

Nr 118.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1916 kl. 6 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen ävensom i särskilda till riksdagen avlåtna propositioner gjorda framställningar om vissa anslag för utgifter för kapitalökning i avseende å statens järnvägar och vattenfallsverk jämte i dessa ämnen väckta motioner.
(4:e avd.)

Statens järnvägar.

1:o). I den till riksdagen den 14 januari 1916 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» beträffande statens järnvägar föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas angående fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m., för år 1917 för ändamålet beräkna ett anslag av 4,000,000 kronor, därav 3,500,000 kronor att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 31 mars 1916 avlåten till statsutskottet hänvisad proposition, nr 142, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen

ej mindre, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta

dels fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, Jokk-

mokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats, allt för en med tillämpning av de före kristidens början under år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av sammanlagt 31,580,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo (Västerås) å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana i dess sträckning över Kilsjön anläggningskostnaderna med tillämpning av nyssberörda arbets- och materialpriser beräknats till 9,100,000 kronor,

dels anläggande av en bibana från Hällnäs station å norra stambanan till Lycksele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 4,600,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor,

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor,

än även för år 1917 anvisa följande belopp, nämligen:

dels för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön m. m. 2,500,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916 låta förskottsvis utav detta belopp av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor,

dels för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo (Västerås)—Hoting 1,000,000 kronor, att utgå likaledes av lånemedel,

dels ock för påbörjande av arbetena å den förut beslutade statsbanan Sveg—Hede 500,000 kronor, att utgå av skattemedel.

Beträffande utredningen i ärendet tillåter sig utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehåft följande under innevarande riksdag väckta motioner, nämligen inom Första kammaren, nr 103, av herr *G. Magnusson* och nr 107 av herr *C. I. Asplund* samt inom Andra kammaren, nr 262 av herrar *C. J. Öberg* och *E. Molin* i Dombäcksmark, nr 263 av herr *K. Karlsson* i Mo, nr 264 av herr *J. Olofsson* i Digernäs, nr 267 av herr *E. A. Nilson* i Örebro och nr 271 av herr *F. V. Thorsson*.

I sina berörda motioner hava herr Magnusson samt herrar Öberg och Molin sammanstämmande hemställt, att riksdagen måtte — med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund — besluta, dels att bygga en tvärbana Mellansel—Råsele för en beräknad anläggningsskostnad av 8,800,000 kronor, dels ock att för år 1917 anvisa 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å sagda tvärbana.

Likaledes hava herrar Asplund och Olofsson i Digernäs sammanstämmande hemställt, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 142, i vad densamma avser anvisande å 1917 års stat av 1,000,000 kronor för påbörjande av tvärbanan Forsmo—Hoting, måtte för påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor, att utgå av länemedel.

Herr Karlsson i Mo har i motionen nr 263 föreslagit, att riksdagen måtte för närvarande avslå Kungl. Maj:ts ovanberörda proposition i vad den avser byggande av en bana Hoting—Forsmo (Västerås), samt hos Kungl. Maj:t anhålla om ytterligare utredning och förslag angående byggande av tvärbana Ulriksfors—Helgum (Långsele).

Vidare har herr E. A. Nilson i Örebro i motionen nr 267 föreslagit, att riksdagen, i den mån Kungl. Maj:ts i proposition nr 142 gjorda framställning anses böra bifallas, måtte besluta, att härav föranledda kostnader skola, helt eller delvis, bestridas av andra medel än länemedel.

Slutligen har herr Thorsson i motionen nr 271 föreslagit, att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts framställning om beviljande av 31,580,000 kronor till fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön till Gellivare ville för bifall till Kungl. Maj:ts hemställan om beviljande av 9,100,000 kronor till anläggande av en tvärbana Forsmo—Hoting, 4,600,000 kronor till anläggande av en tvärbana Hällnäs—Lycksele och 4,900,000 kronor till anläggande av en tvärbana Jörn—Avaviken, besluta att utöver de av Kungl. Maj:t föreslagna villkoren om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. skola för berörda järnvägars anläggning följande bestämmelser och villkor iakttagas:

1) att järnvägarna redan från sin planläggning skola inrättas för elektrisk drift;

2) att till förvärvande av för järnvägsdriften behövlig kraftkälla, som äges av annan än staten, skall landstinget bidra med 25 procent av köpeskillingen;

3) att för ytterligare tillgodoseende av Norrlands trafikbehov skall av den fastighetsvärdestegring, som uppstår genom järnvägarnes anlägg-

ning, till statsverket inbetalas 15 procent av den värdestegring, som uppkommer inom 10 kilometer, 10 procent inom området mellan 10 och 20 kilometer och 5 procent inom området mellan 20 och 30 kilometer från järnvägen; samt

4) att kostnaderna för nu berörda järnvägsbyggnader skola intill minst 25 procent täckas genom skattemedel.

Beträffande vad motionärerna anfört till stöd för de av dem gjorda framställningarna får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottets
yttrande.

Då utskottet till prövning i ett sammanhang upptagit de av utskottet förut ej behandlade anslagskraven för kapitalökning i fråga om statens järnvägar och vattenfallsverk, har utskottet sökt att verkställa en approximativ beräkning över de utgifter för kapitalökning i allmänhet, som under de närmaste åren kunna vara att förvänta. Utskottet har emellertid funnit, att så avsevärda svårigheter möta för upprättandet av en dylik beräkning, att utskottet ansett sig böra uppgiva denna tanke. Utskottet har likväl vid detta betänkande fogat trenne sammanställningar över de för år 1917 av riksdagen redan beviljade eller av Kungl. Maj:t äskade anslagen för utgifter för kapitalökning, varvid utskottet emellertid beträffande de anslag, varom riksdagen ännu ej fattat beslut, iakttagit de förändringar, som av utskottet blivit förordade. I den första sammanställningen upptagas de anslag, vilka — ehuru med växlande belopp — pläga återkomma år efter år. Den andra tabellen avser de ändamål, beträffande vilka anslag för senare år än 1917 ej beräknats vid det första anslagens äskande. Den tredje sammanställningen upptager sådana till vissa år begränsade, för år 1917 beviljade eller begärda, respektive av utskottet förordade anslag, beträffande vilka fortsättningsanslag äro beräknade, ävensom konsekvensutgifterna, i den mån det nu varit möjligt att angiva några siffror härför. Huru dessa senare utgifter fördela sig på olika år, har utskottet väl funnit äga visst intresse. Då det emellertid ej låtit sig göra att genomföra en dylik fördelning med några som helst anspråk på tillförlitlighet, har utskottet i en kolumn sammanfört dessa beräknade följdutgifter. På det hela taget minskas helt naturligt beloppet av de såsom konsekvens av 1917 års riksstatsanslag följande fortsättningsanslagen år efter år. Men lika givet är, att nya anslagskrav efterhand komma att göra sig gällande. Utskottet vill allenast erinra därom, att inga tvärbanor till inlandsbanan ingå i sammanställningarna, ävensom att beträffande exempelvis Stockholms centralstation ej kunnat tagas hänsyn till den inom en ej alltför

långt avlägsen framtid förestående stora omdaningen av Stockholms bangårdsförhållanden.

