

[5.]	Förbättringar vid kol- och vattenstationer	kronor	30,000: —
	Elektriska belysningsanläggningar	»	75,000: —

Övriga anläggningar:

Lastbrygga med spår och vagnvåg vid Möckeln	»	45,000: —
Oljekällare och materialbod vid Kiruna	»	53,300: —
Vattenledning vid Koskullskulle	»	17,000: —
Vatten- och avloppsledningar vid Gällivare	»	105,000: —

Större arbeten:

Nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo	»	125,000: —
Utvidgning av spårsystemet vid Uppåkra	»	130,000: —
Summa kronor		1,109,800: —

Iakttagas de av mig sålunda föreslagna reduceringarna å tillhopa 1,109,800 kronor på de av järnvägsstyrelsen begärda anslagen om sammanlagt 10,453,400 kronor, återstår att äska å 1918 års stat ett belopp av 9,343,600 kronor, därav, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt, en summa av 2,200,000 kronor torde böra göras tillgänglig under år 1917.

Det sålunda ifrågasatta anslaget skulle fördela sig på följande sätt:

1.	för husbyggnader, boställshus	kronor	625,000: —
	stationsstugor m. m.	»	140,500: —
	tillbyggnad av stationshus	»	219,500: —
	övriga husbyggnader	»	264,200: —
2.	» spåranordningar	»	1,446,600: —
3.	» vägports- och vägbroanläggningar	»	250,000: —
4.	» förbättringar vid kol- och vattenstationer	»	120,000: —
5.	» telegraf- och telefonanläggningar m. m.	»	638,000: —
6.	» elektriska belysningsanläggningar	»	200,000: —
7.	» övriga anläggningar	»	603,800: —
8.	» större arbeten	»	1,601,000: —
9.	» växel- och signalsäkerhetsanläggningar	»	1,000,000: —
10.	» diverse arbeten	»	1,000,000: —
Summa kronor			8,108,600: —

vartill kommer till fullföljande av redan beslutade arbeten

[5.]

för anordnande av avloppsledningar vid Kiruna	kronor	80,000: —
» utvidgning av rangerbangården vid Nässjö	»	400,000: —
» uppförande av 6 lokomotivstallplatser m. m. vid Bollnäs	»	205,000: —
» ombyggnad av bangården vid Boden	»	350,000: —
» uppförande av ny bro över Öre älv	»	200,000: —
Summa kronor		9,343,600: —

Härav skulle i förskott för år 1917 utgå:

för inköp av fastighet vid Vislanda	kronor	18,000: —
» » » » » Ånge	»	50,200: —
» » » » » Bollnäs	»	80,200: —
» tillbyggnad av stationshuset vid Höganäs	»	67,000: —
» magasin för ankommande ilgods vid Göteborg	»	40,000: —
» tillbyggnad av godsmagasinet vid Lund	»	25,000: —
» utvidgning av tullokalerna vid Storlien	»	12,700: —
» inköp av hotellbyggnad vid Boden	»	60,000: —
» spåranordningar	»	250,000: —
» telegraf- och sektionstelefonledningar	»	300,000: —
» elektriska belysningsanläggningar	»	150,000: —
» spånledning vid centralverkstaden i Örebro	»	15,000: —
» desinfektionsanstalt vid Sävenäs	»	29,000: —
» timmerlossningsbrygga vid Stugsund	»	47,000: —
» tillbyggnad av omlastningsmagasinet m. m. vid Ånge	»	127,000: —
» strandskoning vid Örekilsälven	»	23,000: —
» utvidgning av spårsystemet vid Krylbo	»	100,000: —
» anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo	»	150,000: —
» utvidgning av spårsystemet vid Stångby	»	97,000: —
» påbörjande av en del övriga förestående arbeten	»	558,900: —
Summa kronor		2,200,000: —

- [5.] På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar* för år 1918 anvisa ett belopp av 9,343,600 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 2,200,000 kronor.

2. Markförvärv.

- [6.] I särskild skrivelse av den 31 oktober 1916 har järnvägsstyrelsen hemställt om anslag för inköp av mark vid en del järnvägsstationer, där utvidgningar äro avsedda att inom den närmaste framtiden äga rum, liksom även av mark, behöfelig för vissa dubbelbananordningar. Styrelsen yttrar i ämnet:

Anslag till
mark-
förvärv för
statens
järnvägar.

Såsom styrelsen i föregående underdåniga framställningar härutinnan påpekat, har erfarenheten visat, att, då beslut om anläggningar förelegat, den eventuellt erforderliga marken ej kunnat erhållas till skäligt pris. Dels har nämligen marken under tidernas lopp bebyggt, varigenom dryga kostnader för inlösen av byggnader måst företagas, dels har det allmänna spekulationsintresset särskilt vid större bangårdar bidragit till att uppdriva priserna.

För att nedbringa kostnaderna för markinköp anser styrelsen det vara av stor vikt, att tillräckliga anslag för varje år anvisas för ändamålet, varigenom styrelsen för framtida anläggningar av förestående slag kan förvärva erforderlig mark för skäligt pris i den utsträckning, som vid olika tidpunkter kan befinnas lämpligt.

Styrelsens föregående framställningar i detta avseende hava ock av Kungl. Maj:t och riksdagen beaktats. Sålunda beviljades av 1914 års riksdag för ändamålet 300,000 kronor, av 1915 års riksdag 400,000 kronor samt av 1916 års riksdag 500,000 kronor.

Emellertid har den, i samband med framställning om anslag för år 1918 för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar, av styrelsen berörda utredning angående anslagsbehovet för tioårsperioden 1918—1927 visat, att utvidgning av ett flertal större bangårdar inom denna period bör komma till stånd. I de fall, då dessa bangårdsutvidgningar äro ämnade komma till utförande under 1918 och närmast följande år, har styrelsen i sina anslagsäskanden för respektive bangårdars utvidgning även upptagit behovet av medel för förvärv av härför erforderlig mark.

För en stor del större bangårdar, vilkas utbyggnad är ifrågasatt verkställas under en längre fram belägen tidsperiod, har dock styrelsen ansett välbetänkt att, där utarbetad plan föreligger, snarast möjligt söka förvärva för dessa utvidg-

ningar erforderlig mark. De sammanlagda kostnaderna för dylika markförvärv under närmaste femårsperiod hava av styrelsen beräknats till omkring 4,600,000 kronor.

[6.]

Till detta belopp kommer därjämte markförvärv vid mindre bangårdar och dubbelspårsanläggningar, där detta icke finnes upptaget under respektive anläggning.

Det är sålunda avsevärda belopp, som här ifrågakomma och enligt styrelsens förmenande borde vara för styrelsen tillgängliga under närmaste tid för att möjliggöra förvärv, innan spekulationer hunnit driva prisen i höjden, men då det icke torde kunna ifrågasättas erhålla tillnärmelsevis detta belopp, har styrelsen ansett sig böra inskränka sina äskanden härutinnan, men har styrelsen dock icke ansett välbetänkt att nedbringa beloppet under 1,000,000 kronor. Styrelsen anhåller sålunda, att för ändamålet till styrelsens disposition för år 1918 må ställas ett belopp av 1,000,000 kronor, varav i förskott för år 1917 bör utgå 400,000 kronor.

Det av järnvägsstyrelsen för ifrågavarande ändamål för år 1918
Department-
chefen.
äskade anslaget är, som synes, högst betydande eller jämnt dubbla beloppet mot det av Kungl. Maj:t på styrelsens framställning äskade och av riksdagen beviljade anslaget för innevarande år. Till närmare utredning av det för den närmaste framtiden föreliggande behovet av markförvärv har jag från järnvägsstyrelsen infordrat en promemoria i ämnet och därefter ingående tagit del av densamma. Av promemorian framgår, att enligt den däri framlagda planen stora krav inom en nära liggande tid med nödvändighet komma att ställas på ifrågavarande anslag. Vidare måste hänsyn tagas till den betydande prisstegring av särskilt mera centralt belägna markområden, som, därest inköp i tillräckligt god tid på grund av bristande tillgång på anslagsmedel ej kan äga rum, med sannolikhet vid ett senare förvärv torde föreligga genom att antingen områdena bebyggts i normal ordning eller att åtgärder med desamma i spekulativt syfte vidtagits. Jag finner mig dock av statsfinansiella hänsyn nödgad föreslå en reducering av det begärda anslaget med 200,000 kronor eller till 800,000 kronor. Däremot vill jag icke ifrågasätta någon begränsning av det för år 1917 begärda förskottet, utan synes detsamma med nödvändighet böra utgå med 400,000 kronor.

Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelbananordningar, för år 1918 anvisa ett anslag av 800,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 400,000 kronor.

Större bangårdsombyggnader.**3. Ombyggnad av Malmö statsbangård.**

[7.]
Ombyggnad
av Malmö
statsban-
gård.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning beviljade 1913 års riksdag för *ombyggnad av Malmö statsbangård* ett anslag av 6,166,000 kronor samt anvisade därav för år 1914 ett belopp av 200,000 kronor. Sedermera har riksdagen för vartdera av åren 1915, 1916 och 1917 till utförande av denna ombyggnad anvisat 1,000,000 kronor.

Riksdagen har således hittills för ifrågavarande ändamål anvisat sammanlagt 3,200,000 kronor.

I skrivelse den 17 november 1915 med begäran om anslag för ändamålet för år 1917 framhöll järnvägsstyrelsen, att återstoden av den beräknade ombyggnadskostnaden borde utgå med 1,000,000 kronor för vartdera av åren 1918 och 1919 samt med 966,000 kronor för år 1920.

Järnvägsstyrelsen har nu i skrivelse den 1 november 1916 anfört, att styrelsen, med hänsyn till en beräknad förskjutning i arbetet å den av mig i annat sammanhang berörda ombyggnaden av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö, på vilkens fullbordande vissa till själva bangårdsombyggnaden hörande arbeten vore beroende, ansåge sig kunna begränsa anslaget till ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1918 till 500,000 kronor.

Såsom styrelsen framhållit redan i sin skrivelse den 17 november 1915, vore, yttrar styrelsen, på grund av rådande högkonjunkturer vissa kostnadsöverskridanden, särskilt till följd av materialfördyringarna, att emotse. Då emellertid de ifrågavarande arbetena vore avsedda att fortfarande pågå under en så pass lång tidsperiod som de närmaste fyra åren och växlingarna i de nu så osäkra arbetskonjunkturerna icke låte sig överskådas, hade styrelsen icke ansett sig kunna förebringa någon utredning beträffande storleken av det belopp, varom de sålunda väntade kostnadsöverskridandena komme att röra sig.

Departement-
schefen.

På grund av vad styrelsen sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med *ombyggnad av Malmö statsbangård* för år 1918 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

4. Förändringar vid Centralstationen i Stockholm m. m.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1914 års senare riksdag för utförande av *vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten* beviljat ett anslag av 5,480,000 kronor samt därav för år 1915 anvisat 2,480,000 kronor.

[8.]
Förändringar vid
Centralstationen i
Stockholm
m. m.

Anslaget var avsett att fördelas på följande sätt:

utvidgning av spårsystemet å Centralstationen	 kronor	612,000: —
ombyggnad av Norra stationen	 »	976,000: —
omläggning av statens järnvägars spår mellan Centralstationen och södra tunnelmynningen vid Hagalund jämte Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägs inledande å Tomteboda person- och föreningsstation samt anordnandet av denna och Karlbergs stationer	 »	1,466,000: —
utvidgning av Tomteboda växlingsbangård	 »	684,000: —
jordområdets anskaffning	 »	1,742,000: —
Summa kronor		5,480,000: —

Av det beviljade anslaget har därefter 1915 års riksdag för år 1916 anvisat 2,000,000 kronor.

Vidare har 1916 års riksdag beslutat höja förenämnda anslag 5,480,000 kronor med 409,900 kronor till 5,889,900 kronor samt därav för år 1917 anvisat återstående beloppet 1,409,900 kronor.

Tilläggsanslaget, 409,900 kronor, var avsett för följande utgifter:

ökad plattform- och plattformstakyta vid Centralstationen	 kronor	168,000: —
anordnande av lokomotivstallar vid Norra station	 »	168,000: —
arbeten och ersättningar på grund av villkor, som uppställts av Stockholms stad för markuppåtelse	 »	73,900: —
Summa kronor		409,900: —

Redan vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 14 januari 1916 av frågan om ytterligare anslag för bangårdsombyggnadernas fullföljande hade jag tillfälle att framhålla, hurusom järnvägsstyrelsen i sin framställning i ämnet anmält, att det vid 1914 års senare riksdag beviljade

[8.] anslaget för ombyggnaden visat sig otillräckligt för fullföljande av de arbeten, som avsågos med anslaget, samt att styrelsen förmålt sig hava för avsikt att först framdeles göra framställning om fyllnadsanslag för arbetenas slutförande. Under sådana förhållanden ansåg jag mig för det dåvarande ej behöva närmare ingå på denna fråga, men ville dock beträffande uppkomsten av bristen, vilken av styrelsen approximativt beräknats till 950,000 kronor, framhålla den inträffade stegringen av priserna å vissa materialier, vilken givetvis varit av stor betydelse. De ursprungliga kostnadsberäkningarna hade tyvärr även visat sig vara för lågt tilltagna, varvid emellertid borde ihåggkommas, att det på den grund, att arbetena skulle utföras på trånga bangårdar under pågående stark trafik, vilken dessutom befunnit sig i ständig stegring, måste hava mött stora svårigheter att på förhand riktigt bedöma anläggningskostnaderna.

I skrivelse den 1 november 1916 har styrelsen meddelat, att inom styrelsen för närvarande påginge utredning för fastslåendet av underskottets storlek, och att styrelsen hade för avsikt att, så snart omförmälda utredning avslutats, hos Kungl. Maj:t göra framställning om beredande av medel för fyllande av bristen.

Samtidigt har styrelsen förklarat sig ämna för Kungl. Maj:t framlägga förslag om beviljande av ytterligare anslag för vissa med de pågående ombyggnadsarbetena sammanhängande anläggningar, beträffande vilka utredningsarbetet ännu icke vore slutfört. Dessa nya arbeten avse, enligt vad styrelsen meddelat, dels anordnande av en för lokaltåg-resandena avsedd persontunnel vid Centralstationen, dels ock anläggande vid Tomtebodas godsranterbangård av en spårgrupp för så kallad stationsrangering.

Det totala anslagsbelopp, som styrelsen komme att förorda att av 1917 års riksdag äskas för de berörda ändamålen, har styrelsen uppskattningsvis beräknat till 1,500,000 kronor.

Departements-
chefen.

Då jag torde bliva i tillfälle att under riksdagens lopp framlägga förslag i de uti järnvägsstyrelsens skrivelse omhandlade frågor, inskränker jag mig för närvarande till att hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avvaktan på den proposition, som kan komma att avlätas angående anslag för utförande av *vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten*, för år 1918 för ändamålet beräkna ett anslag av 1,500,000 kronor.

5. Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg.

Redan vid anmälan den 14 januari 1916 av frågan om erforderliga anslag för utgifter för kapitalökning för statens järnvägars räkning hade jag tillfälle framhålla, hurusom för det systematiska och rationella handhavandet av den växande trafiken krävdes, att huvudrangerbangårdar, där inkommande godståg upplöstes samt nya godståg sammansattes, anordnades å olika platser. Jag meddelade ock, att bland dessa platser i främsta rummet framhållits den viktiga knutpunkten Hallsberg samt att järnvägsstyrelsen under hand anmält sin avsikt att inkomma med förslag till utvidgning av bangården därstädes i så god tid, att proposition i frågan kunde avlätas till 1916 år riksdag.

Utredningen i ämnet hann emellertid ej av järnvägsstyrelsen avslutas i sådan tid, att framställning kunde ske till nämnda riksdag.

I skrivelse den 1 november 1916 yttrar järnvägsstyrelsen, att olika alternativ för den ifrågavarande anläggningen inom styrelsen utarbetats, men att styrelsen ännu icke kunnat taga slutgiltig ställning till frågan, vilket av de olika byggnadssätten, som borde komma till utförande. Så snart ytterligare erforderliga utredningar blivit avslutade, vilket styrelsen hoppades kunna ske före 1916 års slut, säger sig styrelsen hava för avsikt att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till ombyggnad av ifrågavarande bangård, varvid styrelsen tänkt sig att för år 1918 för ändamålet begära ett anslagsbelopp av 1,500,000 kronor, av vilka 500,000 kronor torde komma att behövas redan år 1917.

Då jag torde bliva i tillfälle att under riksdagens lopp framlägga förslag i förevarande ämne, hemställer jag — med hänsyn jämväl till nödvändigheten att begränsa anslagskraven — för närvarande allenast, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avvaktan på den proposition, som kan komma att avlätas angående anläggning av *huvudrangerbangård vid Hallsberg*, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1918 av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

[9.]
Anläggning
av huvud-
ranger-
bangård vid
Hallsberg.

Departement-
schefen.

6. Utvidgning av Västanfors station.

[10.]
Utvidgning
av Västan-
fors station.

Järnvägsstyrelsen anför i skrivelse den 31 oktober 1916 i detta ämne följande.

Vid Västanfors, föreningsstation för de båda starkt trafikerade järnvägs-linjerna Örebro—Krylbo samt Tillberga—Ludvika, erfordras väsentliga förbättringar av spårsystemet, enär detta, å vilket någon avsevärd utvidgning icke vidtagits sedan stationen byggdes, för närvarande är otillräckligt för den trafik, som förmedlas av stationen.

Det nu förefintliga godstågsspåret är endast 320 meter långt, och spåren i övrigt alltför korta i förhållande till numera förekommande tåglängder. Godsmagasin och lastningsanordningar motsvara ej behovet. Utdragsspår saknas, vadan rangering måste försiggå å huvudspåren.

Det upprättade förslaget till utvidgning av stationen innebär en väsentlig förbättring av de nuvarande förhållandena. Enligt förslaget skall det nu förefintliga godstågsspåret förlängas till cirka 600 meter samt ett nytt godstågsspår av samma längd utläggas.

För att möjliggöra denna ökning av spårlängden för godstågen måste huvudspåren österut från stationen omläggas å en sträcka av omkring 600 meter. Godsmagasin och lastspår föreslås flyttade mot norr, för att plats skall kunna beredas för flera uppställningsspår. Vidare ingår i planen utläggning av ett frilastspår ävensom anordnande av utdragsspår i bangårdens ena ända.

Plattformerna äro avsedda att förlängas till 175 meter samt breddas till 6 meter.

Kostnadsförslaget, som slutar å ett belopp av 355,000 kronor, upptager förutom den utbyggnad av stationen, som omedelbart bör äga rum, markförvärv för ytterligare framtida utvidgning av bangårdssystemet. Av den sammanlagda kostnaden är 45,000 kronor att hänföra till förnyelsearbeten. Återstoden, 310,000 kronor, bör utgå av anslagsmedel, varav 100,000 kronor böra beviljas för år 1918.

Departements-
chefen.

De skäl, styrelsen anfört för sitt förslag om utvidgning av Västanfors hårt trafikbelastade station, finner jag fullgoda och tillstyrker fördenskull, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av *utvidgning av Västanfors station*, varför kostnaden av anslagsmedel i sin helhet beräknats uppgå till 310,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 100,000 kronor.

7. Utvidgning av Ockelbo station m. m.

Järnvägsstyrelsen yttrar i skrivelse den 31 oktober 1916 följande i fråga om utvidgning och ombyggnad av stationen vid Ockelbo.

[11.]
Utvidgning
och om-
byggnad av
Ockelbo
station.

Spårsystemet å Ockelbo station har länge varit otillräckligt, framför allt under de tider, då transporter av träkol och pappersved i större omfattning pågå. Under den senaste tidens högtrafik har behovet av flera och längre uppställningsspår gjort sig i särskilt hög grad kännbart. Det kan stundom inträffa, att å stationen samtidigt skola ombesörjas fyra till fem tåg, för vilka i regel endast tre spår finnas disponibla. Spåren äro ock för korta i förhållande till den nu förekommande längden å godstågen.

Enligt den plan, som utarbetats för ombyggnad av stationen, erhållas två 600 meter långa godstågsspår, ökas uppställningsspårens längd med sammanlagt omkring 1,500 meter, varjämte utdragsspår anordnas i stationens ena ända. För spårutvidgningens genomförande erfordras en förflyttning av stationshuset, vilken även är önskelig, emedan stationshuset för närvarande ligger å motsatt sida om bangården i förhållande till samhället. Nytt godsmagasin och förbättrade lastspårsanläggningar för den lokala godstrafiken ingå ock i förslaget, som även upptager förlängning och breddning av personplattformerna. Mellan stationshuset och plattformerna föreslås anläggande av en persontunnel, för att passage i plan över rangerbangården skall kunna undvikas.

För att intrång på Dala—Ockelbo—Norrsundets järnvägs spårsystem skall kunna i möjligaste mån begränsas, upptager förslaget en omläggning av ingångslinjerna söderifrån samt en förflyttning av Gävle—Ockelbo järnvägs lokomotivstallar.

Kostnaden för den nu föreslagna utbyggnaden av bangården ävensom för förvärv av den mark, som erfordras för genomförande av en framtida ytterligare utbyggnad, har beräknats till 914,000 kronor, varav 140,000 kronor böra bestridas av förnyelsefonden samt 774,000 kronor utgå av anslagsmedel. Av sistnämnda belopp begäres 300,000 kronor för år 1918.

Vid Ockelbo station ansluta till norra stambanan två enskilda järnvägar, nämligen Gävle—Ockelbo och Dala—Ockelbo—Norrsundets järnvägar. Av dessa järnvägar är den senare smalspårig, vilket förhållande måste ställa jämförelsevis stora krav icke blott på omlastningsanordningar utan ock å spår för uppställning och rangering. Vid båda de anslutande järnvägarna äro åtskilliga av våra större järnbruk belägna, till vilka träkolssändningar från övre Norrland framföras över Ockelbo. Jag har förut vid behandling av anslagskraven för spårplanordningar under titeln nya byggnader och anläggningar haft tillfälle framhålla den stora ökning av träkolstransporterna bland annat å linjen Krylbo—Bräcke, som under de sista åren ägt rum, och därvid påvisat, att dessa transporter infalla på de tider, då norrlandstrafiken i övrigt är av den

Departements-
chefen.

[11.] största omfattningen. De större å denna linje belägna stationerna bliva därvid särskilt hårt anlitade, och ställas då stora krav på möjligheter till rangering och uppställning av vagnar samt på tillgång på tågspår av tillräckligt antal och längd. Vid sådant förhållande finner jag goda skäl föreligga för den föreslagna ombyggnaden av bangården.

Med hänsyn till den rådande statsfinansiella situationen har jag emellertid sett mig nödsakad undersöka, om kostnaderna uti nu ifrågavarande avseende ej skulle kunna nedbringas. Enligt min anmodan har ock järnvägsstyrelsen utarbetat ett förenklat förslag, enligt vilket spårsystemet skulle utvidgas till så stor omfattning som möjligt med bibehållande i huvudsak av nuvarande anordningar. Kostnaderna för detta förslags genomförande, inbegripet förvärv av mark för framtida utvidgning, hava av styrelsen beräknats till 172,000 kronor, alltså avsevärt lägre än kostnaderna för stationens utvidgning enligt den ursprungliga planen.

Förslaget i fråga, som blott är av provisorisk natur och icke tillnärmelsevis motsvarar behovet av erforderliga utvidgningar för längre tid framåt, innebär i huvudsak möjlighet till uppställning av ökat antal vagnar, men kan för övrigt icke i nämnvärd grad underlätta trafikens ombesörjande å stationen, där särskilt ytterligare spår för tågmöte skulle vara behöfligt. Genom att strax norr om stationen anordna en provisorisk mötesplats, som i största möjliga utsträckning beträffande terrasseringsarbeten m. m. ansluter sig till en eventuell blivande dubbelspårsanläggning, varigenom nedlagda kostnader således även framdeles skulle komma till godo, skulle emellertid viss förbättring och lättnad i trafikens ombesörjande kunna ernås därigenom, att tågmöten kunna förläggas till denna mötesplats i stället för till Ockelbo station. Kostnaderna för anordnandet av mötesplatsen hava av styrelsen beräknats uppgå till 55,000 kronor.

Med hänsyn till nödvändigheten att begränsa anslagskraven anser jag mig böra förorda, att Ockelbo station utbygges enligt det provisoriska förslaget, varvid för ernående av nödvändig förbättring för trafikens ombesörjande å stationen samtidigt anslag torde böra begäras för utförandet av förenämnda mötesplats. Den erforderliga anslagssumman skulle således uppgå till 227,000 kronor, varav för år 1918 torde böra äskas 150,000 kronor.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetena med *utvidgning av Ockelbo station m. m.*, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 227,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 150,000 kronor.

8. Utvidgning av spårsystemet vid bangården i Mjölby.

I skrivelse den 1 november 1916 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om beviljande av anslag till *utvidgning av spårsystemet vid bangården i Mjölby*, vilken utvidgning sammanhänger med den anläggning av dubbelspår å sträckan mellan Norrköping och Mjölby, vartill jag senare återkommer.

[12.]
Utvidgning
av spår-
systemet vid
bangården i
Mjölby.

Järnvägsstyrelsen anför därvid i sin skrivelse följande:

I samband med dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby utföras vissa i planen för berörda anläggning ingående arbeten för Mjölby station. Dessa arbeten avse emellertid icke utökning av stationens trafikkapacitet utan allenast sådana anordningar, som äro erforderliga för dubbelspårs anknötning till spårsystemet å stationen. Utöver dessa arbeten är under år 1916, sedan överenskommelse med vederbörande lokalmyndigheter träffats om anläggningen, under utförande en vägport i stationens norra del, för vilken vägport kostnaderna, i vad desamma påkomma statens järnvägar, bestritts med dels, och för den del, som svarar mot kostnadsökningen för vägportens anordnande för dubbelspårstrafik, medel från förutnämnda dubbelspårsbyggnad, och dels med av 1914 års riksdag anvisade medel för anordnande av vägport vid Mjölby.

Emellertid är det av nöden, att även vissa förbättringar av spårsystemet å stationen vidtagas. Bristen på ett passagespår genom bangården har länge gjort sig gällande, men har behovet därav blivit särskilt kännbart, sedan det övervägande flertalet av snäll- och persontågen å linjen Stockholm—Malmö — delvis i och för lokomotivens bättre utnyttjande — numera byta lokomotiv i Mjölby. Vid dessa lokomotivbyten är det av vikt, att lokomotiven kunna framföras snabbt och utan att störa pågående växlingsarbete. Ett särskilt passagespår bör därför anordnas. För att befrämja snabbt utbyte av lokomotiv erfordras vidare, att ett uppställningsspår för väntande lokomotiv utlägges. Ytterligare erfordras å stationen ökat spårutrymme för uppställning av godståg och vagnar, varjämte särskilt med hänsyn till militära krav lastkajslängden föreslagits utökad till 160 meter från nuvarande 90 meter.

Kostnaderna för genomförande av spårsystemets förbättrande i angivna hänseende beräknas till 114,000 kronor. Av detta belopp anser styrelsen 8,000 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden, såsom utgörande kostnad för förändringar av befintliga anläggningar, vadan det belopp, som skulle av riksdagen äskas att utgå som särskilt anslag, skulle utgöra 106,000 kronor. Då anläggningen lämpligen bör utföras i samband med pågående ombyggnadsarbeten för dubbelspårs införande å stationen, bör anslagsbeloppet ställas till styrelsens disposition redan år 1917.

Den föreslagna utvidgningen av spårsystemet å Mjölby station skulle företagas huvudsakligen med hänsyn till järnvägstrafiken å de till Mjölby anknötande stora huvudlinjerna och synes mig av behovet påkallad.

Departements-
chefen.

[12.] Givetvis är det också lämpligt, att arbetena komma till utförande i samband med dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby.

Flertalet lokomotiv, som i Mjölby skola kopplas till avgående tåg eller som, efter att där hava fränkopplats ankommande tåg, skola taga vatten och kol samt föras till stall, måste nu, enligt vad jag av järnvägsstyrelsen erfarit, använda spår, som även begagnas för uppställning eller växling av tåg och vagnar. För lokomotivens framförande få därför uppställda tåg och vagnar dragas undan eller pågående växlingsarbete avbrytas, givetvis till stort hinder för den livliga rörelsen å ifrågavarande viktiga järnvägsknut. Behovet av ett särskilt spår, öppet för passage, har blivit särskilt trängande, sedan — som av järnvägsstyrelsen omförmäles — lokomotivbyte för flertalet snäll- och persontåg å linjen Malmö—Stockholm förlagts till Mjölby.

Jag tillstyrker därför järnvägsstyrelsens framställning samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *utvidgning av spårsystemet vid bangården i Mjölby* för år 1918 anvisa ett belopp av 106,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

9. Utvidgning av spårsystemet vid Värtan.

[13.] I skrivelse den 1 november 1916 har järnvägsstyrelsen framhållit behovet av en *utvidgning av spårsystemet vid Värtan* och därvidlag yttrat följande:

Rörelsen å Värtahamnen har särskilt under de senare åren befunnit sig i rask tillväxt. Större delen av det gods — till övervägande del massgods — som i hamnen lastas och lossas, anländer respektive vidarebefordras å järnväg. Jämsides med hamnrörelsen har fördenskull järnvägstrafiken å Värtan kraftigt utvecklat sig. Till belysande av järnvägstrafikens tillväxt må tjäna följande uppgifter beträffande det vid Värtan omsatta vagnantalet:

År.	Vagnantal.	År.	Vagnantal
1895	27,658	1910	76,295
1900	44,853	1911	70,060
1905	50,784	1912	79,315
1906	54,676	1913	101,622
1907	55,628	1914	94,670
1908	70,105	1915	124,928
1909	74,722	1916 januari—september.....	108,514

[13.]

Redan före år 1915 voro de vid Värtahamnen befintliga växelspårerna otillräckliga för den trafik, som då förekom, och behov gjorde sig även då gällande att få till stånd en utvidgning, som kunde möjliggöra växlingsarbetets bedrivande på ett mera rationellt sätt, än som kan ske med nuvarande anordningar. På grund av dessas otillräcklighet i förevarande avseende har man för att få utfört det växlingsarbete, som icke kunnat överflyttas till andra stationer, måst tillgripa den åtgärden att bedriva växling även å kajspårerna till stort förfång för det å dessa pågående lossnings- och lastningsarbetet. Givet är, att detta tillvägagångssätt också är olägligt för järnvägen, enär det medför tidsutdräkt och ökade kostnader för växlingsarbetet.

Under den starka trafikstegringen åren 1915 och 1916 har man, huvudsakligen på grund av den nedsättning av hamnens kapacitet, som förorsakas av otillräckligheten hos spårsystemet, icke kunnat å Värtan mottaga allt gods, som med hänsyn till destinationsorten lämpligen bort gå över denna hamn, utan har gods i avsevärd utsträckning måst dirigeras till andra hamnar. De senaste årens trafikanhopning torde väl i viss mån kunna tillskrivas de rådande abnorma konjunkturerna. Någon avsevärd minskning i trafiken å Värtan efter återgång till normala förhållanden torde dock icke vara att emotse, särskilt i beaktande av de nyss omnämnda förhållandet beträffande dirigeringen till andra hamnar av gods, som egentligen bort befordras över Värtan.

t Styrelsen anser det därför nödvändigt, att ökat spårutrymme för uppställning och rangering av tåg och vagnar med det snaraste erhålles. I sådant syfte upprättat förslag beräknas kosta 400,000 kronor, vilket belopp i sin helhet bör vara tillgängligt redan år 1917.

Den stora ökning av järnvägstrafiken vid Värtahamnen, som under senare tjugu år ägt rum och för vilken järnvägsstyrelsen i sin skrivelse lämnat närmare redogörelse, synes mig visa nödvändigheten av att spårsystemet vid Värtan snarast erhåller en utvidgning, som svarar mot den ökade trafikens krav. Exporten och importen över denna Stockholms massgodshamn är i oavbrutet tilltagande, och det är tydligtvis ej här blott ett — låt vara mycket viktigt — lokalt intresse, som måste tillgodoses, utan en angelägenhet, intimt berörande industri och näringar i stora delar av landet. Det är också att märka, att Stockholms stad planerar utvidgningar av hamnanläggningarna och att man därför torde hava att emotse en sannolikt hastigare än förut stegrad trafik över platsen ifråga.

Med anledning härav hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *utvidgning av spårsystemet vid Värtan* för år 1918 anvisa ett belopp av 400,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna nämnda belopp.

Departements-
chefen.

- [13.] Jag ber att i detta sammanhang få meddela, att järnvägsstyrelsen i skrivelse den 31 oktober 1916 framlagt förslag till utvidgning och ombyggnad av Mellansels station. Kostnaden härför har av styrelsen beräknats till 562,000 kronor, varav 492,000 kronor av anslagsmedel; och har styrelsen anhållit, att ett anslag om 200,000 kronor måtte för ändamålet beviljas för år 1918.

Efter ingående överläggningar med statsbanechefen och undersökning angående möjligheten att i likhet med vid Ockelbo station även vid Mellansel utföra en provisorisk utbyggnad av bangården, har jag kommit till den uppfattningen, att man lämpligare bör låta utvidgningen av stationen anstå, till dess den statsfinansiella ställningen kan tillåta dess förstorande på fullt rationellt sätt. Med hänsyn till vad jag sålunda anført, anser jag mig icke böra tillstyrka förslaget framläggande för innevarande års riksdag.

Större verkstads- och lokomotivstationsanläggningar.

10. Ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö.

- [14.] Ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö. Då 1913 års riksdag beslöt den ombyggnad av Malmö statsbangård, som jag i annat sammanhang omnämmt, beviljade riksdagen icke något anslag för den förflyttning av statens järnvägars inom det nuvarande bangårdsområdet belägna reparationsverkstäder, vilken förflyttning var en förutsättning för att själva bangårdsombyggnaden skulle kunna verkställas. Flyttningen av de nuvarande verkstäderna till den plats vid Östervärn, som därför avsetts, beräknades i 1913 års proposition angående bangårdsombyggnaden medföra en kostnad av 1,400,000 kronor, vilket belopp skulle täckas av statens järnvägars förnyelsefond. För den ökning av verkstadsutrymmet, som i samband med flyttningen ansågs erforderlig, beräknades en kostnad av 1,000,000 kronor, som borde utgå av anslagsmedel. Sistnämnda belopp förutsattes komma att erfordras under 1916 och 1917.

