagströmsanläggningar.

Ehuru beredskapsutredningens uppdrag endast avsåg de elektrifierade järnvägarna, har utredningen om reparationer å bana och stationer utsträckt till att omfatta jämväl övriga statens järnvägars linjer, då det eljest är synnerligen svårt att få en överblick över frågan i hela dess räckvidd och då de föreslagna åtgärderna, bortsett från dem avseende elektriska anläggningar, äro desamma vid banor med olika driftsformer.

Utförda försök hade visat, framhåller beredskapsutredningen, att vid bombnedslag å elektrifierad linje som regel själva banan toge längre tid att reparera än kontaktledningsnätet samt att en väl genomförd reparationsberedskap kunde i hög grad nedpressa tiderna för banans återställande. Beredskapsutredningen föresloge efter utförda detaljundersökningar organiserande av särskilda reparationsavdelningar för återställande efter bombanfall av vart och ett av nyssnämnda fyra slag av reparationsobjekt. Det gällde därvid att anskaffa och organisera personal, att förse denna med transportmedel, verktyg och annan

utrustning samt att säkerställa tillgången på reparationsmateriel. Härom anför beredskapsutredningen:

Vad frågan om personal beträffar, torde tillgången på ban- och byggnadsarbetare i fredstid vid statens järnvägar vara tillräcklig för fyllande av krigsbehovet, men delar av denna personal är värnpliktig, och sådan personal, som ej innehar ordinarie eller extra ordinarie tjänst, får enligt nu gällande bestämmelser icke vid mobilisering beviljas uppskov med inställelse till krigstjänstgöring. Den icke värnpliktiga personalen kan ej heller med säkerhet påräknas, då man vid mobilisering måste taga hänsyn till en stark absorbering av arbetskraft av den allmänna arbetsmarknaden. Det har därför synts utredningen nödvändigt att föreslå den ändringen av uppskovskungörelsen (Sv. förf.-saml. 451/1934), att för »ban- och byggnadsarbetare, som erfordras för organiserande av reparationsberedskap», må av järnvägsstyrelsen eller chef för enskild järnväg utställas uppskovsbevis med en varaktighet av två uppskovsterminer. Denna åtgärd, som givetvis icke är förenad med kostnader i fredstid, anses giva järnvägsmyndigheterna möjlighet att organisera erforderliga reparationsavdelningar.

Behovet av transportmedel (reparationståg, småfordon o. s. v.) kan vid mobilisering till övervägande del tillgodoses med i fredstid befintlig materiel.

Däremot krävas omfattande åtgärder i fredstid för anskaffning av verktyg och annan utrustning, framför allt av reparationsmateriel, såsom räls, kontaktledningsmateriel, förregleringsmateriel och telefonkabel. Beredskapsutredningen har såsom grund för beräkandet av anskaffningsbehovet lagt den principen, att redan i fredstid summan av för den ordinarie tjänsten befintliga reserver samt för reparationsberedskapen särskilt anskaffade dylika skall vara så stor, att denna tillgång täcker behovet av reparationsmateriel under första krigstiden till den tidpunkt, då krigsindustriens tillverkningskapacitet kan antagas bli lika stor som den sannolika åtgången.

Undersökningar ha utförts rörande det sannolika behovet av reparationsmateriel under den första krigstiden, och genom förhandlingar med vederbörande industriföretag ha deras möjligheter att tillverka den behövliga ersättningsmaterielen uträknats. Som ett resultat av dessa överväganden ha framkommit dels de uppgifter på materielbehov, som angivas i förenämnda detaljutredningar, dels i det följande anförda kostnader.

Enligt beredskapsutredningen erfordras en *reserv av ånglokomotiv* för att — i varje fall innan de föreslagna beredskapsåtgärderna vidtagits — i krig säkerställa de för folkhushållningen allra nödvändigaste transporterna. I syfte att utvärdera behovet av lokomotiv jämte personal har en beräkning utförts, vilken enligt beredskapsutredningen visat, att för närvarande detta behov lätt kan tillgodoses med de lok, som i samband med elektrifieringen blivit övertaliga. Härom anför utredningen:

Beräkningen har givit vid handen, att utom de lok, som krävas för den ordinarie tåg- och reservtjänsten å ånglinjerna, en ångloksreserv på ett 60-tal starka lok skulle erfordras. Detta innebär bland annat, att en synnerligen enhetlig lokstam av samtliga statens järnvägars lok litt. B, E och Gb jämte några lok litt. Ga skulle bibehållas, medan av övriga lok de för den ordinarie tjänsten icke erforderliga skulle kunna realiseras. Beredskapsutredningen har utgått från, att intill den tidpunkt, då statsmakterna fattat beslut om ångloksreservens vara eller icke vara, någon försäljning till utlandet icke skulle ske av ovan angivna loktyper, och att de skulle disponeras på sådant sätt,

att de vid mobilisering omedelbart kunna stå till förfogande inom statens järnvägar. Det bör vidare framhållas, att uppgifterna angående ångloksreserven grunda sig på den beräknade lokställningen efter genomförande av de av 1936 års riksdag beslutade elektrifieringarna. Varje nytt elektrifieringsbeslut måste åtföljas av nya kalkyler i detta avseende.

Det har ovan framhållits, att loktillgången för närvarande lätt medgiver skapandet av de beräknade reserverna. Emellertid måste beaktas, att de nu avställda loken i stor utsträckning icke äro i det skick, att de utan vidare kunna användas i beredskapstjänst. Deras iståndsättande kräver betydande kostnader, likaså anordnandet av lämpliga uppställningsplatser för dem. Vidare måste räknas med årliga utgifter för deras underhåll m. m. och med vissa ränteförluster.

Vad den ånglokutbildade personalen beträffar, är läget för närvarande detsamma som beträffande loken, d. v. s. gynnsamt, men den tidpunkten är icke avlägsen, då särskilda, kostsamma åtgärder måste vidtagas för utbildning i ångloktjänst.

Till den tid, då i bästa fall de föreslagna beredskapsåtgärderna i sin helhet kunna vara genomförda, möter sålunda ingen svårighet att organisera en effektiv ångloksreserv. Denna reserv torde, sedan den fullständigt organiserats, kunna fungera omkring 30 år med de beräknade årskostnaderna. I frågorna, hur det skall förfaras, därest de övriga föreslagna beredskapsåtgärderna endast ofullständigt vidtagas, och huruvida eller i vilken utsträckning ångloksreserv kan vara erforderlig efter ett fullständigt genomförande av de framlagda förslagen, har beredskapsutredningen ej velat göra något uttalande, enär förhållandena i dessa fall från nuets horisont endast alltför ofullständigt kunna överblickas. Detta kräver ett nytt ställningstagande i varje konkret fall.

