

## Nr 73.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av banan Långsele—Boden; given Stockholms slott den 27 januari 1939.*

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Gerh. Strindlund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 januari 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

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

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4, punkten 42) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till elektrifiering av banan Långsele—

Boden för budgetåret 1939/40 beräkna ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor. Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 20 januari 1939 framlagt slutlig utredning i ärendet, torde jag nu ånyo få anmäla detsamma.

Innan jag redogör för innehållet i järnvägsstyrelsens skrivelse, torde jag få erinra om att 1937 och 1938 års riksdagar med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag anvisat medel för elektrifiering av, bland annat, bansträckan Ånge—Bräcke—Långsele. Den av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 16 januari 1937 framlagda utredningen angående nämnda elektrifieringsföretag innefattade även utredning om elektrifiering av banan Långsele—Boden. Under hänvisning i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition den 5 februari 1937, nr 103, torde jag här få erinra om vad min företrädare i ämbetet bland annat anförde till det till nämnda proposition fogade statsrådsprotokollet beträffande frågan om en elektrifiering av bandelen Långsele—Boden.

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 elektrifiering 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 Långsele—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.

Gentemot vad sålunda anfördes uttalade riksdagen icke någon erinran. Vidare torde jag få erinra om att enligt de i propositionen framlagda beräkningarna kostnaderna för en elektrifiering av bandelen Långsele—Boden (499 km) uppgingo till 28,200,000 kronor och att nettominskningen av driftsutgifterna skulle uppgå till 571,000 kronor, vilket representerade en förrentning av det investerade kapitalet med 2.02 procent. Med utgående från att räntan å nämnda kapital komme att uppgå till 3.5 procent, komme införandet av elektrisk drift att enligt kalkylen medföra en nettoökning av utgifterna med 416,000 kronor. Med avseende å räntabilitetsfrågan och därmed sammanhängande spörsmål får jag hänvisa till departementschefens anförande till nyssnämnda statsrådsprotokoll.

Slutligen torde här få erinras om att 1938 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition, nr 275, därom framlagda förslag till elektrifiering av banan Långsele—Boden å beredskapsstat för budgetåret 1938/39 upptog ett förskottsanslag av 8,000,000 kronor.

*Järnvägsstyrelsen* har till en början meddelat, att styrelsen med hänsyn till den prisstegring, som inträffat under tiden sedan de tidigare kostnads-kalkylerna för elektrifieringsföretaget uppgjordes, måst verkställa en fullständig revidering av de tidigare utredningarna i ärendet.

Styrelsen redogör härefter för den nya utredningen och anför därvid beträffande överföringsanläggningarna:

För samtliga elektrifierade bansträckor söder om Långsele överföres den elektriska energin till statens järnvägars ledningsnät från det allmänna, till större delen i statens ägo befintliga trefasöverföringsnätet. Samma ordning är avsedd att tillämpas även för linjen Långsele—Boden. Från uttagsstäl-  
lena för trefasströmmen — statens vattenfallsverk tillhöriga transformator-  
stationer — förutsättes den elektriska strömmen alltså överförd till statens  
järnvägars anläggningar för omformning till den för bandriften erforder-  
liga enfasströmmen.

För detta ändamål erfordras fyra nya omformarestationer, nämligen vid Mellansel, Vännäs, Bastuträsk och Älvsbyn. Viss del av den elektriska ener-  
gin är även avsedd att levereras från den nu snart färdiga omformarestatio-  
nen vid Bispgården, vilken emellertid ej kräver någon utvidgning.

Samtliga omformarestationer skola erhålla sin elektriska energi från vat-  
tenfallsverkets norra stamlinje, som matas norrifrån från Porjus, på mitten  
från Norrfors och söderifrån från Stadsforsen.

Den totala energiförbrukningen beräknas vid den nu antagna tidtabellen,  
vilken i avseende på tågfrekvens i elektrisk drift i huvudsak överensstäm-  
mer med nuvarande ångtågtidtabell, till sammanlagt 31 miljoner kWt per  
år, varav kommer på

Bispgården .....	1.2 miljoner kWt		
Mellansel .....	9.4	»	»
Vännäs .....	7.6	»	»
Bastuträsk .....	6.6	»	»
Älvsbyn .....	6.2	»	»

Kostnaderna för överföringsanläggningarna, utförda på ovan angivna sätt,  
hava beräknats till följande belopp:

	Kronor.
Omformarestationer med maskiner och boställshus .....	5,200,000
Kontaktledning m. m. ....	8,370,000
Högspänningsledning för belysning .....	930,000

Summa kronor 14,500,000.