Sedermera beslöt 1915 års riksdag att för ombyggnad av reparationsverkstäderna i fråga bevilja ett anslag av 1,000,000 kronor samt därav för år 1916 anvisa ett belopp av 600,000 kronor. Återstående beloppet, 400,000 kronor, har av riksdagen anvisats för 1917.

Järnvägsstyrelsen meddelar nu i skrivelse den 1 november 1916, att av de planerade anläggningarna följande delar vore uppförda, nämligen portvaksstuga, kontorsbyggnad, förrådshus och diverse bodar. Uppförande av ångcentral hade sedan någon tid pågått, varjämte spår-

anordningar och planeringsarbeten påbörjats. De större byggnader, som återstode att uppföras, vore vagnverkstad, lokomotivverkstad samt smedja och hjulverkstad. Det hade varit avsett, att arbetet med uppförandet av vagnverkstaden skulle igångsatts hösten 1916, men styrelsen hade med hänsyn till storleken av den brist i anslaget, som visat sig uppstå, ansett sig böra, innan nya större arbeten påbörjades vid verkstadsanläggningen, underställa Kungl. Maj:t frågan om erforderligt tilläggsanslag för nu ifrågakvarande anläggningar.

[14].

Såsom styrelsen förut omnämnt i den skrivelse av den 17 november 1915, som låg till grund för Kungl. Maj:ts framställning till 1916 års riksdag, vore nämligen, yttrar styrelsen vidare, beträffande verkstadsanläggningarna att emotse väsentliga kostnadsöverskridanden främst på grund av de stegrade materialprisen. De senast verkställda kostnadsberäkningarna visade för hela verkstadsanläggningen en kostnad av sammanlagt 3,630,000 kronor, det vill säga en ökning i förhållande till de ursprungligen beräknade av 1,230,000 kronor. Härvid hade för ännu icke utförda delar av anläggningarna tillämpats å under senaste tid rådande material- och arbetspriser. De angivna kostnadsbeloppen kunde således icke anses som definitiva, utan vore beroende på de ändringar i konjunkturerna, som under byggnadstiden kunde inträffa.

Styrelsen framhåller vidare, att, med hänsyn till den genom konjunkturstegringen högst avsevärda ökningen av kostnaden mot vad som från början beräknats, styrelsen ansett det särskilt angeläget att utreda, huruvida icke inskränkningar skulle kunna göras i den ursprungliga planen för verkstadsanläggningen. De ingående utredningar, som i detta syfte verkstälts, hade emellertid givit till resultat, att några nämnvärda sådana inskränkningar icke läte sig göra, utan att anläggningens lämplighet och effektivitet äventyrades.

Enligt den ursprungliga planen för verkstadsanläggningens utförande skulle densamma, yttrar styrelsen slutligen, hava fullbordats under år 1918. Då emellertid nu någon förskjutning i denna tid torde uppstå, ansåge styrelsen, att av det erforderliga tilläggsanslaget 600,000 kronor lämpligen borde utgå under år 1918 och återstoden 630,000 kronor under år 1919.

I den framställning, som gjordes till 1913 års riksdag, beräknades, som jag nyss nämnde, verkstadsanläggningen i sin helhet komma att kosta 2,400,000 kronor. Med nuvarande prislägen å arbets- och materialmarknaden och med bibehållande av de järnkonstruktioner för tak m. m., som år 1913 förutsatts, skulle anläggningen i sitt ursprung-

*Departements
chefen.*

- [14.] ligen tänkta skick, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat mig, nu komma att draga en kostnad av omkring 4,200,000 kronor. Genom att för de större, ännu ej påbörjade byggnaderna — vagnverkstaden och lokomotivverkstaden samt smedjan och hjulverkstaden — till större delen utbyta nämnda järnkonstruktioner mot konstruktioner av trä och armerad betong har man emellertid kunnat nedbringa de beräknade kostnaderna för anläggningen i sin helhet till 3,630,000 kronor. Kostnaden för nämnda byggnader beräknades sålunda ursprungligen till omkring 1,700,000 kronor och beräknas nu, då armerad betong och träkonstruktioner komma till användning, till 2,510,000 kronor, motsvarande en ökning av 810,000 kronor. Denna ökning fördelar sig på följande sätt:

	Grund.	Vägg och inredning m. m.	Tak- konstruk- tion m. m.	Summa.
Lokomotivverkstaden	40,000	85,000	275,000	400,000
Vagnverkstaden	46,000	104,000	190,000	340,000
Smedjan och hjulverkstaden	10,000	25,000	35,000	70,000
	96,000	214,000	500,000	810,000

För övriga delar av anläggningen beräknas kostnadsökningen av styrelsen till 420,000 kronor.

Som exempel på huru materialpriserna stegrats har styrelsen upplyst, att priset på virke, inberäknat arbetet på dess bearbetande, upptagits till 2 kronor för kubikfot i det ursprungliga kostnadsförslaget mot 4 kronor för kubikfot i de nu verkställda beräkningarna och att motsvarande siffror å järnkonstruktioner utgöra 280, respektive 750 kronor för ton.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen sålunda upplyst och i anslutning till styrelsens framställning hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättande av arbetena med *ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö* för år 1918 anvisa ett anslag av 600,000 kronor.

11. Ny lokomotivstation vid Örebro.

Rörande en ifrågasatt ny lokomotivstation vid Örebro anför järnvägsstyrelsen i skrivelse den 31 oktober 1916 följande:

[15.]

Ny lokomotivstation vid Örebro.

För närvarande finnas stallplatser för 15 lokomotiv, fördelade på två stallbyggnader, en cirkulär om 9 platser invid stationen och en rektangulär vid s. k. gamla verkstaden om 6 platser. Detta antal är för litet, så att 3 å 4 lokomotiv få stå ute varje natt. Dessutom äro stallarna för små för nyare lokomotiv, varjämte avståndet mellan stall och vändskiva är så trångt, att de lokomotiv, som måste stå ute, icke kunna uppställas där. Vändskiva finnes endast vid den cirkulära stallbyggnaden, varigenom driften blir tidsödande och besvärlig. På grund av att skivans diameter endast är 15 meter kunna nyare lokomotiv ej vända utan isärkoppling av lokomotiv och tender. Kolbåsen äro för små. Slutligen ligga dessa anläggningar, vilka icke kunna utvidgas på sin nuvarande plats, jämte nuvarande driftverkstad för lokomotiv och vagnar i vägen för en nära förestående utvidgning av bangården.

Ny lokomotivstation anses därför böra anläggas, omfattande i första utbyggnaden 18 stallplatser med 20 meters vändskiva, anordnad för elektrisk drift, lokomotiv- och vagnrevisionsverkstad, förråd med oljekällare, ångcentral för uppvärmning, personalhus, som bör anordnas jämlikt lagen om arbetarskydd, kolbås, kolbrygga och vattentorn samt diverse förrådsbodar. Anläggningarna beräknas kosta 835,000 kronor, varav 335,000 kronor anses böra utgå ur förnyelsefonden. Återstoden, 500,000 kronor, anses böra fördelas på tre år med 250,000 kronor för år 1918.

Den nu föreslagna lokomotivstationen i Örebro har redan länge varit behöflig. Såsom av järnvägsstyrelsens motivering framgår, äro nämligen nuvarande anläggningar i Örebro för lokomotivtjänsten splittade, otidsenliga och för små; icke ens lokomotiv litt. T., som anskaffades första gången redan år 1899, lära kunna intagas i därvarande lokomotivstall. Bortsett därifrån, att antalet stallplatser för närvarande är för litet, är det för tjänstens ekonomiska skötsel särdeles olämpligt att, såsom nu är fallet, hava lokomotivstationen förlagd till två olika platser. Genom anläggande av ny lokomotivstation skulle åter driften bliva samlad till en anläggning med de tekniska hjälpmedel, som tillhöra en större lokomotivstation. Då dessutom de nuvarande anläggningarna icke kunna utvidgas eller moderniseras, utan i varje fall snart nog måste flyttas för att bereda plats för en förestående utvidgning av bangården, finner jag den föreslagna anläggningen böra komma till utförande. Det kan emellertid med hänsyn till det statsfinansiella läget ifrågasättas, om ej arbetena med anläggningarnas utförande måste fördelas på något längre tidsrymd, och har jag därför ansett, att det första årets anslag bör utgå med något mindre belopp än vad som av järnvägsstyrelsen begärts eller med 175,000 kronor.

Departements-
chefen.

[15.] Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetet med *uppförandet av en ny lokomotivstation vid Örebro*, varför kostnaden av anslagsmedel i sin helhet beräknats uppgå till 500,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 175,000 kronor.

I skrivelse av den 31 oktober 1916 har järnvägsstyrelsen dessutom begärt anslag för år 1918 *dels* med 165,000 kronor för påbörjande av arbete med uppförande av en ny lokomotivstation vid Charlottenberg, *dels ock* med 250,000 kronor för påbörjande av ombyggnad av bro över Norsälven å linjen Kil—Charlottenberg.

Av styrelsens framställning framgår, att dessa byggnadsarbeten tillhöra den planmässiga utbyggnad av olika linjer till högre trafikkapacitet, som järnvägsstyrelsen avsett få igångsatta. Byggnadsarbetena ifråga falla inom linjen Laxå—Charlottenberg. Vid de överläggningar, jag haft med chefen för statens järnvägar rörande möjligheten att med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen till en något senare tidpunkt uppskjuta denna linjes förstärkande, har jag i betraktande av att ännu icke kan med någon större visshet förutses, huru trafikförhållandena efter kriget kunna komma att gestalta sig å linjen ifråga, kommit till den uppfattningen, att det icke vore obetingat nödvändigt att omedelbart påbörja de tilltänkta förstärkningsarbetena. Jag anser mig därför böra för min del hemställa, att medel för berörda ändamål icke av Kungl. Maj:t äskas för år 1918. Med hänsyn till vad styrelsen anført angående beskaffenheten av bron över Norsälven, anser jag mig dock böra framhålla, att den ifrågasatta förstärkningen av sagda bro icke lämpligen torde böra förskjutas någon längre tid, varför denna fråga med största sannolikhet torde komma att återupptagas bland anslagsäskandena till 1918 års riksdag.

12. Uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken.

[16.] Järnvägsstyrelsen hemställer i skrivelse den 31 oktober 1916 om anslag för uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken. Styrelsen yttrar härom:

Vid utförande av större verkstadsanläggningar ställer det sig ekonomiskt fördelaktigare att uppföra huvudverkstaden med en storlek, motsvarande behovet någon tid framåt, och där inrymma de olika hjälpverkstadsavdelningarna samt i mån av behov utflytta dessa till särskilda byggnader än att uppföra särskilda byggnader för varje avdelning, som vid framtida större kapacitet hos anläggningen bör hava sådan.



[16.]

Så förfors även vid första utbyggnaden av den av 1909 års riksdag beviljade reparationsverkstaden i Notviken, i det att i lokomotivverkstaden provisoriskt inrymdes plåtslageri och smedja i avsikt att genom framskjutande av uppförandet av särskilda verkstäder för dessa avdelningar minska anläggningskostnaderna.

På grund av den successiva ökningen av lokomotivparken gör sig emellertid nu behovet av ökade reparationsmöjligheter för lokomotiv synnerligen starkt gällande, och är därför tidpunkten nu inne att utbryta nämnda verkstäder och för dem uppföra särskilda byggnader, varigenom 4 uppställningsplatser för lokomotiv erhållas. Av ekonomiska skäl äro dessa sammanbyggda, men dock så planerade, att de var för sig kunna tillbyggas, när så erfordras.

Plåtslageriet är därvid icke tilltaget större än som behöves för ånglokomotiven å de delar av V distriktet, som icke äro avsedda att elektrifieras. Smedjan är avsedd att jämväl tills vidare inrymma kopparslageri och metallgjuteri.

Denna verkstadsanläggning beräknas kosta 805,500 kronor, varav för år 1918 500,000 kronor.

Om uppförande av Notvikens reparationsverkstad fattades på framställning av Kungl. Maj:t beslut vid 1909 års riksdag, sedan ingående utredningar ådagalagt lämpligheten att förlägga en större reparationsverkstad till femte distriktet och denna plats. På grund av den successiva ökningen av lokomotivparken gör sig emellertid nu, såsom framgår av järnvägsstyrelsens framställning, behovet av ökade reparationsmöjligheter för lokomotiv synnerligen starkt gällande. Antalet lokomotiv å statens järnvägar, de för lokomotivens reparation tillbuds stående reparationsplatserna samt dessas antal i procent av lokomotivantalet under respektive år framgår av efterföljande, av styrelsen på min begäran lämnade tablå:

Departements-
chefen.

Å r.	Antal lokomotiv.	Antal reparationsplatser.	Antal reparationsplatser i procent av antalet lokomotiv.
1906	742	103	13,9
1911	879	116	13,2
1916	955	122	12,8

En försämring av reparationsmöjligheterna har sålunda inträtt, som är ytterligare kännbar på den grund, att lokomotiven i medeltal blivit större och sålunda kräva vidlyftigare reparationer. Denna brist på reparationsmöjligheter ger sig, vad femte distriktet beträffar, tillkänna därigenom, att en avsevärd del av distriktets lokomotiv måste transporteras till centralverkstaden för reparation — en anordning, som icke allenast kräver direkta transportkostnader utan även icke oväsentligt ökar antalet

- [16.] dagar, som lokomotiven måste tagas ur trafik. En ökning av reparationsmöjligheterna å femte distriktet genom den föreslagna verkstadsbyggnadens uppförande synes mig därför vara nödvändig. Kostnaden härför, 805,500 kronor, anser järnvägsstyrelsen böra fördelas på två år med 500,000 kronor för år 1918 och återstoden för år 1919. Av budgethänsyn finner jag mig emellertid böra ifrågasätta, att kostnaderna för arbetet fördelas på något längre tid än styrelsen föreslagit. Den förskjutning av arbetet, som härav skulle bliva en följd, lär ock, enligt vad jag förvissat mig om, kunna ske utan större olägenheter, varför jag föreslår en reducering å det begärda begynnelseanslaget med 200,000 kronor.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetet med *uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken*, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 805,500 kronor, för år 1918 bevilja ett anslag av 300,000 kronor.

Dubbelspårsanläggningar m. m.

13. Kostnader för dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås.

- [17.] På därom av Kungl. Maj:t gjord framställning beslöt 1911 års riksdag att för utläggning av *yttre järnvägsspår mellan Göteborg och Alingsås samt utförande av därmed sammanhängande arbeten* bevilja ett anslag av 5,100,000 kronor samt därav för år 1912 anvisa ett belopp av 650,000 kronor. Återstoden av det beviljade anslaget 4,450,000 kronor har riksdagen därefter anvisat för åren 1913—1915. Sedermera har 1916 års riksdag på förslag av Kungl. Maj:t för år 1917 beviljat ett tilläggsanslag av 2,900,000 kronor för anläggningarnas fullbordande.

Kostnader
för dubbelspår mellan
Göteborg
och Alingsås.

I den skrivelse den 17 november 1915, som låg till grund för Kungl. Maj:ts till 1916 års riksdag gjorda framställning angående förenämnda tilläggsanslag, angav järnvägsstyrelsen, att för arbetenas fullbordande erfordrades, såvitt då kunde förutses, ett tilläggsanslag av 3,400,000 kronor.

Då jag inför Kungl. Maj:t föredrog järnvägsstyrelsens hemställan om beviljande av detta tilläggsanslag, utgick jag från att återstoden av den förutsedda bristen eller 500,000 kronor, skulle kunna täckas från

beräknade överskott å anslag för vissa ännu ej avslutade statsbanebyggnader. De statsbanebyggnader, från vilka disposition av medel sålunda av mig ifrågasattes, voro Älvsby—Piteå, Ulriksfors—Volgsjön och Järna—Norrköping. [17.]

Järnvägsstyrelsen har nu i skrivelse den 1 november 1916 hemställt om medgivande att för täckande av ifrågavarande belopp, 500,000 kronor, få använda uppkomna besparingar vid byggandet av nämnda tre banor. Styrelsen yttrar i detta avseende följande:

Räkenskaperna för dessa banor äro visserligen ännu ej avslutade, men styrelsen anser sig dock redan nu kunna överblicka de överskott, som äro att påräkna å de för dessa banbyggnader anvisade medel, så att styrelsen kan föreslå, att för täckande av det förutnämnda beloppet å 500,000 kronor må under år 1917 från anslaget för statsbanan Älvsby—Piteå överföras 100,000 kronor och från anslagen till vardera av statsbanorna Ulriksfors—Volgsjön och Järna—Norrköping 200,000 kronor. Från det beräknade överskottet å anslaget för sistnämnda statsbana skulle således komma att tagas i anspråk nu angivna belopp av 200,000 kronor utöver de belopp, som av detta överskott tidigare disponerats genom det av 1914 års senare riksdag, i enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, lämnade medgivandet, att av uppkommande besparingar å de för banan anvisade anslag finge till utförande av vissa anläggningar i Nyköping för trafikutbyte med Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg användas ett belopp intill 179,000 kronor, ävensom att ersättning för viss mark, vilken erfordras för anläggningen ifråga, finge utgå av samma besparing.

Vidkommande det förenämnda tilläggsanslagets storlek framgår av den redogörelse, styrelsen härom lämnat i skrivelsen den 17 november 1915, att beloppet icke då kunde exakt angivas på den grund, att vissa åt den så kallade »statens järnvägars geotekniska kommission» anförtrordade utredningar angående terrängundersökningar och förstärkningsåtgärder, där risker för sättningar och skred kunde förefinnas, icke vore slutförda. Styrelsen framhöll emellertid samtidigt, att de beräkningar, som kunnat utföras över dubbelspårsbyggnadens ekonomiska ställning den 1 oktober 1915, i huvudsak givit samma resultat som den motsvarande utredning, vilken gjordes den 1 oktober 1914.

Icke heller nu föreligga slutliga utredningar från förenämnda geotekniska kommission, liksom icke heller ännu slutgiltig plan föreligger för den i arbetsplanen för dubbelspårsbyggnaden ingående utbyggnaden av Alingsås bangård, vilken utbyggnad styrelsen tänkt sig skulle grundas på vissa överenskommelser med Alingsås stad, vilka ännu icke blivit träffade. Emellertid hava de kalkyleringar, som kunnat verkställas över dubbelspårsbyggnadens ekonomiska ställning den 1 oktober 1916, icke givit anledning till ändring av det tidigare beräknade beloppet 3,400,000 kronor för arbetenas fullföljande och avslutande. Dubbelspårsanläggningen synes kunna i huvudsak fullbordas under år 1917, och torde dubbelspårstrafik, som för närvarande är anordnad mellan Göteborg och en punkt omedelbart väster om Norsesund, kunna igångsättas även å återstående delen av sträckan med ingången av år 1917. De arbeten, som komma att återstå att utföras under år 1917, komma sålunda i huvudsak att bestå i utförande av resterande bangårdsutvidgningar samt diverse husbyggnader jämte förstärknings- och kompletteringsarbeten.

[17.]
Departements-
chefen.

Till en början ber jag att få erinra, att Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 30 juni 1916 bemyndigat järnvägsstyrelsen att lyfta förenämnda tilläggsanslag å 2,900,000 kronor, därav under år 1916 förskottsvis 2,400,000 kronor, och i sammanhang därmed dels betonat nödvändigheten av, att de kostnadsberäkningar, som läggas till grund för anslagsäskanden, framdeles bliva utförda på sådant sätt, att de verkligen kunna betraktas såsom tillförlitliga, dels ock framhållit vikten av att före påbörjandet av arbeten, för vilka anslag av riksdagen beviljats, kostnadsberäkningarna ägnas nödig överarbetning.

Under förevarande punkt hemställer jag, i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag i ämnet, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att, till täckande av uppkommen brist, 500,000 kronor, i de till utförande av *dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås* beviljade anslag, må till samma anslag överföras från anslaget till statsbanan Älvsby—Piteå 100,000 kronor, från anslaget till statsbanan Ulriksfors—Volgsjön 200,000 kronor och från anslaget till statsbanan Järna—Norrköping likaledes 200,000 kronor.

14. Dubbelspår mellan Norrköping och Mjölby.

[18.] Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1914 års senare riksdag beslutat anläggande av *yttre järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby* för en beräknad kostnad av 7,400,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1915 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor. Därefter har riksdagen, på Kungl. Maj:ts förslag, för fortsättande av sagda anläggning anvisat för år 1916 2,150,000 kronor och för år 1917 2,000,000 kronor.

Anläggande
av dubbel-
spår mellan
Norrköping
och Mjölby.

Det för anläggningens fortsättande och avslutande erforderliga beloppet 2,250,000 kronor borde, yttrar järnvägsstyrelsen i skrivelse den 1 november 1916, utgå med 1,800,000 kronor för år 1918 och 450,000 kronor för år 1919. Beträffande sistnämnda belopp anser sig styrelsen emellertid böra framhålla, att detta vore beroende på den inverkan, de stegrade konjunkturerna framdeles kunde visa sig hava haft på kostnaderna för ifrågasatt dubbelspårsbyggnad.

Det för år 1918 ifrågasatta anslaget har av styrelsen avsetts att i huvudsak användas till fullbordande av terrasserings-, bro- och trummurningsarbetena samt rälsläggning å bandelen Okna—Linköping, på

börjande av ballastning å denna bandel, fortsättande av arbetena å stationerna samt markförvärv å bandelen Norrköping—Linköping. [18.]

Järnvägsstyrelsen anholder, med anledning av vad styrelsen sålunda anfört, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för berörda ändamål för år 1918 anvisa ett belopp av 1,800,000 kronor.

I enlighet härmed hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *Departements-
chefen.*

att för fortsättande av arbetet med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för år 1918 anvisa ett belopp av 1,800,000 kronor.

15. Dubbelspår mellan Aneby och Sandsjö.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö har 1916 års riksdag beslutat 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 anvisat ett belopp av 500,000 kronor. [19.]
*Anläggande
av dubbel-
spår mellan
Aneby och
Sandsjö.*

I skrivelse den 1 november 1916 framhåller järnvägsstyrelsen, att styrelsen, vidkommande anslagen för fortsättande av arbetena å nämnda anläggning, ansåge, att, med hänsyn till den synnerliga vikten av att snarast få bandelarna närmast norr och söder om Nässjö utbyggda till dubbelspåriga i enlighet med den plan, styrelsen angav i skrivelse den 11 mars 1916 angående utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö, borde för år 1918 utgå ett anslag av 2,700,000 kronor och för år 1919 återstoden eller — försåvitt kostnaden med hänsyn till de ovissa konjunkturerna kunde bedömas — 902,700 kronor.

Med det sålunda för år 1918 ifrågasatta anslaget, yttrar styrelsen, skulle under nämnda år bandelen Solberga—Nässjö—Sandsjö kunna färdigställas för dubbelspårstrafik. Därjämte skulle under samma år arbetena å Nässjö bangård huvudsakligen fullbordas.

Med hänsyn till det jämförelsevis ringa anslaget för år 1917, 500,000 kronor, vilket till större delen avsetts att användas för med dubbelspårsbyggnaden sammanhörande utbyggnad av Nässjö bangård,

- [19.] finner styrelsen det erforderligt, att av anslaget för år 1918 redan under 1917 700,000 kronor ställas till styrelsens disposition, på det att stenarbeten och större terrasseringsarbeten måtte kunna påbörjas å bansträckan Solberga—Nässjö—Sandsjö redan under år 1917 och arbetena således, till båtnad för deras ekonomiska bedrivande, bliva jämnare fördelade, än om i det närmaste samtliga arbeten utom de å Nässjö bangård koncentrerades till år 1918 och delvis 1919.

Departements-
chefen.

Då jag i likhet med järnvägsstyrelsen finner det synnerligen angeläget, att denna del av vår viktigaste huvudbana fortast möjligt blir utbyggd till dubbelspårig, vill jag, i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens framställning, hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetet med anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö* för år 1918 anvisa ett belopp av 2,700,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 700,000 kronor.

16. Dubbelspår från Örebro över Hallsberg till Laxå.

- [20.] I skrivelse den 1 november 1916 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om beviljande av anslag för anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå*. Därvidlag har styrelsen anført följande:

Anläggande
av dubbel-
spår från
Örebro över
Hallsberg
till Laxå.

Vid hittills gjorda framställningar om utläggande av ytterligare ett järnvägsspår å vissa bandelar har styrelsen haft tillfälle påvisa, att dubbelspårsanordningar i väsentlig grad påkallats för att säkerställa fjärrtågens regelbundna gång, i det därigenom förseningar med därav föranledda omläggningar av tågens gång kunna förhindras och tågens anslutning vid föreningsstationerna kan ske utan de oregelbundenheter, som ofta ej kunna undvikas på enkelspåriga banor. Därjämte har emellertid styrelsen ock framhållit, att icke endast fjärrtrafiken nödvändiggör dylik anordning, utan att denna även kräves med hänsyn till den rent lokala trafikens behov av förbättrade tågförbindelser.

Dessa synpunkter gälla även vidkommande den nu ifrågavarande bandelen *Örebro—Hallsberg—Laxå*.

Vad då först beträffar sträckan *Örebro—Hallsberg* vill styrelsen framhålla, att å denna framföras fjärrgående person- och godståg, vilkas regelbundna gång är av stor betydelse för tågrörelsen å de viktigare huvudlinjerna. Styrelsen vill härvidlag erinra om, att förbindelsen mellan de norrländska nattsnälltågen å ena sidan och dagsnälltågen å västra och södra stambanorna å andra sidan äger rum

över bandelen Krylbo—Mjölby med anslutning till omnämnda dagsnälltåg vid respektive Mjölby och Hallsberg. Inträffade förseningar ifråga om dessa förbindelsetåg hava direkt inflytande på tågrörelsen å stambanorna.

Detsamma är givetvis förhållandet beträffande de fjärrgående godstågen, vilka framföras över nu ifrågavarande bandel i stor utsträckning.

Av stor betydelse är också dubbelspår å nu ifrågavarande sträcka med hänsyn till lokaltrafikens behov. Bansträckan Örebro—Hallsberg är den av statens järnvägars enkelspåriga bansträckor, som för närvarande är högst belastad med tåg, och framgår tågintensiteten av en skrivelsen vidlagd grafisk tågtidtabell¹⁾. Bansträckan har redan nu nått den belastning, att inläggandet av ytterligare tåg under dagen endast med stora svårigheter låter sig göra. Den trakt, som bansträckan berör, är tätt befolkad och lämnar till statens järnvägar en synnerligen stor persontrafik. Denna trafik kan ej på sätt, styrelsen önskar, utvecklas på grund av svårigheten att under dagen anordna flera tåg på sträckan. Styrelsen har visserligen sökt att, genom att förlägga flera godståg till natten, kunna bereda flera framkomstmöjligheter under dagen, men stöter detta förfaringssätt på svårigheter, genom att i vissa fall godsvagnarna härigenom fördröjas, och genom nödvändigheten att utrusta stationer å andra sträckor för nattjänstgöring, ehuru dylik i och för tågrörelsen å dessa senare sträckor annars för närvarande icke skulle krävas.

Svårigheten att framföra tågen i tidtabellsenlig tid ökas — såsom styrelsen vid föregående tillfällen framhållit i samband med begäran om dubbelspår å vissa andra sträckor — i proportion till antalet tågmöten. Också visar erfarenheten från nu ifrågavarande linje att tågförseningarna varit synnerligen avsevärda. Härvidlag vill styrelsen också framhålla, att tågförseningar äro särskilt kännbara för resande i lokaltrafik, emedan dessa, som antingen ha sitt arbete i städerna eller som där ha att passa bestämda tider för sammankomster och dylikt, träffas av stora obehag vid tågförseningar. På få sträckor ha tågledarna att så väga de olika intressena för fjärr- och lokaltrafik emot varandra som på denna linje. Ett gynnande av lokaltrafikens intressen framför fjärrtrafikens kan emellertid hava till följd förseningar av de till bandelen Hallsberg—Krylbo vid dessa båda stationer anslutande fjärrtågen, under det att ett framdrivande i första hand av dessa anslutningståg och de viktigare fjärrgodstågen mellan norra och södra Sverige kan vålla avsevärt avbräck för lokaltrafiken.

Följande sammanställningar ur statistiken för åren 1911, 1913 och 1915 ger en bild av trafikens intensitet och stegring å sträckan Örebro—Hallsberg.

	År 1911	År 1913	År 1915
Personkilometer per bankilometer	493,109	498,253	616,877
Godstonkilometer »	426,095	532,148	1,142,016
Tågkilometer »	9,813	10,155	12,183
Vagnaxelkilometer »	326,821	354,641	488,415

Då, såsom av det anförda torde framgå, den ifrågavarande bansträckan redan erhållit den belastning, som den lämpligen som enkelspårig kan bära, och då trafikutvecklingen å densamma är i raskt stigande, anser styrelsen, att kravet på dubbelspår å denna linje icke längre kan lämnas otillfredsställt.

¹⁾ Tabellen är bilagd statsrådsprotokollet.

[20.]

Vad beträffar bansträckan *Hallsberg—Laxå* vill styrelsen erinra om, vad styrelsen anført i sin underdåniga skrivelse den 11 mars 1916 angående anslag för påbörjande av utläggande av ytterligare ett järnvägsspår emellan Tranås och Sävsjö. Styrelsen framhöll nämligen där att lika nödvändigt som det är, att dubbelspår förefinnas å sådana bandelar, som ligga närmast de större städerna såsom Stockholm, Göteborg och Malmö och som utgöra utgångs- eller slutstation för de större fjärrgående tågen, lika behöfligt är det, att dubbelspår finnes å sådana delar av linjerna mellan dessa ändpunkter, till vilka ett större antal tågmöten äro förlagda och ofta sammanträngda inom en jämförelsevis kort tidrymd. Tågförseningar på dessa platser äro särskilt olägliga och sträcka oftast sina verkningar ut över stora delar av järnvägsnätet. Vad nu senast anförts, gäller i avsevärd grad delen *Hallsberg—Laxå* av stambanan Stockholm—Göteborg, å vilken bandel de stora huvudtågen mellan Stockholm och Göteborg respektive Kristiania framgå. Det ligger i sakens natur, att tågmöten å de stora huvudlinjerna komma att förläggas ungefärligen till dessas mittpunkter, enär de viktigare genomgående tågen lämna utgångsstationerna — Stockholm, Malmö, Göteborg och Kristiania — ungefär vid samma tider på dygnet. Tågmötena för snäll- och persontågen å linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Kristiania äro också förlagda till trakten av Laxå. Därtill kommer att, genom Hallsbergs och Laxå stationers egenskap av knutpunkter, tågrörelsen omkring dessa stationer särskilt koncentreras de tider, då anslutningståg inträffa från de olika linjerna, varigenom också ett stort antal tågmöten uppstå i närheten av dessa stationer.

Av det anförda torde sålunda framgå, att vad som i styrelsens nyssnämnda skrivelse den 11 mars 1916 andragits för belysande av svårigheterna att kunna på ett fullt nöjaktigt sätt ombesörja trafiken å bandelen Tranås—Sävsjö, likasom vad tidigare anförts även beträffande bandelen Norrköping—Mjölby, i huvudsak ävenledes äger tillämpning beträffande sträckan *Hallsberg—Laxå*. Vad förstnämnda bandel betyder för fjärrtågen å linjen Stockholm—Malmö, motsvaras för linjen Stockholm—Göteborg av sträckan *Hallsberg—Laxå*. Därjämte vill styrelsen framhålla, att på linjer med många tågmöten, och isynnerhet där utpräglad nattågstrafik förekommer — såsom å den nu ifrågavarande — det även ur säkerhetssynpunkt är synnerligen önskvärt, att dubbelspår finnes anordnat. Trots alla försiktighetsmått kunna alltid å enkelspårig bana med nödvändighet ofta förekommande omläggningar av tågmöten, särskilt under den mörka delen av dygnet, bliva anledning till missförstånd, varav olyckshändelser kunna förorsakas.

Styrelsen har i möjligaste mån sökt avhjälpa tågmötesvärigheterna å denna sträcka bland annat därigenom, att å densamma anordnats flera mötesplatser, men har givetvis denna åtgärd endast delvis, och i varje fall icke för någon längre tid framåt med ständigt ökad tågfrekvens, varit eller ens beräknats kunna vara tillfyllest. Att inrätta flera mötesplatser än som skett — en mellan *Hallsberg* och *Vretstorp* och en mellan *Vretstorp* och *Laxå* — är icke lämpligt, då avståndet mellan de nuvarande platserna, där tågmöte kan äga rum, i medeltal utgör endast 6 kilometer.

Följande sammanställningar av siffror ur statistiken för åren 1911, 1913 och 1915 giver en bild av ökningen i trafikintensitet å linjen *Hallsberg—Laxå*.

	År 1911.	År 1913.	År 1915.
Personkilometer per bankilometer	336,918	374,493	446,981
Godstonkilometer »	455,546	477,098	1,125,781
Tågkilometer »	6,730	6,795	8,461
Vagnaxelkilometer »	277,761	302,561	447,075

Under ovan angivna förhållanden har det syntts styrelsen nödvändigt, att, för trafikens nöjaktiga säkerställande och för mötande av den alltjämt ökade trafikintensiteten, anordnande av dubbelspår å jämväl linjen Hallsberg—Laxå måste verkställas inom närmaste tid och i följd med dubbelspårs byggande å förut omhandlade bansträcka Örebro—Hallsberg.

