

Nr 195.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien; given Stockholms slott den 2 april 1943.

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

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 april 1943.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, MÖLLER, SKÖLD, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

I sin skrivelse den 2 september 1942 angående anslag för budgetåret 1943/44 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar hemställde järnvägsstyrelsen bland annat om ett anslag å 5,500,000 kronor för slutförande av nu pågående, av 1941 års riksdag beslutad elektrifiering av järnvägslinjerna Hälsingborg—Hässleholm m. fl. Styrelsen meddelade i detta sammanhang, att undersökning påginge om möjligheterna för fortsätta elektrifieringsarbeten vid statsbanorna och att styrelsen eventuellt avsåge att senare inkomma med det anslagsäskande, vartill denna undersökning kunde giva anledning.

Sedan ifrågavarande undersökning slutförts, har järnvägsstyrelsen i skri-

Bihang till riksdagens protokoll 1943. 1 saml. Nr 195.

velse den 13 februari 1943 framlagt resultatet av densamma och därvid hemställt om anvisande av anslag för viss fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

Innan jag närmare redogör för styrelsens framställning torde jag få erinra om följande.

I och med avslutandet av elektrifieringen av linjen Långsele—Boden — vilken linje öppnades för elektrisk drift i början av år 1942 — voro samtliga statens järnvägars nuvarande huvudlinjer och därjämte en del till dessa anslutande sidolinjer utrustade för elektrisk drift. De elektrifierade linjernas längd uppgick till 4,245 kilometer. I förhållande till hela statsbanenätet, de införlivade enskilda järnvägarna inberäknade, utgjorde denna sträcka vid nämnda tidpunkt omkring 44 procent. Mätt i vagnaxelkilometer utfördes å de elektrifierade linjerna icke mindre än omkring 85 procent av hela statens järnvägars trafikarbete.

Med skrivelse den 29 januari 1941 framlade järnvägsstyrelsen ett program för fortsättande av elektrifieringarna, efter det linjen Långsele—Boden färdigstälts för elektrisk drift. Av de i programmet upptagna banorna borde enligt styrelsen följande främst komma i fråga, nämligen Hälsingborg—Hässelholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo med en sammanlagd längd av 255 kilometer. På därom av Kungl. Maj:t i proposition den 21 februari 1941, nr 95, framställt förslag anvisade riksdagen för elektrifiering av nämnda banor ett begynnelseanslag för budgetåret 1941/42 av 15,000,000 kronor. Enligt den för dessa arbeten ursprungligen uppgjorda planen skulle kostnaderna, vilka beräknats till sammanlagt 34,000,000 kronor, fördelas på budgetåren 1941/42 och 1942/43. Av skäl, som närmare framgå av 1942 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkten 25), ansågs emellertid tidpunkten för arbetenas slutförande sedermera böra framflyttas med omkring ett halft år eller till senare hälften av år 1943. Därför anvisades för budgetåret 1942/43 endast 14,000,000 kronor för ändamålet. Återstoden av de beräknade medlen, 5,000,000 kronor, jämte ett belopp av 500,000 kronor, avseende extra kostnader på grund av inträdda prisstegringar, ha anvisats för budgetåret 1943/44.

Järnvägsstyrelsen har i sin nu förevarande skrivelse — efter en redogörelse för elektrifieringsfrågans behandling vid 1941 års riksdag — anført att, då nu pågående elektrifieringsarbeten beräknades vara avslutade vid slutet av innevarande år, frågan, huruvida ytterligare viss eller vissa bandelar därefter borde bli föremål för elektrifiering, nu vore aktuell. Då skälen för en i måttlig takt bedriven fortsatt elektrifiering varit föremål för en ingående omprövning såväl i samband med det vid 1941 års riksdag fattade elektrifieringsbeslutet som även vid 1942 års riksdag, och då samma skäl alltförtfarande gjorde sig gällande, ansåge styrelsen tillräckligt att i detta sammanhang hänvisa till vad vid dessa tillfällen i berörda hänseende anförts. Ju längre det sedan 1939 rådande krisläget med därav följande onormala handelspolitiska och transportförhållanden bestode, desto mera måste

det framstå såsom angeläget, att landets järnvägar vore utrustade för elektrisk drift och i detta hänseende oberoende såväl av utländskt kolbränsle som av det ur driftekonomiska och andra synpunkter som ersättning mindre lämpliga ved- och torvbränslet, samtidigt som de på detta sätt kunde uppnå en ökad transportkapacitet. Betydelsen och värdet ej endast för statens järnvägar utan även för landets försvarsberedskap överhuvud av att i möjligaste mån bevara den nuvarande elektrifieringsorganisationen gjorde sig likaledes alltfjämt gällande med minst samma styrka som tidigare.

Vad angår sistnämnda fråga, åt vilken ägnats stor uppmärksamhet vid de senaste årens omprövning, har styrelsen i detta sammanhang ytterligare meddelat följande.

Av de vid 1941 års riksdag beslutade banelektrifieringarna äro Gävle—Ockelbo och Sundsvall—Ånge nu i huvudsak avslutade, medan arbetena å linjerna Hälsingborg—Hässelholm och Ramlösa—Eslöv beräknas medgiva, att elektrisk drift upptages på dessa linjer under innevarande år. Vid sidan av dessa elektrifieringsarbeten pågå för närvarande dels vissa kompletteringsarbeten å linjerna Långsele—Boden, Gävle—Ockelbo och Ånge—Sundsvall samt vid nyanlagda dubbelspårssträckor, dels ock normala och fortlöpande ändrings- och förnyelsearbeten å kraftöverföringsanläggningarna vid olika bandelar, däribland malmбанan. Kostnaderna för fullbordande av de nämnda arbetena kunna, räknat från och med den 1 juli 1942, beräknas till följande belopp:

Nyelektrifieringar och kompletteringar.....	15.6	miljoner	kronor
Elektrifiering av dubbelspår.....	6.3	»	»
Ombyggnader och trådutbyten	2.3	»	»
<hr/>			
Summa 24.2 miljoner kronor.			

Samtliga dessa arbeten äro avsedda att slutföras före utgången av år 1945, nyelektrifieringarna såsom framhållits i huvudsak redan under innevarande år.

Allt som allt planeras sålunda under ifrågavarande tid elektrifieringar och därmed jämförliga arbeten till en kostnad av cirka 24.2 miljoner kronor, varav 15.6 miljoner kronor belöpa sig på sådana nyelektrifieringar, för vilka anslag redan beviljats, 6.3 miljoner kronor på elektrifieringsarbeten vid dubbelspår — kostnaderna härför täckas med anslag, som beviljas under rubriken »fortsatt anläggning av dubbelspår» och komma alltså ej direkt till synes i redovisningen — samt 2.3 miljoner kronor på fortlöpande förnyelsearbeten å äldre anläggningar. Sistnämnda båda slag av arbeten torde alltså komma att utgöra en avsevärd del av elektrifieringsorganisationens arbetsprogram, beroende dels på att dubbelspårsarbetena nu fortskridit så långt, att de därav betingade elektrifieringsarbetena nått en förhållandevis stor omfattning, dels därpå att betydande delar av ledningsanläggningen inom de närmaste åren uppnå sådan ålder och torde ha varit utsatta för en så pass stor förslitning, att ett utbyte av kontaktledningar m. m. icke längre kan uppskjutas. Dylika arbeten å dubbelspår och äldre anläggningar taga för närvarande elektrifieringsorganisationen i anspråk i en omfattning, som representerar omkring en tredjedel av dess budget.

Denna arbetskvantitet är dock ensam icke tillräcklig för att giva full sysselsättning för den nuvarande elektrifieringsorganisationen. Därtill kommer, att arbetet på äldre anläggningar och nybyggnader även fränsett kvantiteten ställer olika anspråk på ifrågavarande organisation. Vid trafikansvällning

uppstår nämligen ofta samtidigt på flera håll behov av utvidgningar och förändringar av de i drift varande anläggningarna, varjämte de av slitaget betingade förnyelsearbetena då också tendera till att öka. Nybyggnaderna åter kunna till sin omfattning mera lämpas efter tillgången på material och arbetskraft samt medgiva dessutom ett bättre utnyttjande av arbetskraften än arbetena på de äldre anläggningarna, vilka ofta måste stå under spänning och därför äro relativt svåråtkomliga.