Av de upprättade sammanställningarna torde tydligt framgå, att man för en avsevärd tid framåt måste räkna med högst betydande anslagskrav för produktiva ändamål. Ty även om vissa av de årligen återkommande utgifterna för 1917 stiga till osedvanligt höga belopp och även om vissa ej återkommande utgifter, såsom exempelvis de vilka avse inlösen av Mora—Vänerns järnväg, inrättandet av lånefonden för stenleveranser till kommuner m. fl. samt tobaksmonopolets införande, driva upp siffran för berörda slag av utgifter till en förut ej nådd höjd, så måste man dock — såsom ovan antytts — utgå från, att nya betydande anslagskrav, vilka ej låta sig avvisas, snart nog måste tillkomma.

Vad angår de anslag, som utskottet i förevarande betänkande upptagit till behandling, har utskottet ej kunnat förorda någon mera genomgripande inskränkning i Kungl. Maj:ts äskanden. Även om den nuvarande ekonomiska situationen bjuder till iakttagande av särskild försiktighet med statens medel, så har dock utskottet vid det förhållandet, att de framställda anslagskraven syntes utskottet vara av den natur, att annat än ett tillfälligt uppskov med en eller annan utgift ej torde kunna ifrågakomma och då i allmänhet starka skäl syntes tala för omedelbart fattande av positivt beslut, ansett sig böra på det stora hela tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag. Beträffande vissa frågor har dock utskottet ansett förnyad prövning från riksdagens sida vara erforderlig.

Vad nu angår de föreslagna statsbanebyggnaderna i Norrland vill utskottet till att börja med erinra därom, att innevarande riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom i statsverkspropositionen framställda förslag, för år 1917 anvisat 500,000 kronor för fullbordande av den vid 1911 års riksdag beslutade statsbanan mellan Ströms vattudal (Ulriksfors) och Ångermanälven (Volgsjön). Det nu föreliggande förslaget om inlandsbanans fortsättande norrut från Volgsjön över Porjus till Gällivare är givetvis att betrakta såsom en konsekvens av det år 1911 fattade beslutet. Inlandsbanans sammanknytande med tvärbanan genom övre Norrland är ock enligt utskottets uppfattning av den stora betydelse ur kulturell, nationalekonomisk och militär synpunkt, att beslut om banbyggnadens utförande nu, då järnvägen söderifrån till Volgsjön nalkas sin fullbordan, bör av riksdagen fattas. Utskottet har emellertid

ej funnit det nödvändigt, att innevarande riksdag i ett sammanhang fastslår, vilka linjesträckningar som böra väljas mellan Volgsjön och Porjus. Medan beträffande sträckningen mellan Volgsjön och Sorsele samt mellan Jokkmokk och Gällivare någon anledning till avvikelse från vad Kungl. Maj:t föreslagit ej lärer föreligga, synes det däremot mera ovisst, om banan mellan Sorsele och Jokkmokk bör dragas över Kasker eller över Avaviken. Utskottet får fördenskull tillstyrka, att riksdagen nu allenast beslutar, att inlandsbanan skall fortsättas från Volgsjön över Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus till Gällivare. Vad åter den mellan Sorsele och Jokkmokk liggande delen angår, torde frågan om valet av linjesträckning böra upptagas till förnyad prövning vid en kommande riksdag. Några olägenheter härav lära ej kunna uppstå, då nu ej är fråga om att nu bevilja anslag å riksstaten för andra bandelar än de närmast norr om Volgsjön och söder om Porjus liggande.

Vad därefter beträffar de föreslagna tvär- och bibanorna har den begränsade tid, som stått utskottet till buds för behandlingen av nu förevarande och andra till utskottet hänvisade ärenden, icke medgivit utskottet att så ingående dryfta denna fråga, att utskottet kunnat tillstyrka riksdagen att nu fatta något positivt beslut i förevarande avseende. Utskottet har väl erhållit den uppfattningen, att staten bör anlägga någon eller några tvärbanor till inlandsbanan. Då utskottet emellertid icke kunnat bilda sig någon bestämd uppfattning, vare sig om det antal tvärbanor, som bör byggas, eller om lämpligaste sträckningarna för dessa banor, har utskottet ansett, att tvärbanefrågan liksom frågan om de nya banor i övrigt, om vilkas beslutande förslag framlagts i förevarande proposition, bör efter den förnyade omprövning från Kungl. Maj:ts sida, som kan anses erforderlig, ånyo föreläggas riksdagen.

Då utskottet alltså icke kunnat tillstyrka omedelbart beslut om anläggande av nya tvär- och bibanor i Norrland, har utskottet ej kunnat inlåta sig på en prövning av den allmänna plan för bedrivande av de norrländska statsbanebyggnaderna, vilken framlagts i statsrådsprotokollet.

Vidkommande därefter storleken av de anslag, som för nästkommande år erfordras för inlandsbanans fortsättande, har utskottet ej något att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av 2,500,000 kronor för påbörjande av arbetet å sträckan Volgsjön—Stensele med bispåret till Malgomajsjön. Då utskottet emellertid anser det angeläget, att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet

— färdigställes snarast möjligt, i den mån den ekonomiska situationen det medgiver, och då utskottet bland annat på skäl, som anförts i de av herrar Asplund och Olofsson väckta motionerna, håller före, att banbygget redan från början, ehuru i jämförelsevis mindre omfattning, bör bedrivas jämväl norrifrån, har utskottet även velat tillstyrka, att för komplettering å bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bandelen Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisas ett belopp av 1,000,000 kronor.

Den förevarande propositionen avser jämväl uppförande å 1917 års riksstat av 500,000 kronor för påbörjande av den vid 1912 års riksdag beslutade statsbanan från Sveg till Hede. I likhet med departementschefen finner utskottet sig ej kunna tillstyrka, att igångsättandet av arbetena å denna bana, vilka redan fått anstå avsevärd tid utöver vad man förut tänkt sig, skulle ytterligare uppskjutas.