Det måste i detta sammanhang framhållas, att ett bibehållande av ångloksreserven blir allt svårare år från år. Lokens förslitning och försämring samt ånglokspersonalens pensionerande skapa ständigt nya problem, och en fortsatt elektrifiering ökar, såsom förut nämnts, den erforderliga reservorganisationens omfattning och försvårar dess genomförande. Det är därför för beredskapsutredningen ett varmt önskemål, att en effektiv beredskapsorganisation å de elektrifierade järnvägslinjerna och vid deras kraftkällor snarast möjligt måtte komma till stånd, så att ångloksreserven i en icke alltför avlägsen framtid skall bli överflödig.

Det är i känslan av ångloksorganisationens tyngd och otidsenlighet, som beredskapsutredningen icke för dess materiel, i motsats till vad som gjorts för viss elektrisk materiel, föreslagit någon avsättning till förnyelsefond. Ett bibehållande av ångloksreserven utöver de ovan nämnda 30 åren skulle därför komma att kräva en betydande engångskostnad för nyanskaffning.

På grundval av sålunda verkställda utredningar beträffande behovet av åtgärder under de i det föregående angivna förutsättningarna har beredskapsutredningen beräknat de för försvarsberedskapen vid statens järnvägar erforderliga kostnaderna uppdelade i dels engångskostnader för anskaffning av för beredskapen erforderlig materiel dels årskostnader för underhåll av den sålunda anskaffade reservmaterielen samt för upprätthållande av särskilt lokpersonalens kunnighet. Resultatet av dessa beräkningar har framlagts i följande tablå:

Åtgärd beträffande	Engångs- kostnad Kronor	Års- kostnad Kronor
<i>Överföringsledningarna.</i>		
Reservmateriel vid primär- och sekundärstationer.....	200,000	
Reservmateriel i centralförråd .....	260,000	
Verktyg och hjälpmedel .....	100,000	
Reservmateriel för statens järnvägar (Malmbanan) .....	88,550	
Reservmateriel för privata kraftföretag .....	310,000 <sup>1)</sup>	
<i>Inmatningsstationerna. <sup>2)</sup></i>		
Skyddsåtgärder .....	50,000	5,000
Diverse arbeten .....	114,000	
Omformareaggregat .....	2,250,000	112,500
Transformatorer m. m. ....	468,000	18,720
Ledningsmateriel å trefassidan .....	56,100	1,200
Ledningsmateriel å enfassidan .....	44,000	880
<i>Banan och stationerna.</i>		
Spårmateriel.....	464,900	
Materiel för kontakt- och andra högspänningsledningar .....	175,000	
Materiel för växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	550,400	
Telefon-telegraf-materiel .....	136,900	
Spårmateriel för grusgropar .....	30,800	
Verktyg och annan utrustning .....	337,350	20,000
Transportmedel .....	22,000	
<i>Ångloksreserven.</i>		
Reservlok .....	1,770,000	126,000
Lokpersonal .....	—	80,000
Stationär personal .....	—	8,000
Förrådsanordningar .....	28,000	9,500
Summa kronor	<b>7,456,000</b>	<b>381,800</b>

De sålunda beräknade kostnaderna hänföra sig med ett undantag till statens järnvägar och vattenfallsverket.

Beträffande de *enskilda järnvägarna* har hittills, förklarar beredskapsutredningen, i allmänhet icke behov förelegat av beredskapsorganisation för elektrifierade linjer eller av ångloksreserver. Utredningen anför härom:

I de fall, där elektrifiering nu genomföres, hava i Kungl. Maj:ts resolution beträffande denna införts föreskrifter beträffande viss beredskapstjänst. I de den 9 oktober 1936 för Bergslagens och Dalarnas järnvägar utfärdade resolutionerna såges exempelvis bland annat, att »koncessionsinnehavarna må icke utan chefens för generalstaben medgivande minska järnvägens innehav av ånglokomotiv eller upphöra med underhåll av nämnda lokomotiv» samt att »för betryggande av järnvägarnas användning och drift i händelse av krigsmaktens ställande på krigsfot skall koncessionsinnehavaren vara skyldig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser, som Kungl. Maj:t i detta avseende finner skäl meddela». För ifrågakvarande banor är sålunda skyldigheten att organisera och bekosta beredskapstjänsten redan fastslagen. I analogi härmed och i enlighet med bestämmelserna i kungörelsen den 16 oktober

<sup>1)</sup> Betalas av vederbörande kraftföretag.

<sup>2)</sup> Därest icke avsättning till förnyelsefonden beräknas för omformare och transformatorer, minskas sammanlagda årskostnaden för inmatningsstationer till 53,565 kronor.



1915 angående förhindrande av skadegörelse å järnvägarna i riket vid krig eller krigsfara m. m. synes det beredskapsutredningen skäligt, att även övriga enskilda järnvägar själva organisera och bekosta erforderlig beredskaps-tjänst beträffande skador å bana och stationer. Anskaffningen av reparationsmateriel i krig bör dock säkerställas genom förmedling av Rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap.

I fråga om de *enskilda kraftverken* ha några särskilda kostnader för kraftverk och transformatorstationer icke upptagits. Det har, anför utredningen, ansetts, att dessa själva, eventuellt under inflytande av en blivande luftskyddslag, skulle komma att i erforderlig grad utöka sin ordinarie fredsreserv för säkerställande av driften i krig och betrakta de därav härrörande kostnaderna såsom en skälig försäkringspremie mot krigsrisker. I värsta fall funnes ju i krigstid dessutom möjlighet att reparera skador med statens vattenfallsverks reservmateriel. Vad däremot anginge överföringsledningarna, för vilka i fredstid behovet av reservmateriel vore obetydligt, hade beredskapsutredningen ansett sig böra beräkna den erforderliga reservmaterielen jämväl med hänsyn till de enskilda kraftföretagens behov. Därest statsmakterna skulle finna det skäligt att ålägga de privata kraftföretagen hållandet av krigsreserv för överföringsledningarna, kunde de statliga utgifterna nedbringas med motsvarande summa.