Av dessa förhållanden följer, att arbeten av sistnämnda art icke alltid med ekonomisk fördel kunna bedrivas såsom fristående företag utan lämpligen böra inordnas i ett med nybyggnad gemensamt program, varvid nybyggnaden kan tjäna som en regulator, med vars hjälp den specialutbildade och specialutrustade arbetsstyrkan hålles någorlunda jämnt sysselsatt, oavsett det från tid till annan varierande behovet av arbetsinsats vid de äldre anläggningarna. En smidig anpassning förutsätter alltså en lämplig proportion mellan arbeten av båda nyssnämnda slag och en på tämligen lång sikt ordnad planläggning av alla de arbeten, i vilka elektrifieringsorganisationen är engagerad.

Värdet av en dylik kombination av olika elektrifieringsarbeten är till fullo bestyrkt av erfarenheten. I många fall har det nämligen endast tack vare den vid nyelektrifieringar bundna arbetsstyrkan varit möjligt att tillgodose vid färdiga banan uppkomna behov, och i händelse av krig torde detta förhållande bli än mer framträdande. Det har därför med allt fog vid flera tillfällen såväl av järnvägsstyrelsen som av statsmakterna framhållits, att en tillfredsställande beredskap fordrar, att elektrifieringsorganisationen upprätthålles och förses med en viss minimikvantitet arbetsobjekt.

Icke minst till följd av nu berörda förhållanden har järnvägsstyrelsen ansett sig böra undersöka, huruvida ytterligare viss eller vissa bandelar lämpligen kunde och borde ifrågakomma till att elektrifieras i omedelbar följd efter de bandelar, vilka snart vore färdigställda för elektrisk drift.

De bandelar, som då närmast böra stå i tur, äro enligt styrelsen *dels* följande linjer, som upptagits i det år 1941 framlagda elektrifieringsprogrammet men som icke blivit föremål för beslut vid 1941 års riksdag, nämligen linjerna

	Km
Varberg—Borås—Herrljunga	127
Borås—Alvesta.....	149
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.....	90

dels och ytterligare följande linjer, nämligen

Östersund—Storlien	162
Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar	187

Beträffande de skäl, som föranlett styrelsen att nu ånyo undersöka förutsättningarna för en elektrifiering av de tre förstnämnda banlinjerna, hänvisar styrelsen till vad härom anförts i styrelsens skrivelse den 29 januari 1941. Huvudlinjen Alvesta—Karlskrona med sidolinjen Emmaboda—Kalmar kunde, anför styrelsen, i fråga om sitt järnvägsgeografiska läge och sina transportuppgifter anses i huvudsak likställd med de till Borås anslutande järnvägslinjerna. Nämnda huvudlinje utgjorde dessutom förbindelseled för en viktig

örlogshamn. En elektrifiering jämväl av denna linje med dess grenlinje till Kalmar framstode sålunda i och för sig såsom naturlig, sedan densamma från och med den 1 juli 1941 införlivats med statens järnvägar. Att den icke tagits med i 1941 års elektrifieringsprogram hade enbart berott på den omständigheten, att den då icke ägts av staten. Linjen Östersund—Storlien slutligen hade nu medtagits främst av militära skäl men även på grund av dess betydelse och uppgift för det kommersiella handelsutbytet ävensom de fördelar ur driftteknisk och driftekonomisk synpunkt, vilka självfallet måste följa av att den elektriska driften utsträcktes från Östersund ända fram till Storlien, särskilt som denna linje hade mycket stora stigningar och därför vid ångdrift krävde relativt stor kvantitet bränsle.

Styrelsen meddelar, att styrelsen i förevarande sammanhang jämväl övervägt frågan om elektrifiering av linjerna Boden—Haparanda och Kilafors—Söderhamn. Härom anför styrelsen.

Vad angår den sistnämnda linjen är anledningen härtill närmast det allt mer aktualiserade behovet av ytterligare en omformarstation för krafttillförseln till huvudlinjen Krylbo—Ånge, vars kraftöverföringsanläggningar blivit satta på hårda prov till följd av de senaste årens oerhört ökade trafik. Särskilt stora hava påfrestningarna varit på sträckan Ockelbo—Ljusdal samt på omformarstationen på förstnämnda plats, vars maskineffekt nu börjar bli otillräcklig.

Då enbart en tillbyggnad av denna station icke skulle vara tillfyllest, enär spänningsfallet på linjen tenderar att uppnå värden, som icke kunna tolereras, och då en ledningsförstärkning skulle medföra betydande kostnader och avsevärd kopparförbrukning, har styrelsen måst undersöka möjligheten att erhålla ökad energiinmatning i närheten av den ansträngda bandelens mittpunkt. Den enda naturliga lösningen har härvid befunnits vara en ny, till Söderhamn förlagd omformarstation, varvid en elektrifiering av linjen Kilafors—Söderhamn skulle låta sig genomföras under mycket gynnsamma betingelser.

Eftersom en sådan åtgärd enligt vad som framgår av det anförda närmast påkallas av abnorma, måhända snart övergående påfrestningar, och då läget synes medgiva, att utvecklingen studeras ännu ett år, innan något åtgöres, anser styrelsen emellertid, att med det slutliga ställningstagandet till frågan om en ny omformarstation i Söderhamn och därmed även till frågan om elektrifiering av linjen Kilafors—Söderhamn lämpligen bör något anstå.

Frågan om elektrifiering av linjen Boden—Haparanda har tagits under överbärande uteslutande på grund av att de militära myndigheterna såväl nu som tidigare framhållit angelägenheten av en sådan åtgärd. Nämnda elektrifieringsföretag, vilket skulle kräva en kostnad av omkring 15 miljoner kronor, har emellertid visat sig så avgjort mycket svagare ur räntabilitetssynpunkt än övriga nu undersökta linjer, att styrelsen, som i första hand torde ha att pröva och bedöma dylika frågor ur andra synpunkter än de rent militära, för sin del icke ansett sig hava anledning att i det följande närmare uppehålla sig vid detta projekt.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till de verkställda tekniska och ekonomiska utredningarna rörande de nu för elektrifiering ifrågasatta bansträckorna.

Beträffande tillförseln av elektrisk energi framhåller styrelsen.

För en del av linjerna är kraftöverföringen redan ordnad, och för övriga linjer kan denna fråga ordnas utan svårighet. Sålunda kan linjen Varberg—Herrljunga matas från omformarstationen i Sjömarken, för vars utvidgning 1942 års riksdag för innevarande budgetår anvisat ett reservationsanslag å 1,100,000 kronor. Denna station jämte den befintliga stationen i Alvesta kan även tillgodose energibehovet för linjen Borås—Alvesta. Linjen Uddevalla—Herrljunga kan erhålla hela sitt energibehov från befintliga omformarstationer i Uddevalla, Alingsås och Falköping. För dessa tre linjer erfordras således inga nya omformarstationer utan blott en viss förstärkning av de nuvarande stationernas utrustning. Utmatning till linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar kan ske dels från Alvesta, dels från en ny tillkommande station i Emmaboda, för vilken markområde finnes reserverat. Verkställda undersökningar hava visat, att sistnämnda station mycket väl kan inlänkas i Sydsvenska Kraftaktiebolagets system. För linjen Östersund—Storlien slutligen förutses dels en ny till stamlinjenätet ansluten omformarstation i Duved, dels matning från den befintliga omformarstationen i Östersund.

Kostnaderna för de erforderliga överföringsanläggningarna hava vid 1942 års pristäthållanden beräknats till följande belopp.

