



KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS
SKRIVELSE

AV DEN 13 FEBRUARI 1943

TILL KUNGL. MAJ:ET

ANGÅENDE

FORTSATT
ELEKTRIFIERING

STOCKHOLM 1943
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[435 43]

TILL KONUNGEN.

I sin underdåniga skrivelse den 2 september 1942 angående anslag för budgetåret 1943/44 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar hemställde järnvägsstyrelsen bl. a. om ett anslag å 5 500 000 kro-

Järnvägsstyrelsen angående fortsatt elektrifiering.

nor för slutförande av nu pågående, av 1941 års riksdag beslutad elektrifiering av linjerna Hälsingborg—Hässleholm m. fl. samt meddelade i detta sammanhang, att undersökning påginge om möjligheterna för en fortsatt elektrifiering, och att styrelsen eventuellt avsåge att senare inkomma med det anslagsäskande, vartill denna undersökning kunde giva anledning. Sedan ifrågavarande undersökning nu slutförts, får styrelsen här nedan framlägga resultatet av densamma och i anslutning härtill anföra följande.

Frågan om en fortsatt elektrifiering av statsbanenätet sedan linjen Långsele—Boden och därmed flertalet statens järnvägars huvudlinjer blivit utrustade för elektrisk drift, underställdes Kungl. Maj:ts prövning i skrivelse den 29 januari 1941. I denna skrivelse, vilken i allt väsentligt finnes återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 95 till 1941 års riksdag, lämnade järnvägsstyrelsen inledningsvis en uppgift rörande omfattningen av den dittills utförda elektrifieringen samt en utförlig redogörelse för de därigenom vunna fördelarna av driftteknisk och annan art. Vidare erinrade styrelsen om det av 1936 års riksdag (skrivelse nr 311) på förekommen anledning gjorda principuttalandet, att statens järnvägar alltjämt måste anses för hela landets samfärdsel vara av en sådan central betydelse, att ej på kort sikt inriktade avkastningskrav borde få hålla tillbaka statsbanornas tekniska utveckling, och att den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet överhuvudtaget måste betraktas som ett viktigt led i järnvägsväsendets tekniska anpassning efter tidsutvecklingen med dess högt ställda krav på samfärdsmedlen.

I anslutning till de sålunda utvecklade synpunkterna och efter att ha erinrat om de elektrifieringsföretag, som igångsatts efter riksdagens nämnda uttalande, anförde styrelsen, att, därest vid bedömande av frågan, huruvida elektrifieringen skulle fortsättas, sedan bandelen Långsele—Boden blivit färdigställd för elektrisk drift, samma synpunkter anlades som de av 1936 års riksdag — och även senare riksdagar — hävdade, och om hänsyn därjämte toges till nu ytterligare vunnun erfarenhet angående den elektriska driftens stora fördelar i olika hänseenden, ingen tvekan torde kunna råda därom, att elektrifieringen, såvitt möjligt och om de ekonomiska förutsättningarna icke visade sig alltför ogynnsamma, borde fullföljas.

Styrelsen meddelade därefter en uppgift å de bandelar, som enligt styrelsens mening närmast borde ifrågakomma till elektrifiering, samt redogjorde för de grunder, efter vilka detta urval skett. Vidare lämnade styrelsen en redogörelse för de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en elektrifiering av de sålunda angivna bandelarna och konstaterade i anslutning härtill, att ingen av de undersökta linjerna för det dåvarande skulle kunna ifrågakomma till att elektrifieras, om enbart affärsmässiga synpunkter anlades på frågan. Anlades samhällsekonomiska och nationella bedömningsgrunder, kunde resultatet däremot knappast bli annat, än att elektrifieringen, trots det rent företagsekonomiskt sett mindre goda utbytet, borde i viss utsträckning fortsättas.

