

Stockholm den 3 juli 1954.

Överingenjör Åke Karsberg,  
Blidö.

### Portugal

Lokfirmorna hade i går ett sammanträde med Öio Alström. Vid sammanträdet slut var jag inne och "pratade" med herrarna i diverse frågor, som dels jag dels de själva drogo upp tillsammans eller på slutet i skilda grupper.

Liljeblad, assisterad av sin förre chef Övergaard, diskuterade Portugalproblemet. Jag försökte efter sammanträdet få tag i Dig men Du hade tydligen redan hunnit flykta till Blidö. Jag vet att Du har telefon Blidö 36, men att telefonförbindelserna äro besvärliga.

Jag nedskrev bifogade anteckningar, varav frågeställningen framgår.

När nu svensk medverkan ute i Portugal synes vara utesluten, anser jag att vi böra låta Høygaard & Schulz inträda. Som vi förut kommo överens om har frågan huvudsakligen principiell betydelse. Det är ju uppenbart att den som haft tillfälle att utnyttja våra ritningar och "know how", låt vara för ett aldrig så litet projekt, sedan avtågar med huvuddelen av vårt kunnande. Mot detta kan vi aldrig gardera oss. Jag anser dock att vi böra låta H & S nu få möjligheten, förslagsvis för bestämt antal km i Portugal eller alternativt enbart i samarbete med ASEA. Sistnämnda exklusivare alternativ tilltalar mig emellertid icke av principiella skäl. Jag skulle därför föreslå att man kombinerar ihop alternativen till: bestämt antal kilometer Portugal i samarbete med ASEA.

Vad säges? Kan Du ringa mig, 10 18 36, helst på måndag, ev. även tisdag.

Din tillgivne.

*Pik Wijkman*

P. S. Bifoga Wijkmans dokumenter  
manständer. *DS.*

*ten*

Stockholm 3.7.54.

agskopia.

Herr Generaldirektören E. Upmark.

Portugal.

Efter att ha studerat utkastet till Generaldirektörens brev till Öiö Karsberg får jag på grundval av mitt vetande om läget anföra följande.

Det tycks ju vara så, att det i dag icke går att få tag i någon svensk firma, som kan åtaga sig kontaktledningsbyggandet i Portugal. Beträffande ASEA lär det vara så, att VD vill men däremot icke styrelsens ordförande. Å andra sidan har jag av Öiö Karsberg tidigare hört, att järnvägsfullmäktige Albin Johansson vid något tillfälle skulle ha ansett, att det borde finnas goda utsikter för en svensk entreprenadverksamhet på området. Om han därmed menade, att hans eget företag vore intresserat, vet jag naturligtvis icke.

Eftersom SJ knappast har resurser att självt påtaga sig uppgiften, måste man tydligen låta någon firma få tillgång till våra ritningar och alltså "know how". Vore det då icke bättre att undersöka om Dir. Johansson har möjligheter att starta något, innan man låter en dansk firma få den favör, som det ju innebär att få tillgång till våra ritningar. Det kan ju bli tal om elektrifiering även i Danmark. SJ kunde ju lämna beprövad hjälp med en eller annan ingenjör och förman.

Om det nu är så -- vilket jag icke för dagen vet -- att denna möjlighet redan är prövad, kan jag emellertid icke finna annat än att den av Generaldirektören tänkta metoden är den enda möjliga, om det skall kunna bli tal om svenska insatser i Portugal. Efter vad jag förstod vid mitt besök där i november 1953, trycker nämligen Portugiserna mycket hårt på att de vill ha en entreprenör för allt. Andra sådana finnas ju bl.a. i Tyskland. Deras låga prisnivå är ju dessutom ett krux. Man bör kanske föreskriva, att H & S bör vara underentreprenör till ASEA, som alltså tecknar entreprenadkontraktet.

Bengt Wijkman.

tjf.

Genomslagskopia.

Herr Generaldirektören E. Upmark.

Portugal.

Enligt gårdagens telefonsamtal lämnas härmed följande utkast till avtal mellan SJ och Asea.

1) På nedan angivna villkor ställer SJ till Aseas förfogande sitt innehav av ritningar och specifikationer samt visst beräkningunderlag för utförande av kontaktledningar för elektrifierad järnväg. Beräkningunderlaget begränsas till vad som erfordras för eller är beroende av avståndet mellan kontaktledningsstolparna.

(Kommentar: Eftersom spårvidden är en annan i Portugal än i Sverige, och tunnlarna i Portugal lära vara mycket trånga, är det icke osannolikt, att spännvidderna måste justeras. Detta gör man enklast med hjälp av våra formler. Därför ovanstående passus om beräkningunderlaget.)

2) I punkt 1 omnämnda handlingar må användas av Asea för elektrifiering av den dubbelspåriga järnvägen Cintra-Lissabon-Entrencamento i Portugal.