	Omformarstationer med maskiner och boställshus	Kontaktledningar m. m.	Högspänningsledning för belysning	Summa
	1 000 - tal kronor			
Varberg—Herrljunga	555	4,085	460	5,100
Borås—Alvesta	430	4,580	480	5,490
Uddevalla—Herrljunga	255	3,105	330	3,690
Östersund—Storlien	1,215	4,680	515	6,410
Alvesta—Karlskrona	1,255	6,255	660	8,170
Emmaboda—Kalmar				

Till dessa kostnader komma kostnader för ändringar av belysningsledningar och svagströmsledningar samt för bangårdar, bana och broar. Härom anför styrelsen.

Liksom vid tidigare genomförda elektrifieringar måste även vid de nu närmast ifrågasatta förutsättas, att befintliga luftledningar för belysning på järnvägsstationerna ävensom utmed järnvägslinjerna framdragna svagströmsledningar för telefon, telegraf och signaler ändras till kabelledningar. Vidare är — likaledes som vid tidigare elektrifieringar — att räkna med vissa arbeten på bangårdar, bana och broar. Att beakta är emellertid, att dessa arbeten icke äro en nödvändig förutsättning för eller följd av själva elektrifieringen utan att de åtminstone delvis äro av den art, att de ändock förr eller senare måste komma till stånd. Elektrifieringen föranleder med andra ord beträffande nyssnämnda arbeten endast en förskjutning i tid av vissa i längden ofrånkomliga kostnader. Åtminstone en del av dessa böra därför rätteligen belasta andra konton än elektrifieringens. Ifrågavarande kostnader hava vid nyss angivna pristäthållanden beräknats uppgå till följande belopp.

	Belysnings- ledningar	Statens järnvägars svagströms- ledningar	Bana, broar m. m.	Summa
	1 000-tal kronor			
Varberg—Herrljunga	200	1,315	3,000	4,515
Borås—Alvesta	240	1,750	4,650	6,640
Uddevalla—Herrljunga	150	935	2,250	3,335
Östersund—Storlien	210	1,580	3,000	4,790
Alvesta—Karlskrona)	180	2,160	4,875	7,215
Emmaboda—Kalmar)				

För ändring av telegrafverkets ledningar äro härtill att lägga följande kostnader (1,000 tal kronor), nämligen för

Varberg—Herrljunga	1,300
Borås—Alvesta	1,040
Uddevalla—Herrljunga	1,000
Östersund—Storlien	2,890
Alvesta—Karlskrona\	1,730
Emmaboda—Kalmar\	

Vid beräkning av antalet elektrolok har förutsatts i huvudsak samma trafikstorlek och tågplan som år 1938. Under denna förutsättning skulle för den elektriska driften på samtliga angivna linjer erfordras sammanlagt 50 elektrolok, därav 3 för ledningsunderhållet. Kostnaderna för dessa lok jämte sedvanliga anordningar för elektrisk tåguppvärmning m. m. beräknas för de olika linjerna vid i det föregående angivna prissförhållanden till följande belopp.

	Lok	Tåguppvärmning m. m.	Summa
	1 000-tal kronor		
Varberg—Herrljunga	5,550	420	5,970
Borås—Alvesta	3,150	300	3,450
Uddevalla—Herrljunga	2,850	270	3,120
Östersund—Storlien	3,525	300	3,825
Alvesta—Karlskrona)	5,175	450	5,625
Emmaboda—Kalmar)			

De sålunda beräknade totala kostnaderna för respektive linjer framgå av följande sammanställning.

	Överförings- anlägg- ningar	Belysnings- ledningar, banarbeten m. m.	Telegraf- verkets ledningar	Lok m. m.	Summa
	1 000-tal kronor				
Varberg—Herrljunga	5,100	4,515	1,300	5,970	16,885
Borås—Alvesta	5,490	6,640	1,040	3,450	16,620
Uddevalla—Herrljunga	3,690	3,335	1,000	3,120	11,145
Östersund—Storlien	6,410	4,790	2,890	3,825	17,915
Alvesta—Karlskrona)	8,170	7,215	1,730	5,625	22,740
Emmaboda—Kalmar (

I anslutning till sammanställningen framhåller järnvägsstyrelsen, att viss del av de angivna kostnaderna för förbättring av spåröverbyggnaden ävensom för elektrolok syntes böra bestridas med förnyelsefondsmedel. Skälet härtill framginge, i vad gällde förstnämnda kostnader, av vad i det föregående anförts. En sådan finansiering av kostnaderna för de erforderliga elektroloken syntes styrelsen vara motiverad av följande omständigheter.

Ett elektrolok är visserligen dyrare i inköp än ett ånglok men presterar å andra sidan i genomsnitt så mycket mera effektivt arbete, att merkostnaden uppväges av den ökade prestationsförmågan. Om elektrifieringen fortginge i sådant tempo, att ångloken kunde ersättas med elektrolok allteftersom de förra på grund av ålder och förslitning måste slopas, skulle alltså icke uppstå någon ökad kostnad för anskaffning av elektrolok och skäl sålunda föreligga att låta hela denna kostnad bestridas av förnyelsefondsmedel. Nu bedrives emellertid elektrifieringen i något snabbare tempo än som motsvarar ånglokens naturliga förnyelse. Elektrifieringsanslaget bör därför skäpligen belastas med viss del av ifrågavarande kostnad för elektrolok. Storleken av denna del beror givetvis på ånglokparkens ålder och tillstånd vid varje särskilt elektrifieringstillfälle, i det att den på elektrifieringsanslaget belöpande kostnadsdelen bör vara relativt mindre — och följaktligen förnyelsefondens andel större — ju högre ånglokens medelålder är. Med beaktande av dessa förhållanden synes motiverat att ett å kapitalbudgeten nu anvisat anslag till fortsatt elektrifiering belastas med högst 60 procent av uppkommande kostnader för elektrolok och att minst 40 procent av nämnda kostnader bestridas av förnyelsefondsmedel.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för de förändringar i driftförhållanden och driftutgifter, som en elektrifiering av nu ifrågavarande banlinjer kan beräknas medföra. Styrelsen har härvid, som redan framhållits, för samtliga linjer räknat med ungefär samma tågplan och trafikomfattning som för år 1938. Under denna förutsättning har följande sammanställning upprättats.

	Antal tågkm	Minskning i			Elektrisk energi- förbrukning, milj. kWh
		antal personal	kolför- brukning ton	brännolja ton	
Varberg—Herrljunga	1,050	25	8,900	350	9.1
Borås—Alvesta	810	22	8,900	50	7.4
Uddevalla—Herrljunga	575	20	4,300	¹⁾ 80	4.7
Östersund—Storlien	770	22	9,700	²⁾ —	8.7
Alvesta—Karlskrona)	1,200	39	10,900	—	8.8
Emmaboda—Kalmar)					

Med ledning av anförda uppgifter beräknas elektrifieringen vid ett kolpris av 50 kronor per ton samt vid nu gällande löne- och prisförhållanden i övrigt medföra följande minskning i driftkostnaderna.

¹⁾ Dessutom 35,000 l. bentyl.

²⁾ " 45,000 " "

	Personal- kostnader	Kostnader för drivmedel	Lok- underhåll m. m.	Summa
1000-tal kronor				
Varberg—Herrljunga	131	551	93	775
Borås—Alvesta	124	510	95	729
Uddevalla—Herrljunga	92	259	50	401
Östersund—Storlien	124	578	85	787
Alvesta—Karlskrona	211	583	146	940
Emmaboda—Kalmar				

Häremot äro att ställa följande med den elektriska driften tillkommande kostnader.

	Elektrisk energi	Underhåll samt avskrivning på överförings- anläggningar	Summa
1000-tal kronor			
Varberg—Herrljunga	153	122	275
Borås—Alvesta	175	133	308
Uddevalla—Herrljunga	104	89	193
Östersund—Storlien	193	185	378
Alvesta—Karlskrona	215	223	438
Emmaboda—Kalmar			

Skillnaden mellan de bortfallande och tillkommande driftkostnaderna, d. v. s. den genom en elektrifiering möjliggjorda minskningen i driftutgifterna framgår av följande sammanställning, som även upptager de beräknade anläggningskostnaderna samt den beräkningsbara förrentningen, allt under förutsättning av i huvudsak nu rådande prisförhållanden.