Slutligen upptog styrelsen till prövning, vilka linjer som i första hand borde ifrågakomma till elektrifiering, och framhöll i detta sammanhang, att

även andra förhållanden än de tidigare berörda borde tagas i beaktande. Sålunda syntes omfattningen av ett under dåvarande förhållanden fastställt elektrifieringsprogram böra anpassas dels efter den för ifrågavarande ändamål redan befintliga organisationen och arbetarstammen, dels efter läget på den allmänna arbetsmarknaden. Vidare finge hänsyn tagas till rådande särskilda förhållanden — exempelvis knappheten på vissa för elektrifieringens utförande erforderliga materialier samt verkstädernas och järnverkens sysselsättning för andra ändamål — ävensom till ovissheten i den framtida prisutvecklingen.

Med beaktande av alla på frågan inverkan omständigheter och särskilt svårigheten att under då rådande labila förhållanden överhuvud taget planera för någon längre tid framåt ansåg sig styrelsen böra stanna för att föreslå ett till tiden och därmed även omfattningen mera begränsat elektrifieringsprogram, upptagande banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo, samt avsett att genomföras under de närmaste två budgetåren, varvid för dessa år för ändamålet skulle erfordras en medelsanvisning av 15 respektive 19, eller alltså tillsammans 34 miljoner kronor.

Med anledning av och i enlighet med detta järnvägsstyrelsens förslag hemställde Kungl. Maj:t i proposition nr 95 till 1941 års riksdag, att till elektrifiering av nyssnämnda banor måtte för budgetåret 1941/42 anvisas ett reservationsanslag av 15 000 000 kronor. Vad angår frågan, huruvida elektrifieringen, sedan densamma blivit genomförd å samtliga huvudlinjer, borde utvidgas till att omfatta ytterligare linjer, uttalade vederbörande departementschef i nämnda proposition, att en sådan åtgärd givetvis vore ägnad att utlösa tvekan, dels med hänsyn till det företagsekonomiskt mindre gynnsamma resultat, som en fortsatt elektrifiering torde komma att lämna, dels sedd mot bakgrunden av den förhandenvarande statsfinansiella situationen, det rådande läget å arbetsmarknaden med i stort sett tillfredsställande sysselsättning samt de avsevärda kvantiteter av särskilt koppar, som elektrifieringsarbetena kräva och varav tillgången inom landet vore knapp. Enligt departementschefens mening kunde sålunda onekligen åberopas skäl för ett avbrott åtminstone tills vidare beträffande ifrågavarande arbeten. Å andra sidan finge, framhöll departementschefen vidare, icke förbises de avsevärda fördelar i första rummet av driftteknisk art men även ur allmänna synpunkter, som erfarenhetsmässigt vinnas genom en övergång till den elektriska driftformen. Härutinnan ansågs tillräckligt hänvisa till vad som tidigare anförts i samband med framläggande av förslag om elektrifieringsföretag ävensom till den uttömmande redogörelse i ämnet, som järnvägsstyrelsen lämnat i sin nu förevarande framställning. Det torde enligt departementschefens mening knappast behöva framhållas, huru önskvärd och i vissa fall ekonomiskt fördelaktig en ytterligare elektrifiering av landets järnvägsnät skulle ha varit under rådande krisförhållanden med brist på kolbränsle och med onormalt stora anspråk på järnvägarnas transportkapacitet. Ett avbrott i elektrifieringsarbetena skulle också medföra svårigheter att bereda lämplig sysselsättning

för den ifrågavarande arbetskraften, varjämte vore att beakta, att den organisation med arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel, som tillkommit för elektrifieringsarbetena, efterhand uppnått en allt större grad av effektivitet, vilken i huvudsak skulle gå förlorad med en upplösning av organisationen. En efter några års avbrott återupptagen elektrifiering skulle dessutom komma att ställa sig relativt kostsammare med en då för ändamålet nyupprättad organisation, än om arbetena fortsattes utan avbrott, varjämte ett avbrott torde komma att medföra vissa avvecklingskostnader.