Kostnaderna för dubbelspårsanläggning och för därmed sammanhängande arbeten å linjerna Örebro—Hallsberg samt Hallsberg—Laxå hava enligt av styrelsen uppgjorda kostnadsförslag beräknats till 2,800,000 kronor, respektive 3,350,000 kronor, fördelade på vissa huvudposter enligt följande tabläer:

Linjen Örebro—Hallsberg (längd 22,9 kilometer):

Jordområdets anskaffning	kronor	83,715: —
Terrassering	»	589,340: —
Broar och trummor	»	57,210: —
Vägar och vägomläggningar	»	293,910: —
Överbyggnad	»	1,122,505: —
Telegraf och signaler	»	132,360: —
Husbyggnader	»	90,300: —
Diverse arbeten	»	61,951: —
Allmänna omkostnader	»	368,709: —

Linjen Hallsberg—Laxå (längd 29,4 kilometer):

Jordområdets anskaffning	kronor	258,270: —
Terrassering	»	462,653: —
Broar och trummor	»	58,075: —
Vägar och vägomläggningar	»	424,700: —
Överbyggnad	»	1,287,810: —
Telegraf och signaler	»	147,846: —
Husbyggnader	»	142,500: —
Diverse arbeten	»	127,885: —
Allmänna omkostnader	»	440,261: —

Dessa kostnader äro beräknade på grundval av de material- och arbetspriser, som voro gällande omkring medio av 1916, men vill styrelsen, i likhet med vad styrelsen gjort vid föregående framställningar till Kungl. Majt om anslags beviljande för nya byggnader och anläggningar, framhålla svårigheten, för att icke säga omöjligheten av att, särskilt under nu rådande osäkra förhållanden beträffande priserna å arbets- och materialmarknaden, upprätta definitiva kostnadsberäkningar för arbeten, som komma att verkställas under en följd av år framåt.

I enlighet med vad beträffande de under senare år företagna dubbelspårsbyggnaderna ägt rum har styrelsen vid uppgörandet av det nu föreliggande förslaget ansett det riktigast att i samband med utläggningen av dubbelspåret och utöver de arbeten, som med nödvändighet betingas av dubbelspårets anläggande, jämväl vissa arbeten vidtagas för bangårdarnas modernisering och utvidgning. Beträffande behovet av dessa arbeten gäller, vad styrelsen i motsvarande avseende tillåtit sig anföra i sin underdåniga skrivelse den 11 mars 1916 angående anslag för utläggande av dubbelspår mellan Tranås och Sävsjö.

Beträffande stationerna Hallsberg och Örebro Södra inskränker styrelsen sig emellertid för närvarande till att begära anslag endast för dubbelspårets in-

[20.] förande å nuvarande spårssystem och ej för ombyggnad och utvidgning av stationerna. I det förslag till huvudrangerbangård vid Hallsberg, om vars anläggande styrelsen i sin nu ifrågavarande skrivelse vidare i annat sammanhang omnämner, ingå nämligen samtliga nu erforderliga utvidgningsarbeten å stationen. Och vad Örebro Södra station angår har styrelsen för avsikt att inom närmaste år framlägga förslag till ombyggnad av stationen i samband med förslag till ordnande av Örebro bangårdsfråga i dess helhet.

I de beräknade kostnadssummorna för dubbelspåret ingå kostnader för utvidgningar av stationer med 835,000 kronor för sträckan Örebro—Hallsberg och 885,000 kronor för sträckan Hallsberg—Laxå, vadan anläggningen av själva dubbelspåret beräknats föranleda en kostnad av respektive 1,965,000 kronor och 2,465,000 kronor eller omkring respektive 86,000 kronor och 84,000 kronor per kilometer. Till jämförelse kan nämnas, att motsvarande kostnad för dubbelspåret Tranås—Sävsjö för bankilometer beräknades till omkring 72,000 kronor. Vid jämförelse mellan sistnämnda dubbelspårskostnader och de nu föreliggande för Örebro—Hallsberg—Laxå är emellertid att bemärka, att kostnadsberäkningarna för sistnämnda dubbelspår hänföra sig till de arbets- och materialpriser, som voro gällande vid mitten av 1916, och att dessa priser, särskilt beträffande materialierna, rätt avsevärt stegrats mot dem, som gällde vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande för dubbelspåret Tranås—Sävsjö under senare delen av år 1915. Därjämte bemärkes, att överbyggnaden i det nu föreliggande förslaget beräknats till avsevärt högre kostnad än vid förut beräknade dubbelspår, vilket har sin grund, förutom i det stegrade materialpriset, ävenledes däruti, att det ansetts nödvändigt att även å nu ifrågavarande bandelar tillämpa en ny typ för överbyggnaden, där rälerarna medelst användande av underläggsplattor och syllskruvar säkrare fästas vid syllarna än enligt hittills tillämpade fästningssätt.

Styrelsen har tänkt sig, att arbetet skulle bedrivas med följande årliga anslag, nämligen för år 1918 700,000 kronor, 1919 2,700,000 kronor, 1920 2,000,000 kronor och 1921, då arbetet skulle avslutas, 750,000 kronor.

Det vore meningen att först påbörja dubbelspårsarbetet å sträckan Örebro—Hallsberg, och skulle denna sträcka med den förenämnda anslagsfördelningen bliva färdigställd under loppet av år 1919.

*Departements-
chefen.*

Det nu föreliggande förslaget till dubbelspårsanläggning å sträckan från Örebro över Hallsberg till Laxå betingas i första hand, såsom av järnvägsstyrelsen framhållits, av nödvändigheten att giva den stora fjärrtrafiken, som ledes över dessa stationer, erforderlig stadga och trygghet. Därtill kommer emellertid beträffande sträckan Örebro—Hallsberg betydelsen av dubbelspår för lokaltrafikens behov. Trafiken å nämnda sträckor har under de senaste åren avsevärt ökat, varom man får en föreställning dels utav de av järnvägsstyrelsen angivna sifferuppgifterna å trafikintensiteten, dels ock av nu gällande tidtabell, vilken utvisar, att särskilt bansträckan Örebro—Hallsberg är den av statens järnvägars enkelspåriga sträckor, som för närvarande är högst belastad med tåg.

Med hänsyn härtill synes ett uppskov med den nu ifrågavarande dubbelspårsanläggningen ej kunna äga rum. Det synes lämpligt, att arbetena först påbörjas å sträckan Örebro—Hallsberg, där behovet

av dubbelspår vid den sammansatta lokal- och genomgångstrafiken å linjen ifråga är mest trängande. Enligt vad jag inhämtat, talar här för jämväl den omständigheten, att å nämnda sträcka vissa tidsödande arbeten måste utföras, såsom stora bankutfyllningar å eftergivande mark.

Att beslut om båda bansträckornas utbyggande till dubbelspåriga nu samtidigt fattas är av särskild betydelse ur arbetsledningssynpunkt. Terrasseringsarbetena å sträckan Hallsberg—Laxå kunde då påbörjas omedelbart sedan desamma i huvudsak färdigställts å sträckan Örebro—Hallsberg. Härigenom skulle ett mera ekonomiskt bedrivande av arbetena möjliggöras än om avbrott i desamma, med därav föranledda flyttningar till annat byggnadsdistrikt av befäl, arbetare och material, skulle, i avvaktan på beslut om utförande av dubbelspårsanläggning även å sträckan Hallsberg—Laxå, behöva ifrågakomma.

Mot järnvägsstyrelsens kostnadsberäkningar, vilka synas vara uppgjorda med all erforderlig noggrannhet och i enlighet med de i mitten av år 1916 gällande material- och arbetspriser, har jag ingen invändning att göra. Likväl finner jag mig med hänsyn till det statsfinansiella läget nödgas föreslå en minskning av det nu för ifrågavarande arbetes påbörjande begärda anslaget med 200,000 kronor. Härigenom skulle också begynnelseanslaget för berörda arbete bli lika med det begynnelseanslag, som av 1916 års riksdag beviljades för dubbelspåret mellan Aneby och Sandsjö.

I detta sammanhang vill jag erinra om, att de av mig nu förordade anslagskraven för dubbelspårsbyggnader — med inräknande av det belopp, som för dubbelspårsbyggnaden Göteborg—Alingsås är avsett att överföras från redan beviljade anslag — endast med 100,000 kronor överstiga de anslag, som av 1916 års riksdag beviljades för liknande anläggningar. Verkställda approximativa utredningar hava ock givit vid handen, att det nu ifrågasatta anslagsbeloppet för ifrågavarande anläggningar understiger det årliga belopp, som enligt vad nu kan bedömas måste bli va oundgängligen nödvändigt att disponera under närmaste 10-tal år för ett rationellt och mot trafikkraven svarande utbyggande av vissa enkelspåriga linjer till dubbelspåriga.

Med stöd av det nu anförda hemställer jag därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetena med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 6,150,000 kronor, för år 1918 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

17. Omläggning av linjen Lindome—Anneberg.

[21.] Rörande en ifrågasatt omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg norr om Kungsbacka uttalar sig järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 31 oktober 1916 på följande sätt:

Omläggning
av linjen
Lindome—
Anneberg.

Denna sträcka har alltifrån banans tillkomst ansetts svag med anledning av de där rådande osäkra grundförhållandena, och erfarenheten har efter hand ytterligare stadgat detta omdöme.

Sålunda inträffade den 25 december 1897 ett slänskred omkring 1,2 kilometer norr om Annebergs station, varvid en del av bankfyllningen gled ut i den omedelbart invid banan framrinnande Lindomeån, och i september 1901 förekom vid Alafors, en halv kilometer längre norrut, en sättning, vilken erhöi en rätt avsevärd omfattning, i det att banvallens iståndsättande krävde sammanlagt 8,500 kubikmeter fyllning. Därjämte hava fortgående sidoförskjutningar iakttagits i båda landfästena till bron över Lindomeån strax söder om Lindome station av sådan betydelse, att denna bro måste betecknas som en jämförelsevis svag punkt å linjen, varjämte andra osäkra delar förekomma å denna sträcka, i synnerhet där banan framgår nära Lindomeån i sidolutande terräng.

Med anledning av dessa förhållanden hava under senare år föreskrifter utfärdats om viss begränsning av tåghastigheten å denna linje.

Nu har emellertid ock den geotekniska kommissionen, vars uppgift är, som styrelsen förut haft anledning meddela Kungl. Maj:t, dels att geologiskt undersöka vissa statsbanelinjer samt angiva, huruvida å dessa linjer rubbningar äro att befara till följd av jordskred eller dylikt, dels ock, om så är förhållandet, föreslå de åtgärder, som anses böra vidtagas för järnvägens säkerställande mot sådana rubbningar av banvallen, anmält till styrelsen, att vissa platser å denna stationssträcka äro av sådan beskaffenhet »att risk för banans bestånd icke får anses helt utesluten», och har kommissionen i anslutning här till föreslagit, att tåghastigheten måtte »ytterligare nedsättas, intill dess åtgärder för tryggheten av banans bestånd blivit vidtagna». På grund härav har styrelsen utfärdat föreskrifter om inskränkning av tåghastigheten å de av kommissionen angivna platserna, och har denna hastighet å viss del av sträckan måst nedsättas ända till 30 kilometer per timme, varjämte särskild bevakning ansetts böra anordnas därstädes.

Därjämte har geotekniska kommissionen vid de undersökningar, som i samråd med kommissionen utförts år 1915 för utbyggande av linjen mellan Almedal och Kungsbacka stationer till dubbelspårig — därvid det visat sig nödvändigt att förlägga det nya dubbelspåret å linjen Lindome—Anneberg i ett helt nytt läge väster om den nu trafikerade linjen, om tillförlitliga grundförhållanden skola kunna erhållas — uttalat den åsikten, att »redan nu en omläggning av hela sträckan Lindome—Anneberg antingen enkel- eller dubbelspårig bör ske». Då styrelsen emellertid icke ansett sig kunna hos Kungl. Maj:t hemställa om anslag för detta dubbelspår förr än andra bandelar, som därav äro mera i behov, på detta sätt utbyggt, har styrelsen, som även är av den uppfattningen, att de otillförlitliga grundförhållandena kräva linjens snara överflyttning till det läge,

som avses för ett framtida dubbelspår, nu endast velat begära anslag för linjeomläggningen.

[21.]

Detta arbete beräknas betinga en kostnad av 800,000 kronor, i vilket belopp dock är inbegripet såväl markförvärv med 193,177 kronor och utbyggnad av ifrågakommande vägomläggningar, trummor och konstarbeten för framtida dubbelspår som ock flyttning och förändring av Annebergs bangård samt omläggning av 388 meter av den närmast denna station belägna delen av linjen Anneberg—Kungsbacka.

Av för anläggningen i sin helhet erforderligt belopp anhåller styrelsen, att 400,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande år 1918.

Trots storleken av det kapitalutlägg, som för en omläggning av linjen Lindome—Anneberg av järnvägsstyrelsen sättes ifråga, anser jag mig icke kunna förorda någon förskjutning av arbetets påbörjande. Vad styrelsen med stöd av utav geotekniska kommissionen vidtagna undersökningar anfört beträffande den nuvarande linjens svaghet synes mig nämligen ur trafiksäkerhetssynpunkt vara så vägande, att en dylik förskjutning icke kan få äga rum. Då emellertid linjen trafikerats utan olägenheter eller olyckor under många år, synes det mig med fog kunna ifrågasättas att arbetet bringas till utförande i något långsammare tempo än som av järnvägsstyrelsen föreslagits och att därför begynnelseanslaget sättes till 200,000 kronor i stället för av styrelsen föreslagna 400,000 kronor.

Departements-
chefen.

Slutligen ber jag få omnämna, att, enligt vad jag inhämtat, kostnaderna för den ifrågavarande linjeomläggningen i sin helhet skulle komma en eventuell blivande dubbelspårsanläggning till godo.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetet med *omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg*, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 800,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 200,000 kronor.

Större broanläggningar.

18. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säreån.

Uti detta ämne anför järnvägsstyrelsen i skrivelse den 31 oktober 1916 som följer.

[22.]

I sin föregående år ingivna underdåniga framställning om anslag begärde styrelsen bland annat även medel för ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säreån, men ansåg riksdagen, att frågan härom tills vidare kunde undanskjutas.

Ombyggnad
av Bohus-
banans via-
dukt över
Säreån.

Bihang till riksdagens protokoll 1917. 1 saml. 1 häft.

[22.]

Med anledning härav och då styrelsen är av den åsikten, att det är av största vikt att snarast få denna fråga löst, har styrelsen även denna gång upptagit ifrågavarande ombyggnad i innevarande års äskanden.

Som skäl härför får styrelsen anföra följande, vilket i huvudsak endast är ett återupprepande av vad styrelsen föregående år framhållit.

Den nuvarande provisoriska viadukten utfördes av trä med hänsyn till dåvarande ovisshet om, huru frågan angående Göteborgs bangårds ombyggnad skulle lösas. Denna träviadukt, som ej avsågs att kvarstå någon längre tid, måste nu utbytas mot en permanent sådan, vilket kan utföras i anslutning till det föreliggande förslaget till ifrågavarande bangårds ombyggnad, då i tekniskt hänseende i stort sett enhet råder mellan staden och därav berörda järnvägar. Nämda träviadukt innebär stor risk för trafiksäkerheten ävensom för antändning med därav följande längre tids trafikavbrott.

Styrelsen anser sig därjämte böra framhålla, att ett avsevärt grundläggningsarbete erfordras, innan järnbockar och övriga järnkonstruktioner för den nya viadukten kunna anbringas, vilket först kan äga rum år 1919, därest anslag nu beviljas. Vid denna tidpunkt måste ock med nödvändighet de över grundvattenytan och vid markytan stående delarna av konstruktionen utbytas, vilket kommer att medföra högst betydande kostnader. Träviadukten har nämligen då stått i elva år och enligt styrelsens förmenande utnyttjats så långt man rimligen kan begära. Detta torde ock framgå av de år från år i hastigt tempo ökade kostnaderna för dess vidmakthållande. Så t. ex. utgjorde dessa 10,000 kronor år 1914 och året därpå icke mindre än 17,881 kronor.

Vidare får styrelsen fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på, att viaduktens ombyggnad tillåter dess passerande med tyngre lokomotiv. Träviaduktens konstruktion medger icke begagnandet av tyngre lokomotiv än 14 tons eller Talokomotiv, vilket endast kan framföra 14 à 16 stycken lastade vagnar över viadukten, då däremot efter viaduktens ombyggnad till 18 tons bärighet B-lokomotiv med 16 tons axeltryck, eller de intill nuvarande tidpunkt för ändamålet lämpligaste lokomotiven, kunna passera, och kunna dessa lokomotiv medföra 20 à 25 stycken vagnar, vilket sålunda innebär en avsevärt billigare driftkostnad. Därjämte har för trafiksäkerhetens tillgodosende hastigheten över träviadukten nedsatts till 25 kilometer i timmen, då däremot efter ombyggnaden tågsätten kunna passera med full linjehastighet.

Angelägenheten av att så hastigt som möjligt kunna framföra största möjliga antal vagnar över viadukten framgår därav, att, förutom vinsten för trafiken i allmänhet å Bohusbanan, även fördelen av underlättad vagnomsättning från och till Sannegårdshamnen vinnes. Att detta senare är av alla största betydelse framgår därav, att antalet till- och avkopplade vagnar under år 1915 i medeltal utgjorde vid Sannegården 265 stycken per dag samt under den starkaste trafiken, oktober månad, 383 per dag. Motsvarande siffra var under 1914 eller första året Sannegårdshamnen trafikerades 127 stycken respektive 200 stycken, visande sålunda en betydande stegring från 1914 till 1915. 1916 hava dessa siffror ytterligare ökats till 364 respektive 560. Med tillkomsten av centralhamnen och därmed förenade anläggningar är ytterligare betydande ökning att emotse. Med användande av siffran 25 respektive 16 vagnar i tågsättet och av uppgifter angående kostnad för tåg- och lokomotivkilometer i 1914 års statistik skulle den årliga besparingen år 1915 i driftkostnad för transporterna till och från Sävenäs och Sannegården vid användande av B-lokomotiv i stället för Ta-lokomotiv i runt tal

uppgått till 9,700 kronor. Lägges här till den under samma år nedlagda kostnaden för underhållet av träviadukten, visar summan 27,500 kronor den större driftkostnad, bibehållandet av träviadukten medfört. Tages så hänsyn till ökad trafik till Sannegården och centralhamnen och ökad underhållskostnad för träviadukten, torde man kunna förutsäga, att närmaste år de kostnader, som äro förenade med träviaduktens bibehållande, komma att uppgå till ett belopp, motsvarande skälig ränta å det nedlagda kapitalet för den ifrågasatta nya viadukten.

Slutligen får styrelsen framhålla, att ombyggnaden nu beräknas kosta 1,392,000 kronor, vilket utgör en ökning av 392,000 kronor å den förra året ingivna kostnadssumman på grund av ökade arbets- och materialpris, och att, därest ett uppskov nu åter skulle beslutas, nämnda summa med all sannolikhet kommer att än ytterligare ökas, varjämte, såsom styrelsen ovan anför, betydande kostnader då även måste nedläggas på att utbyta de över grundvattenytan och markytan stående konstruktionsdelarna. Av denna totalkostnad anser styrelsen, att ett belopp av 120,000 kronor bör utgå ur förnyelsefonden, utgörande kostnaden för arbeten, vilka icke kunna öka statens järnvägars kapitalvärde. Återstoden, 1,272,000 kronor, skulle således utgöra det belopp, som erfordras i anslag för arbetets utförande. Detta anslagsbelopp har styrelsen tänkt sig fördelat på två år med 800,000 kronor för år 1918 och 472,000 kronor för år 1919.

Då ett ytterligare undanskjutande av beslutet i denna fråga enligt styrelsens förmenande icke vore välbetänkt, får styrelsen anhålla, att för påbörjandet av arbetet måtte anvisas 800,000 kronor för år 1918 och att av detta belopp 500,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande under år 1917 för att styrelsen må bliva i tillfälle att så tidigt som möjligt kunna träffa avtal om de i konstruktionen ingående materialerna, för att förebygga eventuellt ökade kostnader till följd av ytterligare prisstegringar.

Såsom järnvägsstyrelsen i sin framställning erinrat, framfördes förevarande anslagskrav redan bland styrelsens äskanden för år 1917. Vid behandling av frågan inför Kungl. Maj:t förra året ansåg jag mig — ehuru med en av budgetsskäl förestavad reducering med 100,000 kronor av begärda beloppet, 350,000 kronor — böra tillstyrka styrelsens framställning. För detta mitt tillstyrkande framlade jag, under särskilt betonande av trafiksäkerhetssynpunkten samt de dryga alltjämt stigande underhållskostnaderna för den nuvarande av trä utförda viadukten, en utförlig motivering, till vilken jag för korthetens skull ber att nu få hänvisa. Kungl. Maj:t fann gott gilla de av mig framlagda synpunkterna och upptog ett anslag för ändamålet till det av mig föreslagna beloppet 250,000 kronor bland nybyggnadsäskandena till 1916 års riksdag. Behovet av den föreslagna ombyggnaden syntes emellertid riksdagen icke vara av den tvingande natur, att densamma ej skulle kunna uppskjutas till ett följande år. Vid sådant förhållande och med hänsyn till den ekonomiska situationen samt den höga materialprisnivån ansåg riksdagen sig ej böra bifalla Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag.

*Departements-
chefen.*

[22.] De skäl, styrelsen, utöver de förra året anförda, nu åberopar för sin förnyade framställning, finner jag så starka, att ett ytterligare uppskjutande av ombyggnaden icke gärna kan tillrådas. Densamma torde också böra vara utförd i god tid före färdigblivandet av Göteborgs nya hamnanläggningar på Hisingssidan av Göta älv.

En förskjutning av arbetena skulle även, såsom styrelsen i sin motivering framhållit, medföra högst betydande kapitalutlägg utöver de för en blivande ombyggnad erforderliga, i det att vissa delar av den nuvarande viadukten snarast måste utbytas och detta senast under år 1919. Beviljas däremot nu det begärda anslaget, beräknas den nya viadukten vara färdigställd till denna tidpunkt. Att med hänsyn till nu gällande höga materialpris åter låta ombyggnaden anstå, synes mig ej tillrådligt, om jag också icke, i likhet med järnvägsstyrelsen, anser mig böra utgå från en alltjämt fortsatt prisstegring.

Jag får därför hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för påbörjande av *ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävdeån*, varför kostnaden av anslagsmedel i sin helhet beräknats uppgå till 1,272,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 800,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

19. Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna--Svartön.

[23.] **Elektrifiering av järnvägs-
linjen
Kiruna—
Svartön.** Genom en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten proposition, nr 165, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att — förutom beviljande av anslag för utförande av en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus, till vilken fråga jag här nedan återkommer — 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.

I skrivelse den 3 juni 1916, nr 186, anmälde riksdagen, att Kungl. Maj:ts förenämnda framställning icke blivit av riksdagen bifallen.

Uti skrivelse den 12 december 1916 har nu järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t för påbörjande av arbetena för elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön måtte hos riksdagen för år 1918 äska ett anslag av 4,000,000 kronor, av vilket belopp en summa av 1,500,000 kronor borde få lyftas redan under år 1917.

Då jag torde bliva i tillfälle att under riksdagens lopp ånyo [23.]
 underställa Kungl. Maj:t förevarande fråga, hemställer jag — med tagen *Departements-*
 hänsyn till nödvändigheten att begränsa anslagskraven — att Kungl. *chefen.*
 Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan å den proposition, som kan komma
 att avlåtas om *elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—*
Svartön, för ändamålet för år 1918 beräkna ett anslag
 av 3,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att
 förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel
 utanordna 1,500,000 kronor.

Nya statsbanebyggnader.

20. Statsbanebyggnaden Sveg—Brunflo.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning och med godkännande
 av de i statsrådsprotokollet den 15 mars 1912 omförmälda, av Jämt-
 lands läns landsting och vederbörande socknar gjorda utfästelser i fråga
 om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. har 1912 års riksdag beslutat
 anläggning av *en normalspårig statsbana mellan Svegs station å Orsa—*
Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för
 en beräknad kostnad av 11,250,000 kronor.

[24.]
 Fortsätt-
 ning av
 statsbane-
 byggnaden
 Sveg—
 Brunflo.

För nämnda anläggnings utförande har riksdagen hittills anvisat
 7,800,000 kronor. Av den beräknade anläggningskostnaden återstår
 sålunda oanvisat ett belopp av 3,450,000 kronor. Enligt den av järn-
 vägsstyrelsen för banans byggande uppgjorda planen bör sistnämnda
 belopp sålunda fördelas, att 2,500,000 kronor anvisas för år 1918 och
 återstoden, 950,000 kronor, för år 1919.

I skrivelse den 1 november 1916 har järnvägsstyrelsen nu gjort
 framställning i fråga om det erforderliga anslaget för banbyggets fort-
 sättande under år 1918. Styrelsen har därvid erinrat om, att före-
 nämnda kostnadsbelopp samiliga hänföra sig till de kostnadsheräk-
 ningar, som förelågo, då beslut fattades om banans byggande — så-
 lunda före inträdandet av nu rådande kristid — samt att det för ba-
 nans sista byggnadsår erforderliga anslaget i följd härav kunde komma
 att undergå större eller mindre förändringar, beroende på konjunk-
 turerna. Därjämte har styrelsen framhållit, att den slutliga anlägg-

- [24.] ningskostnaden för banan givetvis vore beroende av, vilken sträckning mellan Överhogdal och Kvarnsjö, som av Kungl. Maj:t bleve för järnvägen fastställd.

Sträckning
Överhogdal—
Kvarnsjö.

Frågan om fastställelse av banans sträckning mellan Överhogdal och Kvarnsjö — en del av sträckningen mellan Sveg och Åsarne — har den 6 oktober 1916 varit underställd Kungl. Maj:ts prövning, därvid dock icke definitivt beslut i ärendet av Kungl. Maj:t fattades. Jag ber att nu få till vidare behandling upptaga denna fråga och vill i korthet redogöra för vad i ämnet förekommit.

Till en början vill jag då erinra, att järnvägsstyrelsen genom nådigt brev den 29 juni 1912 anbefallts att inkomma med förslag till definitiv plan för statsbanan Sveg—Brunflo ävensom att Kungl. Maj:t genom särskilda beslut den 8 maj 1913 och den 25 februari 1916 fastställt sådan plan för banan å sträckningarna Brunflo—Skanderåsen och Skanderåsen—Åsarne. I skrivelse den 17 december 1915 gjorde styrelsen framställning ifråga om val av sträckning för banan mellan Sveg och Åsarne. Sedermera avgav styrelsen i skrivelse den 31 augusti 1916 infordrat nytt utlåtande i ärendet. Därvid underställde styrelsen Kungl. Maj:ts prövning följande huvudalternativ för banans sträckning, nämligen:

1) sträckning Sveg—Enskåla—Utanbergsvallen—Åsarne, *den s. k. Enskållinjen*, å bifogad översiktskarta, varav en reproduktion torde få fogas till protokollet, angiven med *röd* linje; samt

2) sträckning Sveg—Hogdal—Kvarnsjön—Åsarne, *den s. k. Hogdalslinjen*, vilken å kartan utmärkts med *blå* linje.

Som ett senare framkommet alternativ till banans sträckning över Hogdal mellan Överhogdal och Kvarnsjö underställde styrelsen tillika i skrivelsen den 31 augusti 1916 Kungl. Maj:ts prövning *den s. k. Tvärhoalinjen*, vars sträckning närmare framgår av den å kartan med *grönt* betecknade linje.

Såsom av kartan framgår, sammanfaller den ursprungliga Hogdalslinjen — i motsats till Tvärhoalinjen lämpligen benämnd *Rätanslinjen* — å sträckan från Sveg till trakten norr om Överhogdal med Tvärhoalinjen. Tvärhoalinjen sammanfaller med Enskållinjen å sträckan mellan Risvallen och Åsarne. Alla tre linjerna hava samma sträckning mellan Kvarnsjö och Åsarne.

Järnvägsstyrelsen förordade i sina nämnda skrivelser till fastställelse Enskållinjen, huvudsakligen av det skäl att denna, såsom den kortaste och i drift billigaste, syntes styrelsen överlägsen med avseende å kravet av en för mera betydande genomfartstrafik lämplig linje.

[24.]

Verkställda utredningar hade emellertid givit vid handen, att linjerna över Hogdal vore mera ägnade att upphjälpa de direkt berörda trakternas jordbruk och skogshantering samt dessutom komme att betjäna en större folkmängd. Vid jämförelse mellan de olika linjernas fördelar och olägenheter kom jag till den uppfattningen, att banan borde framdragas över Hogdal. Vid valet mellan Tvärhoa- och Rätanslinjerna ansåg jag av vissa skäl, till vilka jag i det följande återkommer, att den förstnämnda vore att föredraga. De utförda kostnadsberäkningarna för denna linje utvisade emellertid, att linjen icke kunde byggas utan överskridande av den för hela banbyggnaden ursprungligen beräknade kostnadssumman. Ehuru något till beloppet bestämt anslag ej av riksdagen beviljats för banbyggnaden, ansåg jag därför ett val av Tvärhoalinjen ej böra äga rum, utan att riksdagen haft tillfälle att yttra sig i frågan. På min av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan fann Kungl. Maj:t jämväl genom nådigt beslut den 6 oktober 1916 gott förklara, att statsbanan Sveg—Brunflo skulle framdragas från Sveg till trakten av Överhogdal och från Åsarne till trakten av Kvarnsjö, allt i huvudsaklig enlighet med den å översigtskartan angivna blå linjen, varjämte Kungl. Maj:t förklarade sig vilja framdeles meddela beslut beträffande frågan, huruvida banan mellan Överhogdal och Kvarnsjö borde framdragas med sträckning över Risvallen eller över Rätan.

Frågan gäller således för närvarande endast ett val mellan Tvärhoa- och Rätanslinjerna. En jämförelse mellan dessa linjer giver vid handen, att Tvärhoalinjen är 3,5 kilometer längre och i utförande betingar en beräknad högre kostnad av 422,000 kronor. Dess största höjd över havet skulle bli 420 meter. Motsvarande siffra för Rätanslinjen är 396 meter. Tvärhoalinjen skulle enligt av järnvägsstyrelsen gjord utredning bli till gagn för ett större befolkningsantal än Rätanslinjen. Driftkostnaden torde bli omkring 15,000 kronor högre per år för Tvärhoalinjen än för Rätanslinjen.

En på uppdrag av järnvägsstyrelsen utav jägmästarna N. G. Ringstrand och W. Trahn verkställd utredning utvisar, att Rätanslinjen med hänsyn till skogsbruket torde, om ock ej i någon högre grad, vara Tvärhoalinjen överlägsen.

Jordbruket i trakten skulle enligt järnvägsstyrelsens åsikt bättre främjas av Tvärhoalinjen, då denna framgår närmare de ur jordbruksynpunkt fördelaktiga byarna Bryngelhögen, Söderhögen och Nederhögen och dessutom går mitt igenom de goda odlingsmarkerna strax öster om Klövsjö. Järnvägsstyrelsen framhåller jämväl, hurusom trakterna omkring Söderhögen, Nederhögen, Klövsjö och Skalberget eller i allmänhet de trakter, som ligga omkring Enskälalinjen norr om Rönn-

[24.] bergsån samt omkring Tvärhoalinjens norra delar, giva ett allmänt intryck av att vara med avseende å jordbruket stadda i kraftigare utveckling än trakten omkring norra delen av Rätanslinjen.

Järnvägsstyrelsen — vilken, enligt vad jag förut nämnt, för sin del förordat Enskälalinjen — har såsom allmänt omdöme om Tvärhoalinjen uttalat, att densamma förefaller styrelsen hava icke obetydliga företräden framför Rätanslinjen, enär den närmare berör de trakter, som genomlöpas av den enligt styrelsens förmenande bästa delen av Enskälalinjen, och otvivelaktigt blir till avsevärt större gagn för den stora Klövsjöbyn. Styrelsen har dock icke ansett sig kunna fälla ett bestämt omdöme om, huruvida dessa fördelar, nationalekonomiskt sett, kunna uppväga Tvärhoalinjens högre anläggnings- och driftkostnad samt större längd. Det ville dock synas styrelsen, som om mycket talade för att Tvärhoalinjen såsom varande den linje, vilken mest tillgodosåge lokalintressena, borde föredragas framför Rätanslinjen.

Beträffande anläggningskostnaden för järnvägen Sveg—Brunflo i dess helhet för det fall att Tvärhoalinjen väljes, har järnvägsstyrelsen framhållit, att denna kostnad skulle med tillämpande av samma å-pris, som legat till grund för de ursprungliga beräkningarna, med omkring 123,000 kronor komma att överstiga den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden 11,250,000 kronor.

Chefen för generalstaben har ur försvarets synpunkt jämställt Tvärhoa- och Rätanslinjerna.

Uti en till Kungl. Maj:t den 13 september 1916 ingiven skrift hava åtskilliga personer i Rätan och Överturingen förklarat sig anse, att Tvärhoalinjen ej i något avseende besutte fördelar, som motiverade valet av denna sträckning framför Rätanslinjen.

Å andra sidan hava uti en till Kungl. Maj:t den 9 november 1916 inkommen skrift kommitterade för Klövsjö kommun till utförande förordat Tvärhoalinjen. Med stöd av en utav Ljunga älvs flottningsförening gjord utredning bestrida kommitterade, att Rätanslinjen skulle, såsom från vissa håll uppgivits, äga företräde däri, att blivande träförädlingsverk vid Rätansjön skulle tillföra järnvägen större trafikinkomster, i det att nämnda sjö skulle lämpa sig väl som uppsamlingsbassäng för virke från övre Ljungans flodområde. Nämnda utredning utvisade nämligen, att Rätansjön på grund av lokala förhållanden ej vore lämplig som samlingsbassäng samt att virkessortering därstädes ej gärna kunde komma i fråga, enär sådan sortering komme att äga rum vid Åsarne. Kommitterade framhålla därjämte, att,

om Tvärhoalinjen valdes, de på grund av svåra och dyra flottningsförhållanden vanlottade skogsägarna å Enskälattrakten omkring Røjån och övre delen av Hoa älv kunde bedriva skogskolning och framföra kolen till station å linjen. Till station å Rätanslinjen bleve däremot avståndet för långt.

[24.]

Tvärhoalinjen har jämväl förordats uti en till Kungl. Maj:t likaledes den 9 november 1916 ingiven skrift av kommitterade för byarna Böle, Nederhögen, Söderhögen, Klaxåsen och Bryngelhögen. Kommitterade förklara sig anse, att Tvärhoalinjen har avgjorda företräden i avseende å såväl befolkningsförhållanden som tillgång på skogsprodukter.