	Anläggnings- kostnad	Minskning i utgifter	Besparing i procent av anläggnings- kostnaden
1000-tal kronor			
Varberg—Herrljunga	16,885	500	3.0
Borås—Alvesta	16,620	421	2.5
Uddevalla—Herrljunga	11,145	208	1.9
Östersund—Storlien	17,915	409	2.3
Alvesta—Karlskrona	22,740	502	2.2
Emmaboda—Kalmar			

Järnvägsstyrelsen anför i anslutning till dessa uppgifter.

I förestående sammanställning hava samtliga vid en elektrifiering uppkommande engångskostnader ställts i relation till de av den ändrade driftformen möjliggjorda driftbesparingarna. Vid bedömande av den sålunda erhållna avkastningsprocenten är emellertid att beakta, att en del av de i anläggningskostnaderna ingående arbetena, såsom redan framhållits, strängt

taget icke erfordras för elektrifieringens egen skull utan endast av lämplighetsskäl anses böra komma till utförande i detta sammanhang. De torde med andra ord vara ofrånkomliga även vid fortsatt ångdrift, ehuru de då kunna anstå till viss senare tidpunkt med eventuellt gynnsammare prisförhållanden än de nu rådande. Som exempel på dylika arbeten kan nämnas den allmänna upprustning av respektive banlinjer, som ansetts böra företagas i samband med en elektrifiering, oaktat dessa torde kunna trafikerats med elektrolok även i nu befintligt skick. Av ungefär samma natur är den merkostnad, som föranledes av förutsatt förkablning av telegrafverkets ledningar, enär enbart undanflyttning av desamma torde få anses tillfyllest för elektrifieringens egen skull. Nämda standardhöjningar äro visserligen i och för sig önskvärda och lämpliga att utföra i samband med övriga för elektrodriften erforderliga arbeten men måste strängt taget anses såsom denna ovidkommande, i den mån de äro betingade av andra skäl eller i allt fall måste komma till utförande. Att även dylika kostnader medräknats i tidigare framlagda räntabilitetskalkyler rörande planerade elektrifieringar är visserligen sant. Dessa kalkyler ha emellertid i allmänhet avsett bandelar med så stark trafik och så gynnsamma ekonomiska förutsättningar för elektrodrift, att de därigenom uppnådda driftbesparingarna kunnat giva en någorlunda tillfredsställande förräntning på ett kapital, innefattande även de här berörda utgiftsposterna. Ett särskiljande av kostnaderna för sådana arbeten, som endast av lämplighetsskäl ansetts böra komma till utförande i direkt samband med en elektrifiering men eljest skulle ha kunnat anstå någon tid, har sålunda saknat nämnvärd betydelse för ett ekonomiskt bedömande av tidigare ifrågasatta elektrifieringsföretag. När man nu nått därhän, att fråga är om elektrifiering av linjer med relativt sett svagare trafik och alltså mindre gynnsamma förutsättningar för en sådan rationaliseringsåtgärd, är det däremot mera angeläget, att dylika, själva elektrifieringen icke egentligen vidkommande kostnader särskiljas, enär det i annat fall kan inträffa, att företag, vilka i realiteten äro försvarliga även ur företagsekonomisk synpunkt, komma att framstå som vore de ekonomiskt oberättigade. Att exakt ange storleken av dessa kostnadsposter låter sig dock knappast göra. Dels kan nämligen för närvarande icke närmare anges, när behov under alla förhållanden kan uppkomma att vidtaga angivna upprustning av berörda banlinjer dels saknas möjlighet att nu bedöma, vilka kostnader dessa arbeten då kunna komma att betinga, enär kostnadernas storlek är beroende av vid tidpunkten för arbetets utförande rådande löne- och prisförhållanden. Till klarläggande av här berörda fråga kunna sålunda i detta sammanhang endast anges de ungefärliga gränser, inom vilka avkastningsprocenten torde variera, därest ifrågavarande utgifter medtagas i eller uteslutas ur kalkylen.

Vid bedömande av den faktiska avkastningen torde hänsyn jämväl böra tagas till det i det föregående berörda förhållandet, att en fortsatt elektrifiering delvis ersätter en eljest om några år behöfvlig återanskaffning av ånglok och alltså till denna del synes böra och kunna bekostas med förnyelsefondsmedel.

Frånräknas nu angivna, huvudsakligen till en standardhöjning syftande kostnader såsom för förstärkning av spåröverbyggnaden och förlängning av mötesspår m. m. samt merkostnaderna för förkablning av telegrafverkets ledningar ävensom den del av anskaffningskostnaden för elektrolok, som skäligen anses böra bestridas av förnyelsefondsmedel, te sig anläggningskostnaderna enligt styrelsen på följande sätt.

	Anläggnings- kostnad brutto	H ä r a v		Anläggnings- kostnad exkl. vidstående särskilda kostnader	Drift- besparing (se ovan) i förhållande till detta kapital
		för banför- stärknings- arbeten, tele- grafverkets anläggningar m. m.	40 % av kostnaden för elektrolok		
		1 0 0 0 - t a l k r o n o r			
Varberg—Herrljunga ..	16,885	3,545	2,070	11,270	4.4
Borås—Alvesta	16,620	3,600	1,260	11,760	3.6
Uddevalla—Herrljunga	11,145	2,070	1,140	7,935	2.6
Östersund—Storlien...	17,915	4,510	1,260	12,145	3.4
Alvesta—Karlskrona.. }	22,740	4,940	1,950	15,850	3.2
Emmaboda—Kalmar— }					

Det framlagda utredningsresultatet kunde, framhåller järnvägsstyrelsen vidare, sammanfattas så, att förräntningen, om hänsyn toges endast till rena driftkostnadsbesparingar, vid ett kolpris av 50 kronor per ton samt nuvarande löne- och prisförhållanden i övrigt för de särskilda banlinjerna låge inom följande ungefärliga gränser, nämligen

	högst	lägst
	procent	
Varberg—Herrljunga	4.4	3.0
Borås—Alvesta	3.6	2.6
Uddevalla—Herrljunga	2.6	1.9
Östersund—Storlien	3.4	2.3
Alvesta—Karlskrona	3.2	2.2
Emmaboda—Kalmar		

Den verkställda räntabilitetskalkylen innehölle emellertid, anför styrelsen, ännu ett ovisshetsmoment utöver de redan berörda nämligen i vad gäller den framtida driftkostnadsnivån. Beträffande denna hade som förut anmärkts här räknats med ett kolpris av 50 kronor per ton samt med nu rådande löner och nuvarande priser på andra driftförnödenheter än bränsle. I fråga om dessa och vissa andra faktorer yttrar styrelsen.