Vid övervägandet av frågan, till vilka huvudtitlar och anslag de föreslagna statliga utgifterna borde hänföras, har beredskapsutredningen till en början framhållit, att åstadkommandet av beredskapsanordningarna skedde i hela samhällets intresse för att öka dess motståndskraft mot påfrestningarna av det »totala kriget», ej för att säkerställa vederbörande verks inkomster. I anslutning härtill anför beredskapsutredningen vidare:

Kostnaderna för anordningarna vid statens affärsdrivande verk synas alltså böra drabba statsverket som sådant, ej de direkt berörda verkens kapitalöknings- eller driftkostnadsstater. Med hänsyn till ändamålet finnes icke anledning rubricera någon del av utgifterna såsom avseende kapitalökning, och ett upptagande av någon del av kostnaderna såsom driftskostnader anses försvåra ett sakligt bedömande av verkens affärsmässiga skötsel och driftsresultat. Därför synas samtliga för bestridande av ifrågasatta kostnader erforderliga medel böra anvisas å riksstaten under huvudrubriken »verkliga utgifter».

Då en enhetlig behandling och en fullständig överblick över samtliga dessa kostnader äro synnerligen önskvärda, synes det icke lämpligt att uppdelade dem på flera departements eller myndigheters anslag, utan de anses böra sammanhållas centralt och därjämte om möjligt förenas med de anslag, som i motsvarande syfte kunna komma att föreslås av den civila luftskyddsutredningen.

Emedan samtliga ifrågasatta åtgärder avse krigsförhållanden och, i den mån det gäller anläggningar i statlig ägo, beröra verksamhet tillhörande kommunikationsdepartementet, torde det finnas endast två möjligheter för anslagens inpassande i riksstaten: de kunna föras å fjärde eller sjätte huvudtiteln.

Det synes icke utredningen lämpligt att hänföra utgifterna till fjärde huvudtiteln, å vilken endast synas böra upptagas kostnaderna för det militära försvaret, uppdelade på anslag, vilka i sin helhet handhas av försvars-

verkets myndigheter. Ett förande av kostnaderna på fjärde huvudtiteln skulle innebära, att materiel och arbeten med ändamål att tjäna folkhushållningens syften skulle bekostas av anslag under denna huvudtitel men handhas av vissa under annan huvudtitel sorterande affärsdrivande verk. En sådan anordning synes inom sig bära fröet till svårigheter av mångahanda slag.

Beredskapsutredningen har därför enat sig om att föreslå kostnadernas hänförande till sjätte huvudtiteln, Verkliga utgifter, Diverse. Under samma grupp av anslag synas vidare med fördel kunna sammanföras de utgifter, som i enahanda syfte, med eller utan initiativ av civila luftskyddsutredningen, kunna väntas bli erforderliga inom post- och telegrafverken samt inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och byggnadsstyrelsens verksamhetsområden.

Under hänvisning till den sålunda verkställda utredningen och under betonande av nödvändigheten att vidtaga de föreslagna åtgärderna, vilka av beredskapsutredningen betraktas som ett absolut minimum, som ej kan underskridas utan att allvarligt blottställa rikets säkerhet i krig, föreslår beredskapsutredningen sålunda, att i det föregående upptagna och i särskild utredning närmare detaljerade åtgärder vidtagas till en engångskostnad av 7,456,000 kronor och dragande en beräknad årskostnad av 381,800 kronor samt att sålunda erforderliga medel anvisas å sjätte huvudtiteln.

I den särskilda skrivelse den 27 januari 1937, varmed *chefen för generalstaben* insänt beredskapsutredningens betänkande och förslag, anslöt sig *chefen för generalstaben* till beredskapsutredningens förslag och förklarade sig anse, att någon vägende erinran mot utredningens tekniska resultat icke kunde göras. Efter att ha erinrat, att den verkställda utredningen endast anginge av riksdagen redan beslutade elektrifieringar och att kompletterande utredning redan påbörjats i anledning av den då ifrågasatta elektrifieringen av järnvägslinjerna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla, hemställde *chefen för generalstaben*, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition om anslag för budgetåret 1937/1938 för genomförande av beredskapsorganisation i enlighet med utredningsmännens förslag med *dels* 7,460,000 kronor till engångskostnader, *dels* 382,000 kronor till löpande årskostnader.

*Järnvägsstyrelsen* har i sin förut nämnda skrivelse den 29 januari 1937 framhållit, att från järnvägsstyrelsens sida icke någon vägende erinran kunnat göras mot utredningens tekniska resultat och finansiella förutsättningar. *Järnvägsstyrelsen* fortsätter härefter:

Då därjämte å ena sidan det försvarspolitiska läget synes kräva en snar lösning av ifrågavarande problem samt å andra sidan det med hänsyn till de föreslagna åtgärdernas syfte förutsattes relativt moderata kostnader, får järnvägsstyrelsen med understrykande av de av utredningsmännen framförda förslagen hos Kungl. Maj:t hemställa om vidtagande av åtgärder för tryggnad av kraftverken och järnvägstrafiken i krig i enlighet med beredskapsutredningens förslag. Häri synes järnvägsstyrelsen då böra inbegripas även anordnandet av betryggande luftvärn för de viktigare kraftverken ehuru den sistnämnda frågan lär kräva en särskild utredning. De i det bifogade betänkandet eljest framförda förslagen synas däremot kunna genomföras utan

tidsutdräkt. Järnvägsstyrelsen måste dock härvidlag erinra om vad järnvägsstyrelsen i yttrande av den 19 december 1935 anfört beträffande anordnandet och hållandet av ångdriftsreserv vid linjer i elektrisk driftsform. Styrelsen vidhåller sina i detta yttrande framförda synnerliga betänkligheter beträffande det praktiska värdet av en sådan åtgärd och vill därför framhålla angelägenheten av, att de beredskapsåtgärder, som sakkunniga avse för tryggande av den elektriska driftsformens upprätthållande, i stället omedelbart vidtagas i full omfattning, så att behovet av ångdriftsreserv vid de elektrifierade bandelarna, efter vad sakkunniga antyda, kan utlösas. Går man så tillväga skulle också de inbesparade kostnaderna för anordnandet och hållandet av ångdriftsreserv tydligen kunna räknas bland annat kostnaderna för anordnande av luftvärn vid kraftverken till godo.