Slutligen hava Tvärhoalinjens fördelar framhållits i särskilda till Kungl. Maj:t inkomna, den 6 december 1916 dagtecknade skrifter från ett flertal personer, bosatta i Klövsjö, Söderhögen, Nederhögen, Bryngelhögen, Böle med flera byar i Klövsjö och Rätans socknar. Till en början framhålles, ej endast att den största folkmängden är tillfinnandes utefter Tvärhoalinjen, utan även att de ojämförligt största såväl inägora som skogsmarkerna äro belägna utefter samma linje. Inrösningsjorden utefter denna linje uppgives sålunda omfatta en areal av 1,823 hektar, avrösningsjorden en areal av 53,395 hektar. Motsvarande siffror för Rätanslinjen angivas till respektive 606 och 29,833. Beträffande skogsbruket påpekas, att Rätanslinjen passerar efter Ljungans floddal, där skogsprodukterna kunna framflottas billigt och bekvämt i den väl reglerade flottleden, varemot skogsprodukterna från petitionärernas marker måste framskaffas i små flottleder, där kostnaderna bliva avsevärt högre. Sålunda uppgives kostnaden för flottning av timmer från Hoaåns översta distrikt till sågverken under 1915 till 64,9 öre per stock, för flottning i Ljungan från Rätansbyn däremot till endast 27,5 öre. Då de höga flottningskostnaderna lägga hinder i vägen för flottning av kolved från de trakter, där petitionärerna äro bosatta, skulle enligt deras mening en järnväg med Tvärhoalinjens sträckning medföra en betydligt ökad möjlighet att erhålla kol från dessa trakter. Beträffande jordbruket framhålles den jämförelsevis stora kalkhalten hos jordmånen i Klövsjö socken och i den mot nämnda socken gränsande delen av Rätans socken, vilken del komme att genomgå av Tvärhoalinjen. Slutligen påpekas, att Rätansbyn har betydligt bättre landsvägsförbindelser än byarna efter Tvärhoalinjen, på grund varav en järnväg med denna linjes sträckning skulle för nämnda byar i kommunikationshänseende bliva av särskilt stor betydelse.

Såsom av det anförda framgår, bestå Tvärhoalinjens fördelar huvudsakligen däri, att densamma skulle komma att betjäna ett större befolk-

*Departements-
chefen.*

[24.] ningsantal och i jordbrukshänseende är överlägsen. Dess nackdelar åter äro större längd, 3,5 kilometer, med därav följande högre anläggningskostnad, 422,000 kronor, samt högre driftkostnad, 15,000 kronor per år.

Då den tvistiga frågan om val av huvudsträckning för banan Sveg—Brunflo mellan Sveg och Åsarne av Kungl. Maj:t den 6 oktober 1916 avgjordes till förmån för den s. k. Hogdalslinjen, valdes denna linje huvudsakligen av det skäl, att en större befolkning skulle få nytta av densamma, varjämte linjen skulle framgå genom en bygd med rikare utvecklingsmöjligheter än vad trakterna omkring den södra delen av Enskälalinen syntes förete. Enskälalinen framgår nämligen mellan Sveg och trakten av Rönnebergsån å en sträcka av 50 kilometer huvudsakligen genom öde bygd. Annorlunda är däremot förhållandet med dess sträckning från Rönnebergsån norrut till Åsarne. I dessa trakter ligga byarna Klaxåsen, Söderhögen, Nederhögen, Böle och Klövsjö, av vilka särskilt Klövsjö är en by med stor folkmängd och rika utvecklingsmöjligheter. Att få banan framdragen så nära dessa byar och den uppodlade trakten kring desamma som möjligt, torde vara ett allmänt önskemål i orten. En blick på kartan giver ock vid handen, att Tvärhoalinjen är bäst ägnad att tillgodose detta önskemål.

Den utgör en linje, väl ägnad att, så långt sådant är möjligt, tillgodose samtliga parterers intressen. Av huvudsakligen dessa skäl anser jag mig sålunda böra förorda Tvärhoalinjen. Då emellertid, enligt vad jag nämnt, genom valet av denna linje den beräknade anläggningskostnaden för statsbanan Sveg—Brunflo — även om de ursprungliga å-prisen läggas till grund — komme att överskridas med ett belopp av omkring 123,000 kronor, anser jag beslut i ämnet lämpligen icke böra fattas, innan riksdagen haft tillfälle att yttra sig i frågan. Såsom av järnvägsstyrelsen framhållits, kan dock nämnda summa komma att något överskridas, beroende på konjunkturerna.

Med det av järnvägsstyrelsen för år 1918 begärda anslagsbeloppet, 2,500,000 kronor, skulle terrasseringsarbetena i huvudsak bliva fullbordade å hela banan och rälsläggningen nå fram till Sveg, varjämte bangårdar i huvudsak skulle bliva färdigställda och återstående husbyggnader påbörjas.

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

att till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1918 anvisa ett anslag av 2,500,000 kronor.

21. Statsbanan Sveg—Hede.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1912 års riksdag, under vissa förbehåll om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, beslutat anläggning av en normalspårig bibana mellan Sveys station och Hede kyrkoby i Härjedalen för en beräknad kostnad av 2,952,000 kronor. Därjämte beslutade riksdagen, att kostnaden för ifrågasatt bibana skulle utgå av skattemedel. För arbetenas påbörjande anvisade 1916 års riksdag för år 1917 500,000 kronor.

[25.]
Fortsättande av statsbanan Sveg—Hede.

I skrivelse den 1 november 1916 anför järnvägsstyrelsen, att styrelsen anser, att anslagen för arbetenas fortsatta bedrivande för åren 1918, 1919 och 1920 böra utgå med respektive 1,000,000, 1,200,000 och 252,000 kronor. Det för år 1918 sålunda ifrågasatta anslaget skulle enligt styrelsens plan för arbetenas bedrivande i huvudsak användas till fortsättande av terrasserings- och trumläggningsarbeten samt påbörjande från Sveg räknat av räsläggning och grusning.

Såsom av det nyss anförda framgår, begär järnvägsstyrelsen för fortsättande av arbetena med anläggning av statsbanan Sveg—Hede ett anslag för år 1918 å 1,000,000 kronor. Av budgethänsyn tillåter jag mig dock föreslå en reducering härvidlag, så att anslag för ändamålet nu begäres med endast 750,000 kronor. Enligt vad jag hos järnvägsstyrelsen inhämtat lär icke heller ett dylikt förfarande medföra någon mera betydande rubbning i den av styrelsen uppgjorda planen för arbetenas bedrivande på ett ur ekonomisk synpunkt förmånligt sätt.

Departementschefen.

Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättande av statsbanan Sveg—Hede för år 1918 anvisa ett belopp av 750,000 kronor.

22. Järnvägsförbindelse mellan svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda.

Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1915 års riksdag dels — under förutsättning att mellan Kungl. Maj:t och kejserliga ryska regeringen överenskommelse träffades angående åvägabringande av järnvägsförbindelse mellan statsbanan Karungi—Haparanda och finska järnvägsnätet i huvudsaklig överensstämmelse med ett

[26.]
Järnvägsförbindelse mellan svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda.

[26.] av särskilda delegerade för svenska och ryska regeringarna den 12 april 1915 upprättat förslag till konvention — beslutat ej mindre anordnande av dylik järnvägsförbindelse medelst framdragande av järnvägsspår från Haparanda söder om staden belägna station i östlig riktning över Torne älv på bro, sträckande sig mellan lämplig punkt söder om Haparanda och Pirkkiö (Björkön) å finska sidan, än även till följd därav erforderlig utvidgning av Haparanda station, *dels* för påbörjande av berörda arbeten, såvitt på Sverige ankomme, för år 1916 anvisat ett anslag av 1,000,000 kronor.

På förslag av förenämnda delegerade har sedermera av svenska och ryska regeringarna tillsatts en kommission, bestående av två svenska och två ryska ingenjörer, vilken kommission utarbetat ett fullständigt och detaljerat förslag rörande såväl sträckningen av den föreslagna järnvägen mellan den fastställda platsen för den blivande järnvägsstationen söder om Haparanda på svenska sidan och järnvägsbron över Lihakajoki på finska sidan som ock anläggandet av en järnvägsbro över Torne älv mellan nämnda station och Björkön.

På grundvalen av detta kommissionens »förslag till mellanriksbana Haparanda—Torneå», vilket förslag av de svenska medlemmarna avlämnades till Kungl. Maj:t med skrivelse den 23 december 1915, har sedermera en konvention mellan Sverige och Ryssland angående sammanbindningen av de bägge ländernas järnvägsnät förmedelst en bro över Torne älv den 15 juli 1916 undertecknats. Till nämnda konvention har fogats en samma dag dagtecknad tilläggsartikel, enligt vilken *dels* byggandet av bron över Torne älv skulle verkställas genom Sveriges försorg för båda parternas räkning och *dels* byggnadskostnaden, vad beträffade den del av bron, som befunne sig på ryskt territorium, skulle av kejserliga ryska regeringen ofördröjligen gäldas efter det detaljerade räkningar blivit densamma tillställda över de verkliga kostnaderna.

Konventionen jämte tilläggsartikeln har den 15 augusti 1916 blivit av Kungl. Maj:t för Sveriges del ratificerad, varefter vederbörliga ratifikationer den 26 augusti 1916 utväxlats i Petrograd.

På järnvägsstyrelsens föranstaltande har den 15 augusti 1916 hållits ett sammanträde i Haparanda mellan representanter för de svenska och finska järnvägsstyrelserna för dryftande, bland annat, av de anordningar, som borde vidtagas för utförandet av arbetet å de delar av bron, som fölle utanför svenskt område.

Den 29 augusti 1916 har Kungl. Maj:t efter framställning av järnvägsstyrelsen anbefallt styrelsen att, i vad på Sverige ankomme, i överensstämmelse med bestämmelserna i den mellan Sverige och Ryssland i

ämnet avslutade konventionen med tilläggsartikel, utföra ifrågavarande förbindelse mellan de båda ländernas järnvägsnät ävensom bemyndigat styrelsen att hos riksgäldskontoret på rekvisition i mån av behov lyfta det av riksdagen för nämnda järnvägsförbindelses utförande beviljade anslaget å 1,000,000 kronor.

[26.]

De ifrågavarande arbetena hava sedermera, efter vad jag av järnvägsstyrelsen inhämtat, igångsatts den 1 september 1916.

Vid överlämnande den 26 april 1915 av det preliminära förslaget till ordnande av den nu omhandlade järnvägsförbindelsen, vilket förslag låg till grund för Kungl. Maj:ts framställning i ämnet till 1915 års riksdag, hade järnvägsstyrelsen beräknat kostnaderna för förslagets genomförande för Sveriges del till 1,580,000 kronor, utöver vad som redan beviljats för statsbanan Karungi—Haparanda. Dessa kostnader fördelade sig på de olika anordningarna i huvudsak på följande sätt, nämligen för bron över Torne älv 615,000 kronor, för utbyggnad av den redan beslutade stationen vid Haparanda, utöver vad som erfordrades för denna bangård, betraktad endast såsom slutstation för nyssnämnda statsbana, omkring 560,000 kronor och återstående belopp eller omkring 405,000 kronor för huvudlinje öster om bangården, vägportar, marklösen, oförutsedda utgifter, arbetets ledning och förvaltning m. m.

Redan i ett den 16 februari 1916 över förevarande kommissions förslag avgivet utlåtande framhöll järnvägsstyrelsen, att styrelsen beräknat, att dels på grund av föreslagen större omfattning av arbetena, dels på grund av under tiden inträdda väsentliga prisstegringar, särskilt å brojärnet, en avsevärd ökning skulle komma att uppstå i de tidigare beräknade, på Sverige ankommande kostnaderna för järnvägsförbindelsen, och angavs ökningen då till 590,000 kronor, därav 295,000 kronor belöpte på själva brobyggnaden, 220,000 kronor på utbyggnaden av Haparanda station samt återstoden eller 75,000 kronor på järnvägslinjen öster om bangården, vägportar, marklösen, oförutsedda utgifter, arbetets ledning och förvaltning med mera.

Sedermera meddelade styrelsen i skrivelse den 22 september 1916, att, sedan styrelsen infordrat anbud på järnöverbyggnaden till bron — dock med undantag av det kontinuerliga svängspannet — styrelsen med ledning av de sålunda inkomna anbuden beräknat kostnaden för järnöverbyggnaden till 925,000 kronor, motsvarande en ökning av 430,000 kronor i förhållande till den av styrelsen senast beräknade kostnaden. Om hänsyn toges endast till de ökade kostnaderna för järnöverbyggnaden å den inom Sverige fallande delen av bron, skulle sålunda den förut angivna kostnadsökningen 590,000 kronor komma att ökas till 1,020,000 kronor.

[26.] I skrivelse den 1 november 1916 anför nu styrelsen angående kostnaderna för ifrågavarande järnvägsförbindelse följande:

Sedan numera ytterligare utredningar och undersökningar blivit gjorda, har styrelsen verkställt revidering av kostnadsförslaget för järnvägsförbindelsen i dess helhet. Beträffande bron har därvid för de delar av järnöverbyggnaden, varom leveransavtal ännu icke träffats, kostnaden beräknats med ledning av det i lägsta anbudet angivna à-priset per ton. Vid upprättande av kostnadsförslaget i dess helhet har dessutom räknats med av konjunkturförhållanden beroende stegringar i såväl material- som arbetspriser, i den mån dylika förhållanden nu låta sig överblicka. De sålunda tillämpade förhöjda priserna hava bidragit till, att den nu beräknade totalkostnaden för förbindelsen högst väsentligt överstiger tidigare beräknade.

Med avseende på de beräknade kostnaderna för bangården och till densamma hörande anläggningar, såsom husbyggnader och dylikt, är att märka, att dessa beräkningar icke kunna betraktas som slutgiltiga, i det att fullständigt utarbetade planer, för vilka fordras ytterligare samarbete med dels den finska järnvägsstyrelsen, dels post- och tullmyndigheterna, ännu icke föreligga i avseende på de utrymmen med mera, som erfordras för tillgodoseende av nämnda myndigheters intressen. Det är emellertid beträffande eventuellt ytterligare överskridelse att märka, att styrelsen har anledning antaga, att från byggnaden av statsbanan Lappträsk—Veittijärvi och statsbanan Karungi—Haparanda överskott skola uppkomma, varom styrelsen framdeles, då den ekonomiska ställningen vid dessa banbyggnader kan slutgiltigt bedömas, skall vidare anmäla.

De nu beräknade kostnaderna, i vad på Sverige ankommer, uppgå till sammanlagt 3,230,000 kronor och fördela sig på följande sätt, nämligen på brobyggnaden med 1,520,000 kronor, utbyggnaden av Haparanda bangård med 1,259,600 kronor och återstående belopp eller 450,400 kronor för huvudlinje öster om bangården, vägportar, marklösen, oförutsedda utgifter samt arbetets ledning och förvaltning med mera, motsvarande i förhållande till de i styrelsens skrivelse den 16 februari 1916 angivna kostnadsbelopp för de tvenne första av nyss angivna huvudgrupper en ökning av respektive 610,000 och 479,600 kronor samt för den sistnämnda huvudgruppen en minskning av 29,600 kronor, vilken minskning uppstått dels därigenom, att vid den nu verkställda revideringen av förslaget rätt avsevärda minskningar kunnat göras i terrasseringsarbetena, dels på den grund, att viss del av administrations- och diverse kostnader, som förut upptagits under den sistnämnda av ovan angivna huvudgrupper, nu påförts själva brobyggnaden.

Den del av byggnadskostnaden för bron över Torne älv, som i enlighet med tilläggsartikeln till konventionen skall gäldas av kejsrerliga ryska regeringen, har styrelsen beräknat skola uppgå till omkring 635,000 kronor.

Med hänsyn till den i konventionen fastslagna planen för arbetenas bedrivande — yttrar styrelsen slutligen i sin nu av mig återgivna skrivelse — finner styrelsen det erforderligt, att återstoden, 2,230,000 kronor, av det nu beräknade kostnadsbeloppet för järnvägsförbindelsens åstadkommande, i vad på Sverige ankommer, åskas av 1917 års riks-

dag att utgå 1,000,000 kronor som förskott under år 1917 och resten [26.] eller 1,230,000 kronor under år 1918.

Då frågan om åvägabringandet av järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten förelades 1915 års riksdag, hade järnvägsstyrelsen ännu ej varit i tillfälle att utarbeta några detaljerade beräkningar angående kostnaderna för denna förbindelse. De förberedande undersökningar och utredningar, som gjorts av styrelsen, hade emellertid givit vid handen, att kostnaderna skulle komma att uppgå till omkring 1,580,000 kronor. Sedan emellertid nu närmare planer för järnvägsförbindelsens utförande blivit utarbetade, har det visat sig, att kostnaderna kunna beräknas att sammanlagt uppgå till 3,230,000 kronor. Denna högst betydande ökning i kostnaderna är beroende dels på den större omfattning, i vilken arbetet, utöver vad ursprungligen beräknats, efter avtal med ryska regeringen är avsett att utföras, dels och framför allt på de under innevarande kristid skedda ofantliga prisstegringarna på järn och andra byggnadsmaterialier.

*Departements-
chefen.*

Jag anser mig även böra ytterligare framhålla vad järnvägsstyrelsen i sin nu föreliggande skrivelse påpekat, nämligen att kostnaderna kunna komma att ytterligare något stegras, detta på grund därav att det slutliga fastställandet av planerna för utförande av vissa husbyggnader m. m. ännu ej kunnat äga rum. Enligt vad styrelsen i nämnda skrivelse meddelat, skulle emellertid för täckande av en sådan ytterligare kostnadsökning kunna påräknas medel, som med all sannolikhet komma att besparas statsverket vid utförande av statsbanorna mellan Lappträsk och Veittijärvi samt mellan Karungi och Haparanda. Senare har järnvägsstyrelsen meddelat, att de överskott, vilka torde komma att uppstå å dessa banbyggnader, äro så avsevärda, att man, ifall — som jag ämnar föreslå — rätt att använda desamma för den med Karungi-Haparandabanan intimt sammanhörande förbindelsebanan utverkas, skulle kunna tillsvidare avse 1,000,000 kronor för detta senare bygge och att av riksdagen alltså skulle för år 1918 behöva äskas endast 1,230,000 kronor. Samtidigt har järnvägsstyrelsen anmält, att det för år 1917 erforderliga förskottet skulle kunna nedbringas till 500,000 kronor.

Med anledning av vad jag sålunda anfört, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels att till fullföljande av järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten, såvitt på Sverige ankommer, för år 1918 bevilja ett anslag av 1,230,000

[26.]

kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor;

dels ock medgiva, att för enahanda ändamål må användas de besparingar, dock högst 1,000,000 kronor, som uppkommit å de för statsbanorna mellan Lappträsk och Veittjärvi samt mellan Karungi och Haparanda av riksdagen beviljade anslag.

23. Fortsättning av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

[27.]
Fortsätt-
ning av
inlands-
banan mel-
lan Volgsjön
och Gälli-
vare.

Uti den till riksdagen den 31 mars 1916 avlåtna proposition angående statsbanebyggnader i Norrland föreslog Kungl. Maj:t riksdagen, bland annat, *dels* att, under vissa förbehåll om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banans sträckning, besluta inlandsbanans fortsättande från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, 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, 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 ock* att för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön med mera anvisa 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.

Uti en inom riksdagen väckt motion hemställdes sedermera, att riksdagen måtte för påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel. Därjämte föreslogs uti en annan inom riksdagen väckt motion, att riksdagen, i den mån Kungl. Maj:ts framställning ansåges böra bifallas, måtte besluta, att därav föranledda kostnader skulle, helt eller delvis, bestridas av andra medel än lånemedel.

I skrivelse den 3 juni 1916 anförde riksdagen, att riksdagen ej funnit det nödvändigt att i ett sammanhang fastslå, vilka linjesträckningar som borde väljas för inlandsbanan mellan Volgsjön och Porjus. Medan beträffande sträckningen mellan Volgsjön och Sorsele samt mellan

Jokkmokk och Gällivare någon anlingedu till avvikelse från vad Kungl. Maj:t föreslagit ej torde föreligga, syntes det däremot mera ovisst, om banan mellan Sorsele och Jokkmokk borde dragas över Kasker eller över Avaviken. Riksdagen hade därför allenast beslutat, att inlandsbanan skulle fortsättas från Volgsjön över Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus till Gällivare. Vad åter den mellan Sorsele och Jokkmokk liggande delen anginge, syntes frågan om valet av linjesträckning främdeles böra upptagas till förnyad prövning. Vidkommande storleken av de anslag, som för år 1917 erfordrades för inlandsbanans fortsättande, hade riksdagen 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 riksdagen emellertid ansåge det angeläget, att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet — färdigställdes snarast möjligt, i den mån den ekonomiska situationen det medgäve, och då riksdagen hölle före, att banbygget redan från början, ehuru i jämförelsevis mindre omfattning, borde bedrivas jämväl norrifrån, hade riksdagen även för komplettering å bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bandelen Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor.

Riksdagen anmälde sålunda, att riksdagen *dels*, under vissa förbehåll om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, beslutat 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, *dels* för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön med mera för år 1917 anvisat 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, *dels ock* för komplettering av bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor.

I sin berörda skrivelse anhöll riksdagen tillika, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken omfattning andra statsinkomster än lånemedel borde komma till användande för statsbanebyggnaderna i Norrland, samt i samband med avgivande av framställning till riksdagen angående ytterligare anslag för ifrågavarande

- [27.] banbyggnader framlägga det förslag, vartill utredningen kunde för-
anleda. I detta ämne yttrade riksdagen, att vad anginge den motions-
ledes väckta frågan, att riksdagen principiellt skulle bestämma, i vilken
omfattning lånemedel eller andra statsmedel skulle användas till täckande
av de utav ett bifall till den förevarande propositionen föranledda kost-
nader, enligt riksdagens uppfattning goda skäl talade för, att jämväl andra
inkomster än lånemedel toges i anspråk för inlandsbanebygget. Riksdagen
ville dock framhålla, att, även om någon nettointkomst på järnvägsdriften
å inlandsbanan ej vore att förvänta under lång tid framåt, staten inom
en snar framtid borde tillföras direkta inkomster tack vare banan ifråga,
nämligen genom ökad avkastning från statens skogar i Norrland. Och
därtill ävensom till den värdestegring, statsskogarna komme att undergå
på grund av inlandsbanans tillkomst, torde man även böra taga hänsyn
vid bedömandet av frågan om banans statsekonomiska berättigande och
dess finansiering. Riksdagen hade emellertid med det material och den
tid, som stått till förfogande, icke kunnat bilda sig erforderlig översikt
över de faktorer, till vilka hänsyn borde tagas vid upprättandet av
en sådan plan, som avsetts i den nu omhandlade motionen. Det hade
fördenskull synts riksdagen vara mest ändamålsenligt, att Kungl. Maj:t
i samband med förnyad framställning till riksdagen om fortsättning
av de norrländska järnvägsbyggnaderna framlade en allmän plan för
finansieringen av ifrågavarande företag med hänsyn jämväl tagen till
övriga utgifter för kapitalökning.

Emellertid anmälde riksdagen i skrivelse den 15 juni 1916, att de
av riksdagen för år 1917 för inlandsbanans fortsättande norr om Volgs-
sjön beviljade anslag skulle utgå av lånemedel.

Vid föredragning den 30 juni 1916 av riksdagens skrivelse den 3
juni 1916, i vad den innefattade anmälan om de av riksdagen för
ifrågavarande ändamål beviljade anslag, har Kungl. Maj:t godkänt riks-
dagens beslut, i vad det skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, ävensom
anbefallt järnvägsstyrelsen dels att, efter det ytterligare undersökningar
blivit verkställda, inkomma med förslag till definitiv plan ej mindre för
inlandsbanan å sträckorna mellan Volgsjön och Sorsele samt mellan
Jokkmokk och Gällivare än även för bispår till Storholmen i Malgomajs
sjösystem jämte hamnanordningar och strömränsningar därstädes, dels
ock att, med anledning av och med beaktande av vad i saken efter
avgivande av styrelsens förslag i ämnet förekommit, verkställa och till
Kungl. Maj:t inkomma med ytterligare utredning och därpå grundat för-
slag i fråga om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk.
Vid sistberörda utredning borde särskild hänsyn tagas till de alternativa

linjesträckningarnas betydelse för skogsbrukets och jordbrukets utveckling inom berörda trakter. Kungl. Maj:t förordnade därjämte två utom järnvägsstyrelsen stående sakkunniga att biträda styrelsen vid verkställande av utredningen i nyss angivna hänseende.

Järnvägsstyrelsen har nu i skrivelse den 1 november 1916 gjort framställning om anslag för inlandsbanans fortsättning mellan Volgsjön och Gällivare samt i sådant avseende anført följande:

Vidkommande inlandsbanans fortsatta byggande har styrelsen med beaktande av det av riksdagen gjorda uttalandet om angelägenheten av att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet — snarast färdigställes, och att banbyggnaden jämväl bedrivs norrifrån, churu i jämförelsevis mindre omfattning, tänkt sig arbetena bedrivna på det sätt, att rälsläggningen skulle söderifrån räknat år 1919 vara framme vid Ume älv vid Stensele, 1921 vid Sorsele och 1923 vid korsningen med Pite älv samt norrifrån räknat 1919 i Jokkmokk och 1923 vid nämnda korsning med Piteälven, där sammanknytning sålunda då skulle ske, och att banan i sin helhet skulle fullbordas under år 1924.

De årliga anslag, som för arbetenas bedrivande på detta sätt skulle erfordras, skulle med användande av det för den av styrelsen tidigare ifrågasatta sträckningen beräknade kostnadsbeloppet, 31,580,000 kronor, bliva, förutom för år 1917 redan anvisade 3,500,000 kronor, för åren 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923 och 1924 respektive 4,000,000, 4,500,000, 4,500,000, 4,800,000, 4,800,000, 4,200,000 och 1,280,000 kronor. Av dessa belopp skulle då, fränsett de mindre anslagen under sista byggnadsåret, 2,500,000 à 3,000,000 kronor avses för arbeten å inlandsbanans södra del och 1,500,000 à 1,800,000 för arbetena å norra delen. Nu angivna årliga anslagsbelopp äro så avvägda, att arbetena skola kunna vid varje arbetsplats bedrivas på ett ekonomiskt sätt samt så snabbt som möjligt utan fördyrande forcering. Styrelsen tillåter sig att i detta avseende erinra om, vad styrelsen uttalat i skrivelse den 11 februari 1916 i sammanhang med framläggandet av plan för byggandet av nya statsbanor i Norrland under åren 1917—1927, nämligen att 3,500,000 kronor bör vara det högsta och 1,250,000 à 1,500,000 kronor det lägsta årliga belopp, som för ekonomiskt byggande i de trakter, varom det nu är fråga, lämpligen bör förbrukas. Även här måste dock styrelsen framhålla, att det är att förutse, att vad styrelsen här uttalat om det årliga anslagsbehovet kan komma att behöva ändras med hänsyn till de högre arbetskonjunkturerna, varom styrelsen torde få anledning återkomma, då förhållandena å arbetsmarknaden stadgat sig.

Det för år 1918 sålunda ifrågasatta anslaget, 4,000,000 kronor, varav omkring 2,500,000 kronor ansetts för banans södra del — Volgsjön-Stensele — och omkring 1,500,000 kronor för den norra — Gällivare-Jokkmokk — skulle huvudsakligen användas till, beträffande den södra delen, fullbordande av terrasserings-, bro- och trumarbeten samt rälsläggning till Norrheden ävensom av bispåret till Malgomajsjön, varjämte hamnanläggningen å Storholmen skulle färdigställas samt terrasserings- och stenarbeten fortsättas norr om Norrheden. Vidkommande den norra delen av inlandsbanan skulle kompletteringen av bandelen Gällivare—Porjus i huvudsak fullbordas och terrasserings-, bro- och trumarbeten fortsättas mellan Porjus och Jokkmokk. Under år 1917 är det avsett, att å denna del räls-

- [27.] läggning skall kunna verkställas mellan Porjus och Lule älv, varjämte broarbetet över Stora Lule älv så skulle bedrivas, att detsamma i huvudsak kunde fullbordas under år 1918.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført, har styrelsen hemställt om ett anslag för år 1918 för inlandsbanans fortsättande norr om Volgsjön å 4,000,000 kronor.

Departementis-
chefen.

Enligt järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag skulle arbetet med inlandsbanans fullbordande bedrivas på sådant sätt, att banan skulle vara färdig år 1924. Till jämförelse härmed må nämnas, att enligt den plan för bedrivande av statsbanebyggnaderna i Norrland under perioden 1917—1925, som av Kungl. Maj:t förelades 1916 års riksdag, inlandsbanan skulle vara färdigbyggd år 1925.

Den av Kungl. Maj:t anbefallda utredningen beträffande inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk har ännu icke blivit avslutad. Denna omständighet utgör emellertid icke något hinder för beviljande av det utav järnvägsstyrelsen för år 1918 äskade anslaget, vilket skulle användas för arbeten å sträckorna Volgsjön—Stensele samt Gällivare—Jokkmokk.

Då den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta fördelningen av det för inlandsbanans fullbordande erforderliga anslagsbeloppet synes stå i god överensstämmelse med de av riksdagen gjorda uttalandena beträffande arbetenas allmänna bedrivande, tillstyrker jag styrelsens nu förevarande framställning.

I detta sammanhang tillåter jag mig att, beträffande den av riksdagen begärda utredningen i fråga om bestridande av kostnaderna för statsbanebyggnaderna i Norrland med andra medel än lånemedel, meddela, att vissa förberedande utredningar i ämnet blivit inom civildepartementet verkställda. De ytterligare undersökningarna i frågan komma att utföras inom finansdepartementet. Undersökningarna måste emellertid bliva synnerligen ingående, och det lär väl knappast vara antagligt, att desamma kunna bliva färdiga i sådan tid, att resultatet kan föreläggas 1917 års riksdag.

På grund av vad jag nu anført, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättning av *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för år 1918 anvisa ett anslag av 4,000,000 kronor.

24. Tvärbanor mellan norra stambanan och inlandsbanan m. m.

I den till nästlidet års riksdag avlåtna propositionen angående statsbanebyggnader i Norrland framlade Kungl. Maj:t jämväl förslag i fråga om byggande av *tvärbanor och bibanor i Norrland*.

[28.]
Byggande av
tvärbanor
mellan
norra
stambanan
och inlands-
banan m. m.

I skrivelse den 3 juni 1916 anförde riksdagen beträffande de föreslagna tvär- och bibanorna, att den begränsade tid, som stått riksdagen till buds för behandlingen av nu ifrågavarande och andra vid riksdagen föreliggande ärenden, icke medgivit riksdagen att så ingående dryfta denna fråga, att riksdagen då ansett sig böra fatta något positivt beslut i förevarande avseende. Väl hade riksdagen erhållit den uppfattningen, att staten borde anlägga någon eller några tvärbanor till inlandsbanan, men då riksdagen emellertid icke kunnat bilda sig någon bestämd uppfattning vare sig om det antal tvärbanor, som borde byggas, eller om lämpligaste sträckningarna för desamma, hade riksdagen ansett, att frågan om tvär- och bibanor i Norrland borde efter den förnyade omprövning från Kungl. Maj:ts sida, som kunde anses erforderlig, ånyo föreläggas riksdagen.

Genom nådigt brev den 30 juni 1916 uppdrog sedermera Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att beträffande frågan om anläggande av tvärbanor och bibanor verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med förnyad utredning, vid vars verkställande vederbörlig hänsyn skulle tagas till de synpunkter och förslag, som i ämnet inom riksdagen framkommit.

Järnvägsstyrelsen anför nu i skrivelse den 1 november 1916, att de sålunda anbefallda utredningarna ännu icke hunnit slutföras. Styrelsen hyste emellertid förhoppning om, att resultatet av desamma skulle kunna föreläggas Kungl. Maj:t omkring tiden för årsskiftet. Styrelsen ville emellertid förberedelsevis nämna, att styrelsen hade för avsikt att för Kungl. Maj:t framlägga förslag om påbörjande av tvärbanors byggande, för vilket ändamål styrelsen tänkt sig, att av 1917 års riksdag borde för år 1918 äskas ett belopp av 1,000,000 kronor.

Då jag torde bliva i tillfälle att under riksdagens lopp underställa Kungl. Maj:t förevarande fråga, hemställer jag för närvarande allenast, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departement-
schefen.

att i avbidan å den proposition, som kan komma att avlåtas angående byggande av *tvärbanor mellan norra stambanan och inlandsbanan m. m.*, för ändamålet för år 1918 beräkna ett anslag av 1,000,000 kronor.

25. Rullande materiel.

[29.] I skrivelse den 31 oktober 1916 har järnvägsstyrelsen hemställt om anslag för år 1918 till inköp av *rullande materiel* för statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen anför därvid till en början följande:

»Den utredning, som styrelsen låtit verkställa, giver vid handen, att en synnerligen avsevärd ökning av rullande materiel erfordras dels för att i någon utsträckning fylla den sedan länge rådande betydliga bristen, dels för att ersätta sådan rullande materiel, som på grund av ålder och förslitning måste utrangeras.

Styrelsen har visserligen genom vidtagande av särskilda åtgärder samt genom ökat utnyttjande av den rullande materielen sökt avvinna densamma största möjliga utbyte, och framgår av efterföljande siffror dels materielens tillväxt, dels huru materielen utnyttjats under de fem senaste åren.

	1911	1912	1913	1914	1915
Ånglokomotiv i medeltal.....	841	847	863	884	908
Elektriska lokomotiv i medeltal	—	—	—	—	11
Godsvagnar (inkl. malm- och tjänstevagnar) i medeltal	21,285	21,643	22,108	22,824	23,290
Lokomotivkm. pr lokomotiv	39,403	41,702	46,211	46,541	51,503
Vagnaxelkm. " "	1,066,069	1,124,462	1,163,113	1,155,104 ¹⁾	1,289,967
Godsvagnsaxelkm. pr godsvagn	28,654	30,350	31,661	30,753 ¹⁾	35,934

Emellertid äro förhållandena sådana, att en väsentlig ökning av trafikarbetet skulle kunna åvägabringas, därest mera rullande materiel — särskilt lokomotiv — finnes disponibel, varför fortsatt nyanskaffning av dylik materiel enligt styrelsens åsikt är en tvingande nödvändighet.

Då anskaffningskostnaden är stadd i ständig stegring, vilken är så betydande, att den för närvarande uppgår till närmare 100 % i jämförelse med de priser, som gällde vid krigsutbrottet, är det tydligt, att ett tillgodoseende av behovet i dess helhet av ny rullande materiel kräver högst väsentliga kapitalutlägg.»