Att beakta är, att kolpriset, som intill krigsutbrottet i september 1939 höll sig vid omkring 22 kronor per ton, därefter undergått en fortlöpande stegring, så att detsamma sedan augusti 1941 utgjort och alltjämt utgör 65 kronor per ton, samt att även löner och andra materialier från förkrigstiden stigit successivt, intill dess pris- och lönestopp infördes i slutet av föregående år. Så länge nuvarande utrikespolitiska förhållanden bestå, torde alltså kunna förutsättas, att driftkostnadsnivån förblir i stort sett densamma som för närvarande. Därest kolpriset skulle komma att nedgå till förkrigstidens nivå och även övriga materialpriser samt lönerna avsevärt nedbringas, ställer sig en fortsatt elektrifiering ur företagsekonomisk synpunkt givetvis mindre gynnsam än som framgår av nyss angivna uppgifter. Å andra sidan måste emellertid beaktas, att på elektrifieringens kreditsida i kalkylerna på hittills vanligt sätt endast ansetts böra upptagas beräkningsmässigt åtkomliga driftkostnadsbesparingar men däremot ingen som helst vinst till

följd av ökad transportkapacitet, snabbare trafik etc. I den mån dylika vinster göra sig gällande, måste därför de verkliga resultaten utfalla gynnsammare än de beräknade. Att nu ställa prognoser rörande utvecklingen i det ena eller andra avseendet är givetvis så gott som omöjligt. Det är emellertid påtagligt, att räntabilitetskalkylen vid antagna löne- och prisförhållanden till följd av nyssnämnda omständigheter innehåller en viss säkerhetsmarginal. Det bör dessutom beaktas, att kalkylen baserats på kolpriser, icke oväsentligt lägre än de aktuella, och att driften vid åtskilliga av här förevarande linjer för närvarande och väl också under avsevärd tid framåt i stor utsträckning måste ombesörjas med ved- eller torveldade lok, vilket medför, att bränslekostnaderna stiga till inemot det dubbla mot vid koleldning, d. v. s. motsvara ett kolpris av omkring 130 kronor per ton. Huru räntabiliteten — beräknad enligt angivna grunder och hänförd till den själva elektrifieringen gällande anläggningskostnaden — påverkas dels av kolprisets nedgång till 25 kronor per ton, dels av det högre bränslepris, som följer av vedeldningen, framgår av följande sammanställning.

	Förräntning under förutsättning av		
	koleldning och 25 kr. 50 kr. kolpris		vedeldning motsvarande 130 kr. kolpris
	Procent		
Varberg—Herrljunga	2.2	4.4	10.4
Borås—Alvesta	1.7	3.6	9.2
Uddevalla—Herrljunga	1.2	2.6	6.7
Östersund—Storlien	1.4	3.4	9.1
Alvesta Karlskrona	1.5	3.2	8.4
Emmaboda—Kalmar			

Dessa uppgifter gäve vid handen, framhåller styrelsen, att en elektrifiering av ifrågavarande banlinjer vore ekonomiskt icke blott försvarlig utan till och med mycket fördelaktig, därest det nuvarande prisläget kunde förutsättas bliva bestående för framtiden. Om efter krigets slut prisläget återginge till förkrigsnivån, komme den elektriska driften däremot såsom av nyss återgivna uppställning framginge att ställa sig ekonomiskt ofördelaktig, särskilt för de banlinjer, som elektrifierades under nu rådande höga prisläge och i vilka på grund härav investerades ett förhållandevis stort kapital. I den mån elektrifieringen fullföljdes under det nu pågående kriget, vore densamma emellertid ur militär och beredskapssynpunkt betydelsefull därigenom, att den verksamt befrämjade transportväsendets kapacitet och funktionsduglighet under krigs- och avspärningstiden.

I betraktande av de indirekta vinster och andra påtagliga fördelar, som den elektriska driften medförde, och de synpunkter, som av statsmakterna vid skilda tillfällen hävdats, då det gällt att taga ställning till frågan om en fortsatt elektrifiering, anser järnvägsstyrelsen, trots de osäkra framtidsutsikterna, skäl tala för elektrifieringens fullföljande.

Den takt, i vilken elektrifieringens fortsättande borde ske, syntes böra bestämmas å ena sidan av det statsfinansiella läget och tillgången på

för arbetet erforderliga materialier, och å andra sidan av det minimimått av arbeten, som erfordrades för att den nuvarande elektrifieringsorganisationen skulle kunna uppehållas, vilket framstode som en angelägen, även av statsmakterna framhållen och erkänd beredskapsåtgärd. Styrelsen fortsätter härom.

Beträffande materialförsörjningen ha vissa preliminära förhandlingar ägt rum med industrikommissionen, som därvid ställt i utsikt, att för statens järnvägars elektrifieringsarbeten från och med år 1944 skulle kunna reserveras 500 ton koppar per år samt motsvarande kvantiteter järn och bly. Kopparbehovet, hänförligt till statens järnvägars stark- och svagströmsanläggningar, för här ifrågakvarande elektrifieringsföretag framgår av följande sammanställning.

	Ton
Varberg—Herrljunga	520
Borås—Alvesta.....	605
Uddevalla—Herrljunga	390
Östersund—Storlien.....	635
Alvesta—Karlskrona	} 780
Emmaboda—Kalmar	

I vad gäller linjer med de nu nämndas karaktär möjliggör den i utsikt ställda koppartilldelningen en byggnadstakt av 100—120 bankilometer per år. Denna produktion synes tillräcklig för att tillgodose elektrifieringsorganisationens behov av arbetsunderlag.

Även om alltså elektrifieringen av här berörda skäl borde och kunde fullföljas i viss omfattning, vore det emellertid, anför järnvägsstyrelsen vidare, särskilt med hänsyn till de hårt ansträngda statsfinanserna och knappheten på materialier nödvändigt, att elektrifieringsprogrammet nu liksom år 1941 i möjligaste mån begränsades. Det gällde alltså att liksom förra gången göra ett urval och taga ställning till den ordningsföljd, i vilken de särskilda elektrifieringsprojekten borde komma till utförande.

Styrelsen framhåller, att olika bedömningsgrunder givetvis kunde anläggas på detta spörsmål, och fortsätter.

Ser man till det *företagsekonomiska resultatet*, bör, enligt vad som framgår av nu meddelade uppgifter, linjen Varberg—Herrljunga komma i första rummet. Till en sådan elektrifiering bör emellertid av drifttekniska skäl läggas elektrifieringen av linjen Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, varigenom ränteavkastningen på elektrifieringsföretaget i dess helhet blir ungefärligen densamma som på elektrifieringen Östersund—Storlien eller Borås—Alvesta. Det ekonomiska bedömandet giver sålunda icke klart utslag till förmån för någon av de nu nämnda linjerna.

Lägges däremot huvudvikten vid de *militära synpunkterna*, framstår elektrifieringen av linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla som mest önskvärd, varvid av den sistnämnda linjen sträckan från Borås och uppåt bör givas något företräde.

Bedömas åter de olika elektrifieringarna ur synpunkten, att desamma böra utgöra *bästa möjliga arbetsunderlag* för den särskilt under orostider viktiga elektrifieringsorganisationen, kommer man till det resultatet, att de till landets sydligare delar förlagda elektrifieringarna äro att föredraga. Arbetena

på dem äro nämligen relativt litet klimatpåverkade. I detta avseende är sålunda elektrifieringen Varberg—Herrlunga—Uddevalla något förmånligare än elektrifieringen Östersund—Storlien. Skillnaden är emellertid icke av större betydelse.

Om slutligen till grund för bedömandet lägges den elektriska bandriftens förmåga att tillgodose mera *allmänna intressen*, måste det konstateras, att elektrifieringen Östersund—Storlien medför en betydelsefull förbättring av kommunikationerna och att den i detta avseende endast torde kunna jämföras med den ekonomiskt mindre gynnsamma elektrifieringen Alvesta—Karlskrona—Kalmar. Genom en elektrifiering till Storlien böra också kunna lösas vissa kraftfrågor för denna ort, som hittills varit beroende av en under kristider opålitlig dieselreserv. Även elektrifieringen Varberg—Herrlunga—Uddevalla bör i här förevarande sammanhang framhållas, då den möjliggör en smidig utjämning av trafiken mellan de tidigare elektrifierade Bohus-, västkust- och västra stambanorna. Densamma torde dock i mindre grad än de båda förutnämnda elektrifieringarna få anses vara betingad av omsorgen om det allmännas bästa.