De sålunda beräknade kostnaderna för överföringsanläggningen överstiga  
motsvarande, i förenämnda skrivelse den 16 januari 1937 angivna kostnader  
med 2,130,000 kronor. Kostnadsökningen är, enligt vad järnvägsstyrelsen  
meddelar, beroende dels på ett ökat antal omformareaggregat, dels på in-  
trädd prisstegring. Sålunda räknades år 1937 endast med 8 omformareaggre-  
gat, medan järnvägsstyrelsen nu med hänsyn till tidigare erfarenheter rö-  
rande den trafikökning, vilken plägar följa med en elektrifiering, ansett sig  
böra räkna med 12 dylika aggregat.

Styrelsen anför härefter, att de utefter järnvägslinjen framdragna luft-  
ledningarna för belysning samt för telefon-, telegraf- och signaländamål vid  
denna elektrifiering, liksom vid alla föregående, måste ändras till kabled-  
ningar eller utflyttas från banan. Vidare måste, likaledes i analogi med de  
tidigare elektrifierade banlinjerna, en del ändringar företagas i fråga om så-  
väl bangårdar som bana och broar, varjämte vissa linjeomläggningar och  
kurvrätningar lämpligen borde verkställas.

Vad angår sistnämnda ändringsarbeten framhåller styrelsen, att för ifråga-  
varande linje räknats med en maximihastighet av tillsvidare 80 km per tim-

me. Efter utbyte av rälerna beräknas denna hastighet kunna ökas till 90 km i timmen. Den härigenom uppkommande vinsten i körtid är emellertid enligt styrelsen icke av den storleksordning, att densamma synes motivera merkostnaden, beräknad till 7.5 miljoner kronor, för ett omedelbart rälsbyte. Nämda arbete anser styrelsen därför böra tillsvidare anstå.

Beträffande övriga ändringar av banan meddelar styrelsen, att på flertalet mötesstationer räknats med rundspår om 600 meters längd.

Kostnaderna för de nu angivna ändringarna beräknar styrelsen till ett sammanlagt belopp av 11,250,000 kronor med följande fördelning:

Ändringar av:	Kronor.
Belysningsledningar .....	330,000
Signalledning och säkerhetsanläggningar .....	350,000
Bana och broar .....	4,030,000
Statens järnvägars svagströmsledningar .....	4,650,000
Tillhoppa för statens järnvägars anläggningar .....	9,360,000
Telegrafverkets ledningar .....	1,890,000

Summa kronor 11,250,000.

Uppgifterna angående kostnaderna för ändringarna av telegrafverkets ledningar hava lämnats järnvägsstyrelsen av telegrafstyrelsen. Merkostnaden i förhållande till den i skrivelsen den 16 januari 1937 för samma arbeten angivna kostnaden eller 1,000,000 kronor hänför sig, meddelar järnvägsstyrelsen, till kostnad för kurvrätningar, som ansetts böra utföras i samband med elektrifieringen.

Järnvägsstyrelsen övergår här efter till det beräknade behovet av dragkraft samt meddelar härom, att enligt gjorda antaganden angående trafikstorlek och tågplan för den elektriska driften å linjen Långsele—Boden sammanlagt 26 lok skulle erfordras. I anslutning härtill anför styrelsen:

Ett mindre antal av dessa lok, nämligen de för framförande av de genomgående snälltågen erforderliga, förutsättas utförda enligt den för hela det elektrifierade järnvägsnätet avsedda nya snälltågloktyp, för vars utformning styrelsen — såsom omnämnts i styrelsens skrivelse den 29 september 1938 angående anslag att äskas för nästa budgetår — under mars månad 1938 tillsatte en kommission, vilken i december 1938 avlämnat sitt betänkande. Med användning av dessa, i jämförelse med hittillsvarande standardlok dyrare lok torde en eljest i viss omfattning erforderlig användning av tvenne lok per tåg under större delen av året bortfalla samt gångtiderna bliva något kortare. Ungefär hälften av de erforderliga loken förutsättes bliva av nuvarande standardtyp litt. D, av vilken typ ett visst antal beräknas kunna frigöras från de sydligare linjerna och överflyttas till linjen Långsele—Boden i samband med att lok av den nyssnämnda nya snälltågstypen insätts i tjänst å förstnämnda linjer. Slutligen beräknas för lokalgodståg och växling ett mindre antal lättare lok.