Slutligen må framhållas, att de avgivna förslagen endast hänföra sig till redan av riksdagen beslutade elektrifieringar, varför kompletterande utredningar krävas i samband med varje nytt elektrifieringsförslag. En sådan utredning, avseende de genom järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 januari 1937 ifrågasatta elektrifieringarna av linjerna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund, Långsele—Boden och Göteborg—Uddevalla, har påbörjats och resultatet därav kommer att snarast möjligt meddelas.

Järnvägsstyrelsen får på anförda och av beredskapsutredningen närmare utformade skäl hemställa,

*dels* att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition om anslag för genomförande av en beredskapsorganisation vid järnvägarna och vattenfallsverket i enlighet med utredningsmännens förslag och att härför för budgetåret 1937/1938 begäres ett anslag om 5,660,000 kronor (de sakkunnigas förslag 7,460,000 kronor minskat med kostnaden för ångloksreserven 1,800,000 kronor), samt

*dels* att Kungl. Maj:t måtte samtidigt begära ett löpande årsanslag av 160,000 kronor (de sakkunnigas förslag 382,000 kronor minskat med kostnaden för ångloksreserven 222,000 kronor).

Mot vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört har föredraganden av ärendet t.f. byråchefen R. Kempff anmält i visst avseende avvikande mening och anfört, att även beredskapsutredningen betecknat sådana dubbla driftformer vid de elektrifierade järnvägarna, varemot järnvägsstyrelsen gjort invändning, såsom olämpliga i större omfattning och på den grund såsom reserv för den elektriska driften å huvudlinjerna sökt planlägga en genomgående trafik å ånglinjer med hög trafikkapacitet från sydligaste till nordligaste Sverige. Detta hade också lyckats för utredningen i så måtto, att den tvungits att anordna dubbeldrift endast på en kortare sträcka, där ångdriften baseras på direkta lokturer mellan ändpunkterna, vilka bägge hava anordningar för ångloks-tjänst, och där sålunda de väsenligaste svårigheterna bortfalla.

I skrivelse den 28 januari 1937 meddelar *vattenfallsstyrelsen*, att den för sin del vore villig att påtaga sig utgifterna för de anläggningar, som enligt beredskapsutredningen skulle falla på styrelsens lott.

Efter det 1937 års riksdag sedermera (skrivelse nr 125) med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 103, fattat beslut om elektrifiering av linjerna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla ha chefen för generalstaben och järnvägsstyrelsen med särskilda skrivelser den 7 respektive 3 april 1937 inkommit med den av samma särskilda sakkunniga ut-

arbetade kompletterande utredning rörande försvarsberedskapen vid statens järnvägar, varom förmäles i generalstabschefens och järnvägsstyrelsens i det föregående omnämnda skrivelser den 27 och 29 januari 1937.

Beredskapsutredningen anför i sitt den 27 februari 1937 dagtecknade betänkande, att den vid den kompletterande utredningen utgått från samma förutsättningar som tidigare och sökt fullt konsekvent utbygga den tidigare föreslagna beredskapsorganisationen. På grund av den begränsade tid, som stått utredningen till buds, och årstidens olämplighet för terrängrekognosceringar i Norrland hade dylika endast i mycket begränsad utsträckning kunnat utföras, och det hade varit nödvändigt att uppgöra vissa kostnadsberäkningar endast med stöd av under den tidigare utredningen kalkylerade resultat. Beredskapsutredningen anför härefter:

Beräkningsgrunderna beträffande den *sannolika skadegörelsen å bansträckorna* gälla i oförändrat skick såsom underlag för de utförda beräkningarna angående det ökade omfånget av de planlagda åtgärderna.

Den allmänna form, som i det tidigare betänkandet givits frågan om *kraftverkens skyddande*, har gjort, att beredskapsutredningen här endast har att tillägga en erinran om, att kraftverkens betydelse ökas i samma mån, som elektrifieringen av järnvägar, industrier och näringslivet i övrigt fortskrider.

Det befintliga nätet av *överföringsledningar* måste på vissa punkter utökas med hänsyn till de föreslagna elektrifieringarna, varför jämväl beredskapsåtgärderna måste fullständigas i motsvarande omfattning.

Samtliga de nu föreslagna *inmatningsstationerna* komma att förses med rörliga omformare och transformatorer. Något behov av ytterligare omformare förefinnes från beredskapssynpunkt icke utöver vad järnvägsstyrelsen i sin ovannämnda skrivelse den 16 januari 1937 förutsatt, inklusive de 4 omformareaggregat, som enligt samma skrivelse erfordras för upprätthållande av erforderlig trafikkapacitet i krigstid. Däremot synes det beredskapsutredningen nödvändigt, att en transformator anskaffas för reservändamål. Likaså anses vissa skyddsarbeten erforderliga även å dessa linjer.

Utredningar om beredskapsåtgärderna för *banan och stationerna* ha redan tidigare utförts för hela bannätet, varför det nu endast gällt att för de till elektrifiering föreslagna linjerna utöka den föreslagna organisationen med reparationspersonal, montagetåg och elektromateriel i reserv; allt enligt samma grunder som i den tidigare utredningen förutsatts.

Vad *ångloksreserven* beträffar hade beredskapsutredningen fullföljt sina undersökningar enligt samma grunder som tidigare. Det hade därvid visat sig, att i byggnadsalternativ I, omfattande elektrifieringen av linjerna Ånge—Långsele och Bräcke—Östersund, samt byggnadsalternativ II, omfattande linjen Långsele—Boden, praktiskt taget ingen förändring inträdde i summa-behovet ånglok för statens järnvägar, vilket innebure att samtliga de starka ånglok, som i fredstrafiken genom elektrifieringen frigjordes, borde överföras till ångloksreserven, nämligen

byggnadsalternativ I .....	14 B, 11 E och 4 L = 29 lok
» II .....	23 B, 6 E » 3 L = 32 »
	<hr/>
	Summa 37 B, 17 E och 7 L = 61 lok

Utredningen anför i anslutning härtill:

Härvid har räknats med Inlandsbanans mellan Mora och Gällivare anordnande såsom reservförbindelse för den elektrifierade huvudlinjen Krylbo—Boden. Då de stora penningssummor, som riksdagen främst med hänsyn till försvarsberedskapen anslagit till inlandsbanebygget, skulle vara relativt bortkastade utan tillgång till de ånglok, som erfordras för dess trafikerande, har det syntts beredskapsutredningen vara en nödvändig konsekvens av de tidigare riksdagsbesluten att tillgodose Inlandsbanans behov av ånglok. Denna uppfattning skärpes ytterligare av det förhållandet, att de grundläggande besluten om inlandsbanebygget fattades under tider, då faran från luften ännu icke gjort stambanan genom övre Norrland så sårbar, som den nu måste anses vara, och då ännu icke frågan uppkommit om utbytande av den relativt säkra ångdriften mot en för anfall från luften långt mera känslig driftsform. Dessa förhållanden ha givit Inlandsbanan större betydelse för folkhushållningen i övre Norrland under krigstid och för landets rent militära försvar än den förutsattes få, då dess byggande beslöts. Inlandsbanans utrustande för stark trafik kräver utom lok jämväl särskilda åtgärder för säkerställande av tillgången på stenkol samt för vissa stationära anordningar å lokstationerna.