¹⁾ Den tillfälliga sänkningen 1914 är beroende på trafikens nedgång under månaderna efter krigsutbrottet.

[29.]

För belysande av behovet av ny rullande materiel för år 1918 har styrelsen låtit upprätta en tablå, däri angives behovet av lokomotiv, beräknat med ledning av yttranden, som inkommit från de olika distriktsförvaltningarna, samt behovet av vagnar, sådant det föreligger enligt inom styrelsen verkställd utredning. Styrelsen har emellertid ansett nödvändigt föreslå en väsentligt mindre nyanskaffning än vad behovssiffrorna angiva, och återfinnes jämväl styrelsens förslag i nämnda tablå, som jag tillåter mig här återgiva.

	Behov st.	Förslag till an- skaffning st.
Lokomotiv.		
Litt. B. Persontågslokomotiv 2-C-0	28	25
» E. Godstågs- » 0-D-0	17	15
» J. Bland. tågs- » 1-C-2	26	15
» N. Växel- » 0-D-0	10	5
» Sb. Lokaltågs- » 2-C-1	9	—
Summa	87	60
Person- och resgodsvagnar.		
Litt. AB03 Restaurantvagnar	3	3
» ABC03 I, II, III kl. sovbyggivagnar	16	4
» BCo II, III kl. dagbyggivagnar	30	25
» Co8 III kl. dagbyggivagnar	17	7
» C3 III kl. dagvagnar, 2-axliga	165	—
» CDo III kl. och postbyggivagnar	1	1
» CF4b III kl. och resgodsvagnar, 2-axliga	10	—
» F1 resgodsvagnar, 2-axliga	75	—
» F2d ångfinkor, 2-axliga	7	4
Summa	324	44
Godsvagnar.		
Litt. G3 täckta godsvagnar	150	100
» L4 träkolsvagnar	300	100
» M2 malinvagnar	150	150
» NN4 öppna godsvagnar	400	250
Summa	1,000	600

[29.] Styrelsen anför vidare:

»Orsaken till den föreslagna reduktionen är den, att styrelsen anser nyanskaffningen under nuvarande förhållanden med våldsamt stegrade priser böra begränsas till vad som enligt styrelsens förmenande är att anse såsom oundgängligen nödvändigt. Beträffande vissa av de föreslagna reduktionerna må anföras följande.

Lokomotiven litt. Sb äro av ny typ, av vilken 5 lokomotiv för närvarande äro under tillverkning. Styrelsen anser lämpligt avvakta erfarenhet angående dessa lokomotivs lämplighet, innan ytterligare anskaffning företages.

De 16 vagnarna litt. ABCo3 äro avsedda att möjliggöra anordnandet av genomgående personvagnar av lämplig typ till ett flertal bilinjer. Vagnarna äro avsedda att utrustas med sovinredning jämväl i 3 klass, varigenom större bekvämlighet kommer att beredas de resande. Härigenom skulle dessutom i vissa fall driftbesparing ernås, därigenom att antalet genomgående vagnar kunde minskas. På grund av de rådande förhållandena torde emellertid detta i och för sig synnerligen beaktansvärda önskemål böra endast successivt realiseras.

Vagnarna litt. C3 äro behöfliga för att tillräckligt antal 3 klass vagnar skall finnas för ombesörjandet av den om somrarna särskilt livliga persontrafiken. För detta ändamål måste för närvarande i ganska stor utsträckning anlitas godsvagnar, som provisoriskt utrustas med inredning för persontransport. Dyliga vagnar kunna emellertid icke anses motsvara den resande allmänhetens berättigade anspråk, varför deras ersättande med verkliga personvagnar vore synnerligen önskvärt. Emellertid har även detta önskemål ansetts icke böra för närvarande realiseras i annan mån än att genom ifrågasatt anskaffning av boggivagnar, som helt eller delvis äro avsedda för 3 klass resande i de genomgående snälltågen, motsvarande antal 2-axliga vagnar bliva frigjorda för ovan angivet ändamål.

Vagnarna litt. Co8 skola i fjärrtågen ersätta de nu i ganska stor utsträckning använda 2-axliga personvagnarna, varigenom större bekvämlighet beredes de resande och tågen erhålla en ur trafiksäkerhetssynpunkt önskelig mera homogen sammansättning. Anskaffningen av härför erforderliga vagnar torde dock under nuvarande förhållanden böra ske endast efter hand.

Anskaffningen av vagnarna litt. CF4b och F₁ har styrelsen likaledes ansett böra anstå, enär behovet av resgodsvagnar i nödfall kan i viss utsträckning tillgodoses med vanliga täckta godsvagnar, utrustade med genomgående broms.

I fråga om godsvagnarna litt. G₃, L4 och NN4 föreligger ett stort behov för att tillgodose trafikens krav, och vore det enligt styrelsens uppfattning synnerligen önskvärt, att nyanskaffning kunde ske i den utsträckning behovssiffrorna angiva. Då styrelsen likväl ansett sig kunna föreslå en minskning, har detta skett på den grund, att erfarenheten givit vid handen, att med de för närvarande gällande restriktionerna i fråga om trafikanters rätt att under viss tid disponera godsvagnar för lastning och lossning vagnarnas cirkulation skulle kunna ytterligare stegras, därest erforderlig dragkraft vore för ändamålet disponibel. Styrelsen anser fördenskull, att den föreslagna minskningen uti nyanskaffning av godsvagnar i någon mån utjämnas genom den ökning av dragkraft, som erhålles, därest styrelsens förslag till lokomotivanskaffning godkännes.

Ett tillgodoseende i hela dess utsträckning av det föreliggande behovet skulle med nuvarande våldsamt uppdrivna priser kräva ett kapitalutlägg av icke

mindre än omkring 32,300,000 kronor. Den av styrelsen föreslagna reducerade nyanskaffningen, omfattande [29.]

60 lokomotiv,
44 personvagnar och ångfinkor,
450 godsvagnar för vanlig trafik samt
150 malmvagnar,

betingar en anskaffningskostnad av omkring 17,500,000 kronor. Då, såsom ovan anförts, priserna sedan krigsutbrottet nära nog fördubblats, skulle den till anskaffning föreslagna rullande materielen under normala förhållanden hava kostat endast omkring 9,000,000 kronor. Till jämförelse härmed må anföras, att beställningarna av rullande materiel under åren 1912—1915 uppgingo till följande belopp:

1912.....	6,536,000 kronor
1913.....	9,148,000 »
1914.....	7,090,000 »
1915.....	9,976,000*) »

För den ifrågasatta nya rullande materielen står till styrelsens förfogande omkring 4,500,000 kronor, vilka erhållas dels av förnyelsefonden för år 1918, dels av beräknade bidrag till rullande materiel från anslagen till nya statsbanebyggnader. Återstår således ett belopp av 13,000,000 kronor, vartill anslagsmedel erfordras.»

I anslutning till det anförda har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t tacktes till 1917 års riksdag avlåta proposition om anslag av 13,000,000 kronor för rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar. Tillika har styrelsen meddelat, att av detta belopp 3,000,000 kronor erfordras såsom förskott under år 1917 för att möjliggöra anskaffning i god tid av en del av den behövliga rullande materielen.

Av det anförda framgår, att järnvägsstyrelsen i största möjliga utsträckning sökt utnyttja den rullande materiel, som stått till styrelsens förfogande. Man finner nämligen av den förut åberopade tablån, att den av varje lokomotiv genomlupna väglängden från år 1911 till år 1915 ökats med 30,7 %, det å varje lokomotiv fallande antalet vagnaxelkilometer med 21,0 % och den av varje godsvagn genomlupna väglängden med 25,4 %. Enligt vad jag erfarit, hava förhållandena under år 1916 i detta avseende ytterligare förbättrats. Sålunda framgår av de statistiska uppgifter, som nu äro kända, att under tiden januari—

*Departements-
chefen.*

*) I verkligheten uppgick anskaffningskostnaden år 1915 till 10,378,000 kronor, men om kostnaden reduceras till att motsvara förhållandena i mitten av år 1914, erhålles i stället ovan angivna tal 9,976,000 kronor.

[29.] september 1916 den av varje lokomotiv genomlupna väglängden vid jämförelse med motsvarande tid 1915 ökats med 12,6 % och det å varje lokomotiv fallande antalet vagnaxelkilometer med 12,8 %.

Oaktat de av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder för ett bättre utnyttjande av den rullande materielen har det emellertid visat sig omöjligt att avhjälpa de olägenheter, som den sedan länge otillräckliga tillgången på lokomotiv och vagnar medfört i trafikhänseende. Av denna anledning hava jämväl tid efter annan starka klagomål försports, särskilt från handels och industriens målsmän.

Såsom styrelsen framhållit, skulle en väsentlig ökning av trafikarbetet kunna åvägbringas, därest tillgången på rullande materiel och särskilt lokomotiv ökades. Ehuru den på grund av världskriget uppkomna situationen torde få räknas såsom den främsta orsaken till den nuvarande stegringen i statsbanornas trafik, kan det dock icke antagas, att trafiken efter ett fredsslut kommer att nedgå i sådan grad, att det rullande materieleet icke kan fullt utnyttjas. Det bör nämligen observeras, att icke heller vad som nu begäres på långt när motsvarar krigstidens exceptionellt högt uppdrivna transportbehov. På grund av vad jag nu anført och med hänsyn jämväl därtill, att den ökade användningen av statsbanornas rullande materiel med därav följande ökad slitning nödvändiggör materielens hastigare omsättning, finner jag en utökning av lokomotiv- och vagnparken oavvisligen nödvändig.

Den av styrelsen föreslagna nyanskaffningen av rullande materiel avser 60 lokomotiv, 44 personvagnar och ångfinkor, 450 godsvagnar för vanlig trafik samt 150 malmvagnar. Enligt vad styrelsen meddelat skulle kostnaden för anskaffning av denna materiel under normala förhållanden hava uppgått till allenast omkring 9,000,000 kronor, under det den erforderliga kostnaden med hänsyn till den våldsamma prisstegringen nu måste beräknas till 17,500,000 kronor. Då styrelsen för täckande av denna kostnad har till sitt förfogande ett belopp av omkring 4,500,000 kronor av medel ur förnyelsefonden och anslag till nya statsbanebyggnader, har styrelsen för ifrågavarande ändamål begärt ett anslag å 13,000,000 kronor, vilket med 6,260,000 kronor överstiger det av 1916 års riksdag för nyanskaffning av rullande materiel beviljade anslaget.

Oaktat den högst väsentliga ökningen av ifrågavarande anslag har jag dock icke ansett mig böra föreslå någon minskning i den föreslagna nyanskaffningen. Denna understiger avsevärt den ökning av materielen, som verkställd utredning visat vara önskvärd och under normala förhållanden vore tillräcklig. Ytterligare minskning synes mig med hänsyn till vad jag förut anført icke vara förenlig med klok eko-

nomi samt torde ej kunna ske utan allt för mycket åsidosättande av allmänhetens samt handelns och industriens berättigade intressen. [29.]

Jag får sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för år 1918 till *anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar* bevilja ett anslag av 13,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 3,000,000 kronor.

Diverse.

26. Inventarier och förlag.

I skrivelse den 30 november 1916 har järnvägsstyrelsen avgivit förslag att upptagas i 1918 års riksstat dels till anslag för nya inventarier vid statens järnvägar, dels ock till anslag för ökat förlag vid samma järnvägar. [30.]

**Inventarier
och förlag
vid statens
järnvägar.**

Innan jag närmare redogör för innehållet i denna järnvägsstyrelsens skrivelse, anhåller jag att få erinra därom, att riksdagen för vart och ett av åren 1912—1916 beviljat ett anslag för nya inventarier och ökat förlag vid statens järnvägar om 2,000,000 kronor. För år 1917 har riksdagen anvisat dels för nya inventarier ett anslag av 1,500,000 kronor, dels ock för ökat förlag ett anslag av likaledes 1,500,000 kronor.

I sin skrivelse har järnvägsstyrelsen till en början omnämmt, huru som för åren 1912—1916 nya inventarier anskaffats och ökning i förlagets storlek ägt rum på sätt följande tabell närmare utvisar:

	Inventarier.	Förlag.
	Kronor.	Ökning kronor.
1912	484,342	1,515,658
1913	727,418	1,272,582
1914	801,962	1,198,038
1915	940,544	1,059,456
1916	1,104,000	896,000
Medeltal för de tre sista åren	948,836	1,051,165

Efter omnämnande härav övergår styrelsen till behandling av frågan om erforderligt anslag för *nya inventarier* och anför därom följande.

[30.]

I förslag den 11 december 1915 angående behovet av anslagsmedel för inköp av nya inventarier under år 1917 erinrade styrelsen, att under åren 1913—1915 erfordrats i medeltal 750,000 kronor anslagsmedel per år, därvid dock framhölls, att nyanskaffningen under senare tid varit tämligen begränsad i förhållande till behovet. Förutom nämnda belopp, sålunda avsett till bestridande av det löpande inköpsbehovet av nya inventarier, föreslogs emellertid ytterligare 750,000 kronor, varav 150,000 för nyanskaffning av en del större och dyrbarare maskiner för de nya verkstäderna i Malmö och växelverkstaden i Örebro samt återstoden för anordnande av förbättrad kolemtagning i importhamnarna.

Vid beräklandet av anslagsmedel, som äro erforderliga för inköp av inventarier under år 1918, har styrelsen haft att i första hand taga hänsyn därtill, att trafikens allt större krav på ett i möjligaste mån rationellt utnyttjande av den rullande materielen nödvändiggör, att reparationerna å denna i avseende på tiden begränsas så långt möjligt, vilket i sin ordning förutsätter moderna och effektiva anordningar i reparationsverkstäderna. Det låter sig därför ej lämpligen göra att allt fortfarande begränsa inventarieanskaffningen, i vad gäller nämnda anordningar, till samma utsträckning som under senaste åren, huru önskligt detta i för sig än skulle vara, synnerligast med hänsyn till nu och med all sannolikhet även under år 1918 rådande högt uppdrivna inköpspris.

Styrelsen förklarar sig med anledning av vad sålunda anförts nödsakad att hemställa om ett belopp av 1,200,000 under år 1918 i och för anskaffande av nya inventarier eller ett med 300,000 kronor minskat belopp i jämförelse med år 1917.

Styrelsen övergår härefter till anslagsbehovet för *ökat förlag* vid statens järnvägar. I detta avseende anför styrelsen följande:

I skrivelse den 11 december 1915 angående ökat förlag anförde styrelsen, att de rådande förhållandena vållat, att det för styrelsen tillgängliga rörelsekapitalet måst anlitas mycket hårt. Härvid erinrades om den ökade omsättningen och styrelsens större öppna mellanhavanden med in- och utländska förvaltningar, trafikanter m. m. Huvudsakliga anledningen vore dock givetvis att finna i förrådskostnaderna vid de oerhört stegrade priserna på alla slag av materialier och särskilt beträffande lokomotivbränslet. Visserligen, anförde styrelsen, tillvägar styrelsen beträffande de stora konsumtionsartiklarna i förrådet så, att konsumtionspriserna rättas efter de för varje tillfälle gällande nyanskaffningspriserna, varigenom förrådets bokförda värde så långt som möjligt hålles nere vid vad detsamma skulle hava varit ifall normala upphandlingspriser varit gällande. Det oaktat måste emellertid bindas stora nya kapital vid sådana fall, då förrådet av vissa materialier trots dyrtiden behöver ökas. Styrelsen ville därför framhålla, att det måhända framdeles kunde i och för driftens behöriga skötande bliva nödvändigt att avsevärt öka förlagskapitalet. Styrelsen ville emellertid avvakta, huru förhållandena kunde gestalta sig någon tid in på år 1916, och fann sig därför icke böra framställa något mera vittgående yrkande, utan ansåg styrelsen, att endast en mindre ökning av förlaget med 250,000 kr. utöver den normala ökningen borde begäras; och upptogs alltså den totala ökningen av förlagskapitalet för år 1917 till i runt tal 1,500,000 kronor. Detta styrelsens förslag vann Kungl. Maj:ts och Riksdagens bifall.

Den sedan ovannämnda skrivelses avgivande gångna tiden har ytterligare bekräftat, att det för styrelsen tillgängliga förlagskapitalet under nu rådande förhållanden icke motsvarar behovet.

I nedanstående tabläer angives i runda tal, huru statens järnvägars förlagskapital, uppdelat i kassa- och i materialförlag, ökats sedan början av år 1912. Från och med sistnämnda år blev, som känt, i samband med ändrad uppställning av riksstaten den ändringen vidtagen, att särskilt anslag årligen beviljas av statsmakterna för ökning av förlaget, under det att styrelsen förut haft befogenhet att av inflytande trafikinkomster utan vidare avsätta så stort belopp, som av förhållandena påkallades.

Förlagets storlek år 1912—1917.

Vid början av år:	Kassaförlag.	Materialförlag.	Summa,
1912	11,881,000	19,450,000	31,331,000
1913	14,472,000	18,375,000	32,847,000
1914	8,654,000	25,466,000	34,120,000
1915	8,152,000	27,166,000	35,318,000
1916	5,209,000	31,168,000	36,377,000
1917 (beräknat)	5,473,000	31,800,000	37,273,000

Från och med 1912 t. o. m. 1916 har för ökning av förlagskapitalet utgått följande belopp, nämligen:

för år 1912	kr. 1,516,000	
» 1913	» 1,273,000	kr. 2,789,000
» 1914	» 1,198,000	
» 1915	» 1,059,000	
» 1916	» 896,000	» 3,153,000 eller tillsammans
5,942,000 kronor.		

Denna ökning av förlagskapitalet var tillräcklig under år 1912 och en stor del av 1913. Under de fyra sista månaderna av sistnämnda år visade sig emellertid, att ökningen icke fullt räckte till, och från och med år 1914 har nämnda ökning icke på långt när varit tillräcklig. Som av förstnämnda tablå framgår har nämligen materialförlaget måst ökas sedan början av år 1914 med icke mindre än 6,400,000 kronor, varför, då, som ovan anförts, t. o. m. sistnämnda år endast 3,153,000 kronor för ökning av förlaget stått till styrelsens förfogande, den återstående ökningen omkring 3,247,000 kronor inkräktat på kassaförlaget, vilket därigenom nedgått väsentligt under vad som erfordras.

Ökningen av materialförlaget hänför sig till stor del till bränsleförlaget. Vid normala bränslepris och förbrukning har det låtit sig göra att hålla bränsleförrådets storlek uppe i ungefär erforderlig höjd utan att för mycket betunga kassaförlaget, men på grund av de sedan krigsutbrottet alltmer stegrade inköpsprisen och den betydligt ökade åtgången, som förorsakats dels av den våldsamt stegrade trafiken och dels av bestämmelsen att en hel del statsinstitutioners behov av bränsle skall täckas ur statens järnvägars förråd, har väsentligt större belopp måst nedläggas i bränsleförlaget än förut varit erforderligt.

[30.]

Nedanstående tabell angiver storleken av värdet av lokbränsleförlaget under de senaste åren.

Vid början av år:

1914	6,800,000 kr.
1915	4,300,000 » *)
1916	8,000,000 »
1917 (ber.)	10,000,000 ».

I detta sammanhang torde böra anmärkas, att styrelsen genom att avpassa konsumtionspriset, d. v. s. det pris, som vid bokföringen av driftsutgifterna åsättes bränslet, efter inköpspriset kunnat hålla kostnaden för bränsleförrådet nere, så att det bokförda värdet på bränsleförlaget av 10,000,000 kronor vid 1917 års ingång motsvarar ett medelpris per ton föga överstigande vanligt medelpris före kriget. Genom denna styrelsens åtgärd möjliggöres, att vid den tid, då de nu rådande prisförhållandena upphört och de nu uppskruvade bränsleprisen sannolikt nedgå, kunna lämpa konsumtionsprisen efter då gällande utan tvivel lägre inköpspriserna, ett förhållande, som torde vara så mycket mera påkallat, som väl antagligen vid denna tid icke är att påräkna den livliga trafik med stora trafikinkomster, som nu råder.

Även ifråga om andra materialier än bränsle hava de rådande förhållandena medfört nödvändigheten av ökat förlagskapital, i det att dels priset på praktiskt taget alla förbrukningsvaror våldsamt stegrats samtidigt som den mer och mer stegrade svårigheten vid införsel av sådana varor, som måste inköpas från utlandet och av vilka en hel del under normala förhållanden anskaffas endast i mindre partier och i mån av behov, såsom exempelvis smörjoljor, gummivaror m. m., gjort det oundgängligen nödvändigt att trots de dyra inköpsprisen försäkra sig om ett för möjliga eventualiteter tillräckligt lager av sådana varor.

Den förut angivna ökningen av materialförlaget av 6,400,000 kronor mellan början av åren 1914 och 1917, av vilken 3,200,000 falla på kostnaden för lokomotivbränslet, fördelar sig med återstoden eller 3,200,000 på i huvudsak följande varor:

Oljor	615,000 kronor,
Gummivaror	80,000 »
Järnvaror	520,000 »
Koppar och mässingsvaror	205,000 »
Rälstillbehör	821,000 »

Den av angivna orsaker nödvändiga ökningen av materialförlaget vid statens järnvägar har, såsom ovan angivits, medfört, att det tillgängliga kassaförlaget över hövan tagits i anspråk och sedan länge icke på långt när är tillräckligt. Järnvägsstyrelsen har därför, såsom torde vara Kungl. Maj:t bekant, under den nu rådande kristiden i stor utsträckning måst till rörelsekapital använda sig av andra tillgängliga medel, nämligen dels trafiköverskottsmedel och dels anslagsmedel.

*) Minskningen under detta år är att tillskriva den omständigheten, att den i februari 1914 planerade ökningen måste avbrytas, då på grund av krigsutbrottet leveranskontrakten annullerades. Hade så ej skett, skulle värdet hava uppgått till 9,000,000 kronor.

[30.]

Till belysning härav torde böra dels redogöras för möjligheten att under år 1916 inleverera trafiköverskottsmedel, dels meddelas en balansöversikt över statens järnvägars rörliga tillgångar och skulder vid årsskiftet 1915—1916.

Under år 1916 har styrelsen av trafiköverskottsmedel inbetalat till statsverket följande belopp:

under januari	1,000,000
februari	1,000,000
mars	1,500,000
april	1,500,000
maj	1,000,000
juni	2,000,000
juli	2,000,000 eller

tillsammans 10,000,000 kronor.

För augusti, september och oktober månader hade styrelsen tänkt sig kunna inleverera tillsammans 7,500,000 kronor. Styrelsen har dock icke sett sig i stånd att inbetala något av dessa belopp. Statens järnvägars kassaförslag har nämligen under dessa tre månader ytterligare anlitats mycket hårt, dels under augusti för förskottering jämlikt nådiga kungörelsen av 8 juli 1916 av krigstidshjälp till vissa befattningshavare vid statens järnvägar till belopp av omkring 2,200,000 kronor, dels under september och oktober månader för likvidering av räkningar för lokomotivbränsle och oljor.

Det verkliga trafiköverskottet för tiden januari—juli utgör 16,109,961:34 kronor samt för tiden augusti och september tillsammans 5,775,590:99 och torde för oktober månad uppgå till omkring 1,100,000, alltså ett sammanlagt överskott för tiden januari—oktober av omkring 23,000,000. De överskottsmedel, som styrelsen skall för nyssnämnda tid inbetala, belöpa sig för närvarande till 13,000,000 kronor och torde för november och december månader ytterligare ökas med minst 2,000,000 kronor.

Utöver ovan angivna inbetalningar, kronor 10,000,000, har styrelsen av resterande trafiköverskottet för år 1915, 5,039,675 kronor, inlevererat till och med oktober månad tillsammans 3,350,000 kronor.

Vid årsskiftet 1915—1916 fördelade sig statens järnvägars rörliga tillgångar och skulder på följande sätt:

Tillgångar:		Kronor	Kronor
I. Materialförråd:			
a) lokomotivbränsle	c:a	8,000,000	
b) övriga materialier		15,659,761	23,659,761
II. Balanserade arbeten:			
a) vid banavdelningen		2,765,833	
b) » maskinavdelningen		4,742,996	7,508,829
III. Fordringar:			
a) av främmande trafikförvaltningar		7,240,493	
b) utestående trafikinkomster		3,063,666	
c) diverse fordringar		2,828,346	13,132,505
IV. Bankräkningar			1,372,454
V. Kassabehållning:			
a) kontanter		350,776	
b) förskotter		2,701,947	3,052,723
		<u>Summa 48,726,272</u>	

[30.]

Skulder:

I. <i>Materialförlaget</i> (Tillgångar I, II)	31,168,590	
II. <i>Diverse skulder:</i>		
a) till främmande trafikförvaltningar	2,684,092	
b) övriga	1,523,526	4,207,618
III. <i>Innestående trafiköverskottsmedel</i>		5,039,675
IV. <i>Kassaförlag:</i>		
a) av anslagsmedel	3,101,772	
b) av trafikmedel och anslag till ökat förlag.....	5,208,617	8,310,389
		Summa 48,726,272

Såsom av denna översikt framgår, är förhållandet mellan material- och kassaförlagens storlek särskilt framträdande. Materialförrådet 23,659,761 kronor och balanserade arbeten vid ban- och maskinavdelningarna 7,508,829 kronor utgöra tillsammans 31,168,590 kronor, under det att kassaförlaget allenast uppgår till 8,310,389 kronor, varav omkring 3,100,000 belöpa på anslagsmedel och omkring 5,200,000 kronor på trafikmedel och ökat förlag. Att materialförrådet ökats på grund av rådande exceptionella förhållanden har förut påvisats. Även de balanserade arbetena torde i viss mån rönt inverkan av kristiden.

De i förestående tabell upptagna kostnaderna för balanserade arbeten fördela sig, som synes, med omkring 2,800,000 kronor på banavdelningen och med ungefär 4,700,000 kronor på maskinavdelningen. Beträffande sistnämnda belopp är att anmärka, dels att i detsamma ingått sådana kostnader för delar till rullande materiel, vilka balanserats, till dess beviljat anslag för inköp av dylik materiel kan lyftas i början av år 1917, dels att därunder upptagits det balanserade värdet den 31 december 1915 av det så kallade byggnadscentralförrådet eller 1,883,000 kronor. Vad beträffar detta förråd så har det tillkommit på följande sätt.

Då arbetena å en statsbana avslutats, har det ofta inträffat, att beslut ej förelegat om statsbanebyggnadernas fortsättande eller ock hava byggnadsarbetena under viss period bedrivits i avsevärt större omfattning än som därefter kunnat ske. I båda fallen har det ej varit möjligt att till annan statsbanebyggnad försälja den vid tidigare banbyggnader använda arbetsmaterielen, åtminstone ej annat än delvis. Följden har varit, antingen att den äldre banbyggnaden måst tillse vidare hava kvar sitt förråd helt eller delvis, varvid räknenskaperna ej kunnat avslutas, eller också att detta måst realiseras på ett eller annat sätt genom försäljning antingen till statens trafikerade banor, i den mån dessa haft användning för byggnadsförrådets effekter, eller också till enskilda. Ett sådant realiserande har i regel varit förlustbringande dels därigenom, att för materielen vid försäljningen ofta ej kunnat erhållas den betalning, som motsvarat dess värde, dels ock huvudsakligen därigenom, att ny materiel sedermera måst anskaffas, då ny statsbanebyggnad skolat igångsättas. En annan olägenhet var också, att en del av det för banbyggnaden avsedda anslagsbeloppet var bundet i den mot slutet av byggnadsarbetet kvarvarande materielen och således ej disponibelt för banbyggnadens fullbordande.

Det har därför varit ett önskemål att hava tillgång till ett förråd av för banbyggnaderna erforderlig arbetsmateriel, från vilket sådan materiel kunde erhållas såsom lån och till vilket vid arbetenas avslutande kunde överlämnas dels denna därifrån lånade materiel dels även sådan materiel, som anskaffats under arbetets gång.

År 1910 tillgodosågs ock berörda önskemål, i det att styrelsen ansåg det vara ändamålsenligt att av tillgängliga trafikmedel tillsvidare förskottera de medel, som erfordrades för upprättande av ett sådant för statens banbyggnader avsett förråd, ett s. k. byggnadscentralförråd.

Byggnadscentralförrådet har under åren 1910—1915 utvecklats på följande sätt. Behållningen utgjorde vid utgången av

År.	Kronor.
1910	200,453: 14
1911	1,172,483: 63
1912	1,504,419: 44
1913	1,933,849: 99
1914	1,831,036: 12
1915	1,882,700: 65

Det är numera fastslaget och väl också för framtiden det enda tänkbara, att styrelsen kommer att handhava statens järnvägsbyggnader. Så länge dessa pågå, måste därför ett byggnadscentralförråd finnas tillgängligt, vilket kommer att år efter år ökas ej oväsentligt.

En verkställd utredning har givit vid handen, att, för att icke såsom rörelsekapital skulle behöva användas anslagsmedel samt för att inbetalning av trafiköverskottsmedel skulle kunna göras till statskontoret omedelbart efter varje månads bokslut, skulle den 31 december 1916 till järnvägsstyrelsens förfogande såsom rörelsekapital behöva stå ett belopp av ungefär 14,500,000 kronor. Då i verkligheten, som av utredningen framgår, styrelsen disponerar ett kassaförlag av endast ungefär 5,500,000 kronor, skulle således såsom rörelsekapital behövas ytterligare ett belopp av 9,000,000 kronor.

Styrelsen inser till fullo svårigheten att under nu rådande förhållanden på en gång erhålla anslag för fyllande av detta förlagsbehov, utan har tänkt sig en fördelning av det nödiga kapitaltillskottet på flera år.

Styrelsen gör detta desto hellre, som styrelsen icke håller för uteslutet, att, sedan nu rådande krisförhållanden upphört, det möjligen kan komma att bindas mindre rörelsekapital för de öppna mellanhavandena med in- och utländska trafikförvaltningar, trafikanter, leverantörer m. fl. än som nu är fallet. Det synes styrelsen också möjligen kunna ifrågakomma, att, ifall gynnsamma trafikförhållanden komma att uppträda och därav goda trafikinkomster härflyta, genom lämpligt avpassade konsumtionspris å särskilt bränslet för lokomotiven nedbringa den bokförda kostnaden för materialförlaget, så att ett större kassaförlag frigöres.

Styrelsen har därför för närvarande inskränkt sig till att hemställa om ett anslag för ökat förlag för år 1918 av 3,000,000 kronor, men har styrelsen emellertid i sammanhang därmed förklarat sig vilja anmäla, att det allt fortfarande icke kunde bliva styrelsen möjligt att för driftens upprätthållande göra sig oberoende av beviljade anslagsmedel eller att efter hand som månadsboksluten bliva kända redovisa uppträdande trafiköverskottsmedel.

[30.]

Departementsschefen.

Mot järnvägsstyrelsens framställning, i vad den avser anslag till nya inventarier vid statens järnvägar, har jag intet att erinra.

Enligt min mening har styrelsen på tillfredsställande sätt förklarat det stora behovet av rörelsekapital samt anfört bärande skäl för dess ökning. Huru önskvärt det varit att snarast kunna få reglera härmed sammanhörande förhållanden beträffande redovisning av trafiköverskottsmedel m. m., har jag dock av budgethänsyn ansett mig böra förutsetta längre tid härför än styrelsen avsett, och har chefen för järnvägsstyrelsen, ehuru med tvekan och med reservation beträffande möjligheten att särskilja anslags- och driftmedel samt omedelbart redovisa överskotten, förklarat sig kunna godtaga detta.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för år 1918 anvisa

dels för nya inventarier vid statens järnvägar ett anslag av 1,200,000 kronor,

dels ock för ökat förlag vid samma järnvägar ett anslag av 2,000,000 kronor.

27. Täckande av uppkommen brist i vissa förut beviljade anslag.

[31.]

Täckande av uppkommen brist i vissa förut beviljade anslag.

Uti underdånig skrivelse den 3 juli 1916 meddelade järnvägsstyrelsen, att de av riksdagen åren 1913, 1914 och 1915 anvisade, till järnvägsstyrelsens förfogande ställda anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar å respektive 3,003,000 kronor, 4,062,200 kronor och 3,470,700 kronor, vilka anslag helt eller delvis kommit till användning efter krigsutbrottet, komme att för vissa av styrelsen närmare angivna arbeten överskridas på grund av den våldsamma ökning i materialprisen, som alltsedan krigsutbrottet pågått och vartill hänsyn icke kunnat tagas, då kostnadsförslagen, som legat till grund för styrelsens äskanden uppgjordes; och anhöll järnvägsstyrelsen med anledning härav om tillstånd att med trafikmedel få förskottera de överskjutande kostnaderna.

Uti en den 29 augusti 1916 upprättad i ärendet ingiven promemoria meddelade styrelsen sedermera, att den summa, som av trafikmedel skulle behöva för ändamålet förskotteras, intill dess riksdagen kunde bli i tillfälle att fatta beslut angående erforderliga tilläggsanslag, kunde beräknas uppgå till högst 500,000 kronor.

Genom nådigt brev den 2 september 1916 bemyndigade Kungl. Maj:t styrelsen att för fortsatt bedrivande av ifrågavarande arbeten av trafikmedel förskjuta ett belopp av högst 500,000 kronor, med skyldighet för styrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med anmälan beträffande det anslag att av riksdagen äskas, som kunde bli erforderligt till täckande av sålunda förskjuten kostnad.

Uti underdånig skrivelse den 31 oktober 1916 har järnvägsstyrelsen lämnat följande uppgift å de arbeten, för vilka kostnaderna av förut berörda orsaker överskridits eller beräknats komma att överskrida de för desamma anvisade anslagen, ävensom å de belopp, som, såvitt nu kan förutses, därför fordras såsom tilläggsanslag:

[31.]