Kostnaden för dragkraftsbehovets tillgodoseende samt för anläggningar för elektrisk vagnuppvärmning beräknas till följande belopp:

	Kronor.
Elektriska lok m. m. ....	7,580,000
Elektrisk värme m. m. ....	280,000

Summa kronor 7,860,000.

I den förut åberopade utredningen av den 16 januari 1937 hava motsvarande kostnader beräknats till 5,400,000 kronor respektive 180,000 kronor. Kostnaderna för dragkraft hava således nu beräknats ökade med 2,180,000 kronor och för elektrisk värme m. m. 100,000 kronor. Beloppet 2,180,000 kronor hänför sig emellertid icke enbart till lokomotiven. Det har nämligen visat sig, att övergången till elektrisk drift medför sådan ändring av tidtabellen, att för vinnande av en viss, vid införandet av elektrisk drift önskvärd — och i likhet med å sydligare linjer bruklig — förbättring av tidtabellen ytterligare rälsbusståg måste inläggas å vissa delsträckor. För detta ändamål erfordras utökning av rälsbussparken med tre rälsbussar jämte släpvagnar, vilka beräknas betinga en kostnad av 180,000 kronor. I övrigt är ökningen av lokkostnaden att tillskriva dels förenämnda anskaffning av ett mindre antal effektivare och dyrare lok, dels allmän prisstegring.

Liksom i fråga om samtliga efter år 1933 beslutade elektrifieringar — Väst kustbanan, Laxå—Charlottenberg, Uppsala—Gävle, Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund m. fl. — och av enahanda skäl, som i dessa fall varit avgörande, har järnvägsstyrelsen även vid den nu ifrågasatta elektrifieringen förutsatt, att hela kostnaden för de erforderliga elektriska loken skall bestridas av å riksstatens kapitalbudget anvisade medel och att alltså ingen del av sagda kostnad skall bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond.

I följande sammanställning angivas de totala anläggningskostnaderna, dels sådana de nu beräknats, dels sådana de beräknades i den år 1937 verkställda utredningen:

	Nu verkställd utredning	1937 års utredning
	K r o n o r.	
Överföringsanläggningen .....	14,500,000	12,370,000
Ändringsarbeten:		
hänförliga till statens järnvägar .....	9,360,000	8,360,000
å telegrafverkets ledningar .....	1,890,000	1,890,000
Elektriska lok m. m. och elektriska vagnuppvärmningsanordningar .....	7,860,000	5,580,000
Summa kronor	33,610,000	28,200,000.

De totala kostnaderna för ifrågavarande elektrifieringsföretag, vilka i den först verkställda utredningen angavos till 28.2 miljoner kronor och i mars 1938 ansågos böra beräknas till 31 miljoner, belöpa sig sålunda enligt den nu verkställda förnyade utredningen till ett än högre belopp. Anledning härtill är, anför järnvägsstyrelsen, dels ökat antal omformare, dels den inträdda prisstegringen, dels den omständigheten, att något mera omfattande och kostnadskrävande omläggningar av banan än som tidigare förutsattes, visat sig önskvärda och behövliga, dels slutligen anskaffandet av ytterligare ett antal rälsbussar.

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter de med ledning av erfarenhet från i drift varande anläggningar uträknade besparingar, respektive tillkommande kostnader, som genom elektrifieringen kunna förväntas. Beräkningen av

bränslekostnaderna vid ångdrift har baserats på ett grundpris av 24 kronor per ton utländska stenkol — vid den föregående utredningen 22 kronor — vartill som vanligt lagts kostnaden för transporter och lagerhållning. Huvudresultaten av de sålunda verkställda beräkningarna återgivas i följande översikt, i vilken till jämförelse även angivits motsvarande uppgifter enligt den år 1937 verkställda utredningen:

	Nu verkställd utredning	1937 års utredning
Banlängd, km .....	499	499
Tågkilometer i elektrisk drift .....	2,500,000	2,400,000
Däremot svarande lokkilometer inklusive extratåg och växling .....	3,030,000	2,930,000
Minskat personalbehov, man .....	93	96
Bortfallande bränsleförbrukning, ton stenkol .....	41,000	36,000
<i>Besparingar, kronor, hänförliga till:</i>		
Minskat personalbehov .....	375,000	332,000
Stenkol .....	1,030,000	925,000
Minskad kostnad för lokunderhåll m. m. ....	280,000	297,000
Summa besparingar kronor	1,685,000	1,554,000
<i>Nya utgifter, kronor, för</i>		
Elektrisk energi .....	616,000	553,000
Kostnad för rälsbussar .....	27,000	—
Underhåll och avskrivning för överföringsanläggningar	452,000	430,000
Summa nya driftsutgifter, kronor	1,095,000	983,000
Minskning i driftsutgifter vid införande av elektrisk drift, kronor .....	590,000	571,000
Anläggningskostnad, kronor .....	33,610,000	28,200,000
Minskning i driftsutgifter i procent av anläggningskapitalet .....	1.76	2.02

Järnvägsstyrelsen anför i anslutning till denna uppställning:

I jämförelse med år 1937 har som synes räknats med viss utökning av tågrörelsen. I fråga om vagnrörelsen har ansetts böra räknas med en, relativt sett, ännu något större ökning. Dessa omständigheter hava samverkat till att öka besparingen i bränsleförbrukning. Den reviderade utredningen har givit till resultat en saldomsnkning av driftkostnaderna med 590,000 kronor mot 571,000 kronor enligt den tidigare utredningen. Förstnämnda belopp utgör 1.76 procent av den nu beräknade anläggningskostnaden, medan motsvarande avkastningsprocent enligt den tidigare utredningen var 2.02 procent.

Under förutsättning att i fråga om den för ändamålet erforderliga kapitalinvesteringen alltjämt — liksom år 1937 — anses böra räknas med en räntefot på 3.5 % skulle alltså till följd av den ökade anläggningskostnaden räntabilitetsförhållandena för ifrågavarande företag numera te sig än sämre än år 1937. Medan skillnaden mellan tillkommande räntekostnad och minskning i utgifter enligt 1937 års utredning utgjorde (987,000 — 571,000) 416,000 kronor, skulle nämligen sagda skillnad enligt den nu verkställda revideringen belöpa sig till (1,176,000 — 590,000) 586,000 kronor. Emellertid har ju ränteläget sedan föregående tillfälle undergått ytterligare förskjutning nedåt, varför den kalkylatoriska räntefoten numera torde kunna nedsättas

till åtminstone 3.25 procent. Vid tillämpning av denna lägre räntefot begränsas nettoutgiftsökningen till 502,000 kronor, innebärande att av hela det till cirka 33.6 miljoner kronor beräknade anläggningskapitalet ett belopp, motsvarande cirka 45 procent, är att anse som oräntabelt och sålunda torde böra avskrivas.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att elektrifieringen av linjen Långsele—Boden i konsekvens med av 1938 års riksdag fattat beslut angående försvarsberedskap vid statens järnvägar komma att kräva viss reservmateriel, reparation av ånglok samt vissa anordningar även i övrigt. Engångskostnaderna härför hava beräknats till cirka 1,300,000 kronor, medan årskostnaderna beräknats till omkring 100,000 kronor.

Ifrågavarande åtgärder och anordningar vore, fortsätter järnvägsstyrelsen, till sin natur helt likartade med övriga vid statens järnvägar vidtagna eller planerade åtgärder för försvarsberedskap. På grund härav syntes för nämnda ändamål eventuellt erforderliga medel böra anvisas under den numera i riksstaten särskilt förekommande anslagsrubriken »försvarsberedskap vid statens järnvägar». Styrelsen hade emellertid redan i detta sammanhang velat anmäla, att ett beslut rörande elektrifiering av statsbanan Långsele—Boden framdeles komme att medföra visst ökat anslagsbehov även i sistnämnda hänseende.

Nu ifrågavarande elektrifieringsarbete har järnvägsstyrelsen avsett skola utföras under de närmaste fyra budgetåren. Under förutsättning att 1939 års riksdag beviljar ett begynnelseanslag å 8 miljoner kronor för ändamålet beräknar styrelsen vidare, att arbetet skall kunna bedrivas på sådant sätt, att den elektriska driften kan upptagas på sträckan Långsele—Vännäs den 1 oktober 1941 och på sträckan Vännäs—Boden den 1 maj 1943.