Departementschefen kom sålunda i likhet med järnvägsstyrelsen till den uppfattningen, att tillräckliga skäl knappast kunde åberopas till stöd för ett avbrytande av arbetet med statsbananätets fortsatta elektrifiering i och med färdigställandet av bandelen Långsele—Boden, förutsatt att drifttekniska och ur allmän synpunkt påtagliga fördelar av sådan storleksordning kunde i fråga om varje ifrågasatt elektrifieringsföretag påräknas av övergången till den nya driftformen, att dessa fördelar motiverade ett bortseende därifrån, att full förräntning icke erhöles å det för elektrifieringen erforderliga investeringskapitalet. Å andra sidan förklarade sig departementschefen dela järnvägsstyrelsens mening, att elektrifieringsprogrammet icke borde givas större omfattning, än att arbetena med utnyttjande av i stort sett den dåvarande organisationen skulle kunna fullföljas inom en tid av omkring två år, ävensom i fråga om valet av bandelar.

I anslutning härtill hemställdes om anvisande för budgetåret 1941/42 av ett första anslag å 15 miljoner kronor för ändamålet.

Vad Kungl. Maj:t sålunda föreslagit, bifölls av 1941 års riksdag. I sin härom gjorda anmälan (skrivelse nr 171) uttalade riksdagen, att även ett sålunda avgränsat beslut om en fortsättning av järnvägs elektrifieringarna under dåvarande hårt anstrända statsfinansiella läge kunde inge betänkligheter, och att jämväl den stora förbrukning av koppar och järn, som arbetena draga med sig, under rådande avspärrning förtjänade allt beaktande. Mot dessa synpunkter måste dock, framhöll riksdagen, vägas de starka, främst trafiktekniska motiv, som talade för att järnvägs elektrifieringarna ej omedelbart avbrötos, sedan norra stambanans elektrifiering upp till Boden slutförts, utan att de åtminstone i viss minskad takt finge tills vidare fortgå. I den mån elektrisk drift införts på statsbanorna, hade detta inneburit, att de erhållit en mera enhetlig och tidsenlig utrustning, betydligt ökad kapacitet samt sist men ej minst ett ökat oberoende av utländskt lokomotivbränsle, allt faktorer, vilkas betydelse i dåvarande, för landet vanskliga situation mycket tydligt framträtt. Dessutom vore att märka, hurusom för järnvägs elektrifieringarna måst inrättas en omfattande arbetsorganisation, som ej utan mycket stora svårigheter kunde utan vidare avvecklas. Rent arbetstekniskt innebure det enligt riksdagens mening en betydande lättnad, om denna organisation med dess arbetsledning, arbetarstam samt materialuppsättning kunde utan avbrott insättas på likartade arbetsuppgifter utefter nya järnvägs linjer. Sammanfattningsvis erinrade riksdagen — liksom år 1936 — om den centrala ställning statsbanorna alljämt intoge i landets samfärdselväsen och vikten av att de

alltjämt underkastades förnyelse. En deras oavlätliga anpassning efter den tekniska utvecklingen vore alltså påkallad. I denna anpassning borde föreslagna fortsatta elektrifiering betraktas som ett naturligt led. Efter den begränsade plan, som av järnvägsstyrelsen föreslagits och vartill departementschefen anslutit sig, torde även rent ekonomiskt arbetenas genomförande kunna anses försvarligt. Riksdagen fann sig av dessa skäl kunna bifalla den förevarande propositionen.