	Anslag.		Kostnad.		Verklig brist.		Beräknad brist.	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.	
Av 1913 års riksdag.								
Munkedal, uppförande av boställshus	24,500	—	35,000	—	—	—	10,500	—
Karlstad, ombyggnad av stationen....	137,000	—	157,000	—	—	—	20,000	—
Diö, förändring av håll- och lastplatsen	30,800	—	31,773	11	973	11	—	—
Trälleborgs ångfärjestation, vattenledning med vattentorn och reningsverk	38,300	—	42,800	—	—	—	4,500	—
Storvik, uppförande av vägbro	28,400	—	46,000	—	—	—	17,600	—
Ånge, utvidgning av bangården	198,000	—	328,000	—	—	—	130,000	—
Bristen härrör från ökade kostnader för:								
omlastningsmagasin jämte härför erforderlig terrasserings med 74,250: —								
godsexpedition m. m. med 6,000: —								
spårarbeten med 30,300: —								
övriga arbeten med 19,450: —								
Summa 130,000: —								
Ånge, ny lokomotivstation	270,000	—	330,000	—	—	—	60,000	—
Edänge, ny bro över Ljusnan	280,000	—	296,000	—	—	—	16,000	—
Kiruna, avloppsledning	55,000	—	62,215	59	7,215	59	—	—
Summa	1,062,000	—	1,328,788	70	8,188	70	258,600	—
					266,788: 70			
Av 1914 års senare riksdag.								
Hagalund, uppförande av boställshus	13,500	—	13,900	—	400	—	—	—
Örebro, centralverkstaden, spårväxelverkstad ...	290,000	—	395,000	—	—	—	105,000	—
Den särskilt stora bristen beror på ingående stora järnkonstruktioner å vilka priset ökats med cirka 50 % sedan ursprungliga kostnadsberäkningen.								

[31.]

	Anslag.		Kostnad.		Verklig brist.		Beräknad brist.	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.	
<i>Örebro, centralverkstaden, verkstadsbyggnad</i>	130,000	—	170,000	—	—	—	40,000	—
<i>Forserum, utdragsspår</i>	30,000	—	32,941	97	2,941	97	—	—
<i>Kil, anordnande av vägport</i>	21,200	—	36,800	—	—	—	15,600	—
<i>Falköping-Ranten, uppförande av manskapshus</i>	34,000	—	42,000	—	—	—	8,000	—
<i>Ängelholm, uppförande av boställshus</i>	25,700	—	27,051	64	1,351	64	—	—
<i>Kattarp, " " "</i>	19,500	—	21,866	26	2,366	26	—	—
<i>Nässjö, tillbyggnad av lokomotivstallet</i>	34,000	—	35,397	36	1,397	36	—	—
<i>Nyved, stationshus och godsbod</i>	28,200	—	32,089	59	3,889	59	—	—
<i>Hässelholm, utvidgning av spårsystemet</i>	429,000	—	626,000	—	—	—	197,000	—
Bristen härrör från ökade kostnader för:								
vägport i södra änden av bangården med	10,000:—							
persontunnel med	12,000:—							
resgodstunnel med	20,000:—							
omlastningsmagasin med	20,000:—							
spår m. m. med	41,000:—							
stationshus med	40,000:—							
överliggningshus med	12,000:—							
breddning av bron i Einjagatan i enlighet med Kungl. Maj:ts beslut med	42,000:—							
Summa	197,000:—							
<i>Johannisberg, uppförande av boställshus</i>	15,700	—	17,407	38	1,707	38	—	—
<i>Östersund, byggnad för lokomotivstation</i>	45,000	—	51,000	—	—	—	6,000	—
<i>Morshyttan, utvidgning av spårsystemet</i>	31,400	—	34,400	—	—	—	3,000	—
<i>Harrd, uppförande av stationsstuga</i>	16,500	—	18,557	75	2,057	75	—	—
Summa	1,163,700	—	1,554,411	95	16,111	95	374,600	—
					390,711: 95			

[31.]

	Anslag.		Kostnad.		Verklig brist.		Beräknad brist.	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.	
Av 1915 års riksdag.								
Adolfsberg, utvidgning av hållplatsen	29,000	—	38,000	—	—	—	9,000	—
Strängsjö, utvidgning av spårsystemet	26,000	—	30,500	—	—	—	4,500	—
Katrineholm, gatubro över bangården	95,000	—	115,000	—	—	—	20,000	—
Krylbo, gångbro över bangården	22,000	—	29,000	—	—	—	7,000	—
Frösunda, kolgivningsanordningar	95,000	—	160,000	—	—	—	65,000	—
Örebro, centralverkstaden, tillbyggnad av lokomotivuppsättningsverkstaden.	119,000	—	155,000	—	—	—	36,000	—
Valtorp, förändring av hållplatsen till station	35,000	—	35,333	72	333	72	—	—
Billesholms gruva, vattentagningsanordningar	40,000	—	57,000	—	—	—	17,000	—
Höganäs, fortsatt utbyggnad av bangården	50,000	—	75,000	—	—	—	25,000	—
Billesholms gruva, utvidgning av spårsystemet	20,200	—	25,200	—	—	—	5,000	—
Östersund, vattentorn	32,000	—	37,000	—	—	—	5,000	—
Kilafors, utvidgning av spårsystemet	11,500	—	16,000	—	—	—	4,500	—
Kopparåsen, uppförande av banmästarstuga	12,500	—	15,700	—	—	—	3,200	—
Abisko, anläggning av vatten och avloppsledningar	17,500	—	21,000	—	—	—	3,500	—
Kiruna, utvidgning av spårsystemet	20,000	—	27,200	—	—	—	7,200	—
Notviken, uppförande av boställshus ...	81,000	—	117,150	—	—	—	36,150	—
Öre älv, ombyggnad av bron över	850,000	—	1,175,000	—	—	—	325,000	—
Telegraf- och sektionstelefonledningar	102,900	—	124,900	—	—	—	22,000	—
Summa	1,658,600	—	2,253,983	72	333	72	595,050	—
					595,383: 72			
Summa summarum	3,884,300	—	5,137,184	37	24,634	37	1,228,250	—
					1,252,884: 37			

I sin föreliggande skrivelse har styrelsen vidare anfört, att arbetena med anordnande av gångtunnlar vid Lerum och Floda, vartill medel

- [31.] beviljats av 1914 års senare riksdag, enligt styrelsens mening tills vidare kunde anstå, men ämnade styrelsen härtill återkomma i samband med äskandena till 1918 års riksdag.

I detta sammanhang har styrelsen velat framhålla, att även de av 1916 års riksdag beviljade anslagen komme att överskridas på grund av de alltjämt stegrade material- och arbetsprisen. Det syntes dock styrelsen lämpligast att härtill återkomma under loppet av innevarande år på sätt styrelsen föregående år förfarit.

Utav järnvägsstyrelsens av mig återgivna förteckning framgår, att för täckande av uppkommen brist vid utförande av däri omförmälda arbeten erfordras sammanlagt i runt tal 1,252,900 kronor såsom tilläggsanslag; och har styrelsen jämväl anhållit, att nämnda belopp måtte ställas till styrelsens disposition redan år 1917.

Departements-
chefen.

Då ifrågavarande brist uppkommit på grund av den oförutsedda stegring av arbets- och materialprisen, som på grund av världskriget uppkommit, sedan kostnadsförslagen till de av järnvägsstyrelsen omförmälda arbeten blivit uppgjorda, samt fullbordandet av dessa arbeten icke utan avsevärda olägenheter för statens järnvägars jämna utveckling torde kunna anstå, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till täckande av brist, som uppkommit å vissa, till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar beviljade anslag, för år 1918 bevilja ett tilläggsanslag av 1,252,900 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

28. Beredande av tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen.

- [32.] I skrivelse den 11 november 1916 har järnvägsstyrelsen gjort hemställa om ett begynnelseanslag för år 1918 för genomförandet av en inom styrelsen utarbetad plan att inom viss tidsperiod anordna tvårumslägenheter till samtliga de tjänstemän av lägsta avlöningsgruppen — den s. k. stationskarlsgruppen, innefattande stationskarlar, banvakter m. fl. — vilka nu äro tilldelade bostad från statens järnvägar om ett rum och kök.
- Den av järnvägsstyrelsen sålunda väckta frågan har sedan flera år tillbaka varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet och behandling;

Beredande
av tvårums-
lägenheter
åt den lägst
avlönade
tjänstemannagruppen
av den ordinarie
statsbanepersonalen.

och tillåter jag mig därför först att i anslutning till järnvägsstyrelsens framställning lämna en kort historik i ämnet. [32.]

Genom nådigt brev den 13 januari 1911 anbefallde Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att med biträde av två sakkunniga personer, den chefen för civildepartementet ägde tillkalla, verkställa utredning i syfte att utröna, huruvida icke — utan att ändamålsenligheten äventyrades eller underhållskostnaderna alltför mycket ökades — kostnaderna för uppförande av boställshus vid statens järnvägar skulle genom ett billigare byggnadssätt kunna nedbringas.

Sedan chefen för civildepartementet för sagda ändamål utsett två sakkunniga personer, uppdrog järnvägsstyrelsen åt dessa att tillsammans med två av järnvägsstyrelsen utsedda, vid statens järnvägar anställda sakkunniga inkomma med en dylik utredning. Med skrivelse av den 26 september 1911 avlämnade de sakkunniga till järnvägsstyrelsen betänkande och förslag i ämnet. I berörda skrivelse anförde de sakkunniga eller, såsom de själva benämna sig, 1911 års byggnadskommission, bland annat, att under utredningens gång fråga väckts att öka antalet rum för personalgruppen banvakter, stationskarlar m. fl., så att den skulle kunna tilldelas två rum och kök, varigenom kunde undvikas att i den utsträckning, som då skedde, använda köket som sovrum. Motsvarande tjänstemän vid norska, danska och tyska statsjärnvägarna hade, enligt vad kommissionen upplyste, icke mindre än tre rum och kök för lägenhet. Rummen, ett matrum och två sovrum, vore visserligen icke så stora, men ansåges tillgången på särskilda sovrum vara en väsentlig och synnerligen värdefull fördel. Kommissionen hemställde därför, att den frågan måtte tagas under prövning, huruvida icke sådan ändring uti boställsstaten lämpligen borde vidtagas, att den lägsta tjänstemannagruppen, banvakter, stationskarlar m. fl., måtte tilldelas två rum och kök i stället för ett rum och kök. Kommissionen hade också utarbetat förslag till bostadshus med denna anordning.

I skrivelse av den 28 oktober 1911 angående anslag för år 1913 till nybyggnader och anläggningar vid statens järnvägar anförde järnvägsstyrelsen beträffande den av byggnadskommissionen sålunda framkastade tanken, att enligt styrelsens mening flera skäl talade för att, på sätt kommissionen föreslagit, ersätta dåvarande enrumslägenheter med lägenheter om två rum och kök. Bland personalen vore väl, anförde styrelsen, åsikten hos flertalet den, att ett rymligt kök, som användes till dagligstuga och sovrum, samt ett ordinärt rum till helgdagsbruk vore för hemtrevnaden det lämpligaste, men järnvägsstyrelsen själv ansåge, att en fördelning av familjens medlemmar på åtminstone två sovrum

[32.] borde eftersträvas, och hade därför funnit sig böra upptaga de sakkunnigas förslag, under förutsättning att dessa lägenheter om två rum och kök icke bleve större än de lägenheter om ett rum och kök, som på senaste tiden utförts, eller av sammanlagt omkring 52 kvadratmeters golvyta. Styrelsens förslag om boställshus för ifrågavarande personalgrupp hade därför uppgjorts i anslutning därtill.

Vid behandlingen av frågan inför Kungl. Maj:t anförde föredragande departementschefen, bland annat, att, då han funnit beloppet av den utav ifrågavarande anordning följande kostnadsökningen ej alltför betydande och då dessutom toges i betraktande de otvivelaktiga fördelarna av tvårumslägenheter ur hygienens och familjetrevnadens synpunkt, han ansåge sig böra förorda sådana lägenheter. Departementschefen förutsatte emellertid, att ifrågavarande personal icke erhöles ovillkorlig rätt till tvårumslägenheter och att således några kostnader för ombyggnad av äldre bostadshus icke framkallades genom att sådana lägenheter då anordnades.

Riksdagen biträdde vad departementschefen i förevarande avseende anfört, men ville därvid understryka departementschefens uttalande, att ifrågavarande personal icke skulle erhålla ovillkorlig rätt till tvårumslägenheter och att således några kostnader för ombyggnad av äldre boställshus icke skulle framkallas genom att tvårumslägenheter då anordnades.

I anslutning härtill och efter av riksdagen på Kungl. Maj:ts förslag i annat sammanhang medgiven ändring i då gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar utfärdade Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 30 juni 1913 bestämmelser därom, att dylika tjänstemän av lägsta lönegraden icke finge tilldelas större lägenhet än två rum med eldstad jämte tillhörande kök, källare m. m.

Detta är i korta drag det förevarande spörsmålets tidigare utveckling. Jag ber nu att få övergå till järnvägsstyrelsens föreliggande framställning i ämnet av den 11 november 1916. Efter en historisk återblick till och med tiden för utfärdandet av nyssberörda nådiga brev av den 30 juni 1913 anför styrelsen följande:

Vid efter denna tid av järnvägsstyrelsen gjorda framställningar om anslag för uppförande av nya boställshus för omnämnda tjänstemannagrupp har styrelsen iakttagit statsmakternas beslut härutinnan, och hava sålunda vid nybyggnad för dessa tjänstemän anordnats tvårumslägenheter. Styrelsen har därjämte tolkat Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut i den riktning, att i samband med av annan anledning företagen förändring av byggnader, innehållande enrumslägenheter, hänsyn tagits till möjligheten att även förändra förefintliga enrumslägenheter

till tvårum i de fall, där detta lämpligen ansetts böra ske och kostnaderna här-
för icke hade någon väsentlig betydelse.

[32.]

Samtidigt som styrelsen ur ovan angivna synpunkter måste vidhålla önskvärdheten för att icke säga nödvändigheten av att enrumssystemet så småningom övergives, vill styrelsen framhålla, att enligt styrelsens mening en anordning med såväl en- som tvårumslägenheter i längden blir ohållbar, vilken förutsätter olika naturaförmåner till personal av samma grupp. Omnämnda departementschefs uttalande till statsrådsprotokollet, att »några kostnader för ombyggnad av äldre boställshus icke framkallas genom att sådana lägenheter nu anordnas», läst i anslutning till förut gjorda uttalande om »ovillkorlig rätt till tvårumslägenhet», synes styrelsen peka därhän, att genomförandet av principen om tvårumslägenheter bör ske så småningom och att riksdagens beslut icke skulle berättiga till krav från boställshavares sida att omedelbart bli tilldelad tvårumslägenhet.

Utgående från denna ståndpunkt har styrelsen ansett åtgärder böra vidtagas att inom överskådlig framtid bereda all den personal av lägsta gruppen, som över huvud taget kan beredas förmånen av fri bostad i statens järnvägar tillhörande byggnader, förmånen av tvårumslägenhet, och har styrelsen tänkt sig, att vid en dylik reforms genomförande personalens intressen härutinnan i de nordligare trakterna, där så bland annat av klimatiska förhållanden synes mest påkallat, i första hand böra tillgodoses.

I samband med utredning angående anslagsbehovet för tioårsperioden 1918—1927 har styrelsen vidtagit ingående undersökning beträffande de kostnader, vilka skulle vara förenade med anordnandet av tvårumslägenheter till samtliga tjänstemän av lägsta avlöningsgruppen, vilka nu innehava lägenheter om ett rum och kök i statens järnvägars byggnader. Denna utredning har givit vid handen, att vid de prislägen, vilka voro gällande vid årsskiftet 1915—1916, samtliga kostnader härför uppgå till 10,574,850 kronor, varav 705,200 kronor för uppförande av nya lägenheter i de fall, där förändringarna medföra inskränkning i antalet lägenheter.

De kostnader, vilka enligt vad ovan beräknats äro erforderliga för förändring av nu förefintliga enrumslägenheter till tvårums, skulle järnvägsstyrelsen, för den händelse styrelsens härovan intagna ståndpunkt vinner Kungl. Maj:ts och riksdagens gillande, kunna bestrida av medel från förnyelsefonden i den mån de härför kunna göras tillgängliga. De begränsade tillgångarna å denna fond för detta ändamål kunna dock endast medgiva planens genomförande under en avsevärt lång tidsrymd — såvitt nämligen nu kan förutses beträffande disponerandet av förnyelsefondsmedlen skulle för ifrågavarande ombyggnadsarbeten hela beloppet ej kunna avses under kortare tid än omkring 20 år.

Vad åter vidkommer medel för täckande av de kostnader, beräknade till 705,200 kronor, vilka erfordras för uppförande av nya lägenheter i de fall, där förändringarna medföra inskränkning i antalet lägenheter, anser sig styrelsen böra göra framställning om anslag härtill. Med hänsyn till den långa tidrymd, som förändringens genomförande i sin helhet beräknas kräva, finner sig styrelsen emellertid böra föreslå, att även denna del av kostnaderna fördelas på en längre tid, som styrelsen dock funnit lämpligt ej föreslå utsträckt utöver 10 år, och vill styrelsen därför för år 1918 begära att få disponera ett belopp av 70,000 kronor, varom styrelsen i underdånighet får anhålla, att Kungl. Maj:t måtte göra framställning till 1917 års riksdag.

[32].

Departements-
chefen.

Den plan, styrelsen i sin förevarande framställning ifrågasätter att realisera, eller att bereda tvårumslägenheter åt samtliga de tjänstemän inom stationskarlsgruppen, som åtnjuta förmånen av bostad in natura från statens järnvägar, är, som synes, både omfattande och kostnadskrävande. Jag vill emellertid oförbehållsamt erkänna, att jag finner styrelsens ifrågavarande förslag mycket tilltalande.

Såsom framgår av den historiska redogörelsen, finnes visserligen redan nu genom statsmakternas beslut av år 1913 möjlighet att tilldela tvårumslägenheter åt tjänstemännen i stationskarlsgruppen. Till följd av den i samband med nämnda beslut fastslagna principen, att några kostnader för ombyggnad av äldre boställshus icke få framkallas genom inredande av lägenheter av angiven art, är emellertid nyss angivna möjlighet synnerligen kringskuren. Enligt av styrelsen gjord utredning voro också år 1915 av de tjänstemän, vilka såsom största bostad kunna tilldelas två rum och kök, endast omkring 3 procent tilldelade dylik bostadslägenhet. Räknar man endast med dem bland dessa tjänstemän, som nu innehava bostad in natura, utgjorde motsvarande siffra omkring 5 $\frac{1}{2}$ procent. Det måste väl dock, om man bortser från kostnadsfrågan, anses vara en mycket berättigad strävan att söka få tvårumslägenheter till den normala bostadstypen för stationskarlsgruppen. Redan hygieniska skäl tala därför. För järnvägspersonalen föreligga dessutom särskilda omständigheter att härvid taga i betraktande. Med den ständigt stigande trafikintensiteten blir icke minst de lägsta tjänstemannakategoriernas tjänstgöring, som ofta måste utföras i form av nattarbete, av den ansträngande natur, att vid inträffande ledighet tjänstemannen med fog bör hava anspråk på att hava tillfälle till ostörd vila. Att detta svårligen låter sig göra uti en lägenhet med ett rum och kök, i all synnerhet då tjänstemannen är familjefar, torde vara uppenbart. Och förhållandet är nu det, att en stor del av tjänstemännen inom stationskarlsgruppen eller omkring 50 procent redan vid utnämning till ordinarie inträtt i gifte. Vid nu antydda förhållanden hava också, enligt vad styrelsen meddelat mig, de förvaltande järnvägsmyndigheterna sökt följa den principen att i första rummet tilldela de äldre tjänstemännen inom ifrågavarande tjänstemannagrupper och särskilt dem, som hava talrik familj, tvårumslägenheter. Såsom av det nyss anförda framgår, är det emellertid endast en ringa del av dessa tjänstemän, som för närvarande kan komma i åtnjutande härav. Tydligt är ock, att, om den år 1913 fastslagna principen om ökandet av antalet tvårumslägenheter endast i mån av nybyggnad fortfarande skall följas, flertalet av de nuvarande

äldre hithörande tjänstemännen aldrig under sin tjänstetid kunna erhålla dylik förmån. [32.]

För en fullständig övergång till tvårumssystemet synes mig även mycket kraftigt tala de av styrelsen jämväl berörda olägenheterna av nuvarande dubbelsystem med alternativt tilldelande av en- eller tvårumslägenheter. Det måste nämligen såväl ur avlöningsteknisk som andra synpunkter i längden anses ohållbart, att endast en del av den personal inom samma tjänstemannagrupp, som formellt har rätt till lika naturaförmåner, erhåller de fördelar, som en tvårumslägenhet i förhållande till en enrumslägenhet onekligen erbjuder — och detta även om man alltid i görligaste mån låter förut angivna synpunkter, längre tjänstetid och talrik familj, vid tilldelandet vara vägledande. Det torde väl också vara uppenbart, att tjänsteförhållanden å en station samt där förefintliga boställsmöjligheter i statens järnvägars hus ingalunda alltid lämna järnvägsmyndigheterna tillfälle att vid bostads tilldelande följa dessa synpunkter. Å andra sidan måste det givetvis ur ren tjänstesynpunkt vara mindre tillfredsställande, att sådana för tjänstgöringens art mera främmande synpunkter som en tjänstemans behov av en större eller mindre boställslägenhet av billighetsskäl måste spela en avsevärd om ock icke avgörande roll vid bestämmande av tjänsteplaceringar för de lägsta tjänstemannakategorierna.

Nu anförda omständigheter hava övertygat mig om den synnerliga önskvärldheten att i raskare takt än den av statsmakterna år 1913 antagna bereda samtliga till stationskarlsgruppen hörande tjänstemannakategorier, som över huvud taget kunna beredas förmånen av fri bostad i statens järnvägar tillhöriga byggnader, förmånen av tvårumslägenhet. Med hänsyn till de stora kostnader, som därmed äro förenade, synes emellertid ett genomförande av den tilltänkta planen ej böra ske under kortare period än styrelsen föreslagit eller 20 år.

Såsom förut nämnts, skulle kostnaderna ifråga uppgå till 10,574,850 kronor, varav 705,200 kronor för uppförande av nya lägenheter i de fall, där förändringarna medföra inskränkning i antalet lägenheter. Dessa siffror äro dock givetvis ganska approximativa, då de äro beräknade efter vid årsskiftet 1915—1916 eller sålunda under kristid gällande prislägen, vartill kommer, att det här gäller en så lång byggnadsperiod som 20 år.

Mot det sätt, på vilket järnvägsstyrelsen tänkt sig täcka utgifterna för tvårumssystemets genomförande — eller att kostnaderna för förändring av nu förefintliga enrumslägenheter till tvårumslägenheter skola gäldas av medel från förnyelsefonden och kostnaderna för anordnande

- [32.] av de nya tvårumslägenheter, som betingas av vid reformens genomförande skeende inskränkning i förefintligt antal lägenheter, av anslagsmedel — har jag intet att erinra. Den för sistnämnda grupp av tvårumslägenheter avsedda kostnadssumman, 705,200 kronor, anser järnvägsstyrelsen icke böra fördelas på längre tid än 10 år, med början år 1918 med ett belopp av 70,000 kronor. Icke heller häremot finner jag anledning till erinran med hänsyn dels till det jämförelsevis ringa anslagsbeloppet, som sålunda erfordras för år, och dels till angelägenheten för styrelsen att städse hava medel tillgängliga för omedelbart utförande av de byggnadsarbeten, som skola bestridas av anslagsmedel.

På grund av vad sålunda anförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för beredande av tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen för år 1918 anvisa ett anslag av 70,000 kronor.

29. Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar.

- [33.] I sin skrivelse av den 31 oktober 1916 hemställer järnvägsstyrelsen om anslag för att påbörja en modernisering av brandväsendet vid statens järnvägar. Styrelsens framställning i detta ämne är av följande lydelse:

Ordnande
av brand-
väsendet
vid statens
järnvägar.

Sedan järnvägsstyrelsen gått i författning om utredningar rörande ordnandet av brandväsendet vid statens järnvägar, har styrelsen bland annat funnit, att stor olikhet förefinnes beträffande slangar, slangkopplingar samt brandposter ej allenast å de olika stationerna sinsemellan utan även inom en och samma station — en olägenhet, som icke minst gör sig gällande vid de stationer, som äro belägna invid samhälle med ordnat brandväsende och vattenledning.

Förutom ovan påpekade brister torde även andra i samband med ett ordnat brandväsende stående frågor tarva en längre tidsperiod, innan fullständig modernisering genomförs.

Det är dock nödvändigt att i första hand söka åstadkomma ett för statsbanorna ändamålsenligt enhetligt slangkopplingssystem, och beräknas kostnaderna för genomförandet härav till 50,000 kronor, varav styrelsen anhåller att för år 1918 erhålla 30,000 kronor.

Repartements-
chefen.

Att en nydaning av brandväsendet vid statens järnvägar bör komma till stånd, synes mig uppenbart enbart av den korta redogörelse om nu rådande förhållanden, styrelsen i sin framställning lämnat. En full-

ständig modernisering av brandväsendet och närstående frågor i samtliga detaljer torde emellertid, såsom styrelsen antytt, taga en längre tidsperiod. Nu är det endast fråga om avhjälpande av de mest kända bristerna, vilket skulle ske genom införande av ett enhetligt slangkopplingssystem för statsbanorna. Detta beräknas draga en kostnad av 50,000 kronor med ett begynnelseanslag för år 1918 å 30,000 kronor.

[33.]

Med hänsyn till de betydande värden, det här gäller, och då det föreliggande behovet av modernisering, såsom jag nyss nämnt, torde vara uppenbart, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetet med *ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar* för år 1918 bevilja ett anslag av 30,000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

Trollhätte kanalverk.**1. Stallbackakanalens utvidgning samt ombyggnad av Hisingsbron.**

[34.] Med anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har riksdagen år 1909 för anläggning av en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg beviljat ett belopp av 22,800,000 kronor, vilket belopp efter hand anvisats och ställts till vattenfallsstyrelsens förfogande för arbetenas utförande.

Stallbacka-
kanalens
utvidgning
samt om-
byggnad
av Hisings-
bron.

Vidare har riksdagen, med anledning av särskilda framställningar av Kungl. Maj:t, åren 1913 och 1915 medgivit, att av de belopp, som redan anvisats på anslaget för farleden, finge användas dels för Stallbackakanalens utvidgning till 5 meters seglationsdjup ett belopp av intill 95,000 kronor, dels ock såsom bidrag till ombyggnad av Hisingsbron över Göta älv med fria genomfartsöppningar av 17,5 meters bredd ett belopp av 20,000 kronor.

I skrivelse den 26 oktober 1915 med anhållan om framställning till 1916 års riksdag om anvisande för år 1917 av då återstående beloppet, 300,000 kronor, av anslaget till anläggning av den nya farleden mellan Vänersborg och Göteborg anförde vattenfallsstyrelsen, att det ej vore troligt, att förenämnda kostnader för ytterligare fördjupning av Stallbackakanalen och ombyggnad av Hisingsbron skulle kunna bestridas av det ursprungliga anslaget. Beträffande eventuellt behov av anslag för täckande av kostnaderna för dessa utom den ursprungliga arbetsplanen liggande arbeten ansåg sig emellertid styrelsen få tillfälle återkomma, när kostnaderna för hela kanalombyggnaden kunde i sin helhet med säkerhet fastställas.

I skrivelse den 11 november 1916 erinrar vattenfallsstyrelsen till en början, att den nya farleden blivit den 25 oktober 1916 öppnad för trafik med 4 meter djupgående fartyg. Vid Lilla Edet pågå emellertid ännu, meddelar styrelsen, omfattande arbeten å regleringsdammen m. m., varjämte även å andra platser en hel del kompletteringsarbeten återstår. Vattenfallsstyrelsen säger sig därför ej ännu

[34.]

vara i stånd att exakt uppgiva totalkostnaden för arbetena med farledsanläggningen. Redan nu, anför emellertid styrelsen, kan förutses, att det ursprungliga anslaget kommer att något överskridas, vilket närmast är beroende dels på vissa svårigheter med arbetena vid Lilla Edet, dels på de under de sista åren mycket starkt stegrade arbets- och materialprisen. Såvitt nu kan bedömas, anser styrelsen dock överskridandet kunna begränsas till 2 à 3 % av anslagssumman, men har styrelsen för avsikt att inkomma med underdånig framställning om fyllnadsanslag, sedan arbetena slutförts.

Under inga förhållanden, anför styrelsen vidare, kunna emellertid förenämnda extra kostnader för Stallbackakanalen och bidraget till Hisingsbron rymmas inom den beviljade anslagssumman. Enär medel för dessa ändamål redan av vattenfallsstyrelsen förskotterats, anser styrelsen det vara erforderligt, att anslag härför bliver tillgängligt redan under år 1917.

I enlighet med vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen äska ett anslag för år 1918 av 115,000 kronor för täckande av de extra kostnader, som uppstått genom Stallbackakanalens utvidgning och utbetalande av bidrag till Hisingsbrons ombyggnad, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna omförmälda belopp.

Såsom jag tidigare framhållit, innebär riksdagens omförmälda beslut angående bidrag till utvidgning av Stallbackakanalen och ombyggnad av Hisingsbron icke något avgörande, huruvida kostnaderna för dessa utom planen för farledsanläggningen tillkomna arbeten borde slutligen bestridas av det av 1909 års riksdag för sistnämnda anläggning beviljade anslaget å 22,800,000 kronor. Enligt vad styrelsen nu meddelat, kunna kostnaderna ifråga under inga förhållanden bestridas av det ursprungliga anslaget.

*Departements-
chefen.*

Ehuru styrelsen, till följd av att en del arbeten ännu pågå, icke kunnat bestämt uppgiva totalkostnaden för utförandet av farledsanläggningen, anser sig styrelsen nämligen redan nu kunna meddela, att nämnda kostnad icke kan hållas inom ramen av det anslagna beloppet 22,800,000 kronor. Såvitt för närvarande kan bedömas, anser styrelsen emellertid överskridandet kunna begränsas till 2 à 3 % av anslagssumman.

På grund härav lära särskilda medel böra beviljas för täckande av förenämnda kostnader för Stallbackakanalens utvidgning och ombyggnaden av Hisingsbron. På sätt vattenfallsstyrelsen hemställt, torde medlen få av vattenfallsstyrelsen lyftas redan under innevarande år.

[34.] Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för täckande av kostnader för *Stallbackakanalens utvidgning* till 5 meters seglationsdjup samt *ombyggnad av Hisingsbron över Göta älv* med fria genomfartsöppningar av 17,5 meters bredd för år 1918 anvisa ett anslag av 115,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

Södertälje kanalverk.

2. Ombyggnad av Södertälje kanal.

[35.] I en till riksdagen den 14 mars 1916 avlåten proposition, nr 91, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstode 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 förordat förslag bevilja ett anslag av 6,785,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 400,000 kronor.

Kungl. Maj:ts förslag avsåg, att den nya farleden tillsvidare skulle upptagas till sådana mått, att den tilläte bekväm genomfart för 5,5 meter djupgående fartyg, men att en ny sluss vid Södertälje skulle utföras med 7,5 meters tröskeldjup under Saltsjöns lågvattenyta samt med sådana bredd- och längdmått, som medgävo försiktig slussning av 7 meter djupgående handelsfartyg. Av det för ombyggnaden äskade anslaget beräknades 2,933,000 kronor belöpa sig på slussen.

I skrivelse den 3 juni 1916, nr 186, anmälde riksdagen, att riksdagen, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstode all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo, beslutat 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 för år 1917 för ändamålet anvisat ett belopp av 400,000 kronor.

Beträffande den nya slussen anförde riksdagen, att riksdagen varit tveksam, huruvida slussen borde givas de i propositionen föreslagna större dimensionerna. Särskilt hade riksdagens tvekan hänfört sig

till det förordade djupet av slussen. Då ett uppskov till 1917 års riksdag med avgörandet av frågan om slusstorleken ej syntes behöva medföra någon rubbning i den uppgjorda arbetsplanen, ansåg riksdagen, att denna fråga borde lämnas öppen.

[35.]

I skrivelse den 11 november 1916 har vattenfallsstyrelsen till en början meddelat, att styrelsen hade för avsikt att, sedan en inom styrelsen pågående utredning beträffande storleken av den nya slussen slutförts, snarast inkomma med underdånigt utlåtande därom.

Oberoende av den slusstorlek, som kommer att väljas, har vattenfallsstyrelsen emellertid redan i nämnda skrivelse ansett sig böra göra framställning om anslag till fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad; och har styrelsen därvid hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1917 års riksdag att för fortsättande av ombyggnaden för år 1918 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor.

Förenämnda utredning angående den nya slussens dimensioner har ännu icke hunnit bliva fullbordad. Så snart utredningen inkommit, vilket, enligt vad jag inhämtat, kan väntas ske inom den närmaste tiden, torde jag bliva i tillfälle att framlägga förslag i förevarande fråga. För närvarande och med hänsyn till önskvärdheten att begränsa anslagskraven hemställer jag allenast, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-
chefen.

att i avvaktan på den proposition, som kan komma att avlätas angående fortsatt anslag för *ombyggnad av Södertälje kanal*, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1918 av 600,000 kronor.

Trollhätte kraftverk.

3. Tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation.

Till arbetena å Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad har riksdagen anvisat för år 1915 300,000 kronor, för år 1916 2,500,000 kronor och för år 1917 3,700,000 kronor.

[36.]

Riksdagen har sålunda hittills till arbetena å den tredje utbyggnaden anvisat tillhopa 6,500,000 kronor — härvid oberäknat ett belopp om 160,000 kronor, som 1913 års riksdag beviljat för vissa för nämnda utbyggnad avsedda anläggningar, vilka utförts i samband med andra utbyggnaden av kraftstationen.

Tredje ut-
byggnaden
av Troll-
hätte kraft-
station.

[36.]

Som bekant hava vid de första och andra utbyggnaderna av Trollhätte kraftverk installerats åtta maskinenheter, en var avsedd att leverera normalt 10,000 turbinhästkrafter, motsvarande normalt 7,000 kilowatts effekt.

Vid äskande av anslag till tredje utbyggnaden för åren 1915 och 1916 kunde en fullt utarbetad plan för densamma ej föreläggas riksdagen, utan begärdes anslagen till vissa arbeten, som kunde utföras oberoende av den omfattning, utbyggnaden komme att erhålla. Anledningen härtill var, att det ej då var möjligt träffa avgörande i fråga om det antal maskinenheter, som borde installeras vid den tredje utbyggnaden. Endast en utvidgning av kraftstationen med tre maskinenheter kunde nämligen lämpligen utföras på kronan tillhörig mark. För att på ekonomiskt sätt utbygga kraftstationen i sådan omfattning, att allt det vatten vid Trollhättan skulle kunna tillgodogöras, som före Vänerns reglering kunde med fördel utnyttjas, erfordrades åter, att viss firman Nydqvist & Holm i Trollhättan tillhörig, på östra älvstranden invid kronans därstädes liggande kraftstation belägen mark togs i anspråk.