I beredskapsutredningens tidigare betänkande hava framhållits svårigheterna att i längden säkra tillgången på ångloksutbildad personal. Dessa svårigheter komma att starkt stegras efter ett genomförande av ytterligare elektrifieringar och ha tvungit beredskapsutredningen att föreslå relativt omfattande åtgärder.

Byggnadsalternativ IV, omfattande elektrifieringen av linjen Göteborg—Uddevalla föranleder inga nya krav på ökad ångloksreserv.

I anslutning till sålunda verkställda utredningar har beredskapsutredningen även företagit kompletterande kostnadsberäkningar, vilka sluta på för

		<i>engångskostnader</i>	
byggnadsalternativ	I	960,000	kronor
»	II	2,034,600	»
»	IV	34,300	» samt för
		<i>årskostnader</i>	
byggnadsalternativ	I	102,000	kronor
»	II	145,050	»
»	IV	300	»

I fråga om finansieringen framlägger beredskapsutredningen samma förslag som beträffande kostnaderna för de i den tidigare utredningen föreslagna åtgärderna.

*Chefen för generalstaben* hemställer efter samråd med t. f. *chefen för försvarsstaben* och efter att särskilt ha understrukt vad utredningsmännen anför om reservförbindelsen över Inlandsbanan mellan Mora och Gällivare, att Kungl. Maj:t, sedan riksdagen dämera beslutat om elektrifiering av bansträckorna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla, måtte till riksdagen avlåta proposition om anslag för budgetåret 1938/1939 av *dels* (960,000 + 35,000) 995,000 kronor, utgörande engångskostnaderna för försvarsberedskapen å linjerna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla, och *dels* (102,000 + 300) 102,300 kronor för löpande årskostnader för försvarsberedskapen för samma bansträckor.

Samtidigt hemställer chefen för generalstaben, att i händelse av beslut om elektrifiering av sträckan Långsele—Boden proposition måtte avlätas till riksdagen om anslående av ytterligare 2,035,000 kronor för engångskostnad och 145,000 kronor till löpande årskostnader för ordnande av beredskaps-tjänsten å nämnda bansträcka.

Järnvägsstyrelsen anför i sin skrivelse den 3 april 1937, att då den kompletterande utredningen innebure ett konsekvent fullföljande av beredskapsorganisationen enligt de principer, som legat till grund för beredskapsutredningens tidigare avgivna förslag, styrelsen icke hade någon anledning att frångå den inställning, som styrelsen i sitt utlåtande den 29 januari samma år intagit till de föreslagna åtgärderna för beredskapen vid de elektriska anläggningarna, varför beredskapsutredningens förslag i dessa avseenden även nu tillstyrktes. Rörande ångloksreserven anför styrelsen:

Beträffande organiserandet av en särskild ångloksreserv har däremot järnvägsstyrelsen i sitt sistnämnda utlåtande framfört sina synnerliga betänkligheter beträffande det praktiska värdet av en sådan åtgärd och i stället förordat ett så snabbt genomförande av de föreslagna beredskapsåtgärderna på det rent elektriska området, att behovet av ångloksreserv vid de elektrifierade bandelarna skulle kunna utlösas. Detta gäller även i den mån den fortsatta beredskapsutredningen avser ångloksreserv vid de nu närmast ifrågavarande, till elektrifiering beslutade linjerna Ånge—Bräcke—Östersund och Bräcke—Långsele samt Göteborg—Uddevalla. Annorlunda ställer sig dock frågan, när hållandet av ångloksreserv, enligt beredskapsutredningen, är avsedd för linjer i bibehållen ångdriftform till förstärkande vid ofredsbehov av dessa linjers trafikkapacitet. Styrelsen kan lämna förslaget om förstärkt ångloksorganisation för sålunda berörda linjer utan erinran, enär det då är fråga endast om utökning av driftapparaten å linje i samma driftform och anordnandet och vidmakthållandet av organisationen alltså icke medför några större tekniska och administrativa svårigheter.

Ifråga om kostnaderna såväl för en sådan förstärkt ångloksorganisation som för beredskapsorganisationen i övrigt vidhåller järnvägsstyrelsen emellertid givetvis sin även av beredskapsutredningen hävdade uppfattning, att dessa icke böra drabba statens järnvägars kapitalöknings- eller driftkostnadsstat utan böra i riksstaten upptagas under »verkliga utgifter» under sjätte huvudtiteln.

Med närmare prövning av frågan om förstärkt ångloksorganisation för linjer i ångdriftform, som kunna beröras, torde emellertid böra kunna anstå, tills frågan om elektrifiering av stambanelinjen Långsele—Boden kan komma att aktualiseras.

Styrelsen anser sig därför icke nu kunna i sin helhet tillstyrka de av beredskapsutredningen föreslagna anslagen för beredskapsorganisationen för linjerna Ånge—Långsele med Bräcke—Östersund (engångsanslag, 995,000 kronor, löpande årsanslag 103,000 kronor) utan endast den del av dessa som berör de rent elektriska anläggningarna. Avgörandet om ångloksreserven för Inlandsbanan bör enligt styrelsens uppfattning enhetligt avgöras först i samband med beslutet om en eventuell elektrifiering av linjen Långsele—Boden.