Vad angår den av herr Nilson gjorda framställningen angående sättet för täckande av de utav ett bifall till den förevarande propositionen föranledda kostnader, har riksdagen redan år 1912 beslutat, att banan Sveg—Hede skall byggas för skattemedel, d. v. s. att anslaget skall utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Kungl. Maj:t har ock i enlighet härmed avgivit förslag rörande täckande av den del av anslaget för nämnda bana, som äskats å 1917 års stat. Någon plan för finansieringen av de nya banbyggnader, om vilkas beslutande Kungl. Maj:t nu framställt förslag, har Kungl. Maj:t icke framlagt, utan allenast — i anslutning till den praxis, som förut tillämpats — inskränkt sig till att avgiva förslag angående täckandet av de anslagsbelopp, som äskats för år 1917. Herr Nilson synes avse, att riksdagen, i likhet med vad — på grund av enskild motion — år 1912 beslöts beträffande banan Sveg—Hede, nu principiellt skulle bestämma, i vilken omfattning lånemedel eller andra statsinkomster skola användas för åstadkommandet av de nya järnvägar, varom riksdagen nu kan fatta beslut.

Enligt utskottets uppfattning tala goda skäl för, att jämväl andra inkomster än lånemedel tagas i anspråk för inlandsbanebygget. Utskottet vill dock framhålla att, även om någon nettoinkomst på järnvägsdriften å inlandsbanan ej är att förvänta under lång tid framåt, staten inom en snar framtid bör tillföras direkta inkomster tack vare banan ifråga, nämligen genom ökad avkastning från statens skogar i Norrland. Och härtill ävensom till den värdestegring, statsskogarna komma att undergå på grund av inlandsbanans tillkomst, torde man även böra taga hänsyn vid bedömandet av frågan om banans statsekonomiska berättigande och dess finansiering. Utskottet har emeller-

tid med det material och den tid, varöfver utskottet förfogat, icke kunnat bilda sig erforderlig översikt öfver de faktorer, till vilka hänsyn bör tagas vid upprättandet av en sådan plan, som avsetts i den nu omhandlade motionen. Det har fördens skull syntts utskottet vara mest ändamålsenligt, att Kungl. Maj:t i samband med förnyad framställning till riksdagen om fortsättning av de norrländska järnvägsbyggnaderna framlägger en allmän plan för finansieringen av ifrågakvarande företag med hänsyn jämväl tagen till övriga utgifter för kapitalökning.

Vad vidkommer sättet för täckande av de för nästkommande år erforderliga anslagen för inlandsbanan, har utskottet funnit sig böra uppskjuta prövningen av denna fråga till den allmänna behandlingen av upplåningen för 1917 års riksstatsutgifter.

Med vad utskottet ovan anfört torde de beträffande beviljande av anslag för utförande av vissa tvärbanor samt fortsatt utredning i tvärbane-frågan motionsledes gjorda framställningarna få anses besvarade.

Utskottet får sålunda hemställa,

I) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition i vad den avser fortsättande av inlandsbanan, och herrar Asplunds och Olofssons ovanberörda motioner samt med avslag dels å Kungl. Maj:ts proposition, i vad den rör byggande av tvärbanor eller bibanor dels ock å herr Thorssons motion i vad den angår fortsättande av inlandsbanan, må

a) under förbehåll av att de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 31 mars 1916 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttagas, besluta fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats, med rätt för Kungl. Maj:t att beträffande bandelarna mellan Volgsjön och Sorsele samt Jokkmokk och Porjus närmare förordna om banans sträckning;

b) för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön m. m. för år 1917 anvisa ett belopp av 2,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916

låta förskottsvis utav detta belopp av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

c) för komplettering av bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor;

d) för påbörjande av arbetena å statsbanan Sveg—Hede för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor;

II) att de av herrar Magnusson, Öberg och Molin samt Karlsson väckta motioner ävensom herr Thorssons motion i vad den avser byggande av tvärbanor må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört;

III) att riksdagen, i anledning av den av herr Nilson väckta motionen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken omfattning andra statsinkomster än lånemedel böra komma till användande för statsbanebyggnaderna i Norrland, samt i samband med avgivande av framställning till riksdagen angående ytterligare anslag för ifrågavarande banbyggnader framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

2:o) Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen föreslagit riksdagen att till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1917 anvisa ett anslag, att utgå av lånemedel, av 3,000,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 150 uti det vid statsverkspropositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden för den 14 januari 1916.

Då utskottet funnit det angeläget, att färdigställandet av statsbanan Sveg—Brunflo ej ytterligare uppskjutes utöver vad redan nödvändiggjorts på grund av de tidigare skedda minskningarna av de i den ursprungliga byggnadsplanen för järnvägen beräknade anslagsbeloppen, får utskottet tillstyrka bifall till det av Kungl. Maj:t nu gjorda anslagsäskandet. Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen må till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1917 anvisa ett anslag av 3,000,000 kronor.

Elektrifiering av järnvägs-linjen Kiruna—Svartön.

3:o) Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen föreslagit riksdagen att i avbidan å den proposition, som kunde komma att avlätas om elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Svartön, för ändamålet för år 1917 beräkna ett anslag, att utgå av lånemedel, av 3,500,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 165, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att — förutom beviljande av anslag för utförande av en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus, varom utskottet här nedan avgivit yttrande — för elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön bevilja ett anslag av 15,530,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 3,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 1,000,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till det återopade statsrådsprotokollet.

Utskottets yttrande.

Ehuruväl utskottet funnit goda skäl vara förebragta för förslaget om införande av elektrisk drift å järnvägslinjen Kiruna—Svartön, har utskottet dock ansett, att med beslut om elektrifieringens genomförande bör för närvarande anstå.

Det företag, varom här är fråga, torde visserligen i och för sig erbjuda fördelar, vilka under normala förhållanden bort kunna tillerkännas avgörande betydelse för frågans bedömande. Med hänsyn till den rådande statsfinansiella situationen samt till de högst betydande krav på anslag för andra produktiva ändamål — särskilt för statens järnvägars räkning — vilka nu ställas på statskassan, har utskottet dock funnit det nödigt, att det nu förevarande anslagskravet tills vidare undanskjutes.

Jämväl andra vägande skäl förefinnas enligt utskottets uppfattning för intagandet av en sådan ståndpunkt. Härvid vill utskottet i första hand peka på den i fråga om vissa av de för elektrifieringen erforderliga materialier inträdda prisstegringen, vilken måste föranleda en högst betydande fördyring av anläggningen. Vidare är att märka, att den elektriska driften å riksgränsbanan på grund av de genom världskriget inträdda förhållandena ännu ej blivit prövad i sådan omfattning, att man på grundval av de hittills vunna erfarenheterna från denna bana,

synes kunna bilda sig ett fullt tillförlitligt omdöme om de fördelar och olägenheter, som äro förenade med den elektriska driften.

På nu anförda grunder får utskottet hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må av riksdagen bifallas.

4:o) Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas angående påbörjande av arbetet med utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Sävsjö och Tranås, för år 1917 för ändamålet beräkna ett anslag av 500,000 kronor.