Med hänsyn till här berörda omständigheter har järnvägsstyrelsen vid prövning av den ordning, i vilken de undersökta elektrifieringarna borde komma till utförande, funnit, att linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrlunga—Uddevalla borde givas visst företräde framför de övriga, men att det vore förenat med svårighet att avgöra ordningsföljden dem emellan. Då tidsläget krävde den största återhållsamhet beträffande nya kapitalinvesteringar och då den i beredskapshänseende behövliga stabilisering av elektrifieringsorganisationen, som närmast eftersträvades, kunde uppnås även genom ett relativt snävt begränsat arbetsprogram, vore det emellertid enligt styrelsens uppfattning naturligt, om den minst kapitalkrävande av de nämnda utbyggnaderna, nämligen linjen Östersund—Storlien, nu bleve beslutad. Därmed vunnes också den fördelen, att till en sannolikt svår efterkrigskris sparades största möjliga del av de såsom medel vid bekämpandet av en allmän arbetslöshet särskilt värdefulla elektrifieringsföretagen. Elektrifieringen Östersund—Storlien, utnyttjad såsom underlag för elektrifieringsorganisationen, skulle i huvudsak kunna utföras under åren 1944 och 1945. Ansåges åter linjen Uddevalla—Varberg böra ifrågakomma i första hand, skulle arbetsprogrammet under enahanda förutsättningar kunna utsträckas till att omfatta åren 1944—46.

Ett förord för endast den ena av de nu nämnda elektrifieringarna strede emellertid i viss mån mot de militära önskemålen, enligt vilka elektrifieringen av såväl Östersund—Storlien som Uddevalla—Herrlunga—Borås borde komma till utförande inom den närmaste tiden. Då dessa önskemål nu måste tillmätas avgörande betydelse, hade järnvägsstyrelsen, med bortseende i viss mån från nyss berörda omständigheter, funnit sig böra föreslå elektrifiering av *både linjen Östersund—Storlien och linjen Uddevalla—Herrlunga—Varberg*. Arbetena förutsattes därvid av militära skäl böra i första hand och samtidigt koncentreras på bandelarna Uddevalla—Herrlunga och Östersund—Järpen för att därefter fullföljas i sådan ordning, att utbyggnaden Varberg—Borås sist komme till utförande.

Med hänsyn till den emotsebara tillgången på material och arbetskraft borde arbetet enligt styrelsen fördelas på åren 1944—1946. På de i strategiskt avseende mest betydelsefulla linjerna Uddevalla—Herrljunga och Östersund—Järpen beräknades i så fall elektrisk drift kunna upptagas vid utgången av år 1944 respektive under första hälften av år 1945.

Totalkostnaderna för den sålunda föreslagna elektrifieringen fördela sig enligt järnvägsstyrelsens beräkningar på följande sätt.

	Kostnader att utgå av		Summa
	anslag å riksstatens kapitalbudget	förnyelse- fondsmedel	
	Miljoner kronor		
	Östersund—Storlien	14.8	3.1
Varberg—Uddevalla	21.5	6.5	28.0
Summa	36.3	9.6	45.9

Enligt den angivna arbetsplanen skulle kostnaderna fördela sig på fyra budgetår med början 1943/44. Under sistnämnda budgetår erfordrades för linjerna Östersund—Storlien och Uddevalla—Varberg medelsanvisning å kapitalbudgeten av 6 respektive 7 miljoner kronor eller alltså sammanlagt 13 miljoner kronor. Några förnyelsefondsmedel skulle däremot icke bli erforderliga förrän under följande budgetår.

Med kännedom om de rubbningar i planläggningen, som under nu rådande förhållanden knappast kunna undvikas, har järnvägsstyrelsen i övrigt ansett sig icke nu kunna framlägga någon mera bindande, i tiden bestämd kostnadsfördelning för arbetet i dess helhet. Antydningssvis har styrelsen emellertid meddelat, att kapitalbehovet sannolikt komme att vara störst under budgetåret 1944/45, då det beräknats uppgå till cirka 18 miljoner kronor — varav cirka 2 miljoner kronor förnyelsefondsmedel — för att under de härpå följande budgetåren nedgå till cirka 13 respektive 2 miljoner kronor — varav cirka 6.5 respektive 1.5 miljoner kronor förnyelsefondsmedel.

Vad slutligen angår frågan om möjligheten att förränta de investeringsanslag, som erfordras för den nu ifrågasatta fortsatta elektrifieringen, framhåller järnvägsstyrelsen.

Styrelsen har såväl i sin den 20 januari 1939 avlätna framställning angående elektrifiering av banan Långsele—Boden — återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 73 till 1939 års lagtima riksdag — som i sin förut åberopade framställning den 29 januari 1941 angående fortsatt elektrifiering hemställt om avskrivning av berörda investeringar, i den mån desamma enligt de verkställda utredningarna icke kunde anses räntabla. Dessa yrkanden hava emellertid icke föranlett någon åtgärd från statsmakternas sida. Som skäl härför har i propositionen nr 95 till 1941 års riksdag av departementschefen anförts följande:

»Vidkommande det förut berörda förräntningsspörsmålet må framhållas, att resultatet av beräkningar, som i huvudsak grunda sig på förändringarna

på utgiftssidan beträffande den bansträcka, som i det särskilda fallet ifrågasättes skola elektrifieras, icke torde vara ett fullt riktigt uttryck för det ekonomiska utfallet för statsbanenätet i dess helhet av elektrifieringen. Då statsbanenätet såväl företags- som samhällsekoniskt arbetar som en enhet, torde nämligen en avgränsning på sätt hittills skett av elektrifieringen till vissa i varje särskilt beslut upptagna linjer från ekonomiska synpunkter alltid bliva i viss grad godtycklig och mindre rationell. Varje del av nätet är till viss grad beroende av alla de övriga. Förbättrade trafikmöjligheter på en sträcka torde sålunda i åtskilliga fall medföra förändringar även på de övriga, medan mindre effektiva driftformer på en bandel kunna väntas påverka resultatet även på de övriga. Det torde i detta sammanhang vidare böra erinras, att 1936 års riksdag ansåg sig beträffande kraven på förräntning av elektrifieringskostnaderna böra uttala, att statens järnvägar måste anses vara för hela landets samfärdselväsen av sådan central betydelse, att på kort sikt inriktade avkastningskrav ej borde få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling.»

Samma synpunkter kunna givetvis åberopas även i vad gäller det elektrifieringsföretag, varom nu är fråga. Med hänsyn härtill och då det under nuvarande ovissa förhållanden alltjämt är svårt att få någon tillförlitlig grund för bedömande av förräntningsspörsmålet, finner sig styrelsen i denna fråga icke böra framställa något bestämt yrkande. Styrelsen vill endast uttala att, när omfattningen av det nu föreslagna elektrifieringsprogrammet huvudsakligen bestämts av militära skäl och styrelsen i avvaktan på mera gynnsamma förutsättningar i avseende å bland annat anläggningskostnaderna eljest skulle ha stannat för att föreslå endast ett hälften så omfattande arbetsprogram, i varje fall den merkostnad, som föranledes därav att ifrågasatt elektrifiering kommer till utförande under en tidsperiod med, såvitt nu kan bedömas, omkring 50 procent högre anläggningskostnader än före kriget, täckes genom å driftbudgeten anvisat avskrivningsanslag och sålunda icke ökar statens järnvägars förräntningsplikt.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till elektrifiering av linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Uddevalla för budgetåret 1943/44 anvisa ett investeringsanslag av 13,000,000 kronor.

Statens industrikommission har den 3 mars 1943 avgivit utlåtande i ärendet. Under hänvisning i övrigt till utlåtandet, vilket kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott, vill jag här endast meddela, att kommissionen, med vissa i utlåtandet angivna reservationer, ansett de materialkvantiteter, som erfordras för de nu ifrågasatta elektrifieringsarbetena, kunna, såvitt nu vore möjligt att bedöma, ställas till förfogande för ändamålet.

Med särskild skrivelse den 10 mars 1943 har järnvägsstyrelsen överlämnat yttrande i ärendet av *chefen för försvarsstaben*. Med hänsyn till innehållet i berörda handlingar torde en redogörelse härför icke böra lämnas till statsrådsprotokollet, utan riksdagens vederbörande utskott torde därom böra erhålla erforderliga upplysningar genom handlingarna, som komma att tillhandahållas utskottet. Jag vill emellertid meddela, att försvarsstabschefen ur militär synpunkt icke haft något att i och för sig erinra mot de föreslagna elektrifieringarna.