Järnvägsstyrelsen har på anförda och av beredskapsutredningen närmare utformade skäl hemställt, att Kungl. Maj:t måtte i samband med anslags-äskandena för fortsatt elektrifiering till 1938 års riksdag intaga i proposi-

tionen även ett engångsanslag av 220,000 kronor och ett löpande årsanslag av 2,000 kronor för beredskapsorganisationen vid linjerna Ånge—Långele med Bräcke—Östersund samt Göteborg—Uddevalla.

Mot vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört har föredraganden i ärendet tjf. byråchefen Kempff under hänvisning till sin reservation till styrelsens skrivelse den 29 januari 1937 anmält avvikande mening och till stöd för denna anfört, att beredskapsutredningen, som på ett övertygande sätt påvisat behovet av ångloksreserv för Inlandsbanan, beräknat, att de genom de sist beslutade elektrifieringarna övertaliga ångloken skulle disponeras för detta ändamål. Det syntes därför vara en välbetänkt åtgärd att samtidigt bestämma om elektrifieringen och om lokens användning och icke uppskjuta beslutet om ångloksreserv till en oviss tidpunkt längre fram.

Vattenfallsstyrelsen har i skrivelse den 13 april 1937 biträtt generalstabschefens hemställan att, i vad berör styrelsens verksamhetsområde, medel måtte ställas till förfogande för utförande av de föreslagna beredskapsåtgärderna.

De i det föregående anförda av beredskapsutredningen beräknade kostnaderna för de föreslagna åtgärderna för försvarsberedskap vid statens järnvägar ha grundats på 1936 års prisnivå. På grund av den därefter inträffade prisstegringen ha kompletterande beräkningar måst verkställas. Dessutom har beträffande kostnadernas fördelning på olika budgetår i samband med omräkningen verkställts utredning rörande erforderlig leveranstid för i beredskapsplanen upptagen materiel samt för lokrevisionen erforderlig tid. Resultatet av de verkställda omräkningarna har av järnvägsstyrelsen framlagts i en promemoria den 30 oktober 1937. I promemorian anför *järnvägsstyrelsen* efter att ha erinrat om den ställning styrelsen intagit i sina tidigare skrivelser den 29 januari och 3 april 1937 till frågan om ångloksreserven, att sedan dessa skrivelser ingivits Inlandsbanan — den statsbanelinje, som i främsta rummet är i behov av en dylik förstärkt ångloksorganisation — i sin helhet öppnats för trafik, samt att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts proposition rörande elektrifieringen av linjerna Ånge—Långele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla, därvid i propositionen bland annat framhållits att anledning funnes att förut-sätta, att linjen Långele—Boden komme att elektrifieras i följd med nu pågående elektrifieringar samt att förslag härom finge framläggas vid lämplig tidpunkt. Härefter fortsätter järnvägsstyrelsen:

För det fall att det under sådana förhållanden kan synas lämpligt, att frågan om förstärkt ångloksreserv för linjer i ångdriftsform upptages till behandling samtidigt med frågan om beredskapsåtgärder i övrigt har styrelsen velat lämna följande reviderade och kompletterande uppgifter.

De i chefens för generalstaben, vattenfallsstyrelsens och järnvägsstyrelsens ovan angivna skrivelser beräknade kostnaderna hänförde sig till 1936 års prisnivå, varjämte skiljaktigheter förefunnos mellan å ena sidan chefens för generalstaben och vattenfallsstyrelsens förslag och å andra sidan järnvägsstyrelsens förslag, beroende på att i järnvägsstyrelsens förslag icke upptagits frågan om ångloksreserv vid de elektrifierade linjerna.

Omräkning har därför skett av beräknade kostnader med hänsyn till nuvarande prisnivå, och därvid har inkluderats frågan om förstärkt ångloks-

organisation vid linjer i ångdrift. De inom järnvägsstyrelsen beräknade kostnaderna framgå då av nedan angivna sammanställning.

*Beräknade engångs- och årskostnader.*

Beredskapsåtgärd	Engångs- kostnader Kronor	Års- kostnader Kronor
<i>A. Överföringsledningar.</i>		
Reservmateriel för primär- och sekundärstationer .....	264,000	
Reservmateriel i centralförråd .....	343,000	
Verktyg och hjälpmateriel .....	132,000	
Reservmateriel för Malmbanan .....	106,000	
Summa	845,000	
<i>B. Inmatningsstationerna.</i>		
Skyddsåtgärder och arbeten .....	202,000	6,000
Omformareaggregat .....	2,275,000	38,000
Transformatorer m. m. ....	645,000	13,000
Ledningsmateriel .....	145,000	3,000
Summa	3,267,000	60,000
<i>C. Bana och stationer.</i>		
Spårmateriel .....	822,000	
Materiel för högspänningsledningar .....	234,000	
Materiel för växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	638,000	
Telefon (telegrafmateriel) .....	225,000	
Verktyg, utrustning, transportmedel .....	537,000	20,000
Summa	2,456,000	20,000
<i>D. Förstärkt ångloksorganisation vid Inlandsbanan.</i>		
För lokens uppreparering .....	3,060,000	
3.5 procent ränta å kapitalvärdet .....	—	84,000
Uppställningsplatser och verkstadsändring .....	133,000	5,000
Underhåll och provkörningar .....	—	106,000
För personalens övningar .....	—	110,000
Reservdelar .....	65,000	
För ökad koltillgång vid banan .....	65,000	40,000
Summa	3,323,000	345,000
Summa summarum	9,891,000	425,000

Ovan angivna kostnader med undantag för de under D angivna hänföra sig till den s. k. beredskapsutredningen, i vilken närmare motivering förefinnes för de olika utgiftsposterna. Omräkning har dock verkställts till nuvarande prisnivå. Samtidigt härmed hava vissa begränsningar av de föreslagna beredskapsåtgärderna ansetts möjliga, och motsvarande minskningar i de beräknade kostnaderna verkställts, nämligen.

Under »A. Överföringsledningar» upptogs i de ursprungliga förslagen en kostnad av 310,000 kronor till reservmateriel för privata kraftföretag.

Vattenfallsstyrelsen har i sin underdåniga skrivelse den 28 januari 1937 i denna fråga anfört:

»Styrelsen finner det önskvärt att närmare undersökning verkställas rörande frågan, i vad mån reservmateriel för de enskilda kraftföretagens överföringsanläggningar skall anskaffas genom dessa företag eller genom statens försorg och vill, i den mån det så erfordras, medverka vid en sådan utredning.»