Anläggning
av dubbel-
spår mellan
Aneby och
Sävsjö.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten proposition, nr 162, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö för en beräknad kostnad av sammanlagt 9,051,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet tillåter sig utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft tvenne, till utskottet hänvisade motioner, väckta, den ena inom första kammaren, nr 119, av herr *K. J. Ekman* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 295, av herr *C. O. Johanson* i Huskvarna m. fl.

I förstberörda motion har hemställts, att riksdagen, med anledning av ifrågavarande proposition, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida icke i stället för eller i samband med det föreslagna dubbelspåret Tranås—Sävsjö må kunna anläggas en normalspårig järnväg från Mjölby över Hästholmen och Gränna till Jönköping i huvudsaklig överensstämmelse med ett av kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren *Arthur Asplund* år 1907 upprättat förslag samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

I den av herr *Johanson* m. fl. väckta motionen har hemställts, att riksdagen, med anledning av ifrågavarande proposition, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida icke i stället för eller i samband med det föreslagna dubbelspåret Tranås—Sävsjö må kunna anläggas en normalspårig järnväg från Mjölby över Hästholmen och Gränna till Jönköping eller

också med utgångspunkt från Sommen, eventuellt Tranås, till sistnämnda plats samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Beträffande vad som anförts till stöd för dessa framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottets
yttrande.

Enahanda skäl, vilka föranledde 1914 års senare riksdag att besluta utläggandet av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby, tala jämväl för anordnande av dubbelspår å nu ifrågasatt statsbanesträcka. På grund av de under senaste tid gjorda erfarenheterna om betydelsen av, att särskilt de mest belastade järnvägslinjerna sättas i sådant skick, att de kunna fylla de krav som trafiken ställer å desamma, har utskottet ej kunnat tillstyrka något uppskov med beslut i den nu föreliggande frågan.

Då emellertid olägenheterna av saknaden av dubbelspår, enligt vad utskottet inhämtat, ej göra sig gällande i lika hög grad å hela sträckan Tranås—Sävsjö utan framför allt hänföra sig till bandelarna närmast norr och söder om Nässjö, har utskottet, med hänsyn tagen till angelägenheten därav, att man under nuvarande ovissa ekonomiska situation ej mer än nödigt binder sig för framtida utgifter, ansett sig böra förorda, att beslut rörande dubbelspårsutbyggnaden nu begränsas till bansträckan Aneby—Sandsjö. Kostnaden för dubbelspårsanläggningen å denna bandel uppgår — inräknat utgifterna för ombyggnad av Nässjö personstation och övriga å bandelen befintliga bangårdar — till 4,102,700 kronor. Då det anslag, som av Kungl. Maj:t äskats för år 1917, avsetts för påbörjande av arbetena å bansträckorna närmast Nässjö, torde någon ändring i Kungl. Maj:ts förslag härutinnan ej böra vidtagas.

Vad angår de ovan berörda motionerna, som avse, att frågan om dubbelspårsanläggningen skulle uppskjutas och ställas i beroende av de av motionärerna ifrågasatta utredningarna om anläggande av en statsbana från Mjölby, eventuellt Sommen eller Tranås, till Jönköping, har utskottet, på grund av den av utskottet ovan angivna uppfattningen om nödvändigheten av omedelbart beslut om dubbelspårsanläggningens företagande, icke funnit sig böra biträda desamma.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må
a) i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för en beräknad

kostnad av sammanlagt 4,102,700 kronor samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor;

b) avslå ovanberörda av herr K. J. Ekman m. fl. samt herr C. O. Johanson m. fl. väckta motioner.

5:o) I en till riksdagen den 25 april 1916 avlåten, till statsutskottet remitterad proposition, nr 215, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att

Statsinlösen
av Mora—
Vänerns
järnväg.

dels, med godkännande av de i statsrådsprotokollet angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limedsforsen jämte en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att efter ingången av år 1917 på rekvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande av vad som kontant skall till bolaget utbetalas, samt fullgöra räntelikvider och kapitalavbetalningar å de i bandelarna intecknade obligationslån och lån ur handels- och sjöfartsfonden ävensom till vederbörande utfärda svenska statens förbindelser och obligationer på sätt och i den omfattning, ovanberörda grunder för bandelarnas förvärvande angiva,

dels för år 1917 anvisa, att utgå av lånemedel, ej mindre till gäldande av den del av köpeskillingen, som skall betalas kontant, ett belopp av 691,500 kronor, än även till kompletteringar å banan och till förändringsarbeten å dess rullande materiel ett belopp av 630,000 kronor,

dels ock, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med 1,321,500 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

Den till Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag hörande huvudbansträckan utgör — såsom redan en blick på kartan ger vid handen — jämte bandelarna mellan Mora och Sveg den enda naturliga förbindelseleden mellan statens järnvägsnät i det inre Norrland samt statsbanelinjerna i sydvästra Sverige. Såväl på grund av vad i statsrådsprotokollet blivit anfört som ock med stöd av de upplysningar utskottet från järnvägsstyrelsen erhållit, har utskottet därför funnit det vara av den största betydelse för en rationell utveckling av statsbanesystemet,

Utskottets
yttrande.

att ifrågavarande förbindelseled kommer i statens hand. Härigenom skulle sålunda bland annat vinnas den fördelen, att statens järnvägar frigöras från ett beroende av de enskilda järnvägarna, som eljest kan bliva till stor olägenhet för statsbanorna.

På grund av de ekonomiska förhållandena inom Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag torde staten, som till detta bolag utlämnat lån till avsevärda belopp, inom en snar framtid bliva nödsakad att övertaga sistnämnda bolags järnväg mellan Orsa och Sveg. Järnvägssträckan mellan Mora och Orsa är jämförelsevis kort, vadan ett förvärv av bandelarna å denna sträcka ej bör vara förenat med större svårigheter. Under sådana förhållanden och då de villkor, som uppställts för inlösen av järnvägen Mora—Vänern, syntes utskottet vara antagliga — särskilt vill utskottet erinra om fördelen därav att endast en mindre del av köpeskillingen behöver erläggas kontant — har utskottet ansett sig böra förorda förvärvet av de i den nu förevarande propositionen omhandlade bandelarna m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angivna grunder.

I fråga om sättet för likviderandet av köpeskillingen, 11,275,000 kronor, har utskottet ej funnit anledning till erinran annat än i avseende å formen för avvecklandet av bolagets låneskuld till handels- och sjöfartsfonden. Då det ej kan vara lämpligt, att riksgäldskontoret, på sätt som avsetts, övertager ifrågavarande lån och sålunda tager i anspråk en ej oväsentlig del av fondens medel, synes saken böra ordnas så, att bolaget vid årsskiftet inbetalar lånet till fonden och i stället erhåller motsvarande kontant gottgörelse från staten. Den del av köpeskillingen, som skall kontant erläggas, komme på grund härav att ökas från 691,450 kronor 05 öre till 987,068 kronor 88 öre.