Slutligen har *telegrafstyrelsen* den 1 april 1943 avgivit utlåtande i ärendet. Styrelsen har därvid i första hand redogjort för de ifrågasatta elektrifieringarnas inverkan på telegrafverkets anläggningar vid de berörda järnvägslinjerna och för de åtgärder, som i anledning härav påkallades. Vid sitt ställningstagande till den föreliggande framställningen har styrelsen förklarat sig icke ha något att erinra emot densamma under vissa i utlåtandet angivna förutsättningar, vilka i allmänhet äro av beskaffenhet att böra i hittills vanlig ordning beaktas i samband med avgörande av frågan om blivande koncession för de avsedda ledningsanläggningarna. Styrelsen har vidare framhållit, att vid genomförande av elektrifieringen av sträckan Uddevalla—Herrljunga den i järnvägsstyrelsens framställning angivna kostnaden för undanflyttning av telegrafverkets ledningar på nämnda sträcka måste utökas med merkostnaden för en i telegrafstyrelsens utlåtande föreslagen kabel Uddevalla—Trollhättan—Vara—Gudhem. Vidare har styrelsen anført, att det svårigen låte sig göra att inom den för elektrifieringen av sträckan Uddevalla—Herrljunga avsedda tiden utföra de omfattande kabelanläggningar, som på denna sträcka erfordrades.

I början av år 1942 färdigställdes järnvägslinjen Långsele—Boden för elektrisk drift. Härmed äro statens järnvägars samtliga huvudlinjer elektrifierade. Vissa till dessa banor anknyttande sidolinjer ha därjämte elektrifierats på grund av de fördelar för drifttjänsten, som en ensartad driftform för huvudlinje och bilinje erbjuder. Såvitt gäller huvudlinjerna, har elektrifieringsföretagens ordningsföljd dikterats av de olika företagens räntabilitet. Då frågan om elektrifiering av stambanelinjen Långsele—Boden blev aktuell, visade de ekonomiska kalkylerna icke någon mera tillfredsställande avkastning å det kapital, som måste investeras i företaget. Såsom motivering för elektrifiering av denna linje framhölls emellertid, bland annat, den stora betydelsen av att statens järnvägars samtliga huvudlinjer elektrifierades. Dessa linjers utrustande för en ensartad driftform av sådan smidighet, effektivitet och utvecklingsmöjlighet som den elektriska ansågs göra statens järnvägar skickade att väl fylla sin uppgift att utgöra huvudådrorna i landets samfärdselnät.

Då elektrifieringen av sträckan Långsele—Boden nalkades sin fullbordan, uppstod frågan, huruvida elektrifieringsarbetena borde avbrytas eller nya sådana arbeten påbörjas i omedelbar anslutning till dem, som höllo på att avslutas. Vid den tid, då detta spörsmål aktualiserades, utfördes å de elektrifierade linjerna — sträckan Långsele—Boden inberäknad — icke mindre än 85 procent av hela statens järnvägars trafikarbete, mätt i vagnaxelkilometer. Efter det den elektriska driften nått en sådan omslutning, var det icke att förvänta, att nya elektrifieringsföretag i allmänhet skulle kunna lämna en affärsmässigt sett tillfredsställande förräntning å det investerade kapitalet. Järnvägsstyrelsen framlade det oaktat år 1941 ett program för elektrifieringsarbetenas fortsättande. Programmet omfattade i första hand linjerna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—

*Departements-
chefen.*

Änge och Gävle—Ockelbo. Av dessa linjer var ur räntabilitetssynpunkt Hälsingborg—Eslöv den bästa och Gävle—Ockelbo den sämsta. Dessa båda linjer beräknades nämligen vid ett kolpris av 25 kronor per ton, vilket ungefär motsvarade förkrigspriset, lämna en avkastning av 1.8 respektive 1.3 procent.

I propositionen nr 95 till 1941 års riksdag, vari elektrifiering av de nämnda linjerna tillstyrktes, utvecklade jag de olika synpunkter på frågan om elektrifieringens fortsatta bedrivande vid statens järnvägar, som borde beaktas. Enligt min uppfattning kunde tillräckliga skäl då knappast åberopas till stöd för ett avbrytande av arbetet på statsbanenätets elektrifiering. Jag framhöll emellertid, att det för att nya banor skulle omändras för elektrisk drift borde förutsättas, att beträffande varje ifrågasatt elektrifieringsföretag en övergång till den nya driftformen kunde beräknas medföra drifttekniska och ur allmän synpunkt påtagliga fördelar av sådan storleksordning, att fördelarna motiverade ett bortseende från att full förräntning icke erhöles å det för elektrifieringen erforderliga investeringskapitalet.

Riksdagen, som jämväl uttalade sig för arbetenas fortsättande (skrivelse nr 171/1941), erinrade om den centrala ställning statsbanorna alltjämt intoge i landets samfärdselväsen och om vikten av att de alltjämt underkastades förnyelse. En deras oavslåtliga anpassning efter den tekniska utvecklingen vore enligt riksdagens mening påkallad. I denna anpassning borde den föreslagna fortsatta elektrifieringen betraktas som ett naturligt led. Efter den begränsade elektrifieringsplan, som föreslagits, kunde även rent ekonomiskt sett arbetenas genomförande anses försvarligt.

De sålunda av statsmakterna år 1941 beslutade elektrifieringsföretagen beräknas bliva färdigställda vid slutet av innevarande kalenderår, och frågan om elektrifieringarnas fortsättande är därför änyo aktuell. Järnvägsstyrelsen har i sin nu förevarande skrivelse den 13 februari 1943 på närmare angivna grunder ansett ifrågavarande arbeten böra fortgå och därför framlagt ett program för arbetenas bedrivande några år framåt.

Av den verkställda utredningen rörande de fem järnvägslinjer, som enligt styrelsen främst böra ifrågakomma till elektrifiering, framgår, att företagen ur förräntningssynpunkt äro i det närmaste jämförliga med de till elektrifiering år 1941 föreslagna. Sålunda beräknas vid fredsnivåns kolpris av 25 kronor per ton avkastningen å investerat kapital för linjen Varberg—Herrljunga, som i räntabilitetshänseende är bäst av de nu föreslagna, till 2.2 procent och för linjen Uddevalla—Herrljunga, som är sämst i nämnda avseende, till 1.2 procent. För linjen Östersund—Storlien anges avkastningsprocenten med samma utgångspunkt till 1.4. Det är dock att märka, att järnvägsstyrelsen i sina ekonomiska beräkningar rörande de nu planerade elektrifieringsarbetena, till skillnad från vad tidigare plägat ske, vid räntabilitetskalkylen frånskilt de å företagens utgiftssida upptagna kostnaderna för sådana arbeten, som av lämplighetsskäl böra utföras i samband med elektrifieringarna men som icke äro omedelbart betingade av desamma.

Utgångspunkterna för bedömningen av de år 1941 och nu framlagda

elektrifieringsprogrammen synas i stort sett vara likartade. Jag tillåter mig därför att i fråga om de allmänna skälen för och emot ett fortsättande av elektrifieringsarbetena i huvudsak hänvisa till nyssnämnda proposition nr 95/1941 och riksdagens i anledning därav avlätna skrivelse nr 171. Därjämte anser jag mig böra framhålla följande.

I fråga om materialförsörjningen är läget, åtminstone såvitt avser vissa för förevarande arbeten erforderliga metaller, något mera ansträngt än då frågan om elektrifieringarnas fortsättande år 1941 var aktuell. Industrikommissionen har emellertid, om än med tvekan på några punkter, ställt i utsikt material till det av järnvägsstyrelsen förordade begränsade elektrifieringsprogrammet, som omfattar linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Uddevalla.