I enlighet med den angivna kostnadsberäkningen och planen skulle enligt järnvägsstyrelsen för de olika budgetåren erfordras följande anslagsbelopp:

	Kronor.
Budgetåret 1939/40 .....	8,000,000
» 1940/41 .....	12,000,000
» 1941/42 .....	10,000,000
» 1942/43 .....	3,610,000

Under återopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till elektrifiering av linjen Långsele—Boden för budgetåret 1939/40 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor, dels å driftbudgeten ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor för avskrivning å denna kapitalinvestering.

Vid styrelsens skrivelse finnes fogat ett av chefen för försvarsstaben till järnvägsstyrelsen i ämnet avgivet yttrande av den 17 januari 1939. *Chefen för försvarsstaben* anför däri följande:

Varje svensk järnvägs elektrifiering innebär ur militär synpunkt den väsentliga fördelen, att linjens transportkapacitet avsevärt ökas både kvantitativt och vad beträffar transporttiderna. I detta särskilda fall medför därutöver den föreslagna elektrifieringen ett sammanknytande av den elektrifie-

rade malmbanan med det övriga elektronätet, vilket underlättar den friare användningen av den rörliga elektromaterielen över hela statens järnvägars nät, vilket även ur militär synpunkt innebär ett utökande av järnvägsnätets användbarhet.

Emellertid medför även elektrifieringen vid krig eller krigsfara kännbara risker, beroende på de elektrifierade linjernas och kraftkällornas stora känslighet för anfall från luften. Denna omständighet har föranlett årslånga förhandlingar och utredningar mellan och inom järnvägs- och vattenfallsstyrelsen samt tidigare generalstaben och under senaste tid försvarsstaben.

Sedan den s. k. beredskapsutredningens förslag till beredskapsorganisation vid järnvägarna i princip godtagits av 1938 års riksdag, vilken jämväl beviljat begynnelseanslag för genomförande av sagda organisation, synes skyddet av själva järnvägen bliva så organiserat, att, vad på detta ankommer, fördelarna ur militär synpunkt av den föreslagna elektrifieringen bliva övervägande.

Beträffande tryggheten av kraftverken har en motsvarande utredning verkställt, med anledning av vilken vissa civiltekniska skyddsåtgärder vidtagits med av 1938 års riksdag beviljade anslag. Emellertid är hela denna fråga och därvid främst de av mig framlagda förslagen om kraftverkens skyddande med luftvärn för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Ordnanandet av ett effektivt skydd av kraftverken är i varje fall ur såväl militär som samhällelig synpunkt ett oeftergivligt villkor icke blott för den elektriska järnvägsdriften utan även för hela samhällsmaskineriets funktionerande i krig.

Med anledning av sålunda anförda synpunkter tillstyrker chefen för försvarsstaben utförandet av järnvägsstyrelsens plan för elektrifieringen av linjen Långsele—Boden under förutsättning, dels att, såsom även järnvägsstyrelsen förutsätter, motsvarande beredskapsorganisation vid järnvägarna, och därvid särskilt av ånglokreserven, genomföres i samband med elektrifieringens utförande, och dels att de av vattenfallsstyrelsen och chefen för försvarsstaben föreslagna åtgärderna för kraftverkens trygghet mot anfall från luften genomföres.

*Departements-  
chefen.*

De vid 1937 års riksdag beslutade elektrifieringarna av linjerna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla beräknas bliva slutförda före innevarande budgetårs utgång. Därmed är första delen av den i järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 januari 1937 framlagda planen för fortsatt elektrifiering fullbordad och statsbananätet utrustat för elektrisk tågdrift i en omfattning, som motsvarar nära hälften av banlängden och 84 procent av trafikarbetet, mätt i vagnaxelkilometer.

Såsom jag i det föregående erinrat om förutsatte min företrädare i ämbetet vid anmälan av förslaget om förenämnda elektrifieringar i det till propositionen nr 103 till 1937 års riksdag fogade statsrådsprotokollet, att linjen Långsele—Boden skulle komma att elektrifieras i följd med de i nämnda sammanhang förordade elektrifieringarna och att förslag därom, därest riksdagen icke uttalade annan mening, finge framläggas vid lämplig tidpunkt. Vad departementschefen anförde föranledde icke något särskilt uttalande från riksdagens sida. Enligt de ekonomiska kalkyler för elektrifieringsföretaget Långsele—Boden, som framlades i förenämnda proposition, beräknades kostna-



terna för företaget till 28.2 milj. kronor och nettominskningen av driftsutgifterna till 571,000 kronor, motsvarande 2.02 procent av det erforderliga investeringskapitalet.