Vad angår den budgettekniska behandlingen av transaktionen, har utskottet ej kunnat biträda Kungl. Maj:ts förslag. Enligt detta skulle endast för den kontanta delen av köpeskillingen uppföras anslag å riksstaten. Detta förfaringssätt står emellertid icke i överensstämmelse med grunderna för den vid 1911 års riksdag genomförda förändringen av riksstatens uppställning. Enligt denna reform bör riksstaten vara ett såvitt möjligt fullständigt uttryck för statshushållningen under budgetåret och fördenskull även uppvisa, vilket statskapital som under året skall nedläggas i statens produktiva fonder. Med tillämpning av dessa principer bör hela köpeskillingen ifråga uppföras å riksstaten för år 1917.

Beträffande den del av köpeskillingen, som skall likvideras genom kvittning av vad som vid tillträdestiden, den 1 januari 1917, beräknats

återstå oguldet av det bolaget beviljade statslån, 920,459 kronor 53 öre, bör för detta belopp å riksstatens inkomstsida ske en motsvarande höjning av inkomstiteln för i anspråk tagna kapitaltillgångar från allmänna järnväglånefonden. Såväl de belopp, tillsammans 5,863,471 kronor 59 öre, utgörande vid 1916 års slut återstående kapitalskuld å de av bolaget upptagna obligationslån jämte därå vid samma tid upplupen ej förfallen ränta, som ock de belopp å sammanlagt 3,504,000 kronor, för vilka till bolaget skall överlämnas svenska 5 % statsobligationer, respektive certifikat å dylika obligationer, öka svenska statens skuld och böra alltså föranleda motsvarande höjning av inkomstiteln lånemedel för produktiva ändamål.

Vidkommande det bemyndigande, som beträffande köpeskillings likviderande bör lämnas riksgäldskontoret, torde bankoutskottet komma att avgiva förslag, sedan riksdagen fattat beslut angående sättet för täckande av den del av köpeskillingen, som skall kontant erläggas.

Mot Kungl. Maj:ts förslag om beviljande av anslag för kompletteringar å banan samt för förändringsarbeten å dess rullande materiel har utskottet ej haft något att erinra.

I enlighet med vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen med godkännande av de i statsrådsprotokollet över civilärenden för den 25 april 1916 angivna huvudgrunder för förvärvande för svenska statens räkning av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarne—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limesforsen jämte en bolaget tillhörig byråbyggnad i Kristinehamn, dock med iakttagande av den av utskottet ovan förordade ändring beträffande sättet för köpeskillings likviderande, må för inköp av nämnda bandelar och byråbyggnad för år 1917 anvisa ett anslag av 11,275,000 kronor;

b) att riksdagen för kompletteringar å banan och förändringsarbeten å dess rullande materiel må för år 1917 anvisa ett anslag av 630,000 kronor.

6:o) I en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 161, har Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen

**Anläggning
av torv-
pulver-
fabrik för
statens
järnvägar.**

dels att för anläggande för statens järnvägars räkning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning för år 1917 anvisa ett anslag av 1,300,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 800,000 kronor,

dels att, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna låne-medel för produktiva ändamål skola höjas med 1,300,000 kronor,

dels ock att bemyndiga järnvägsstyrelsen att vid torvpulverfabrikationens avslutande försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier.

Beträffande utredningen i ärendet tillåter sig utskottet hänvisa till det åberopade statsrådsprotokollet.

Utskottets
yttrande.

Förevarande proposition avser att å bandelen Falköping—Nässjö anordna försöksdrift i större skala med torvpulvereldning å lokomotiv. Den ifrågasatta torvpulverfabriken, som skulle anläggas vid Hästhagens mosse i närheten av Vislanda järnvägsstation, är avsedd att utföras genom aktiebolaget Torv.

Det begärda anslagsbeloppet fördelar sig på följande poster:

Inköp och planering av mosse	kronor	165,000:—
Anläggning av torvpulverfabrik	»	800,000:—
Patentavgift	»	25,000:—
Spår från Vislanda till mossen	»	50,000:—
Utrustning av 18 lokomotiv med apparater för torvpulvereldning	»	260,000:—
<hr/>		
Summa kronor		1,300,000:—

Då propositionens syfte står i överensstämmelse med den uppfattning angående utnyttjandet av de inhemska bränsletillgångarna, åt vilken innevarande riksdag förut givit uttryck, har utskottet, som ej funnit anledning till anmärkning mot den med aktiebolaget Torv träffade överenskommelsen, ansett sig böra tillstyrka bifall till framställningen i denna del.

Beträffande förslaget om bemyndigande för järnvägsstyrelsen angående försäljning av till torvpulverfabriksanläggningen hörande mark m. m. synes med beslut i denna fråga böra tills vidare anstå.

Utskottet får sålunda hemställa,

att riksdagen må

a) för anläggande för statens järnvägars räkning av en torvpulverfabrik vid Hästhagens mosse och för

omändring av erforderligt antal lokomotiv för torvpulvereldning för år 1917 anvisa ett anslag av 1,300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 800,000 kronor;

b) att Kungl. Maj:ts förslag om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att vid torvpulverfabrikationens avslutande försälja till anläggningen hörande mark, byggnader och inventarier icke må av riksdagen bifallas.

Statens vattenfallsverk.

7:o) I den till riksdagen den 14 januari 1916 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» beträffande statens vattenfallsverk föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas angående ombyggnad av Södertälje kanal, för ändamålet beräkna ett anslag, att utgå av länemedel, för år 1917 av 400,000 kronor.

Ombyggnad
av Söder-
tälje kanal.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 14 mars 1916 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling överlämnad proposition, nr 91, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstår all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo, för ombyggnad av Södertälje kanal jämte uppränsning av farlederna i Brandalsund och Linasund i huvudsaklig överensstämmelse med av vattenfallsstyrelsen förordad förslag bevilja ett anslag av 6,785,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 400,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

Då vid 1912 års riksdag beslut fattades om statsinköp av Södertälje kanal, förutsatte såväl vederbörande departementschef som riksdagen, att en utvidgning av kanalen skulle komma att ske inom en snar framtid. Riksdagen uttalade sålunda i den skrivelse, varuti beslutet om kanalens inköpande anmäldes för Kungl. Maj:t, att det syntes vara angeläget, att det ifrågasatta inköpet snarast möjligt måtte komma

Utskottets
yttrande.

till stånd, på det att staten i varje fall måtte vara i tillfälle att taga erforderligt initiativ i den viktiga frågan om kanalens ombyggnad. Och då samma riksdag, med ändring av 1910 års riksdags beslut rörande västra stambanans framdragande över Södertälje enligt den så kallade Glasbergalinjen, beslöt, att stambanan skulle framdragas över Näset, uttalade sig riksdagen, i anslutning till vad föredragande departementschefen förordat, för att vid järnvägsanläggningen erforderliga sidoschakt måtte uttagas vid södra delen av kanalen, detta i syfte bland annat att underlätta en framtida ombyggnad av kanalen. 1913 års riksdag beslöt ock efter av Kungl. Maj:t därom gjord framställning, att Södertälje kanal å sträckan från Maren till Saltsjön finge för en kostnad icke överstigande 550,000 kronor utgrävas för 5,5 meter djupgående fartyg, och har riksdagen 1914 och 1915 på Kungl. Maj:ts förslag för ändamålet beviljat anslag till nämnda belopp.