Ehuru dylik reservmateriel fortfarande måste anses erforderlig för nämnda kraftföretag, har efter förnyad omprövning och samråd med chefen för försvarsstaben vid denna reviderade beräkning icke längre förutsatts, att kost-



naderna för en sådan anskaffning av reservmateriel skulle bestridas av statsmedel. Engångskostnaderna ha med anledning härav minskats med 310,000 kronor.

Under »B. Inmatningsstationerna» hava kostnaderna beräknats dels med hänsyn till ett färre antal omformareaggregat än tidigare, dels hava några avsättningar för förnyelse av reservomformare och reservtransformatorer icke medtagits. Det av den s. k. beredskapsutredningen angivna minimibehovet av reservomformare (9 stycken) har, sedan numera ökad tillgång på rörliga omformare finnes i fred, begränsats till 7. Engångskostnader och årsanslag hava beräknats med hänsyn härtill.

Under »D. Förstärkt ångloksorganisation vid Inlandsbanan» hava kostnaderna beräknats i huvudsak enligt samma grunder som i den s. k. beredskapsutredningen. Skiljaktigheterna i kostnadshänseende betingas av — fränsett omräkningen till nuvarande prisnivå — å ena sidan vissa ändringar av det beräknade lokbehovet, å andra sidan därav, att den förstärkta ångloksorganisationen uteslutande avses för linjer i ångdrift, varigenom kostnader för stationära anläggningar vid elektrifierade linjer bortfallit.

I fråga om de sålunda beräknade kostnadernas fördelning på olika budgetår framhåller järnvägsstyrelsen, att såväl chefen för generalstaben som järnvägsstyrelsen i sina i det föregående omnämnda skrivelser framhållit vikten av de avsedda beredskapsåtgärdernas snara genomförande samt att det försvarspolitiska läget icke syntes medgiva, att beredskapsåtgärderna i konjunkturutmätande syfte ställdes på framtiden eller att kostnaderna fördelades över en längre tidsperiod i annan mån än som betingades av erforderliga leveranstider för den avsedda materielen och möjligheterna att utföra erforderliga arbeten. Härom anför järnvägsstyrelsen:

En närmare undersökning av hithörande förhållanden har givit vid handen, att kostnaderna för omformareaggregat och transformatorer ävensom för avsedda lokreparationer böra fördelas på tre budgetår, medan däremot övriga engångskostnader böra i sin helhet beräknas för nästkommande budgetår. Engångskostnadernas uppdelning på olika budgetår framgår närmare av följande sammanställning.

Beredskapsåtgärd	Engångskostnad under budgetåret			Summa Kronor
	1938/1939	1939/1940	1940/1941	
A. Överföringsledningar .....	845,000	—	—	845,000
B. Inmatningsstationerna .....	1,369,000	1,464,000	434,000	3,267,000
C. Bana och stationer .....	2,456,000	—	—	2,456,000
D. Förstärkt ångloksorganisation ..	1,283,000	1,020,000	1,020,000	3,323,000
Summa	<b>5,953,000</b>	<b>2,484,000</b>	<b>1,454,000</b>	<b>9,891,000</b>

De beräknade årskostnaderna äro i viss utsträckning avsedda för beredskapsmaterielens förnyelse och vård och kunna på grund härav under första året beräknas till avsevärt lägre belopp än under följande år. Sålunda böra under första året, innan ännu materielen levererats, inga årskostnader beräknas för omformare och transformatorer. Icke heller för personalens övningar böra några medel beräknas under första året. På grund härav bortgå

från de beräknade årskostnaderna (38,000 + 13,000 + 110,000) 161,000 kronor och bära årskostnaderna under första året endast beräknas till 264,000 kronor.

Rörande beredskapsutredningens i det föregående omnämnda förslag, att kostnaderna för försvarsberedskapen vid statens järnvägar skulle upptagas under sjätte huvudtiteln, anför järnvägsstyrelsen, att huvuddelen av kostnaderna vore av den art, att anslagen härför borde disponeras av järnvägsstyrelsen. Vissa utgiftsposter åter syntes vara att hänföra till vattenfallsstyrelsens verksamhetsområde. Sålunda syntes anslagen för överföringsledningningar med undantag för malmbanan (engångsanslag 739,000 kronor budgetåret 1938/1939), för transformatorer (engångsanslag 264,000 kronor för vardera av budgetåren 1938/1939 och 1939/1940 samt 84,000 kronor för budgetåret 1940/1941 och årsanslag 13,000 kronor från och med andra året) samt för viss ledningsmateriel (engångsanslag 80,000 kronor budgetåret 1938/1939 och årsanslag 2,000 kronor) bära disponeras av vattenfallsstyrelsen, medan anslagen i övrigt borde disponeras av järnvägsstyrelsen. Denna fördelning syntes järnvägsstyrelsen emellertid icke bära ske i riksstaten — vari fastmer syntes bära upptagas ett enda anslag för engångskostnader och ett för årskostnader — utan borde överlätas åt Kungl. Maj:t, genom vilken anordning och vunnes större möjligheter att möta oberäknade kostnadsändringar. Vad beträffar anslagens natur syntes — med hänsyn bland annat till vad som bestämts angående anslagen till det civila luftskyddet — ingen tvekan behöva råda. Anslagen till engångskostnader borde sålunda anvisas som reservationsanslag och anslagen till årskostnader såsom förslagsanslag.

*Departements-  
chefen.*

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, anse såväl de militära myndigheterna som järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen särskilda åtgärder nödvändiga för att trygga järnvägsdriftens snabba återupptagande vid inträffad skada å de elektriska anläggningarna. De av beredskapsutredningen föreslagna, av de nämnda myndigheterna tillstyrkta åtgärderna avse säkerställande av möjligheterna dels att genom snabb reparation eller genom ersättning av materiel och maskiner åter sätta skadade anläggningar i funktionsdugligt skick, dels att överflytta transporter från skadade elektrifierade linjer till ångdrivna linjer. Säkerställandet av dessa möjligheter skulle enligt beredskapsutredningen erfordra dels uppläggande av vissa materialreserver, dels anskaffande av reservmaskiner, rörliga omformareaggregat och transformatorer, dels upprätthållande av en reservpark av lämpliga ånglokomotiv, dels slutligen organiserande av reparationslag samt upprätthållande av en för ångloktjänst utbildad personal av lämplig storlek. Enligt senast verkställda beräkningar skulle engångskostnaden för denna försvarsberedskap belöpa sig till i runt tal 9,890,000 kronor samt de löpande årliga kostnaderna till 425,000 kronor. Den föreslagna ångloksreserven kan, om den upprättas, enligt utredningen fungera i omkring 30 år med de beräknade årskostnaderna. I de här angivna summorna äro icke, såsom i beredskapsutredningens tidigare beräkningar, upptagna kostnader för reservmateriel till enskilda kraftverk.