3) För utförande av kontaktledningsanläggningen för den i punkt 2 nämnda järnvägen må Asea använda den danska firman Høygaard & Schulz. Utnyttjas detta medgivande, skall Asea med firman Høygaard & Schulz träffa skriftlig överenskommelse, vari nämnda firma förbinder sig att ej utnyttja i punkt 1 nämnda handlingar för annat ändamål än elektrifiering av den i punkt 2 nämnda järnvägen samt att ej heller överlåta dem på annan person eller firma. Överenskommelsen skall i bevittnad avskrift tillställas järnvägestyrelsen, innan handlingarna utlämnas.

4) Då anbud på här ifrågavarande elektrifiering avgives av Asea, skall i anbudet angivas, att kontaktledningen i tillämpliga delar utföres med de konstruktioner, som utarbetats och användas av de svenska statsjärnvägarna.

5) I punkt 1 angivna handlingar och specifikationer må, under förutsättning att Aseas anbud antages, utlämnas till den portugisiska järnvägsmyndigheten att användas för anskaffning av sådan kontaktledningsmateriel, som erfordras för framtida underhåll och utbyggnad av kontaktledningsanläggningarna på de järnvägar, som drivas av sagda järnvägsmyndighet. De få däremot ej utnyttjas för elektrifiering av annan järnväg, vilket villkor skall intagas i anbudet.

6) Därest av Asea ingivet anbud antages, utbetalar Asea till SJ kassa 270.000:- kronor.

7) I punkt 1 angivna handlingar ställas i oundgängligen erforderlig omfattning till Aseas förfogande jämväl för att användas som underlag för utarbetandet av anbud. Härför erlägger Asea ett belopp av 30.000 kronor, som inbetalas till SJ kassa, så snart detta avtal undertecknats.

(Kommentar:  $30.000 = 10\%$  av  $(30.000 + 270.000)$ , vilket utan närmare undersökning torde få anses vara skäligen ersättning för det besvär det kan vålla oss att expediera det relativt begränsade materiel, som erfordras för offertarbetet. För Asea anbudet antaget, få vi  $30.000 + 270.000 = 300.000$ . Detta är det avrundade värdet av 280 bankm (140 km dubbelspår)  $\times$  1000 kr. Sistnämnda belopp är  $6 \times 10^6$ ; 6000 = värdet av våra konstruktioner utslaget per elektrifierad bankm. Här ingår ej good-will värdet. För Asea som köpare av ritningarna kan detta ej överstiga Aseas tilltänkta vinstmarginal. Förmodligen får Asea räkna med låg sådan med hänsyn till den utländska konkurrensen. Åsätter vi intet eller lågt good-will värde, hjälper vi alltså "svensk industri".

Å andra sidan torde kostnaden för kontaktledningsanläggningen röra sig om 10 å 12 Mkr (svensk prisnivå), varför affären bör kunna bära ytterligare några ~~10.000~~ kr i avgift till oss. Hela affären för sig om 90 Mkr. Men kan ju tänka sig som övre gräns för avgiften till oss  $30.000 + 270.000 +$  hälften av 12/90 av den efterkalkylerade nettovinsten, dock lägst 300.000 kr. Skulle ett sådant resonemang vinna anklang hos Asea -- mot förmodan -- finge punkt 6 justeras i enlighet härmed.

Skulle Asea över huvud taget ej vilja gå på här antydd linje utan påyrka affär direkt mellan SJ och H&S, böra vi ta ut en mycket högre avgift, inkluderande även good-will värdet. Det teoretiska maximivärdet av avgiften kan i första omgången inte gärna skattas högre än vad det skulle kosta att på ett år pressa fram hela konstruktionsarbetet, om nu detta är möjligt. Men genom att köpa en eller ett par av våra ingenjörer och för kort tid högbeta dem, vore det kanske möjligt att klara det för en dryg miljon kronor. Räkna H&S med dansk elektrifiering och fortsättning i Portugal och vågar satsa härpå, böra de dock betala mera.)

8) I detta avtal nämnda handlingar ställas till Aseas förfogande i form av kopior och översändas mot rekvisitioner ställda till Järnvägsstyrelsens Elektrotekniska byrå. Kopieringen betalas särskilt enligt av styrelsen utställda räkningar.

9) Skulle tvist rörande tolkningen eller tillämpningen etc.

10) Med detta avtal, som utskrivits i tvenne lika lydande exemplar, vilka utväxlats, förklara sig under-tecknade båda parter nöjda.

Stockholm den....

Västerås den,....

Ovanstående är ett utkast och får bedömas som ett sådant. I fallet TGOJ, där dock problemet bl.a. på grund av det bakomliggande koordinationsavtalet var enklare, deltog järnvägsfullmäktige i beslutet. I detta fall synes nämnda herrars deltagande än mer påkallat. Detta öppnar en möj-lighet att få utrönt, hur pass allvarligt Direktör Albin Johanssons förslag om ett elektrifieringsbolag var menat.

Går man på ovan skisserat avtalsförslag, ger man den danska firman indirekt tillgång till det "know-how", som man ändå skulle vilja förbehålla svenskt export-intresse.

Enligt Överingenjör Karsbergs  
telefoniktamen:

G. Lundgren