Vid behandlingen av frågan om anslag för nu löpande budgetår till de sålunda beslutade elektrifieringsarbetena uttalade departementschefen i 1942 års statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkt 25), att såväl den statsfinansiella situationen som rådande brist å vissa metaller, särskilt koppar, föranlett honom att närmare undersöka föreliggande möjligheter att antingen tills vidare uppskjuta fullföljandet av ifrågasvarande elektrifieringsarbeten eller bedriva desamma i långsammare takt, än som året därförut förut-sattes. Efter att ha lämnat en redogörelse för huru långt de sålunda beslutade arbetena fortskridit, meddelade departementschefen, att i dåvarande försörjningsläge någon tilldelning av koppar genom industrikommissionens försorg icke kunde påräknas, och att elektrifieringsarbetena vid sådant förhållande icke kunde bedrivas i större omfattning, än statens järnvägars egna förråd av koppar medgäve. Nämda tillgångar vore emellertid av sådan storleksordning, att desamma i stort sett vore tillräckliga dels för nu ifrågasvarande elektrifieringsarbeten och dels för ersättande under åren 1942 och 1943 av förslitna kontaktledningar å redan elektrifierade linjer, varjämte icke vore uteslutet, att icke obetydliga mängder koppar skulle kunna frigöras genom vissa ändringsarbeten å malmbanans överföringsanläggningar.

På grund av anförda omständigheter ansåg departementschefen tillräckliga skäl icke föreligga att i avvaktan på gynnsammare konjunkturförhållanden förorda ett avbrytande, helt eller delvis, av det beslutade elektrifieringsprogrammet. Genom ett framflyttande av tiden för elektrifieringsarbetenas färdigställande skulle emellertid vinnas, dels att det för ändamålet erforderliga omedelbara kapitalbehovet bleve mindre, och dels att viss del av statens järnvägars kopparlager under något längre tid än eljest skulle stå till förfogande såsom reserv för landet i övrigt och sålunda kunna tagas i anspråk, därest särskilt angelägna behov skulle uppkomma, vilka eljest icke eller endast med svårighet kunde tillgodoses. Ur angivna synpunkter ansågs angeläget, att elektrifieringsarbetena utsträcktes i tiden, så långt detta vore möjligt. Därvid borde emellertid beaktas, att icke olägenheter uppkomme, som vore större än de fördelar, som ur statsekonomisk och råvaruförsörjningssynpunkt kunde förväntas genom en långsammare arbetstakt. I detta sammanhang erinrades bl. a. därom, att den nuvarande elektrifieringsorganisationen hade ett stort värde ej endast för statens järnvägar utan framförallt för landets försvarsberedskap överhuvud. Denna organisation ägde nämligen en avsevärd effektivitet och utgjorde den enda fullt samövade beredskapsorganisationen av större kapacitet, som statens järnvägar kunde utnyttja för ledningsreparationer i händelse av krig. För att organisationen skulle på ett ekonomiskt sätt kunna

upprätthållas och dess funktionsduglighet icke i allt för hög grad nedsättas, erfordrades emellertid, framhöll departementschefen till slut, att den hade tillgång till en viss minimikvantitet arbetsobjekt. En nedsättning av elektrifieringsprogrammets årskvot under den härför erforderliga arbetskvantiteten ansåg sig departementschefen därför icke böra förorda, så länge rådande militära beredskap ansågs böra upprätthållas. I enlighet härmed och med hänsyn till omfattningen av redan utförda arbeten syntes någon långsammare arbetstakt icke böra ifrågakomma i vad avsåge linjerna Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo, medan däremot, om hänsyn jämväl toges till vid de pågående dubbelspårsbyggnaderna erforderliga elektrifieringsarbeten, en framflyttning av tidpunkten för Skånelinjernas färdigställande med omkring ett halvt år, eller alltså till senare hälften av år 1943 vore möjlig, utan att elektrifieringsorganisationen därför behövde beskäras.

På ovan anförda skäl hemställdes i 1942 års statsverksproposition, att till ifrågavarande ändamål måtte för budgetåret 1942/43 anvisas ett från 19 till 14 miljoner kronor nedsatt anslag, vilken hemställan riksdagen biföll.

Därefter har i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag i den nu för 1943 års riksdag framlagda statsverkspropositionen hemställts om ett anslag å 5½ miljoner kronor för slutförande av den vid 1941 års riksdag beslutade elektrifieringen.

Vid bifall till denna hemställan kan beräknas, att ifrågavarande arbeten i huvudsak skola vara avslutade under senare hälften av innevarande år.