Den nu framlagda reviderade utredningen utvisar, att kostnaderna för elektrifieringsföretaget kunna beräknas uppgå till 33.61 milj. kronor, innebärande i jämförelse med 1937 års utredning en stegring med 5.41 milj. kronor. Kostnadsökningen sammanhänger med dels det förhållandet, att ett större antal omformare än vad som tidigare beräknats ansetts erforderligt, dels den inträdda allmänna prisstegringen å materiel och arbete, dels den omständigheten, att något mera omfattande och kostnadskrävande omläggningar av banan än som tidigare förutsatts visat sig önskvärda och behövliga, dels och slutligen att ytterligare ett antal rälsbussar funnits böra anskaffas.

Mot de stegrade kostnaderna svarar visserligen en ökning av det belopp, varmed driftsutgifterna efter elektrifieringen beräknas nedgå. Denna nedgång av driftsutgifterna utgör enligt de nya beräkningarna 590,000 kronor mot 571,000 kronor enligt 1937 års kalkyler. Skillnaden mellan dessa två belopp, 19,000 kronor, är emellertid icke tillräcklig för att kompensera den ökade räntebelastningen. Sålunda beräknas räntabiliteten sjunka från tidigare kalkylerade 2.02 procent till 1.76 procent.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden torde spörsmålet om en fortsatt elektrifiering i omedelbar anslutning till de nu pågående få anses hava kommit i ett i viss mån annat läge än förut. Det skulle sålunda kunna sättas i fråga, huruvida icke med hänsyn till, bland annat, de för närvarande rådande, relativt goda konjunkturerna å arbetsmarknaden den fortsatta elektrifieringen borde tills vidare uppskjutas i avvaktan på den blivande utvecklingen.

Beträffande de olika synpunkter, som kunna anläggas på förevarande spörsmål, torde jag i huvudsak kunna hänvisa till vad departementschefen anförde i förenämnda proposition nr 103 ävensom statsutskottets däröver avgivna utlåtande nr 49. I detta sammanhang vill jag emellertid framhålla betydelsen av att under nu försiggående hastiga utveckling å olika områden av kommunikationsväsendet arbetet med höjande av statens järnvägars tekniska standard icke avstannar. I annat fall kan inträffa, att statens järnvägar icke längre i den omfattning och på det sätt, som är önskvärt, kunna fylla sin viktiga uppgift att utgöra huvudådor i vårt lands samfärdselnät. Vad särskilt angår den nu ifrågavarande bansträckan skulle en elektrifiering av densamma innebära, att en sammanhängande elektrifierad linje skulle erhållas från Riksgränsen i norr till Skåne i söder. Att en tåg tjänst med ensartad driftsform å nämnda bansträcka skulle innebära avsevärda fördelar ur, bland annat, driftsteknisk synpunkt torde vara tydligt. Betydelsen av att för tågdriften kunna använda inhemsk drivkraft bör också i detta sammanhang beaktas. Med hänsyn till den rutin och effektivitet, som den nuvarande elektrifieringsorganisationen med dess arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel under de gångna åren förvärvat, måste det jämväl ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt innebära påtagliga fördelar, att elektrifiering av ba-

nan Långsele—Boden kan företagas i omedelbar anslutning till de företag, som nu stå inför sin fullbordan.

I betraktande av de fördelar, som sålunda otvivelaktigt vinnas genom en elektrifiering av linjen Långsele—Boden i omedelbar anslutning till de senast beslutade elektrifieringsarbetena, synes mig den kalkylatoriska nedgången i förräntningen med 0.26 procent av det för anläggningen erforderliga kapitalet i och för sig icke utgöra tillräckligt motiv för ett avbrott i de sammanhängande arbeten för de viktigare statsbanelinjernas elektrifiering, som sedan flera år pågått. De av järnvägsstyrelsen till stöd för elektrifieringsföretaget framlagda räntabilitetsberäkningarna synas, liksom de för de tidigare förslagen uppgjorda, vara verkställda med stor försiktighet. Det torde därför icke vara uteslutet, att när fördelarna av den elektriska driftsformen hunnit göra sig fullt gällande, en viss förbättring av räntabiliteten i förhållande till kalkylen skall visa sig. Även torde böra beaktas, att en icke obetydlig del av kostnadsökningen är motiverad av beräknad framtida ökning i trafiken, vilken, i den mån den äger rum, bör medföra också högre inkomster. Slutligen torde böra framhållas, att i anslutning till elektrifiering av banan Långsele—Boden ett antal D-lok avses skola överflyttas från de södra linjerna för loktjänst å nämnda bansträcka. Härigenom vinnes den fördelen, att för de södra linjerna kan på ett tidigt stadium anskaffas den planerade nya och kraftigare loktypen, vars användning å dessa linjer för viss loktjänst kan förväntas medföra avsevärda driftstekniska och ekonomiska fördelar.