Sedan vattenfallsstyrelsen lyckats träffa preliminär överenskommelse med nämnda firma om nödigt markförvärv m. m., framlade styrelsen med särskilda skrivelser den 26 oktober och den 31 december 1915 fullständigt utarbetat förslag rörande utförande av tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation. Detta förslag innebar, att i utbyggnaden skulle installeras fem maskinenheter, en var med samma leveransförmåga som de vid första och andra utbyggnaderna installerade, eller normalt 10,000 hästkrafter. Sammanlagda kostnaden för en på detta sätt utförd tredje utbyggnad beräknades av styrelsen vid normala prisförhållanden uppgå till 8,620,000 kronor. På grund av de höga pris, som för det dåvarande måste betalas för verkstadsarbeten, särskilt för elektriska maskiner, som innehölle avsevärda mängder koppar, hade vattenfallsstyrelsen emellertid ansett sig vara tvungen att räkna med ett extra tillägg av 300,000 kronor för varje maskinenhet. Den tredje utbyggnaden i sin helhet skulle alltså komma att betinga en kostnad av 10,120,000 kronor, förberörda av 1913 års riksdag anvisade belopp av 160,000 kronor obräknat. Av de fem aggregat, som den tredje utbyggnaden skulle inrymma, ansåg styrelsen tre enheter tillsvidare böra installeras. Härför erfordrades utöver då redan anvisade medel, 2,800,000 kronor, ett belopp av 4,000,000 kronor, varav dock 300,000 kronor beräknades behöva anvisas först år 1918. Det belopp, som borde anvisas å 1917 års stat, utgjorde sålunda 3,700,000 kronor, därav 1,500,000 kronor borde göras tillgängliga redan under 1916.

Vid anmälan den 3 mars 1916 inför Kungl. Maj:t av förevarande anslagsfråga förklarade jag mig tillstyrka vattenfallsstyrelsens framställning i ämnet; och föreslog Kungl. Maj:t i enlighet med min hemställa riksdagen att för fortsättande av arbetena för tredje utbyggnaden för år 1917 anvisa ett anslag av 3,700,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis under år 1916 av tillgängliga medel utanordna 1,500,000 kronor. [36.]

Enligt vad jag redan antytt, blev Kungl. Maj:ts framställning av riksdagen bifallen. I skrivelse den 8 juni 1916 angående regleringen av utgifter för kapitalökning i avseende å statens vattenfallsverk, i vilken skrivelse riksdagen anmälde sitt beslut i ämnet, anförde riksdagen, bland annat, att, då den av vattenfallsstyrelsen med firman Nydqvist & Holm preliminärt träffade överenskommelsen beredde möjlighet att verkställa en sådan utbyggnad av kraftstationen, att den vattenmängd, som före Vänerns reglering funnes tillgänglig vid Trollhättan, kunde på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt tillgodogöras, och då det vore i hög grad angeläget, att landets krafttillgångar bleve i möjligaste mån tillvaratagna, syntes det riksdagen, att ifrågavarande utbyggnad av kraftstationen borde vidtagas i hela den utsträckning, som av vattenfallsstyrelsen föreslagits.

Genom nådigt brev den 2 juni 1916 har Kungl. Maj:t med vissa jämkningar godkänt förenämnda avtal med firman Nydqvist & Holm. Därefter har Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 13 oktober 1916 godkänt ett mellan vattenfallsstyrelsen och firman upprättat tilläggsavtal till samma avtal.

Uti skrivelse den 11 november 1916 anför styrelsen uti förevarande ämne följande:

Anslag för
1918.

»Såsom i vattenfallsstyrelsens underdåniga skrivelse den 26 oktober 1915 anføres, har kraftstationens tredje utbyggnad med 5 nya maskinaggregat, vardera för normalt 10,000 hästkrafter, beräknats draga en totalkostnad av 8,620,000 kronor, vari dock ej ingår tillägg för de sedan 1914 förhöjda maskinprisen. I nyssnämnda underdåniga skrivelse angavs såsom sannolikt konjunkturtillägg ett belopp av 300,000 kronor per maskinaggregat, och då för närvarande ej noggrannare, för längre tid bindande maskinpris kunna erhållas, anser vattenfallsstyrelsen lämpligast att fortfarande beräkna samma tillägg, även om de kunna befaras bliva otillräckliga. Totala kostnaden för tredje utbyggnaden kan sålunda uppskattas till 8,620,000 kronor + 5 × 300,000 kronor eller sammanlagt 10,120,000 kronor, varför utöver redan anvisade medel erfordras ett anslag av 3,620,000 kronor för tredje utbyggnadens fullbordande.

[36.]

Efterfrågan på kraft från Trollhätteverket har blivit ännu livligare än vattenfallsstyrelsen vid avfattande av sin senaste underdåniga skrivelse i ärendet, den 31 december 1915, ansåg sig kunna beräkna. Främst är att härvid märka det energibelopp om 12,000 kilowatt., vilket enligt träffat avtal skall redan under år 1918 tillhandahållas den nya elektrosalpeterfabriken vid Stallbacka.»

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra, att vattenfallsstyrelsen i sin skrivelse den 31 december 1915 beräknat, att kraftstationens leveransförmåga år 1918 borde vara uppe i 70,000 kilowatt, under det att motsvarande siffra i en uti skrivelsen den 26 oktober 1915 intagen tablå angivits till 62,000 kilowatt.

Vattenfallsstyrelsen anför vidare i sin skrivelse den 11 november 1916:

»Redan år 1916 torde belastningen i kraftstationen komma upp till cirka 65,000 kilowatt., och kunna belastningssiffrorna för åren 1917 och 1918 uppskattas till respektive 76,000 och 90,000 kilowatt.

För att möta dessa stora kraftbehov är synbarligen nödvändigt att i hög grad påskynda utbyggnaden. Att man därigenom blir nödsakad betala tämligen höga pris för maskinerier m. m. kan ej under nu rådande förhållanden motivera något uppskov med utbyggandet, då under alla omständigheter god såväl direkt som indirekt vinst erhålles å det nedlagda kapitalet. Då för leverans av 90,000 kilowatt erfordras 13 av de stora maskinaggregaten, böra samtliga maskiner vara installerade under år 1918, och bör sålunda hela det resterande anslagsbeloppet då vara tillgängligt. På grund av att arbetena sålunda behöva forceras i högre grad än tidigare förutsatts, blir det behövt att redan under 1917 kunna disponera ytterligare ett belopp av 1,000,000 kronor.»

Vattenfallsstyrelsen hemställer alltså, att Kungl. Maj:t tacktes föreslå 1917 års riksdag att för fullbordande av tredje utbyggnaden vid Trollhätte kraftstation med 5 maskinaggregat, utöver förut anvisade medel, för år 1918 bevilja ett anslag av 3,620,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis under 1917 av tillgängliga medel utanordna intill 1,000,000 kronor.

*Departements-
chefen.*

Såsom av min förut lämnade redogörelse framgår, har riksdagen vid beviljande av anslag för år 1917 för fortsättande av arbetena för den tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation förutsatt, att denna skulle komma att utbyggas med fem maskinenheter. De hittills beviljade anslagen, 6,500,000 kronor, hava därvid beräknats för utbyggnadens verkställande med tre enheter. Härför erfordras nämligen ett belopp av 6,800,000 kronor, varav dock 300,000 kronor behöva anvisas först för år 1918. Vattenfallsstyrelsens förevarande framställning avser, att för år 1918 måtte anvisas, förutom sistnämnda belopp å 300,000 kronor,

hela det återstående belopp, 3,320,000 kronor, som erfordras för fullbordandet av utbyggnaden med fem maskinenheter.

[36.]

Sedan utbyggnaden ifråga blivit avslutad, kommer kraftverkets leveransförmåga vid fullt utnyttjande av maskinerna att uppgå till inemot 100,000 kilowatt, därav dock en del sekunda kraft. Enligt vad vattenfallsstyrelsen nu meddelat, har belastningen i kraftstationen redan år 1916 kommit upp till omkring 65,000 kilowatt och kan för åren 1917 och 1918 uppskattas till respektive 76,000 och 90,000 kilowatt. Efterfrågan på elektrisk kraft från kraftverket har sålunda på senare tid vuxit i en omfattning, som man tidigare ej kunnat beräkna, och är för närvarande så stor, att praktiskt taget all den kraft, som kan alstras vid Trollhättan före Vänerns reglering, kan vinna lönande avsättning. Jag anser mig därför böra tillstyrka, att återstoden av det till utbyggnaden erforderliga beloppet, 3,620,000 kronor, äskas av detta års riksdag. På sätt vattenfallsstyrelsen hemställt, torde 1,000,000 kronor böra, därest så visar sig erforderligt, få av vattenfallsstyrelsen lyftas redan under innevarande år.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *fullbordande av en tredje utbyggnad av Trollhätte kraftstation* för år 1918 anvisa ett anslag av 3,620,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Porjus kraftverk.

4. Första och andra utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus.

I skrivelse den 11 november 1916 har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att dels av det för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus av riksdagen beviljade anslaget å 775,000 kronor för år 1918 anvisa återstående belopp, 150,000 kronor, dels ock, under förutsättning av framläggande för innevarande års riksdag av proposition om elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön, för påbörjande av en andra utbyggnad av nämnda kraftstation för år 1918 anvisa ett belopp av 925,000 kronor.

[37.]

Första och andra utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus.

Då jag, enligt vad förut omnämnts, torde bliva i tillfälle att under riksdagens lopp underställa Kungl. Maj:t frågan om elektrifiering av

Departements-
chefen.

- [37.] linjen Kiruna—Svartön och samtidigt har för avsikt att framlägga frågorna om anslag för fullbordande av första utbyggnaden samt påbörjande av vissa arbeten för en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan å den proposition i ämnet, som kan komma att avlätas, för år 1918 beräkna dels av det för fullbordande av *första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus* av riksdagen beviljade anslaget å 775,000 kronor återstående belopp, 150,000 kronor, dels ock för påbörjande av vissa arbeten för en *andra utbyggnad av nämnda kraftstation* ett anslag av 925,000 kronor.

Älvkarleby kraftverk.

5. Uppförande av ett bostadshus vid Älvkarleby kraftverk.

- [38.] Med anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har **Uppförande av ett bostadshus vid Älvkarleby kraftverk.** 1911 års riksdag för anläggande av ett statens kraftverk vid Älvkarleby beviljat ett anslag av 9,210,000 kronor. Av nämnda anslag har riksdagen anvisat för år 1912 3,450,000 kronor, för år 1913 2,150,000 kronor, för år 1914 2,500,000 kronor och för år 1915 återstående beloppet 1,110,000 kronor.

Emellertid torde kostnaderna för fullbordandet av ifrågavarande kraftanläggning icke komma att helt kunna hållas inom ramen av det för ändamålet av riksdagen beviljade anslaget. Anledningen härtill är att söka i vissa ändringar, som vidtagits i den ursprungliga planen för anläggningen.

Beträffande sålunda vidtagna ändringar tillåter jag mig erinra följande:

I underdånig skrivelse den 17 december 1912 anhöll vattenfallsstyrelsen, bland annat, om Kungl. Maj:ts medgivande att vidtaga den ändring i Älvkarleby kraftverks ursprungliga planläggning, som vore erforderlig för ett ekonomiskt fördelaktigt utnyttjande av vattenkraften i den nedanför de egentliga Älvkarlebyfallen belägna Masurforsen, vars tillgodogörande ej förutsattes vid beslutet om ifrågavarande anläggning. Denna ändring, som väsentligen avsåg en sänkning av kraftstationen, beräknades medföra en kostnad av omkring 130,000 kronor. Sedan denna framställning blivit anmäld för 1913 års riksdag, bemyndigade Kungl.

Maj:t genom nådigt beslut den 30 juni 1913 vattenfallsstyrelsen att vidtaga den ifrågasatta ändringen samt föreskrev tillika, att, om till följd därav kraftverksbyggnaden ej skulle kunna utföras för det anslagna beloppet, anmälan därom skulle göras hos Kungl. Maj:t. [38.]

I särskilda underdåniga skrivelser den 30 oktober 1912 och den 31 oktober 1913 angående anslag för åren 1914 och 1915 till ledningar, avsedda att distribuera elektrisk energi från, bland andra, ifrågavarande kraftverk, meddelade vattenfallsstyrelsen följande. I det förslag till elektrisk utrustning av kraftverket, som legat till grund för den av riksdagen för ändamålet beviljade anslagssumman, hade en spänning å fjärrledningarna från kraftverket av 50,000 volt förutsatts. Emellertid hade det visat sig lämpligast att höja spänningen å nu nämnda ledningar till 70,000 å 80,000 volt. Därigenom minskades nämligen högst väsentligt kostnaderna för överföringsledningarna. Av samma skäl hade visat sig förmånligt att höja spänningen å överföringsledningarna inom distriktet närmast Älvkarleby från 10,000 till 20,000 volt. Emellertid ökades därigenom kostnaden för den elektriska utrustningen i kraftstationen, och beräknades denna kostnadsökning till omkring 300,000 kronor. Tänkbart vore, att vattenfallsstyrelsen kunde å vissa delar av kraftstationen göra sådana besparingar, att nämnda kostnadsökning kunde åtminstone delvis bestridas med dessa besparingar. I den mån de till kraftverket anslagna medlen emellertid ej bleve tillräckliga, ärnade vattenfallsstyrelsen senare till Kungl. Maj:t framställa begäran om ökat anslag för bestridande av de kostnadsökningar, som föranleddes av höjandet av överföringsspänningarna.

Vad vattenfallsstyrelsen sålunda anført anmäldes för riksdagen i 1913 och 1914 års statsverkspropositioner.

I underdånig skrivelse den 8 december 1916 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om uppförande av ytterligare ett bostadshus vid ifrågavarande kraftverk utöver vad som beräknats i den ursprungliga anläggningsplanen.

Efter en redogörelse för de av mig omnämnda ändringar i kraftverkets planläggning, har styrelsen till en början beträffande den totala anläggningskostnaden anført:

De belopp, som hittills anmäls för riksdagen såsom erforderliga för anläggningen av kraftverket vid Älvkarleby, utgöra $9,210,000 + 130,000 + 300,000 = 9,640,000$ kronor, varav emellertid 430,000 kronor ännu icke blivit anvisade. De senast utförda sammandragen av kostnaderna för de hittills utförda arbetena och beräkningarna av de återstående kostnaderna tyda emellertid på, att den totala anläggningskostnaden, inberäknat kostnaden för de angivna ändringarna i planläggningen, torde komma att stanna vid ett belopp av omkring 9,360,000

[38.]

kronor, fränsett kostnaderna för inköp av vissa vatten- och fiskerättigheter samt strandområden. Härtill hava emellertid medel redan anvisats från ett särskilt anslag, vadan det ytterligare erforderliga anslagsbeloppet icke skulle uppgå till mera än 9,360,000 — 9,210,000 = 150,000 kronor.

Med hänsyn särskilt till de ännu fortgående ränsningsarbetena i Stall- och Nygårdsforsarna ovanför Älvkarleby kan den beräknade anläggningskostnaden tilläventyrs bliva något ökad, men å andra sidan torde med all sannolikhet uppstå en besparing å det av 1916 års riksdag anvisade anslaget till Masurforsens uppränsning.

Alla dessa omständigheter tala emellertid för lämpligheten av att först vid 1918 års riksdag, då de verkliga kostnaderna kunna bestämdare fixeras, framlägga den slutliga redogörelsen för huru stort anslag, som ytterligare må behöva anvisas för fullbordandet av kraftverket vid Älvkarleby.»

Härefter har styrelsen anført, att vid Älvkarleby snarast möjligt borde uppföras ytterligare ett bostadshus utöver vad som beräknats i den ursprungliga planen för kraftverkets anläggning. Det hade nämligen visat sig, dels att den lägre driftpersonalen vid antagandet varit gift eller sedermera inträtt i gifte i betydligt större utsträckning än styrelsen med ledning av erfarenheterna från Trollhättan beräknat, dels ock att de få ogifta maskinisterna med flera på grund av svårigheten att å platsen för rimligt pris erhålla drägliga bostads- och matförhållanden måst bilda egna hushåll. Det nu till uppförande ifrågasatta bostads- huset är av styrelsen avsett att utföras efter i huvudsak samma typ som de förut vid kraftverket uppförda och i likhet med dessa inrymma 4 lägenheter med kök. Kostnaden för detsamma, inberäknat förvärv av tomtplats, har av styrelsen beräknats till omkring 37,000 kronor, vilket belopp icke medräknats uti den förut nämnda av styrelsen angivna totalkostnadssumma för kraftverket å 9,360,000 kronor. Då emellertid, såsom av styrelsen förut framhållits, det syntes styrelsen lämpligt att först av 1918 års riksdag begära ett anslag i ett för allt för täckande av de extra kostnaderna för Älvkarleby kraftverksanläggning, men det ifrågavarande bostadshuset omedelbart behövde komma till utförande, har styrelsen anhållit om nådigt bemyndigande att av tillgängliga medel förskjuta de för uppförande av samma bostadshus jämte förvärv av lämpligt tomtområde erforderliga medel.

Departements-
chefen.

Av det föregående framgår, att det torde bliva nödvändigt att för fullbordandet av anläggningen av Älvkarleby kraftverk av riksdagen äska ett anslag utöver vad av riksdagen förut för ändamålet anvisats. Emellertid torde, såsom vattenfallsstyrelsen föreslagit, frågan härom böra anstå till dess det erforderliga anslagsbeloppet, vilket lär bliva av jämförelsevis ringa storlek, kan närmare fixeras.

Föreliggande framställning går ej heller för närvarande ut på något anslag, utan avser bemyndigande för vattenfallsstyrelsen att av tillgängliga medel förskjuta kostnaderna för det av styrelsen ifrågasatta bostadshuset. Enligt vad jag inhämtat äro vid kraftverket uppförda sju bostadshus för driftpersonalen, därav två med vardera 2 lägenheter om 3 rum och kök, fyra med vart och ett 2 lägenheter om 2 rum och kök samt ett med 4 lägenheter om likaledes 2 rum och kök. Det nu föreslagna bostadshuset är avsett att inredas i huvudsaklig överensstämmelse med sistnämnda byggnad, för vilken kostnaden, inberäknat utgift för förvärvande av tomtplats, uppgått till omkring 32.000 kronor. Orsaken till den nu beräknade kostnadsökningen lär vara att söka i de stegrade arbets- och materialpriserna. Till jämförelse tillater jag mig erinra, att kostnaden för boställsbyggnader av jämförlig storlek vid statens järnvägar, såsom jag förut denna dag varit i tillfälle att nämna, av järnvägsstyrelsen beräknats till 27,000 à 28,500 kronor. Att bemärka är emellertid, att dessa belopp allenast avse byggnadskostnaden. [38.]

Då ifrågavarande byggnad torde vara nödvändig för beredande av tillräckligt antal bostadslägenheter åt kraftverkets driftpersonal, har jag ansett mig böra biträda styrelsens framställning. Med hänsyn till den ökning i anläggningskostnaderna för kraftverket, som utförande av det föreslagna byggnadsföretaget kommer att medföra, torde dock riksdagens yttrande i ämnet böra inhämtas.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att *vid Älvkarleby kraftverk må*, utöver det antal bostadshus, som i den ursprungliga anläggningsplanen för kraftverket beräknats, *uppföras ytterligare ett bostadshus* för en beräknad kostnad, inbegripet förvärv av erforderlig tomtplats, av 37,000 kronor.

6. Ångkraftstation för Älvkarleby kraftverk m. m.

För anläggande av en ångkraftstation för Älvkarleby kraftverk har 1915 års riksdag beviljat ett anslag av 1,650,000 kronor samt därav för år 1916 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor. Därefter har 1916 års riksdag dels av det för anläggande av ångkraftstationen beviljade anslaget å 1,650,000 kronor för år 1917 anvisat återstående beloppet 650,000 kronor, dels ock för utvidgning av ångkraftstationen beviljat ett anslag av 1,500,000 kronor och därav för år 1917 anvisat ett belopp av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 500,000 kronor.

[39.]
Ångkraft-
station för
Älvkarleby
kraftverk
m. m.

[39.]
Anslag för
1918.

Uti skrivelse den 11 november 1916 har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för år 1918 anvisa återstoden, 500,000 kronor, av det utav 1916 års riksdag beviljade anslaget för utvidgning av nämnda ångkraftstation. Styrelsen har därvid meddelat, att ångkraftstationen beräknades bliva driftfärdig så tidigt, att den, om så erfordrades, komme att kunna lämna reservkraft under lågvattenperioden under innevarande vinter.

Tillika har styrelsen anhållit om avlåtande av framställning om anvisande för år 1918 av ett anslag av 250,000 kronor till förlagskapital för anskaffande av bränsle för ångkraftstationen, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna beloppet.

Som motiv för sistnämnda framställning har vattenfallsstyrelsen anfört följande:

»Då vattentillgången vid Älvkarleby under lågvattenperioderna varierar betydligt år från år, kan det för ett visst år för ångkraftstationen erforderliga bränslebehovet icke på förhand beräknas, utan måste ett för alla förhållanden tillräckligt bränsleförråd anskaffas och sedermera kompletteras i mån av förbrukningen. Kostnaden för vad som sålunda förbrukas skall naturligtvis påföras kraftverkets driftkostnader för motsvarande år och bestridas av energiinkomsterna för samma år. Kostnaden för det förråd av bränsle, som måste hållas i reserv, bör däremot icke bestridas av inkomstmedel, utan torde för detta ändamål böra anvisas ett förlagskapital, vars storlek vattenfallsstyrelsen för närvarande vill föreslå till 250,000 kronor, vilket vid nuvarande bränslepris motsvarar en energimängd av cirka 6 millioner kilowattimmar.»

Departements-
chefen.

Mot vattenfallsstyrelsens hemställan om anvisande för år 1918 av återstoden, 500,000 kronor, av det för utvidgning av ångkraftstationen beviljade anslaget har jag intet att erinra.

Med hänsyn till de växlingar i ångkraftstationens användning, som äro beroende av variationerna i Dalälvens vattenföring, torde det vara omöjligt att på förhand beräkna det för ett visst år för ångkraftstationen erforderliga bränslebehovet. I likhet med vattenfallsstyrelsen finner jag det därför vara nödvändigt, att ett för alla förhållanden tillräckligt förråd av bränsle anskaffas, vilket sedermera bör kompletteras i mån av förbrukning. För täckande av utgifterna för anskaffande av ett dylikt reservförråd torde lämpligen ett särskilt anslag böra anvisas. Såsom vattenfallsstyrelsen framhållit, kommer däremot givetvis kostnaden för vad som förbrukats att påföras kraftverkets driftkostnader. Mot storleken av det av vattenfallsstyrelsen äskade anslaget till förlagskapital för anskaffande av bränsle finner jag intet att erinra. Det äskade beloppet skulle, enligt vad styrelsen meddelar, vid

nuvarande bränslepris komma att motsvara en energimängd av omkring 6 millioner kilowattimmar eller något mindre än det krafttillskott, som under de närmaste åren vid normala vattenförhållanden beräknats komma att årligen levereras från ångkraftstationen. På sätt vattenfallsstyrelsen hemställt, torde medlen böra få av styrelsen lyftas redan under innevarande år.

Till den i fjolårets proposition av mig berörda frågan om användande av torvbränsle i viss utsträckning för ångkraftstationens eldning torde jag bliva i tillfälle att inom den närmaste tiden återkomma.

Jag hemställer nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels att av det för utvidgning av ångkraftstationen för Älvkarleby kraftverk beviljade anslaget å 1,500,000 kronor för år 1918 anvisa återstående beloppet, 500,000 kronor,

dels ock att till förlagskapital för anskaffande av bränsle för nämnda ångkraftstation för år 1918 anvisa ett anslag av 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna beloppet.

7. Distributionsanläggningar för statens kraftverk.

För anläggning av distributionsledningar och därmed sammanhängande arbeten vid Trollhätte kraftverk har riksdagen beviljat år 1907 1,500,000 kronor, år 1908 1,000,000 kronor, år 1909 1,500,000 kronor, år 1910 1,000,000 kronor, år 1911 1,500,000 kronor samt år 1912 1,500,000 kronor eller sammanlagt 8,000,000 kronor.

[40.]
Distributionsanläggningar för statens kraftverk.

För utförande av dylika anläggningar vid Älvkarleby kraftverk har riksdagen beviljat år 1912 1,500,000 kronor och år 1913 2,500,000 kronor eller tillsammans 4,000,000 kronor.

För distributionsledningar vid Porjus kraftverk har av de av 1910 års riksdag till kraftverksanläggningen beviljade medlen beräknats ett belopp av 890,000 kronor, varjämte riksdagen till förstärkning av stolparna å kraftledningen Porjus—Gällivare—Kiruna år 1913 beviljat 160,000 kronor, sålunda sammanlagt 1,050,000 kronor.

Från och med år 1914 har riksdagen anvisat gemensamma anslag för anläggning av ledningar, avsedda att distribuera elektrisk energi från statens olika kraftverk, samt för därmed sammanhängande arbeten,

[40.] nämligen för år 1915 2,200,000 kronor, för år 1916 800,000 kronor och för år 1917 3,000,000 kronor.

Uti en den 11 november 1916 dagtecknad skrivelse har vattenfallsstyrelsen nu anfört:

»I underdänig skrivelse av den 20 december 1915 angående anslag till distributionsanläggningarna vid statens kraftverk för år 1917 framhöll vattenfallsstyrelsen, att det pågående kriget i hög grad ökat efterfrågan på kraft från statens kraftverk, och under år 1916 har denna efterfrågan ytterligare vuxit, vilket med hänsyn till de stegrade kolprisen är fullt naturligt. Härigenom har också utvecklingen av kraftstationerna och deras distributionsnät tagit vida större fart, än man förut kunnat vänta. Det torde då vara självfallet, att därest nytillkommande kraftbehov även framdeles skola kunna tillgodoses, detta förutsätter, att byggnadsanslag för distributionsanläggningarna måste beviljas i större utsträckning än normalt. Enligt vattenfallsstyrelsens uppfattning är en dylik påskyndad utbyggnad av distributionsanläggningarna för statens kraftverk i hög grad fördelaktig ur samhällelig och nationalekonomisk synpunkt. Betydelsen av att såväl industri som hantverk och lantbruk bliva oberoende av utländskt bränsle kan nämligen efter de senaste årens erfarenheter näppeligen överskattas. Den kraftiga utvecklingen inom industrien kommer vidare att väsentligt stödjas därigenom, att kraft i tillräcklig mängd och till måttligt pris ställes till dess förfogande. Bristen å arbetskraft å landsbygden gör slutligen behovet av elektrisk kraft därstädes vida mera trängande än förut. Därest nuvarande höga materialpris vore en mera tillfällig företeelse, kunde ett uppskov av alla anläggningar, som icke äro oundgängligen erforderliga, anses befogat. Emellertid synes det vara ganska tvivelaktigt, om någon nämnvärd prisreduktion skall inträffa under de närmaste åren. Under sådana förhållanden bör det vara lämpligast att icke uppskjuta anläggningar, som äro till så stort allmänt gagn som de ifrågavarande, där nämligen full förräntning av anläggningskapitalen kan ernås.

De distributionsanläggningar, som för närvarande äro under arbete, eller inom de närmaste åren torde böra komma till utförande, äro följande:

Vid *Trollhätte kraftverk* beräknas 50,000 voltlinjen från Alingsås till Sjömarken vid Borås jämte sekundärstationen därstädes och de därifrån utgående sekundärlinjerna till Svennlunga och Dalsjöfors bliva färdiga att tagas i drift i slutet av 1916 eller början av 1917. Detsamma gäller sekundärlinjerna från Skövde till Karlsborg och Tidän samt ledningen nr 5 från Trollhätte kraftstation till industriområdet vid Stallbacka. Under år 1917 äro följande större anläggningar avsedda att utföras: en 50,000 voltlinje från Trollhättan till Uddevalla jämte en sekundärstation därstädes och en därifrån utgående sekundärlinje till Lysekil; förstärkning av Skara- och Skövdelinjernas överföringsförmåga genom utbyte av linor; förstärkning av Göteborgslinjens isolation genom utbyte av isolatorer samt komplettering av Göteborgsstationen; förstärkning av Stallbackalinjerna och komplettering av Stallbacka-stationen för överförande av totalt c:a 60,000 kilowatt, vilket erfordras i samband med det nyligen med A.-B. Elektrosalpeter avslutade kontraktet; diverse sekundärlinjer till en sammanlagd längd av c:a 150 km.; omkring 15 st. tertiärstationer samt ett tertiärnät (i Örgryte). På programmet för år 1918 är upptagen sträckan Trollhättan—Hverled av den

redan beslutade nya ledningen till Göteborg samt c:a 200 km. sekundärlinjer och 15 st. tertiärstationer.

[40.]

Vid *Älvkarleby kraftverk* beräknas 70,000 voltlinjerna till Strängnäs och Eskilstuna samt sekundärstationerna på nämnda platser ävensom 40,000 voltlinjen Stjärnsund—Hedemora och sekundärlinjen Nykvarn—Södertälje jämte ett flertal mindre sekundära bygdelinjer bliva färdiga i slutet av 1916 och början av 1917. Under år 1917 skola sekundärstationerna i Hedemora och Södertälje färdigställas; vidare ingå i byggnadsprogrammet för sistnämnda år en 70,000 voltlinje Strängnäs—Kantorp—Katrineholm samt c:a 200 km. sekundärlinjer och c:a 15 st. tertiärstationer. På programmet för år 1918 äro upptagna följande arbeten: 70,000 voltlinje från Västerås till Hedemora; komplettering av sekundärstationen i Västerås; c:a 150 km. sekundärlinjer samt c:a 15 st. tertiärstationer. Slutligen torde möjligen ytterligare tvenne 70,000 voltlinjer, nämligen från Strängnäs till Södertälje och från Uppsala till Rotebro samt en sekundärstation vid Rotebro, komma att behöva utföras under år 1918. Vissa förskjutningar mellan de här ovan för åren 1917 och 1918 planerade arbetena torde emellertid kunna visa sig nödvändiga.

Vid *Porjus kraftverk* har på sista tiden yppat sig efterfrågan å kraft för metallurgiskt ändamål, och ett smältverk är redan under uppförande i Porjus. För åren 1917 och 1918 har därför upptagits kostnad för diverse anläggningar i samband med dylik kraftleverans med 200,000 kronor för vardera året.

De anslag, som riksdagen hittills beviljat för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk, uppgå för närvarande till 19,050,000 kronor, nämligen:

för Trollhätte kraftverk	kronor	8,000,000: —
» Älvkarleby »	»	4,000,000: —
» Porjus »	»	1,050,000: —
» alla kraftverken gemensamt	»	6,000,000: —
Summa kronor		19,050,000: —

Härav äro 16,050,000 kronor beviljade för tiden till och med år 1916, under det att 3,000,000 kronor av det för alla kraftverken gemensamma anslaget anvisats för år 1917 med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 1,000,000 kronor. I enlighet härmed hava tills dato följande belopp ställts till vattenfallsstyrelsens förfogande:

för Trollhätte kraftverk	kronor	8,000,000: —
» Älvkarleby »	»	7,650,000: —
» Porjus »	»	1,400,000: —
Summa kronor		17,050,000: —

Av dessa medel hava den 31 augusti 1916 använts:

för Trollhätte kraftverk omkring ...	kronor	6,800,000: —
» Älvkarleby »	»	6,200,000: —
» Porjus »	»	1,400,000: —
Summa kronor		14,400,000: —

[40.] och den 31 december 1916 beräknas ytterligare hava åtgått:

för Trollhätte kraftverk omkring	kronor	600,000: —
» Älvkarleby » »	»	800,000: —
Summa kronor		1,400,000: —

Vid sistnämnda tidpunkt kommer alltså att hava använts tillsammans cirka 15,800,000 kronor, vadan till år 1917 av de hittills beviljade anslagsmedlen skulle komma att återstå cirka 3,250,000 kronor.

Kostnaderna för de arbeten, som, enligt vad ovan nämnts, äro avsedda att utföras under år 1917, uppgå till ungefär följande belopp:

för Trollhätte kraftverk till omkring	kronor	1,950,000: —
» Älvkarleby » »	»	1,750,000: —
» Porjus » »	»	200,000: —
Summa kronor		3,900,000: —

För år 1917 skulle alltså komma att fattas 650,000 kronor.

Kostnaderna för de arbeten, som torde böra utföras under år 1918, uppskattas till följande belopp:

för Trollhätte kraftverk till	kronor	1,200,000: —
» Älvkarleby » »	»	3,450,000: —
» Porjus » »	»	200,000: —
Summa kronor		4,850,000: —

För tiden till den 1 januari 1919 skulle alltså komma att behövas 5,500,000 kronor utöver hittills beviljade anslag, vilket belopp dock med hänsyn till nödvändigheten att begränsa anslagskraven torde kunna minskas till 5,000,000 kronor. För att under förhandenvarande omständigheter kunna möta alla eventualiteter torde härav 2,000,000 kronor böra kunna ställas till vattenfallsstyrelsens förfogande redan under år 1917.

De förut angivna kostnaderna hava uppskattats på basis av de förhållanden och pris, som varit rådande under större delen av 1916. Skulle de svårigheter särskilt beträffande materialanskaffningen, som under allra sista tiden i ökad omfattning gjort sig gällande, komma att fortfara eller ytterligare stegras, kommer detta givetvis att fördyra anläggningarna i mycket avsevärd grad.