På grund härav är frågan, huruvida ytterligare viss eller vissa bandelar därefter böra bliva föremål för elektrifiering, nu änyo aktuell. Då såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen skälen för en i måttlig takt bedriven fortsatt elektrifiering varit föremål för en ingående omprövning såväl i samband med förenämnda, vid 1941 års riksdag fattade elektrifieringsbeslut som även vid föregående års riksdag, och då samma skäl alltfortfarande göra sig gällande, torde vara nog 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 består, desto mera angeläget måste det framstå, att landets järnvägar äro utrustade för elektrisk drift och i detta hänseende oberoende såväl av utländskt kolbränsle som av det ur drifekonomiska och andra synpunkter som ersättning mindre lämpliga ved- och torvbränslet, samtidigt som de på detta sätt kunna 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 göra sig likaledes alltjämt gällande med minst samma styrka som tidigare. Vad angår sistnämnda fråga, som enligt vad som framgår av den ovan lämnade redogörelsen ägnats stor uppmärksamhet vid de senaste årens omprövning, torde i detta sammanhang ytterligare böra meddelas 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 dem under innevarande år. Vid sidan av dessa

elektrifieringsarbeten pågå för närvarande dels vissa kompletteringsarbeten å linjerna Långele—Boden, Gävle—Ockelbo och Ånge—Sundsvall samt vid nyanlagda dubbelspårssträckor, dels ock normala och fortlöpande ändrings- och förnyelsearbeten å kraftöverföringsanläggningarna vid olika bandelar bl. a. malmbanan. Kostnaderna för fullbordande av ovannämnda arbeten 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	»	»

Summa 24·2 miljoner kronor

Samtliga dessa arbeten äro avsedda att slutföras före utgången av år 1945, nyelektrifieringarna såsom ovan 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 elektrifieringsorganisationer 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 -utrustade

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 ovan berörda förhållanden har järnvägsstyrelsen ansett sig böra undersöka, huruvida ytterligare viss eller vissa bandelar lämpligen kunna och böra ifrågakomma till att elektrifieras i omedelbar följd efter de bandelar, vilka som redan nämnts nu snart äro färdigställda för elektrisk drift.

De bandelar, som då närmast torde stå i tur att elektrifieras, äro dels de linjer, som ingingo i det senast d. v. s. år 1941 framlagda elektrifieringsprogrammet, men som icke blevo föremål för beslut vid 1941 års riksdag, alltså linjerna

Varberg—Borås—Herrljunga	127 km
Borås—Alvesta	149 »
Uddevallå—Vänersborg—Herrljunga	90 »
dels 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, torde få hänvisas till vad härom anförts i styrelsens underdåniga skrivelse den 29 januari 1941. Linjen Alvesta—Karlskrona med sidolinjen Emmaboda—Kalmar torde i fråga om sitt järnvägsgeografiska läge och sina transportuppgifter kunna anses i huvudsak likställd med de till Borås anslutande järnvägslinjerna, och huvudlinjen utgör dessutom förbindelseled för en viktig örlogshamn. En elektrifiering jämväl av denna linje med dess grenlinje till Kalmar framstår sålunda i och för sig naturlig, sedan densamma nu från och med 1 juli 1941 förvärvat av staten och införlivats med statens järnvägar. (Att den icke medtogs i 1941 års elektrifieringsprogram, berodde enbart på den omständigheten, att den då ännu ej befann sig i statens ägo.) Linjen Östersund—Storlien slutligen har medtagits 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 utsträcket från Östersund ända fram till Storlien, särskilt som denna linje har mycket stora stigningar och därför vid ångdrift kräver relativt mycket bränsle.

I nu förevarande sammanhang har styrelsen jämväl övervägt frågan om elektrifiering av linjerna Boden—Haparanda och Kilafors—Söderhamn. 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 bliva 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 erhalla 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 övervägande 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.

Beträffande möjligheten att förse ovannämnda, i den nu verkställda utredningen medtagna linjer med elektrisk kraft må meddelas följande.