Av vad nu anförts torde framgå, att Kungl. Maj:t och riksdagen gjort sig förtrogna med tanken, att Södertälje kanal bör ombyggas, ehuruval någon viss tidpunkt för ombyggnadens utförande ej preciserats. På grund av den stora betydelse kanalens utbyggande till större dimensioner skulle medföra för de trakter, som ligga inom kanalens trafikområde, bör emellertid enligt utskottets uppfattning lösningen av denna fråga ej längre undanskjutas; och har utskottet i huvudsak funnit sig böra biträda Kungl. Maj:ts förslag rörande ombyggnadens utförande. Det föreslagna farledsdjupet, som är beräknat för 5,5 meter djupgående fartyg, har utskottet sålunda funnit väl avvägt. Däremot har utskottet varit tveksamt, huruvida slussen vid Södertälje bör givas de i propositionen föreslagna större dimensionerna. Särskilt har utskottets tvekan hänfört sig till det förordade djupet av slussen, vilket beräknats för 6,75 meter djupgående fartyg. I detta avseende förekommer bland annat, att propositionen icke giver tillräckligt material för bedömandet av spörsmålet, huruvida ifrågakommande hamnar och farleder i Mälaren kunna utan alltför stora kostnader uppränsas till ett djup motsvarande det, vilket avsetts för slussen. Då ett uppskov till nästkommande års riksdag med avgörandet av frågan om slusstorleken ej lär behöva medföra någon rubbning i den uppgjorda arbetsplanen, får utskottet alltså förorda, att denna fråga nu av riksdagen lämnas öppen.

I likhet med departementschefen synes det ock utskottet, att anslag för de uppränsningar av vissa farleder i Mälaren, vilka erfordras för ett fullt utnyttjande av det avsedda djupet för själva kanalen och som beräknats medföra en kostnad av sammanlagt 872,000 kronor, ej nu behöver beviljas.

Då kostnaden för den i Kungl. Maj:ts förslag ingående slussen beräknats till 2,933,000 kronor och då något beslut om slussens utförande, enligt utskottets uppfattning, för närvarande ej bör fattas, torde riksdagen nu böra inskränka sig till att besluta verkställande av ombyggnaden av kanalen jämte uppränsning av farlederna i Brandalssund och Linasund för en beräknad kostnad — fränsett anläggningskostnaden för den nya slussen — av 3,852,000 kronor. I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag torde för år 1917 härav behöva anvisas ett belopp av 400,000 kronor.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstår all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo, må besluta ombyggnad av Södertälje kanal jämte uppränsning av farlederna i Brandalsund och Linasund för en beräknad kostnad — fränsett anläggningskostnaden för en ny sluss — av 3,852,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 400,000 kronor.

8:o) Sedan Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen föreslagit riksdagen att i avbidan å den proposition, som kunde komma att avlätas om påbörjande av vissa arbeten för en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus, för ändamålet år 1917 beräkna ett anslag, att utgå av lånemedel, av 1,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor, har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 165, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, förutom anvisande av anslag för elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön, varöver utskottet här ovan under punkt 3 avgivit yttrande, föreslagit riksdagen att för utförande av en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus bevilja ett anslag av 1,700,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 1,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till det vid propositionen nr 165 fogade statsrådsprotokollet.

För genomförande av det ovan omhandlade förslaget om införande av elektrisk drift å järnvägslinjen Kiruna—Svartön, skulle en ny enfas-

**Utbyggnad
av Porjus
kraft-
station.**

Utskottets
yttrande.

generator behöva anskaffas och inmonteras i den redan förefintliga kraftstationen vid Porjus. Någon utbyggnad av stationen skulle alltså ej behöva vidtagas för detta ändamål. Det föreliggande förslaget avser emellertid även att för tillgodoseende av industriella behov i kraftverket installera en sjätte maskin, monterad med en trefasgenerator. Härför skulle en utbyggnad av kraftstationen erfordras.

Då utskottet ej ansett sig för närvarande böra förorda förslaget om elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön, har utskottet givetvis saknat anledning att tillstyrka anslag för insättande av det för järnvägsdriften avsedda enfasaggregatet.

Vad åter beträffar frågan om installerandet av ett trefasaggregat för industriell drift har utskottet med stöd av vunna upplysningar funnit det vara synnerligen önskvärt, att anslag för detta ändamål nu beviljas, på det att utvidgning av trefasanläggningen må kunna vidtagas omedelbart, efter det kontrakt om kraftleverans träffats. Maskineriet för trefasaggregatet torde emellertid ej böra beställas, förrän kraftleveransfrågan är definitivt avgjord. Anslaget lyftande torde förden skull böra göras beroende på särskilt beslut av Kungl. Maj:t.

Det för installerande av trefasaggregatet i den nuvarande kraftverksbyggnaden erforderliga anslaget har beräknats till 775,000 kronor, varav 625,000 kronor skulle behöva uppföras å 1917 års stat samt återstoden erfordras under år 1918. Av anslaget för år 1917 skulle 150,000 kronor behöva utgå under år 1916.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förvarande proposition må för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus bevilja ett anslag av 775,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 625,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 150,000 kronor.

**Kostnader
för Dal-
älvens
reglering.**

9:o) I en till riksdagen den 25 april 1916 avlåten, till statsutskottet för förberedande handläggning hänvisad proposition, nr 223, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen att för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde för Älvkarleby vattenfall i Dalälvens regleringsförening u. p. a. för år 1917 bevilja ett anslag å högst 67,000 kronor,

att utgå av lånemedel, ävensom besluta, att de i 1917 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel för produktiva ändamål skola höjas med motsvarande belopp.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I ändamål att till fördel för vattenkraftverken vid Dalälvens flodsystem reglera vattenframrinningen i denna älv jämte dess tillflöden, har bildats en ekonomisk förening utan personlig ansvarighet, benämnd Dalälvens regleringsförening. Föreningen är efter de olika regleringsföretag, som den är avsedd att främja, indelad i 8 sektioner, var och en omfattande olika till Dalälvens flodsystem hörande sjöar. Beträffande tillskott till kostnaderna för regleringarnas utförande är varje sektion ett företag för sig.