Den verkställda utredningen har icke berört frågan om skydd för kraftverken, rörande vilken fråga vattenfallsstyrelsen, som tidigare omnämnts, enligt beslut av Kungl. Maj:t den 28 maj 1937 i samråd med chefen för försvarsstaben verkställt särskild, den 11 januari 1938 avlämnad utredning. Beredskapsutredningen har emellertid förklarat, att den funnit kraftverkens skyddande utgöra en förutsättning för upprätthållande av såväl järnvägarnas som industriens verksamhet i krigstid i sådan utsträckning, som kan anses nödvändig.

Det framgår vidare av redogörelsen, att de erforderliga engångsanslagen icke föreslås anvisade under ett budgetår. För första budgetåret 1938/1939 föreslås ett anslag av i runt tal 5,950,000 kronor, medan för budgetåren 1939/1940 och 1940/1941 skulle anvisas respektive 2,485,000 och 1,455,000 kronor i runda tal. Dels på grund härav och dels av andra skäl nedgå också de löpande årskostnaderna för första budgetåret, för vilket förslaget upp-tager anvisande av ett anslag av 264,000 kronor. Anledningen till denna upp-delning är, att de ifrågakommande verkstäderna icke förmå leverera de i ut-redningen beräknade reservmaskinerna på så kort tid som under det kom-mande budgetåret.

Det är otvivelaktigt av vikt, icke blott ur det rent militära försvarets synpunkt, att under krigstid i möjligaste mån trygga järnvägarnas drift. Näringslivet är i betydande omfattning uppbyggt och lokaliserat på grund-valen av järnvägarnas existens och därmed förefintliga transportmöjlig-heter. Därest driften å järnvägarna i större eller mindre omfattning omöjlig-gjordes, skulle även näringslivet i övrigt till en viss grad lamslås, enär före-tagens möjligheter såväl att erhålla för produktionen nödvändiga materiel och förbrukningsartiklar som ock att distribuera tillverkade varor skulle för-svåras. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att en försvarsberedskap upp-rättas och upprätthålles vid statens järnvägar.

Emellertid har jag efter samråd med chefen för finansdepartementet funnit mig böra föreslå kostnadernas fördelning över ett större antal budgetår än vad som föreslagits i järnvägsstyrelsens promemoria den 30 oktober 1937. För en sådan fördelning över flera budgetår synes mig tala bland annat den omständigheten, att de för leveranser ifrågakommande verkstäderna och före-tagen för närvarande äro starkt sysselsatta och endast med svårighet kunna fullgöra leveranserna. De verkställda beräkningarna innesluta dessutom, så-som beredskapsutredningen framhåller, en viss säkerhetsmarginal. Jag avser emellertid att upptaga de efter ett anslag av 2,000,000 kronor för kommande budgetår återstående kostnaderna för ifrågavarande försvarsberedskap i den anslagsplan för utvidgning av statens investeringsverksamhet under en even-tuellt inträffande depressionsperiod, som senare kommer att föreläggas riks-dagen. Det torde nämligen kunna antagas, att därest ett konjunkturomslag in-träffar, ifrågavarande företag skulle få väsentligt lättare att leverera för för-svarsberedskapen nödvändiga materiel och maskiner och för övrigt även vara i behov av beställningar för att sysselsätta arbetarestammen. Av förenämnda skäl anser jag mig böra tillstyrka, att anslag till engångskostnaderna av 2,000,000 kronor för nästa budgetår begäres hos riksdagen.

Då anslaget till engångskostnaderna blir mindre än vad järnvägsstyrelsen föreslagit, synes härav böra följa, att även anslaget till löpande årskostnader för första budgetåret sänkes. Jag föreslår, att till löpande årskostnader för budgetåret 1938/1939 äskas ett anslag av 200,000 kronor.

Rörande den av beredskapsutredningen behandlade frågan, huruvida i anslaget till engångskostnaderna skola avses medel till reservmateriel jämväl för de enskilda kraftverkens överföringsledningar, eller om dessa företag böra själva hålla en krigsreserv för överföringsledningar, är jag för närvarande icke beredd att framlägga förslag. Ställning till detta spörsmål synes mig lämpligen böra tagas i samband med frågan om skydd för kraftverken. Utredningen härom har nämligen omfattat jämväl de mera betydande enskilda och kommunala kraftverken.

I likhet med beredskapsutredningen förutsätter jag, att ingen försäljning av för försvarsberedskapen lämpliga lokomotiv till utlandet äger rum, innan slutligt beslut fattats i frågan om försvarsberedskapen med däri ingående ångloksreserv.

Den förändring av uppskovskungörelsen, som beredskapsutredningen föreslagit, har redan vidtagits genom kungörelse den 14 augusti 1937 (nr 773).

Beträffande anslagen till försvarsberedskapen torde det få anses klart, att de icke giva upphov till tillgångar, som kunna upptagas bland statens järnvägars räntepfiktiga kapital. I statsverkspropositionen är det beräknade anslaget av 2,000,000 kronor till engångskostnader upptaget å kapitalbudgeten under statens järnvägar. Samma belopp beräknas för investeringens omedelbara avskrivning. I fråga om de löpande årskostnaderna synas mig dessa lämpligen böra i enlighet med beredskapsutredningens förslag upptagas å sjätte huvudtiteln under rubriken diverse, där det beräknade anslaget i statsverkspropositionen upptagits. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag torde anslaget till engångskostnader få anvisas som reservationsanslag. Däremot synes mig skäl icke föreligga att giva anslaget till de löpande årskostnaderna förslagsanslags natur, enär utgifterna för ändamålet icke synas mig i sådan grad svårberäkneliga, att detta är motiverat.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels till försvarsberedskap vid statens järnvägar å kapitalbudgeten under rubrik statens järnvägar för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 2,000,000;*

*dels ock till försvarsberedskap vid statens järnvägar å sjätte huvudtiteln under rubrik diverse för budgetåret 1938/1939 anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 200,000.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:  
Hans Hansson.