Det är självfallet vanskligt att under rådande förhållanden framlägga hållbara beräkningar rörande uppkommande besparingar i driften. Järnvägsstyrelsens kalkyler synas dock såtillvida vara uppgjorda med försiktighet, som styrelsen icke tillgodoräknat de föreslagna företagens creditsida några belopp, representerande vinst till följd av ökad transportkapacitet, snabbare trafik och dylikt. Det kan sålunda icke anses osannolikt, att det ekonomiska resultatet kommer att visa sig gynnsammare, allteftersom fördelarna av den elektriska driftformen hinna göra sig fullt gällande. Vidare må framhållas, att de av mig nyss omnämnda räntabilitetssiffrorna grundats på ett så lågt kolpris som 25 kronor per ton. Om man utgår från ett kolpris av 50 kronor per ton — för närvarande är priset 65 kronor per ton — ökas förräntningen för linjen Varberg—Herrljunga till 4.4 procent, för Uddevalla—Herrljunga till 2.6 procent och för Östersund—Storlien till 3.4 procent.

Vid bedömande av frågan, huruvida nya elektrifieringsarbeten nu böra igångsättas, bör enligt min mening beaktas betydelsen av att åtminstone en stomme av den befintliga elektrifieringsorganisationen kan hållas sysselsatt med arbeten av ifrågavarande slag. På grund av den rutin och effektivitet, som denna organisation med dess arbetsledning och arbetarstam under de gångna åren förvärvat, måste det redan ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt innebära påtagliga fördelar, om nya företag kunna i viss utsträckning igångsättas i anslutning till färdigställda sådana. Av än större vikt är emellertid den roll, som den nuvarande elektrifieringsorganisationen i rådande läge spelar i landets försvarsberedskap. Denna organisation utgör nämligen den enda fullt samövade beredskapsorganisation av större kapacitet, som statens järnvägar kunna utnyttja för ledningsreparationer i händelse av krig.

Med hänsyn till vad jag här framhållit finner jag skäl föreligga för ett fortsättande av arbetet på statsbanenätets elektrifiering. Beträffande de elektrifieringsföretag, som nu äro närmast i fråga, äro enligt min mening de drifttekniska och i övrigt ur allmän synpunkt påvisade fördelarna av elektrifieringen — icke minst värdet ur beredskapssynpunkt av elektrifieringsorganisationens upprätthållande — av den betydelse, att de måste anses uppväga den mindre tillfredsställande förräntningen å erforderliga investeringsbelopp och vara ägnade att häva den tvekan, som i övrigt naturligen kan föreligga om lämpligheten av att nu fortsätta elektrifieringsarbetena.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag mig under rådande förhållanden icke kunna förorda, att beslut fattas om elektrifiering av samtliga de i järnvägsstyrelsens skrivelse berörda järnvägslinjerna. Liksom styrelsen finner jag, att linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla i första hand böra komma ifråga. Elektrifiering av dessa linjer beräknas kosta 17.9 respektive 28 miljoner kronor, eller tillhopa närmare 46 miljoner kronor, vilka medel förutsatts skola anvisas under fyra budgetår. Ehuru åtskilliga skäl kunna anföras för att nu besluta igångsättande av båda dessa linjers elektrifiering, finner jag dock välbetänkt, att statsmakterna i rådande läge icke binda sig för den relativt stora investering, som ett sådant beslut skulle innebära. Enligt min mening böra de fortsatta elektrifieringsarbetena för närvarande begränsas till den omfattning, som erfordras för att den förefintliga elektrifieringsorganisationen genom dylika arbeten, parallellt med pågående elektrifieringsarbeten vid dubbelspårs- och äldre anläggningar, kan upprätthållas såsom en någorlunda effektiv beredskapsorganisation.

Då järnvägsstyrelsen med hänsyn till kravet på återhållsamhet med nya kapitalinvesteringar funnit i och för sig naturligt att nu begränsa arbetena till det minst kapitalkrävande av de båda företagen, nämligen linjen Östersund—Storlien, och tillika framhållit, att enbart elektrifiering av denna linje skulle under några år framåt kunna utgöra tillräckligt arbetsunderlag för elektrifieringsorganisationen, har jag från styrelsen under hand inhämtat vissa uppgifter rörande arbetskrafts- och anslagsbehov för detta företag ensamt.

Järnvägsstyrelsen har därvid upplyst att, om elektrifieringsprogrammet inskränktes till linjen Östersund—Storlien, detta arbete svårigen skulle kunna slutföras tidigare än i mitten av år 1946. Arbetet bleve med andra ord lika tidskrävande, om linjen Östersund—Storlien elektrifierades fristående som om den inrymdes i ett större elektrifieringsprogram. Detta sammanhänger företrädesvis därmed, att säsongen för arbeten, som bero av sommarklimatet, på denna linje är förhållandevis kort och att personaltillgångarna försvåra en så betydande tillfällig anhopning av arbetskraft, som skulle krävas för att uppnå en väsentlig avkortning av byggnadstiden. En sådan anhopning skulle för övrigt medföra ett ogynnsamt utnyttjande av arbetskraften. Linjen Östersund—Järpen skulle på grund av dessa omständigheter, liksom i det större projektet, kunna färdigställas för elektrisk drift under första halvåret 1945, linjen Järpen—Storlien under första halvåret 1946. Med denna plan skulle arbetsstyrkan för de egentliga elektrifieringsarbetena i medeltal uppgå till omkring 130 man. Den skulle alltså bli betydligt mindre än den arbetsstyrka, som under år 1942 sysselsatts med enahanda arbeten och som uppgått till i medeltal omkring 250 man. Detta snäva arbetsprogram anses emellertid tillräckligt för att den nuvarande elektrifieringsorganisationens beredskapsvärde icke genom personalinskränkningar skall behöva sänkas under den gräns, som kan anses försvarlig. Härvid förutsattes dock, att elektrifiering av nya dubbelspår och förnyelsearbeten på kraftöverföringsanläggningarna komma att bedrivas i av styrelsen antagen omfattning.

Beträffande behovet av anslagsmedel har järnvägsstyrelsen meddelat att, eftersom klimatet i hög grad begränsade arbetsmöjligheterna i Norrland, de i järnvägsstyrelsens skrivelse den 13 februari 1943 för linjen Östersund—Storlien angivna medelsbehoven för olika budgetår bleve oförändrade, även om programmet inskränktes till att omfatta endast denna linje.

Med stöd av vad järnvägsstyrelsen sålunda upplyst anser jag omfattningen av arbetena å sträckan Östersund—Storlien innebära förutsättningar för att några år framåt bibehålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation vid godtagbar effektivitet ur beredskapssynpunkt. Jag vill alltså förorda, att det beslut om fortsatt elektrifiering, som jag enligt vad förut anförts tillstyrker, nu begränsas att avse linjen Östersund—Storlien.

Kostnaderna för elektrifiering av linjen Östersund—Storlien, 17.9 miljoner kronor, ha av järnvägsstyrelsen beräknats skola utgå med 3.1 miljoner kronor av förnyelsefondsmedel och med 14.8 miljoner kronor av anslag å riksstaten. Medelsanvisningen skulle fördelas å budgetåren 1943/47. För budgetåret 1943/44 skulle ett begynnelseanslag å riksstaten av 6 miljoner kronor vara erforderligt. Några medel ur förnyelsefonden skulle däremot icke behöva ställas till förfogande för detta budgetår. Emot de verkställda kostnadsberäkningarna har jag icke något att erinra.

Jag utgår från att järnvägsstyrelsen under arbetenas gång uppehåller fortlöpande kontakt med industrikommissionen rörande materialförsörjningen. Med hänsyn till vad kommissionen anfört i sitt utlåtande förutsätter jag vidare, att styrelsen undersöker möjligheterna att utbyta material, varå särskild knapphet råder, mot annat material.

Det av mig här förordade elektrifieringsföretaget kräver en viss utökning av den särskilda organisation, som upprättats för försvarsberedskapen vid statens järnvägar. Då omfattningen av denna utökning ännu icke är utredd, äskas icke några medel för ändamålet för nästa budgetår.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien* för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av kronor 6,000,000.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.