För en del av linjerna är kraftöverföringen redan ordnad, och för samtliga övriga linjer kan denna fråga ordnas utan svårighet. Sålunda kan linjen Varberg—Herrljunga matas från omformarstationen i Sjömarken, för vars utvidgning 1942 års riksdag (Kungl. Maj:ts proposition nr 296; riksdagens skrivelse nr 332) 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—Karls-

krona och Emmaboda—Kalmar kan ske dels från Alvesta, dels från en nyttillkommande 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 prisförhållanden 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.....				

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 kabledningar. 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 ovan angivna prisförhållanden beräknats uppgå till följande belopp:

	Belysningsledningar	Statens järnvägars svagströmsledningar	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 är här till 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 ovan angivna linjer erfordras sammanlagt 50 lok, därav 3 för ledningsunderhållet.

Kostnaderna för dessa lok jämte sedvanliga anordningar för elektrisk tåguppvärmning m. m. beräknas för de olika linjerna vid ovan angivna prisförhållanden till följande belopp.

17,600, i rest

	Lok	Tågupp- värmning- 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			

Handwritten notes on right: 161, 19, 44, 1, 16, 13, 8, 11, 3, 11, 11, 47, 70

De sålunda vid 1942 års prisförhållanden beräknade totala kostnaderna för respektive linjer framgå av nedanstående tablå:

	Överförings- anlägg- ningar	Belysnings- ledningar, banarb. m. m.	Telegraf- verkets ledningar	Lok m. m.	Summa
	1 0 0 0-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 denna sammanställning må framhållas, att viss del av ovan angivna kostnader för förbättring av spåröverbyggnaden ävensom för elektrolok synes böra bestridas med förnyelsefondsmedel. Skälet härtill torde, i vad gäller förstnämnda kostnader, framgå av vad ovan anförts.

Beträffande kostnaderna för de erforderliga elektroloken synes en sådan finansiering 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 bedrivs emellertid elektrifieringen i något snabbare tempo än som motsvarar ånglokens naturliga förnyelse. Elektrifieringsanslaget bör därför skäligen 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 bestrides 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. Härvid har, som redan framhållits, för samtliga linjer räknats med ungefär samma tågplan och trafikomfattning som år 1938. Under denna förutsättning beräknas följande:

	Antal tågkm 1 000-tal	Minskning i			Energi- förbruk- ning milj. kWh
		antal personal	kolförbruk- ning ton	bränn- olja 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					

1) Dessutom 35 000 l. bentyl.

2) " 45 000 " "

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.

	Personal- kostnader	Kostnader för drivmedel	Lokunder- håll m. m.	Summa
	1 000-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 är att ställa följande med den elektriska driften tillkommande kostnader.

	Elektrisk- energi	Underhåll samt av- skrivning på över- föringsanl.	Summa
	1 000-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 ovan beräknade anläggningskostnaderna samt den beräkningsbara förräntningen, allt under förutsättning av i huvudsak nu rådande prisförhållanden.

	Anlägg- nings- kostnad	Minsk- ning i utgifter	Besparing i procent av anlägg- ningskost- naderna
	1 000-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			

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 trafikeras med elektrolok även i nu befintligt skick. Av ungefär samma natur är den merkostnad, som föranledes av förutsatt förkabling av telegrafverkets ledningar, enär enbart undanflyttning av desamma torde få anses tillfyllest för elektrifieringens egen skull. Nämnade 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 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 elektrodraft, 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 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 ovan 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 kan sålunda i detta sammanhang endast anges de ungefärliga gränser, inom vilka avkastningsprocenten torde variera, därest ifrågavarande utgifter medtagas i eller uteslutas ur kalkylen.

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

Frånräknas dylika, huvudsakligen till en standardhöjning syftande kostnader såsom för förstärkning av spåröverbyggnaden och förlängning av mötes-spår m. m. samt merkostnaderna för förkablning av telegrafverkets ledningar ävensom den del av anskaffningskostnaden för elektrolok, som skäliges anses böra bestridas av förnyelsefondsmedel, te sig anläggningskostnaderna på följande sätt.