Genom att på sätt Kungl. Maj:t föreslagit vattenfallsstyrelsen för Älvkarleby vattenfall samt Stall- och Nygårdsforsarna ingår i Dalälvens regleringsförening skulle staten endast förbinda sig att deltaga i kostnaderna för föreningens allmänna förvaltningsutgifter och utgifter för förberedande åtgärder för befrämjande av regleringsföretagen samt för erhållande av vederbörligt tillstånd till desamma. Den på staten belöpande andelen av dessa kostnader har beräknats uppgå till högst 67,000 kronor.

Däremot skulle staten genom att ansluta sig till föreningen icke förbinda sig att deltaga i kostnaderna för de regleringsföretag, som av föreningen beslutas. Uppkommande frågor om anvisande av medel för de delar av kostnaderna för de olika regleringsföretagen, som belöpa på statens vattenfallsverk, komma därför att särskilt underställas riksdagens prövning.

Ett beslut om statens inträde i Dalälvens regleringsförening och anvisande av det till följd därav erforderliga beloppet medför ingen ändring i det av riksdagen, i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, nyligen fattade beslutet att till gäldande av de på Älvkarleby vattenfall jämte Stall- och Nygårdsforsarna belöpande kostnaderna för Skattungens och Oresjöns reglering för år 1917 bevilja ett anslag å 44,500 kronor. Det är visserligen avsett att, om Dalälvens regleringsförening definitivt kommer till stånd — vilket förutsätter, att staten och Stockholms stad ingå i densamma — Skattungens regleringsförening skall upplösas. Arbena för reglering av Skattungen och Oresjön skola emellertid i stället omedelbart fullföljas av Österdalarnas sektion av Dalälvens regleringsförening, vilken sektion enligt föreningens stadgar skall övertaga de uppgifter, som för närvarande tillkomma Skattungens regleringsförening

Då vägande skäl synas utskottet tala för, att staten i sin mån bidrager till det omhandlade regleringsföretagets förverkligande, får utskottet hemställa,

att riksdagen må för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde för Älvkarleby vattenfall i Dalälvens regleringsförening u. p. a. för år 1917 bevilja ett anslag å högst 67,000 kronor.

Sättet för
anslagens
täckande.

10:o) Beträffande sättet för täckande av de av utskottet ovan under punkterna 1, 2, 4, 6, 7, 8 och 9 tillstyrkta anslag ävensom av de under punkt 5 tillstyrkta anslag, i den mån dessa skola kontant utgå, kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande, vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

Stockholm den 23 maj 1916.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar C. J. G. Swartz, S. H. Kvarnzelius, O. M. Strömberg, H. F. Lamm, H. H. K. Ericson, G. M. H. Ekelund, C. G. Ekman, J. Nilsson, O. Bergqvist, A. Pers, K. A. Malmborg och C. I. Asplund samt

från andra kammaren: herrar A. Ekman, F. V. Thorsson, H. Andersson i Skivarp, C. Persson i Stallerhult, J. B. Eriksson i Grängesberg, G. Odqvist, E. A. Nilson i Örebro, N. A. Nilsson i Kabbarp, A. Wiklund, A. Anderson i Råstock, G. A. Molin i Södertälje och J. Olofsson i Digernäs;

med undantag därav att i behandlingen av punkterna 9 och 10 deltagit herr S. E. J. Lübeck i stället för herr A. Wiklund.

Reservationer:

vid *punkt 1* (angående fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.)

av herr *F. V. Thorsson*, som beträffande mom. a, b och c under avdelning I yrkat avslag å utskottets hemställan;

av herrar *S. H. Kvarnzelius*, *C. G. Ekman* och *A. Wiklund*, vilka anfört följande:

»Inom det ofantligt stora område, som ligger mellan inlandsbanan och norra stambanan, äro, såsom i statsrådsprotokollet anföres, givetvis tvärbanan och bibanan i de stora floddalarnas riktningar oundgängligen behöfliga, därest någon större utveckling på jordbrukets, trävarurörelsens och vattenkraftsindustriens område skall vara att förvänta.

Inom Västernorrlands län synes detta behov för närvarande bäst fyllas genom anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo till Hoting. Det trafikområde, som denna bana kommer att beröra, är rik på naturtillgångar i fråga om odlingsjord och vattenkraft och inger därför löften om en snabb näringslivets utveckling. Därtill kommer att banan ger städerna Härnösand och Örnsköldsvik ungefär lika möjligheter till förbindelse med handelsområdet efter inlandsbanan.

Vidkommande Västerbottens län och dess lappmarker lära behöva av en järnvägsförbindelse från norra stambanan till Lycksele, som är den största och betydelsefullaste platsen i hela lappmarken och utgör centrum för ett mycket förgrenat vägnät, vara än mer trängande. I Ume- och Vindelälvarne ligga ett flertal för utbyggnad lämpliga, mäktiga vattenfall och för skogarnas, såväl statens som enskildas, rationella skötsel och det mindervärdiga virkets tillgodogörande liksom även för jordbrukets utveckling är denna bana en nödvändig förutsättning. Den befolkning inom lappmarken, vilken skulle draga fördel av ifrågakvarande järnväg, har också alltsedan norra stambanans framdragande genom länet ansett sig hava grundad anledning hoppas, att densamma snarast möjligt skolat komma till stånd.

För att den nyssberörda bibanan Hällnäs—Lycksele skall i allo fylla sitt ändamål erfordras jämväl järnvägsförbindelse med sjöhamn. Först då skulle den nationalekonomiska nyttan av nyssnämnda bana kunna fullt framträda, och lära enligt Kungl. Maj:ts förslag trafiken å

denna bana böra förmedlas över hamnplats vid Umeå. Men även för residensstaden Umeå, vilken är den enda stad vid norrländska kusten som saknar järnväg till hamn vid havet, samt för de trakter, som hava sin import och export över denna stad, har behovet av järnväg till fullt tillfredsställande hamnplats varit synnerligen trängande. Kungl. Maj:t har också med beaktande härav jämväl framlagt förslag om anläggande av bibana från Umeå till Holmsund, vid vilken plats Umeå stad åtagit sig utföra en fullständig hamnanläggning.