Chefen för försvarsstaben, som funnit den föreslagna järnvägs elektrifieringen medföra vissa fördelar ur militär synpunkt, har tillstyrkt förslaget under förutsättning, att beredskapsorganisationen vid järnvägarna förstärkes i erforderlig grad samt att åtgärder vidtagas för kraftverkens skyddande mot anfall från luften.

Vid ett noggrant övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag sålunda kommit till den uppfattningen, att tillräckliga skäl knappast kunna sägas föreligga för att nu frångå den av statsmakterna år 1937 intagna ståndpunkten beträffande det ifrågasatta elektrifieringsprojektet. Jag vill därför förorda, att medel anvisas för detsamma påbörjande nästa budgetår.

Järnvägsstyrelsen har förutsatt, att arbetena skulle bedrivas i en sådan takt, att elektrisk drift skulle kunna upptagas på sträckan Långsele—Vännäs den 1 oktober 1941 och på sträckan Vännäs—Boden den 1 maj 1943. Enligt den av järnvägsstyrelsen i anslutning härtill föreslagna anslagsplanen skulle det för elektrifieringsföretaget erforderliga anslagsbeloppet å sammanlagt 33.61 milj. kronor fördelas å budgetåren 1939/40—1942/43 med följande belopp, nämligen 8 milj., 12 milj., 10 milj. respektive 3.61 milj. kronor. Mot vad järnvägsstyrelsen sålunda föreslagit har jag icke funnit anledning till erinran.

Såsom framgår av propositionen nr 2 med förslag till tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår (Bil. 13, punkten 3) skulle på grund av

klimatförhållandena arbetena för elektrifieringen icke kunna bedrivas i full utsträckning under vinterhalvåret. De arbetare, som till följd härav under nämnda tid icke kunna sysselsättas vid elektrifieringsföretaget, hava förutsetts skola erhålla arbete vid de utökade dubbelspårsarbeten, till vilka anslag äskats i årets statsverksproposition. Enligt vad jag inhämtat kan beräknas, att vid elektrifieringsföretaget skulle kunna sysselsättas mellan 225 och 250 man, av vilka 75 à 100 skulle under hela året kunna erhålla full sysselsättning vid företaget. Till dubbelspårsarbetena under vintern skulle alltså behöva hänvisas mellan 125 och 150 man. En dylik fördelning av arbetsstyrkan å de båda arbetsföretagen synes mig lämplig. Med hänsyn till att frågan om fortsatta järnvägs elektrifieringar efter färdigställandet av de nu föreslagna arbetena måste lämnas helt öppen, vill jag i detta sammanhang framhålla angelägenheten av att elektrifieringsorganisationen dels icke utökas och dels, så långt detta utan större olägenheter kan ske, under arbetets gång städse så avväges, att vid avslutandet av elektrifieringsarbetena olägenheterna av en upplösning av organisationen icke bliva allt för stora. Skulle det ur synpunkten att vinna en smidig avveckling av densamma befinnas lämpligt att i tiden något utsträcka arbetena, synes hinder ej böra möta att göra viss avvikelse från den förut nämnda arbetsplanen.

Vad angår frågan om en av det nu förordade förslaget motiverad utökning av det program för försvarsberedskap vid statens järnvägar, som framlades för riksdagen nästlidet år, torde detta spörsmål framdeles böra upptagas till prövning i samband med nya äskanden om anslag för nämnda försvarsberedskap.

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

att till *elektrifiering av banan Långsele—Boden* för budgetåret 1939/40 å kapitalbudgeten, under rubrik Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

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:

*Sigurd Lang.*