	Anläggningskostnad brutto	H ä r a v		Anläggningskostnad exkl. dessa särsk. angivna kostnader	Driftbesparing (se ovan) i förhållande till detta kapital
		för banförstärkningsarb. tel.-verkets anl. m. m.	40 % av kostnaden för elektrolok		
1 0 0 0 - t a l k r o n o r					Procent
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 .. }					

Förestående utredningsresultat kunna 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 torde ligga inom följande ungefärliga gränser, nämligen

	högst	lägst
	p r o c e n t	
Varberg—Herrljunga	4·4	3·0
Borås—Alvesta	3·6	2·5
Uddevalla—Herrljunga.....	2·6	1·9
Östersund—Storlien	3·4	2·3
Alvesta—Karlskrona	3·2	2·2
Emmaboda—Kalmar		

Den ovan verkställda räntabilitetskalkylen innehåller emellertid ännu ett osäkerhetsmoment utöver de redan berörda nämligen i vad gäller den framtida driftkostnadsnivån. Beträffande denna har nämligen som framgår av det anförda här räknats med ett kolpris av 50 kronor per ton samt med nu rådande löner och nuvarande priser på andra driftförmödenheter än bränsle. Att beakta är härvid, 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 succes-

sivt, 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 ovan 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., och att, i den mån dylika vinster göra sig gällande, de verkliga resultaten därför måste 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 lokeldning, d. v. s. motsvara ett kolpris av omkring 130 kronor per ton. Huru räntabiliteten — beräknad enligt ovan 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		vedeldning
	25 kr.	50 kr.	motsvarande 130 kr. kolpris
P r o c e n t			
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 giva vid handen, 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 återgår till förkrigsnivån, kommer den elektriska driften däremot såsom av ovanstående uppställning framgår att

ställa sig ekonomiskt ofördelaktig, särskilt för de banlinjer, som elektrifieras under nu rådande höga pridförhållanden, och i vilka på grund härav investeras ett förhållandevis stort kapital. I den mån elektrifieringen hinner fullföljas under det nu pågående kriget, är densamma emellertid ur militär och beredskapssynpunkt betydelsefull därigenom, att den verksamt befrämjar transportväsendets kapacitet och funktionsduglighet under krigs- och avspärrningstiden.

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

Den takt, i vilken detta bör ske, torde böra bestämmas å ena sidan av det statsfinansiella läget och tillgången på för arbetet erforderliga materialier, å andra sidan av det minimimått av arbeten, som erfordras för att den nuvarande elektrifieringsorganisationen skall kunna uppehållas, vilket framstår som en angelägen, även av statsmakterna framhållen och erkänd beredskapsåtgärd.

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 ifrågasvarande elektrifieringsföretag framgår av följande sammanställning.

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

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

Även om alltså elektrifieringen av ovan berörda skäl torde böra och kunna fullföljas i viss omfattning, är det emellertid särskilt med hänsyn till de hårt ansträngda statsfinanserna och knappheten på materialier nödvändigt, att elektrifieringsprogrammet nu liksom år 1941 i möjligaste mån begränsas. Det gäller alltså att liksom förra gången göra ett urval mellan de särskilda elektrifieringsprojekten och taga ställning till den ordningsföljd, i vilken dessa anses böra komma till utförande.

Härvid kunna givetvis olika bedömningsgrunder anläggas.