På grund av vad sålunda anförts och vad statsrådsprotokollet i övrigt innehåller hava vi ansett, att Kungl. Maj:ts förslag såvitt angår anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo till Hotings station å inlandsbanan och bibanan Hällnäs—Lycksele samt bibanan Umeå—Holmsund jämte förbindelsepar till blivande hamn utanför Holmsund bort af statsutskottet tillstyrkas. Då emellertid så icke skett, hava vi härmed velat uttala den förhoppningen att, med hänsyn till det trängande behovet, förslag om anläggande av nyssberörda tvärbana och bibanor måtte av Kungl. Maj:t ånyo framläggas vid nästkommande års riksdag.»

vid *punkt 3* (angående elektrifieringen av järnvägslinjen Kiruna—Svartön)
av herr *F. V. Thorsson*;

vid *punkt 8* (angående utbyggnad av Porjus kraftstation)
av herrar *F. V. Thorsson* och *J. Olofsson*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»För genomförande — — — — kraftstationen erfordras.

Då utskottet — — — — enfasaggregatet.

Vad åter beträffar frågan om installerandet av ett trefasaggregat för industriell drift, har utskottet, med stöd av vunna upplysningar, funnit det synnerligen önskvärt, att anslag för detta ändamål nu anvisas, på det att Kungl. Maj:t må äga medel att, omedelbart efter det avtal om kraftleverans för industriellt ändamål träffats, förordna om utvidgning av trefasanläggningen.

Vad beträffar storleken av det anslag, som under sådana förhållanden behöver anvisas, är det väl, enligt vad utskottet inhämtat, möjligt att begränsa anslagsbeloppet till 775,000 kronor, därest man nämligen inskränker sig till att installera ett trefasaggregat å den plats inom den nuvarande kraftstationen, vilken enligt propositionen avsetts för

enfasaggregatet. Utskottet har likväl ansett sig böra tillstyrka, att ett något högre belopp nu anvisas, och detta av följande skäl.

Vid Porjus finnes för närvarande en duglig arbetarstam, för närvarande uppgående till 280 man, vilken emellertid under alla förhållanden kommer att reduceras instundande sommar. Då det synes utskottet önskvärt, att denna reduktion i möjligaste mån inskränkes, har utskottet velat förorda, att anslag nu beviljas jämväl för utförande av sprängningsarbetena för det sjätte aggregatet.

Den kostnadsökning, som skulle föranledas av den av utskottet förordade anordningen — utöver förenämnda 775,000 kronor — har inom vattenfallsstyrelsen beräknats till 250,000 kronor. Av det sammanlagda anslaget, 1,025,000 kronor, skulle 875,000 kronor behöva anvisas för år 1917 samt 150,000 kronor för år 1918. Av det belopp, som skulle uppföras å 1917 års riksstat, torde 300,000 kronor böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande redan under år 1916.

I enlighet med vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förvarande proposition må för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus samt påbörjande av en andra utbyggnad av samma kraftstation bevilja ett anslag av 1,025,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 875,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 300,000 kronor.

Bilaga I.

Utgifter för kapitalökning

i avseende å statens produktiva fonder för år 1917.

I.

Årligen återkommande anslag.

	Kronor
A. Statens affärsdrivande verk.	
1. Postverket.	
Inventarier	350,000
2. Telegrafverket.	
Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende	7,000,000
3. Statens järnvägar.	
Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar	5,782,800
Markförvärv	500,000
Rullande materiel	6,740,000
Nya inventarier	1,500,000
Ökat förlag	1,500,000
4. Statens vattenfallsverk.	
Distributionsanläggningar för statens kraftverk	3,000,000
B. Statens utlåningsfonder.	
Allmänna järnvägslånefonden	1,500,000
Odlingslånefonden	250,000
Egnahemslånefonden	5,000,000
Lånefonden för inköp av ädla avelsston	50,000
Allmänna nyodlingsfonden	60,000
Summa	33,232,800

Bilaga II.

Utgifter för kapitalökning

i avseende å statens produktiva fonder för år 1917.

II.

**Utgifter, beträffande vilka fortsättningsanslag ej äskats
eller kunna beräknas.**

	Kronor.
A. Statens affärsdrivande verk.	
1. Postverket.	
Nybyggnad i Kristianstad	163,400
2. Statens järnvägar.	
Förändringar vid Centralstationen i Stockholm m. m.	1,409,900
Dubbelspår Göteborg—Alingsås	2,900,000
Ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö	400,000
Ombyggnad av bangården i Norrköping	150,000
Fullbordande av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön	500,000
Riksgränsbanans elektrifiering (brist)	650,000
Förvärv av Mora—Vänerns järnväg	11,275,000
Kompletteringar å Mora—Vänerns järnväg	630,000
Anläggning av torvpulverfabrik	1,300,000
3. Statens vattenfallsverk.	
Ny farled mellan Vänersborg och Göteborg	300,000
Upprättsning av Masurforsen	600,000
Kostnader för Skattungens och Öresjöns reglering	44,500
Bidrag till Dalälvens regleringsförening	67,000
4. Statens domäner.	
Kostnader för anordnande av jägmästarbostäder	364,500
Transport	20,754,300

	Kronor.
Transport	20,754,300
B. Statens utlåningsfonder.	
Fonden för lån åt kommuner m. fl. för inköp av gatsten	3,500,000
Torvindustrilånefonden	600,000
C. Statens aktier.	
Kostnader för införandet av tobaksmonopolet	8,650,000
Summa	<u>33,504,300</u>

Bilaga III.

Utgifter för kapitalökning

i avseende å statens produktiva fonder för år 1917.

III.

Utgifter, beträffande vilka fortsättningsanslag å följande års riksstater äskats eller beräknats.

	Anslag för 1917.	Fortsättnings- anslag.
	Kronor.	Kronor.
A. Statens affärsdrivande verk.		
1. Postverket.		
Tillbyggnad av centralposthuset i Stockholm	350,000	300,000
Nybyggnad i Linköping	120,000	120,000
» i Göteborg	860,000	2,300,000
2. Telegrafverket.		
Inköp och bebyggande av fastigheter	250,000	332,200
3. Statens järnvägar.		
Ombyggnad av Malmö statsbangård	1,000,000	2,966,000
Statsbanan Sveg—Brunflo	3,000,000	3,450,000
Inlandsbanan Volgsjön—Gällivare	3,500,000	28,080,000
Statsbanan Sveg—Hede	500,000	2,452,000
Dubbelspår Norrköping—Mjölby	2,000,000	2,250,000
» Aneby—Sandsjö	500,000	3,602,700
4. Statens vattenvallsverk.		
Södertälje kanals ombyggnad	400,000	6,385,000
Utbyggnad av Trollhätte kraftstation	3,700,000	3,620,000
Utbyggnad av Porjus kraftstation	625,000	150,000
Västerås ångkraftstation	1,650,000	500,000
B. Statens utlåningsfonder.		
Fonden för bibanor i vissa delar av riket	1,000,000	5,000,000
Summa	19,455,000	61,507,900