Ser man till det *företagsekonomiska resultatet*, bör, enligt vad som framgår av ovan meddelade uppgifter, linjen Varberg—Herrljunga komma i första

rummet. Till en sådan elektrifiering bör emellertid av drifttekniska skäl läggas elektrifieringen av linjen Uddevalla—Vänern—Herrljunga, varigenom ränneavkastningen 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 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—Herrljunga—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—Herrljunga—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 böra komma till utförande, funnit, att linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla böra givas visst företräde framför de övriga, men att det är förenat med svårighet att avgöra ordningsföljden dem emellan. Då tidsläget kräver den största återhållsamhet beträffande nya kapitalinvesteringar och då även genom ett relativt snävt begränsat arbetsprogram kan uppnås den i beredskaps-hänseende behövliga stabilisering av elektrifieringsorganisationen, som närmast eftersträvas, vore det emellertid enligt styrelsens uppfattning naturligt, om den minst kapitalkrävande av de nämnda utbyggnaderna, nämligen av 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 så-

som underlag för elektrifieringsorganisationen, skulle i huvudsak kunna utföras under åren 1944 och 1945. Anses åter linjen Uddevalla—Varberg böra ifrågakomma i första hand, skulle arbetsprogrammet under enahanda förutsättningar kunna utsträckas till att omfatta åren 1944—1946.

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

Med hänsyn till den emotsebara tillgången på material och arbetskraft torde arbetet böra fördelas på åren 1944—1946. På de i strategiskt avseende mest betydelsefulla linjerna Uddevalla—Herrljunga och Östersund—Järpen torde 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 beräknas fördela sig sålunda:

	Kostnader att utgå av:		Summa
	Anslag å riksstatens kapitalbudget	Förnyelsefondsmedel	
M i l j o n e r k r o n o r			
Östersund—Storlien.....	14·8	3·1	17·9
Varberg—Uddevalla.....	21·5	6·5	28·0
Summa	36·3	9·6	45·9

Enligt ovan angivna arbetsplan komma kostnaderna att fördela sig på fyra budgetår med början 1943/44. Under detta budgetår erfordras för linjerna Östersund—Storlien och Uddevalla—Varberg medelsanvisning å kapitalbudgeten av 6·0 respektive 7·0 miljoner kronor eller alltså sammanlagt 13·0 miljoner kronor. Några förnyelsefondsmedel torde däremot icke bliva erforderliga förrän under följande budgetår.

Med kännedom om de rubbningar i planläggningen, som under nu rådande förhållanden knappast kunna undvikas, anser sig styrelsen i övrigt nu icke kunna framlägga någon mera bindande, i tiden bestämd kostnadsfördelning för arbetet i dess helhet. Antydningssvis vill styrelsen emellertid meddela, att kapitalbehovet sannolikt kommer 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 därpå följande budgetåren

nedgå till cirka 13 respektive 2 miljoner kronor — varav cirka 6½ respektive 1½ miljoner kronor förnyelsefondsmedel.

Vad slutligen angår frågan om möjligheten att förränta de investeringsanslag, som erfordras för den nu ifrågasatta fortsatta elektrifieringen, torde till en början få erinras om att järnvägsstyrelsen såväl i sin den 20 januari 1939 avlåtna framställning angående elektrifiering av banan Långsele—Boden — återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 73 till 1939 års lagtima riksdag — som i sin ovannämnda framställning den 29 januari 1941 angående fortsatt elektrifiering hemställt om avskrivning av berörda investeringar i den mån desamma enligt de verkställda utredningarna icke kunna 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 samhällsekonomiskt 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 bedömning av förräntningsspörsmålet, finner sig styrelsen i denna fråga icke böra framställa något bestämt yrkande utan endast uttala, att, enär omfattningen av det nu föreslagna elektrifieringsprogrammet huvudsakligen bestämts av militära skäl och styrelsen i avvaktan på mera gynnsamma förutsättningar i avseende å bl. a. anläggningskostnaderna eljest skulle ha stannat för att föreslå endast ett hälften så omfattande arbetsprogram, i varje fall den merkostnad, som föranledes därav, att ifrågavarande 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 ovan anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, 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.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman samt byråcheferna Stjerna, Emers, Sandström, Trolle, Thelander, Ringqvist och von Horn.

Från chefen för försvarsstaben inhämtat yttrande ingives till Kungl. Maj:t med särskild skrivelse.

Underdånigst

G. DAHLBECK

A. THORSELL

Stockholm den 13 februari 1943.