Då redan till följd härav en väsentlig inskränkning av anläggningarnas planerade omfattning kan bli nödvändig under arbetets gång, torde det ej vara tillrådligt att ytterligare minska det föreslagna anslaget storlek.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för år 1918 anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor att enligt Kungl. Maj:ts närmare föreskrifter användas till utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 14 januari 1916 i anledning av vattenfallsstyrelsens framställning om anslag till distributionsanläggningar för år 1917 framhöll jag, att till följd av de oerhört ökade kolprisen anslutningen av nya abonnenter till statens kraftverk varit större än man väntat och att talrika förfrågningar fortfarande gjordes om erhållande av kraft. Så har, enligt vad jag i inledningen till mitt anförande beträffande anslag till utgifter för kapitalökning att äskas av innevarande års riksdag närmare utvecklat, i utsträckt omfattning varit förhållandet under år 1916, huvudsakligen beroende på de alltfjämt stegrade priserna på kol och brännolja.

[40.]

*Departements
chefen.*

Mer än eljest synes det för den skull nu vara av vikt, att den outnyttjade kraft, som finnes tillgänglig i statens kraftstationer, kommer till användning. Kostnaderna för distributionsanläggningar äro visserligen för närvarande mycket uppdrivna, men på grund av läget på bränslemarknaden kunna abonnenterna på andra sidan med fördel betala sådana kraftpris, att de kostnader utöver de normala, som staten måste vidkännas för anläggningarna, kunna amorteras under en jämförelsevis kort tidsperiod. Vare sig man ser saken ur ren affärssynpunkt eller tager hänsyn till statens intresse av att industri, hantverk och lantbruk beredas fördelen av billig inhemsk kraft, synes man alltså böra sörja för att erforderliga medel för distributionsanläggningar stå till vattenfallsstyrelsens förfogande.

Styrelsen har, såsom närmare framgår av dess skrivelse, beräknat, att för år 1918 för ändamålet erfordras 5,500,000 kronor, men med hänsyn till nödvändigheten att begränsa anslagskraven ansett beloppet kunna nedsättas till 5,000,000 kronor. Av samma anledning finner jag mig emellertid böra ifrågasätta en ytterligare reducering av anslaget till 4,000,000 kronor. Härmed skulle ock vinnas, att man bleve i tillfälle att avvakta den ytterligare erfarenhet angående behovet av nya distributionsanläggningar, som kan föreligga i slutet av år 1917. En dylik reducering synes dock kunna ske endast under förutsättning, att av de medel, som komma att av nästkommande års riksdag anvisas för år 1919, styrelsen beredes tillgång att förskottsvis under år 1918 lyfta erforderligt belopp.

Ytterligare någon minskning av anslaget skulle möjligen kunna vinnas därigenom, att vattenfallsstyrelsen — i likhet med vissa enskilda elektricitetsverk — låter större industrier eller samhällen, som äro i behov av kraft, kontant betala det belopp, varmed kostnaden för vederbörande distributionsanläggning överstiger det normala priset och istället

- [40.] lämnar kraften billigare. Även om så kommer att förfaras i vissa fall, torde emellertid av dylik anledning ytterligare minskning av anslaget utöver vad jag nyss föreslagit icke vara att tillråda. I detta sammanhang vill jag framhålla, att, då fråga är om leverans av kraft för lantbrukets behov eller till sammanslutningar av abonnenter eller till mindre samhällen, ett sådant förfaringssätt som det nyss antydda icke bör förekomma. Det skulle nämligen stå i strid med strävandet att genom underlättande av kapitalanskaffning från statens sida främja landsbygdens elektrifiering, vilket syfte särskilt framhållits i den motion, som låg till grund för riksdagens skrivelse den 29 maj 1915, n:r 176, angående vidtagande av vissa åtgärder från statens sida till främjande av landsbygdens förseende med elektrisk kraft.

Jag anser mig alltså böra förorda, att det av vattenfallsstyrelsen begärda anslaget nedsättes till 4,000,000 kronor. I enlighet med vad vattenfallsstyrelsen hemställt torde 2,000,000 kronor av detsamma böra få av styrelsen i fall av behov lyftas under innevarande år.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för år 1918 anvisa ett belopp av 4,000,000 kronor att enligt de närmare föreskrifter, Kungl. Maj:t meddelar, användas för *utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk*, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor.

8. Inventarier för statens vattenfallsverk.

- [41.] **Inventarier för statens vattenfallsverk.** I skrivelse den 31 oktober 1913 gjorde vattenfallsstyrelsen framställning om anvisande av ett anslag å 800,000 kronor till anordnande av ett centralförråd för statens vattenfallsverk. Fördelen med ifrågasvarande anslag skulle huvudsakligen vara, att vid en minskning av vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet de byggnadsinventarier, som återstode vid avslutandet av ett visst byggnadsföretag och ej omedelbart erfordrades vid annat av styrelsen omhänderhaft dylikt, icke skulle vid arbetets fullbordande behöva försälgas, vilket med hänsyn till omständigheterna oftast måste ske till mindre fördelaktigt pris, utan skulle

kunna bibehållas i förråd i avvaktan på den användning, som framdeles kunde uppstå, eller på lämpliga konjunkturen för försäljning. En anordning sådan som den av vattenfallsstyrelsen föreslagna ansågs kunna medföra avsevärda besparingar genom det mera planmässiga förvärvande och användande av inventarierna, vartill densamma kunde leda. [41.]

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 14 januari 1914 yttrade emellertid föredragande departementschefen, att förevarande angelägenhet skulle kunna ordnas genom en bokföringsåtgärd, när räkenskaperna för respektive företag bragts närmare sin avslutning. Med hänsyn härtill samt till de stora och onekligen mera trängande anslagskrav, som på en del andra områden under nämnda år gjorde sig gällande, fann sig departementschefen icke kunna ifrågasätta något anslag för år 1915 till ifrågavarande ändamål. Någon framställning i ämnet till riksdagen kom därför icke till stånd.

I skrivelse den 23 oktober 1914 angående anslag till inventarier för Trollhätte kanalverk och Älvkarleby kraftverk berörde styrelsen ånyo denna fråga och anförde därvid, att styrelsen på grunder, som närmare utvecklades, fortfarande vore övertygad om behovet och lämpligheten av, att särskilt anslag anvisades till anordnande av ett centralförråd för statens vattenfallsverk, ehuru styrelsen med hänsyn till den ekonomiska situationen icke ville föreslå, att framställning i ämnet gjordes till 1915 års riksdag. Under förutsättning att anslag till centralförrådet beviljades av 1916 års riksdag, kunde man nämligen enligt styrelsens mening under den närmaste tiden möjligen reda sig med den provisoriska anordningen att överföra från kraftstationsanläggningarna vid Porjus och Älvkarleby överblivna arbetsinventarier till Trollhätte kanals ombyggnad.

Då vattenfallsstyrelsen sålunda icke framställt något yrkande i förevarande ämne, ansåg jag vid föredragning av sistnämnda skrivelse inför Kungl. Maj:t den 14 januari 1915 något yttrande från min sida icke vara påkallat.

I skrivelse den 26 oktober 1915 gjorde vattenfallsstyrelsen ånyo framställning om anvisande av anslag till ifrågavarande ändamål.

Vattenfallsstyrelsen anförde därvid följande:

Sedan arbetena såväl för Porjus som Älvkarleby kraftverk numera äro i huvudsak färdiga, och den nya farleden Vänern—Kattegatt väntas under år 1916 kunna i sin helhet öppnas för trafik, synes det vattenfallsstyrelsen i hög grad behöfligt, att frågan om ett statens vattenfallsverks centralförråd blir på ett ändamålsenligt sätt ordnad senast under år 1917. Från Porjusarbetena har redan

- [41.] huvudposten av större byggnadsinventarier bokföringsvis överflyttats till Trollhätte kanals ombyggnad. En del maskiner m. m. har dessutom under hand försålts till utomstående. Sedan Trollhätte kanals ombyggnad avslutats, finnes intet under vattenfallsstyrelsen sorterande byggnadsföretag, för vilket medel beviljats och vartill någon större del av befintliga maskiner m. m. kunna överflyttas, om man bortser från Trollhätte kraftverks tredje utbyggnad. Detta arbete är dock ej av sådan omfattning, att det är motiverat att för detsamma övertaga inventarier i så stor omfattning, som det här skulle gälla. Även om Södertälje kanals ombyggnad skulle komma att påbörjas under år 1916, skulle det enligt vattenfallsstyrelsens mening vara olämpligt att till detta företag överföra andra inventarier än sådana, som verkligen erfordras för dess utförande. Det synes även vara påtagligt, att anslagsmedel, motsvarande dessa inventariers bokförda värde, år efter år måste stå till vattenfallsstyrelsens föfogande, under förutsättning att ej alla för tillfället obehövlige byggnadsinventarier skola omedelbart realiseras till den högstbjudande, vilket ej kan anses förenligt med en klok ekonomi. Har ej ett särskilt anslag blivit för ändamålet anvisat på sätt vattenfallsstyrelsen föreslagit, måste i stället vederbörande byggnadsanslag tilltagas så rikliga, att av dem tillfälligt kan gäldas det bokförda värdet även av sådana byggnadsinventarier, vilka ej äro behövlige för ifrågavarande byggnadsföretag.

Vattenfallsstyrelsen kan därför ej annat än vidhålla sitt förut framförda förslag om beviljande av ett särskilt anslag för ett statens vattenfallsverks centralförråd.

På grund av att värdena för inventarierna vid vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten successivt nedskrivits genom ganska rikliga amorteringar, som påförts respektive anläggningskonton, är flertalet inventarier för närvarande lågt bokfört. Genom skedda försäljningar har dessutom byggnadsinventariernas sammanlagda värde ytterligare nedbringats. De olika byggnadsinventarieförrådens bokförda värde uppgick det oaktat den 1 juli 1915 till ett sammanlagt belopp av 934,761 kronor 50 öre.

Frånräknas värdet för verktyg och vissa andra mindre inventarier, som ej lämpligen böra hänföras till ett centralförråd, återstår en totalsumma av cirka 700,000 kronor.

Genom ytterligare avskrivningar under återstående arbetstider för vederbörande byggnadsföretag torde denna summa kunna minskas till omkring 550,000 kronor, i synnerhet som några större nyinköp av inventarier icke torde bliva erforderliga för nu pågående arbeten.

Då emellertid vattenfallsstyrelsen hyser den bestämda övertygelsen, att åtminstone under den tid, vartill nu hänsyn behöver tagas, alltid en del byggnadsarbeten för vattenfallsstyrelsens räkning kommer att pågå och till dessa lämpligen kunna successivt överföras åtskilliga av de mindre dyrbara inventarierna samt dessutom vissa sådana successivt kunna med fördel säljas och andra torde böra övertagas av vissa driftverk, bör det under nu rådande förhållanden utan olägenhet låta sig göra att åtminstone tills vidare begränsa ett anslag för det ifrågasatta centralförrådet till 400,000 kronor. Däremot anser sig styrelsen på ovan anförda skäl icke kunna förorda en ytterligare sänkning av beloppet, om anslaget skall kunna motsvara det avsedda ändamålet.

På grund av vad sålunda anförts hemställde vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte hos 1916 års riksdag begära ett anslag av 400,000

kronor för anordnande av ett centralförråd för statens vattenfallsverk. Tillika anhöll vattenfallsstyrelsen, att, i händelse dylikt anslag bleve beviljat, Kungl. Maj:t måtte förordna, att i rikshuvudboken skulle uppläggas ett särskilt konto för statens vattenfallsverks centralförråd.

Då emellertid utredningen i ärendet icke hann slutföras i tillräckligt god tid samt med beslut om centralförrådets inrättande ansågs kunna anstå, tills man hunnit avsluta Trollhätte kanals ombyggnad, vid vilken de dyraste inventarierna användes, framlades icke något förslag i ämnet till 1916 års riksdag.

I skrivelse den 11 november 1916 har vattenfallsstyrelsen nu ånyo väckt förslag om inrättande av ett centralförråd samt därvid anført, att, efter avslutningen av det stora kanalombyggnadsarbetet vid Trollhättan under år 1917, kanalombyggnadens stora inventarietkonto, omfattande jämväl en mängd från Porjus överflyttade inventarier, måste på ett eller annat sätt avvecklas. Då ensamt nämnda inventarietkonto för närvarande uppgår till omkring 480,000 kronor, synes det vattenfallsstyrelsen påtagligt, att en överföring till styrelsens övriga byggnadsföretags förrådskonton ej utan oskäligen belastning av dessa kan ske, varemot givetvis vissa av ifrågavarande inventarier kunna och böra överflyttas till andra arbeten, i den mån de där finna användning. Även är det behöfligt att snart kunna avveckla inventarietkontot vid byggnadsarbetena för Älvkarleby kraftstation.

Vattenfallsstyrelsen har därför ånyo upprepat sin hemställan beträffande anslag för ett centralförråd för statens vattenfallsverk. Det för ändamålet erforderliga beloppet finner styrelsen, liksom vid avgivande av sin närmast föregående framställning i ärendet, kunna, med hänsyn till nödvändigheten att möjligast begränsa anslagskraven, fixeras till 400,000 kronor, varvid förutsättes, att större delen av de för olika byggnadsföretag i bruk varande inventarier fortfarande bokföras å särskilda förrådskonton för respektive företag.

Därjämte har vattenfallsstyrelsen i särskilda skrivelser den 11 november 1916 hemställt om anvisande för år 1918 av 200,000 kronor till anskaffande av inventarier för Trollhätte kanalverk och 100,000 kronor till anskaffande av inventarier för Älvkarleby kraftverk, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 utanordna dessa belopp.

Emellertid har vattenfallsstyrelsen slutligen i särskild skrivelse den 11 november 1916 — med hänvisning till sina tre förberörda skrivelser av samma dag — anført följande:

[41.]

»Det kan ifrågasättas, huruvida det ej vore lämpligare att, i likhet med vad som är fallet beträffande anslagen till nya inventarier för statens järnvägar och till distributionsanläggningar för statens kraftverk, samtliga de anslag, som för varje år förutses behövlige för här ifrågavarande ändamål, sammanfördes till ett totalbelopp, vilket av Kungl. Maj:t äskades av riksdagen såsom anslag till inventarier för statens vattenfallsverk. Om vidare vattenfallsstyrelsen bemyndigades att i mån av behov fördela ifrågavarande anslagssumma å respektive verk och anläggningar, vunnnes, bland annat, den fördelen, att en besparing vid anskaffningen av inventarier för ett verk kunde direkt komma ett annat verk, där behovet blivit större än som förutsetts, till godo. Av skäl, som framgå av föregående underdåniga skrivelser angående anslag till centralförråd för statens vattenfallsverk, kan emellertid icke hela ifrågavarande anslagsbelopp uppdelas på vattenfallsverkets nuvarande avdelningar, varför, även om frågan löses på här angivet sätt, i rikshuvudboken måste uppläggas ett särskilt konto för statens vattenfallsverks centralförråd.

I sammanhang härmed tillåter sig vattenfallsstyrelsen framhålla, att det är ur de årligen återkommande anslagen till nya inventarier för statens järnvägar, som järnvägsstyrelsen kunnat bereda sig tillgång till anordnande av ett byggnadscentralförråd.

Till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk hava anvisats av 1912 års riksdag 125,000 kronor samt av 1913 års riksdag 150,000 kronor. Då det är ovisst, huruvida det sistnämnda anslagsbeloppet kan under de båda närmaste åren behöva till fullo tagas i anspråk för inventarier vid Trollhätte kraftverk, synes det vara lämpligt, att, därest gemensamt anslag till inventarier för statens vattenfallsverk beviljas, det även beslutas, att nämnda anslag å 150,000 kronor får användas till anskaffande av inventarier för statens vattenfallsverk i allmänhet.»

Vattenfallsstyrelsen har för den skull alternativt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels för år 1918 anvisa ett anslag av 700,000 kronor till inventarier för statens vattenfallsverk, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna beloppet,

dels medgiva, att det av 1913 års riksdag anvisade anslaget av 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk må användas såsom gemensamt anslag till anskaffande av inventarier för statens vattenfallsverk.

Under förutsättning att nämnda förslag vinner bifall, har vattenfallsstyrelsen vidare hemställt, att Kungl. Maj:t måtte

dels förordna, att i rikshuvudboken skall uppläggas ett särskilt konto för statens vattenfallsverks centralförråd,

dels bemyndiga vattenfallsstyrelsen att mellan statens vattenfallsverks särskilda avdelningar fördela ifrågavarande, till inventarier för statens vattenfallsverk avsedda anslag.

Departements-
chefen.

Det av vattenfallsstyrelsen framlagda förslag, för vilket jag senast redogjort, innebär, att för år 1918 skulle anvisas ett gemensamt anslag

å 700,000 kronor till inventarier för statens vattenfallsverk, samt att för nämnda ändamål skulle få användas jämväl det av 1913 års riksdag anvisade anslaget å 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk. Av de medel, som sålunda skulle bliva tillgängliga, äro 400,000 kronor avsedda till inlösen från vattenfallsstyrelsens olika byggnadsföretag av inventarier, vilka skulle ingå i ett statens vattenfallsverks centralförråd. Återstående beloppet skulle användas till nyanskaffning av inventarier vid vattenfallsverkets särskilda avdelningar. [41.]

Anordnande av ett dylikt centralförråd skulle enligt min mening medföra väsentliga fördelar för staten. Icke obetydliga förluster skulle uppstå, om de byggnadsinventarier, som återstå vid avslutandet av ett utav vattenfallsstyrelsen omhänderhaft byggnadsföretag och ej omedelbart erfordras vid annat dylikt, skulle efter arbetets fullbordande behöva försälgas till den högstbjudande utan hänsyn till de pris, inventarierna för tillfället betinga. Så har hittills icke skett, utan de inventarier, som ej lämpligen kunnat få användning vid framdeles erforderliga reparationsarbeten vid det byggnadsföretag, för vars utförande de begagnats, hava överflyttats eller bokföringsvis överförts till ett nytt byggnadsföretag. Därvid har från anslaget till det nya byggnadsföretaget erlagts ersättning till det fullbordade företaget för vad inventarierna efter skedd avskrivning ansetts värda. På detta sätt kan dock icke lämpligen för all framtid förfaras, särskilt icke med alla de inventarier, som återstå efter avslutande av Trollhätte kanals ombyggnad — detta särskilt med hänsyn därtill, att vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet kommer att under de närmaste åren vara av mindre omfattning än hittills. Att vid sådant förhållande ordna saken genom en blott bokföringsåtgärd låter sig icke göra på annat sätt än att kostnaden för de byggnadsföretag, till vilka de för de tidigare fullbordade företagen överflödiga inventarierna överförts, bleve ökad med ett belopp, motsvarande värdet av de obehövligen inventarierna. En oriktig bokföring av ett företags värde skulle emellertid därigenom lätt bliva följden och anslag till täckande av uppkommen brist skulle i de flesta fall behöva begäras av riksdagen. I likhet med vattenfallsstyrelsen anser jag därför det bästa sättet att lösa frågan vara, att ett särskilt centralförråd inrättas för statens vattenfallsverk. Från detta förråd skulle då nödiga arbetsmaskiner och dylika inventarier uthyras, i vissa fall försälgas till de olika byggnadsföretagen. Någon särskild administrationskostnad för ett sådant förråd skulle icke uppkomma, utan de olika inventarierna kunde kvarbliva vid de företag, vid vilka de använts, tills de behövde tagas i bruk vid

- [41.] något nytt av vattenfallsstyrelsen lett byggnadsföretag eller kunde överlåtas till annan statens förvaltningsmyndighet eller på annat sätt till fördelaktigt pris försäljas.

Inventarierna vid vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten voro efter skedda avskrivningar den 1 september 1916 bokförda till ett belopp av 666,340 kronor 10 öre. Då endast en del inventarier lär vara av beskaffenhet att bära ingå i centralförrådet, synes det av vattenfallsstyrelsen för nämnda förråd beräknade beloppet å 400,000 kronor vara lämpligt avvägt.

Beträffande vattenfallsstyrelsens framställning, i vad den avser beredande av medel till anskaffande av behövliga nya inventarier för statens vattenfallsverk, finner jag mig mest tilltalad av att i stället för särskilda anslag ett gemensamt anslag anvisas för ändamålet, vilket då jämväl skulle avse kostnaderna för inlösen av de inventarier, som skulle ingå i centralförrådet. Ett sådant gemensamt anslag beviljas numera till bestridande av kostnaderna för distributionsanläggningar vid statens kraftverk. Genom sammanförande av anslagen vinnes, bland annat, den fördelen, att den marginal för oförutsedda behov, som hittills måst beräknas för varje anslag, blir gemensam och därigenom kan upptagas till lägre belopp. Därest ett gemensamt anslag anvisas till inventarier för statens vattenfallsverk torde, såsom vattenfallsstyrelsen hemställt, det av 1913 års riksdag anvisade anslaget å 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk bära få sammanslås med det gemensamma anslaget.

Enär icke någon del av berörda, utav 1913 års riksdag beviljade anslag hittills behövt tagas i anspråk och med hänsyn till nödvändigheten att begränsa statens utgifter, anser jag, att av det utav vattenfallsstyrelsen begärda anslaget å 700,000 kronor endast 400,000 kronor bära anvisas att utgå under år 1918. På sätt vattenfallsstyrelsen hemställt, torde Kungl. Maj:t bära bemyndigas att redan under innevarande år av tillgängliga medel förskottsvis utanordna beloppet.

I händelse det ifrågasatta anslaget beviljas, torde jag framdeles få inför Kungl. Maj:t anmäla vattenfallsstyrelsens hemställan, att i rikshuvudboken skall uppläggas ett särskilt konto för statens vattenfallsverks centralförråd och att vattenfallsstyrelsen skall bemyndigas att mellan statens vattenfallsverks särskilda avdelningar fördela till inventarier för vattenfallsverket anvisat anslag.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till inventarier för statens vattenfallsverk bevilja ett anslag av 700,000 kronor samt därav för år 1918 anvisa ett belopp av 400,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet, [41.]

dels ock medgiva, att det av 1913 års riksdag anvisade anslaget av 150,000 kronor till inköp av inventarier för Trollhätte kraftverk må användas såsom gemensamt anslag till anskaffande av inventarier för statens vattenfallsverk.

1. **Allmänna järnvägslånefonden.**

I enlighet med Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1916 års riksdag till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljat och ställt till Kungl. Maj:ts förfogande ett anslag å 7,500,000 kronor att utgå med 1,500,000 kronor årligen under fem år från och med år 1917, således till och med år 1921, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, må för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras.

I anslutning till det sålunda fattade beslutet hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

2. Fond för bibanor i vissa delar av riket.

För att underlätta åstadkommandet av bibanor inom västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland skall, i enlighet med riksdagens på grund av framställningar från Kungl. Maj:t åren 1911, 1913 och 1914 fattade beslut, bildas en lånefond av 12,000,000 kronor. Härav har riksdagen redan anvisat 7,000,000 kronor. Återstående beloppet skall enligt tidigare fattade beslut utgå med 2,000,000 kronor under vartdera av åren 1918 och 1919 samt med 1,000,000 kronor under år 1920. Riksdagen har tillika medgivit, att Kungl. Maj:t må under tiden till och med år 1920 förfoga över samtliga av riksdagen för avsättning till fonden anvisade medel.

Huru avsättning till fonden under de särskilda åren skett eller enligt riksdagens beslut skall ske framgår av följande tabell:

För år	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Belopp (miljoner kronor)	1	1	2	2	—	1	2	2	1
	Summa 12 miljoner kronor.								

Under år 1916 hava de första låneunderstöden från fonden beviljats. Sålunda har Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag enligt nådigt beslut den 2 september 1916 för järnvägsanläggning från Billingsfors till Arvika med bibana från Järnskog till Skillingsfors beviljats ett låneunderstöd från fonden å 5,622,000 kronor. Av detta belopp skola en miljon kronor utgå av vartdera av de för åren 1912—1915 beviljade anslagen samt 500,000 kronor av anslaget för år 1917. Beträffande utgående av återstående beloppet, 1,122,000 kronor, kommer Kungl. Maj:t att framdeles meddela beslut. Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 13 oktober 1916 beviljat Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för utförande av järnväg från Åmål till Årjäng ett lån från fonden å 3,273,750 kronor. Av detta senare belopp skola en miljon kronor utgå av vartdera av anslagen för åren 1914 och 1915 samt 500,000 kronor av anslaget för år 1917; och kommer Kungl. Maj:t beträffande utgående av återstående beloppet, 773,750 kronor, att framdeles meddela beslut.

Med hänsyn till de sålunda från fonden beviljade bidrag torde något uppskov med anvisande av det belopp, som enligt riksdagens beslut skall avsättas till fonden för år 1918, ej böra ifrågakomma.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *avsättning till fonden för att underlätta åstadkommande av bibanor i vissa delar av riket* i riksstaten för år 1918 upptaga ett belopp av 2,000,000 kronor.

Vad fördragande departementschefen sålunda tillstyrkt och hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen gilla och bifalla samt förordnade, att avtryck av detta protokoll skulle överlämnas till finansdepartementet för att tjäna till ledning vid författande av Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående statsverkets tillstånd och behov.

Ur protokollet:

Conr. Falkenberg.

Sammandrag och register

till

utgifter för kapitalökning

för

de till civildepartementet hörande affärsdrivande verk
och utlåningsfonder.

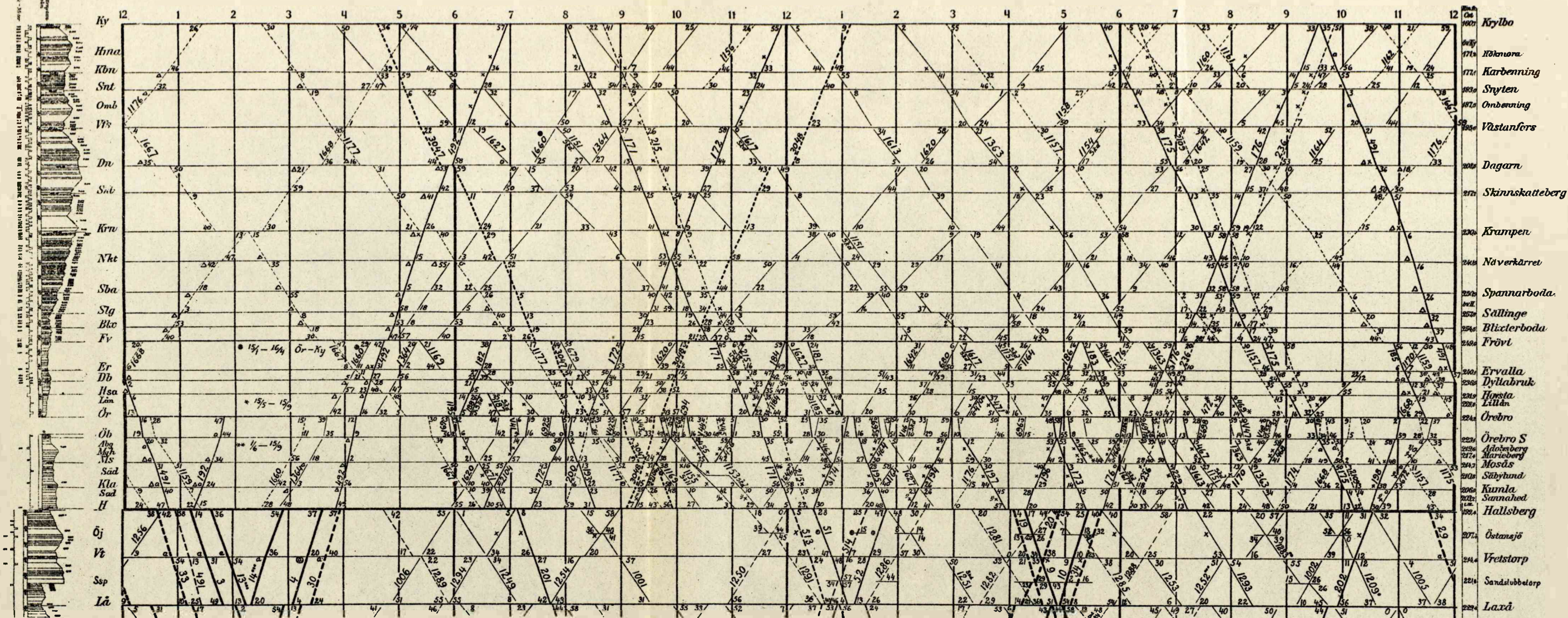
Punkt	Sid.	Nr.		Att täckas av				Summa	
				lånedel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
				Kronor	ö.	Kronor	ö.		
A. Postverket.									
1	13	1	Inventarier	—	—	350,000	—		
2	17	2	Nybyggnad i Stockholm	300,000	—	—	—		
"	18	"	Nybyggnad i Linköping	210,000	—	—	—		
"	21	"	Nybyggnad i Göteborg	700,000	—	—	—		
"	23	"	Nybyggnad i Gällivare	100,000	—	—	—		
Säger för postverket				1,310,000	—	350,000	—	1,660,000	—
B. Telegrafverket.									
3	36	1	Inköp och bebyggande av fastigheter.....	620,000	—	—	—		
4	51	2	Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende	12,500,000	—	—	—		
Säger för telegrafverket				13,120,000	—	—	—	13,120,000	—
C. Statens järnvägar.									
5	67	1	Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar	4,900,000	—	4,443,600	—		
6	140	2	Markförvärv	800,000	—	—	—		
Transport				5,700,000	—	4,443,600	—	14,780,000	—

Punkt	Sid.	Nr.		Att täckas av				Summa	
				låne medel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
				Kronor	ö.	Kronor	ö.		
			Transport	5,700,000	—	4,443,600	—	14,780,000	—
			Större bangårdsombyggnader:						
7	142	3	Ombyggnad av Malmö statsbangård	500,000	—	—	—		
8	143	4	Förändringar vid centralstationen i Stock- holm m. m.	1,500,000	—	—	—		
9	145	5	Huvudrangerbangård vid Hallsberg..	1,000,000	—	—	—		
10	146	6	Utvidgning av Västansfors station	100,000	—	—	—		
11	147	7	Utvidgning av Ockelbo station m. m.	150,000	—	—	—		
12	149	8	Utvidgning av spårsystemet vid bangården i Mjölby	106,000	—	—	—		
13	150	9	Utvidgning av spårsystemet vid Värtan...	400,000	—	—	—		
			Större verkstads- och lokomotivstations- anläggningar:						
14	152	10	Ombyggnad av statens järnvägars repara- tionsverkstäder i Malmö	600,000	—	—	—		
15	155	11	Ny lokomotivstation vid Örebro	175,000	—	—	—		
16	156	12	Uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken	300,000	—	—	—		
			Dubbelspårsanläggningar m. m.:						
17	158	13	Dubbelspår Göteborg—Alingsås	—	—	—	—		
18	160	14	Dubbelspår Norrköping—Mjölby	1,800,000	—	—	—		
19	161	15	Dubbelspår Aneby—Sandsjö	2,700,000	—	—	—		
20	162	16	Dubbelspår Örebro—Hallsberg—Laxå	500,000	—	—	—		
21	168	17	Omläggning av linjen Lindome—Anneberg	200,000	—	—	—		
			Större broanläggningar:						
22	169	18	Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån	800,000	—	—	—		
23	172	19	Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön ...	3,500,000	—	—	—		
			Nya statsbanebyggnader:						
24	173	20	Fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo	2,500,000	—	—	—		
			Transport	22,531,000	—	4,443,600	—	14,780,000	—

Utgifter för kapitalökning: bil. I.

Punkt	Sid.	Nr.		Att täckas av				Summa	
				länamedel		andra stats- inkomster			
				Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
			Transport	22,531,000	—	4,443,600	—	14,780,000	—
25	179	21	Fortsättning av statsbanan Sveg—Hede...	—	—	750,000	—		
26	179	22	Järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten.....	1,230,000	—	—	—		
27	184	23	Fortsättande av inlandsbanan mellan Volg- sjön och Gällivare.....	4,000,000	—	—	—		
28	189	24	Tvärbanor mellan norra stambanan och inlandsbanan m. m.	1,000,000	—	—	—		
29	190	25	Rullande materiel.....	13,000,000	—	—	—		
			Diverse:						
30	195	26	Inventarier.....	—	—	1,200,000	—		
"	"	"	Ökat förlag.....	2,000,000	—	—	—		
31	202	27	Täckande av uppkommen brist i vissa förut beviljade anslag.....	952,900	—	300,000	—		
32	206	28	Beredande av tvårumslägenheter till viss järnvägspersonal.....	—	—	70,000	—		
33	212	29	Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar.....	—	—	30,000	—		
			Säger för statens järnvägar	44,713,900	—	6,793,600	—	51,507,500	—
			D. Statens vattenfallsverk.						
			Trollhätte kanalverk:						
34	214	1	Stallbackakanalens utvidgning samt om- byggnad av Hisingsbron över Göta älv	115,000	—	—	—		
			Södertälje kanalverk:						
35	216	2	Ombyggnad av Södertälje kanal.....	600,000	—	—	—		
			Trollhätte kraftverk:						
36	217	3	Tredje utbyggnaden av Trollhätte kraft- station.....	3,620,000	—	—	—		
			Porjus kraftverk:						
37	221	4	Första utbyggnaden av Porjus kraftstation	150,000	—	—	—		
"	"	"	Andra utbyggnaden av Porjus kraftstation	925,000	—	—	—		
			Älvkarleby kraftverk:						
38	222	5	— — — — —	—	—	—	—		
39	225	6	Utvidgning av ångkraftstation.....	500,000	—	—	—		
			Transport	5,910,000	—	—	—	64,287,500	—

Punkt	Sid.	Nr.		Att täckas av				Summa	
				lånemedel		andra stats- inkomster			
				Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
			Transport	5,910,000	—	—	—	66,287,500	—
39	225	6	Förlagskapital för anskaffande av bränsle för ångkraftstationen	250,000	—	—	—		
40	227	7	Distributionsanläggningar för statens kraft- verk	4,000,000	—	—	—		
41	232	8	Inventarier	—	—	400,000	—		
			Säger för statens vattenfallsverk	10,160,000	—	400,000	—	10,560,000	—
			E. Järnvägslånefonder.						
42	240	1	Avsättning till allmänna järnvägslånefonden	1,500,000	—	—	—		
43	240	2	Avsättning till fonden för bibanor inom vissa delar av riket	2,000,000	—	—	—		
			Säger för järnvägslånefonder	3,500,000	—	—	—	3,500,000	—
			Summa	72,803,900	—	7,543,600	—	80,347,500	—



———— Snälltåg, ordinarie

———— Persontåg, ordinarie

———— Blandat, eller godståg, ordinarie

----- " , supplements

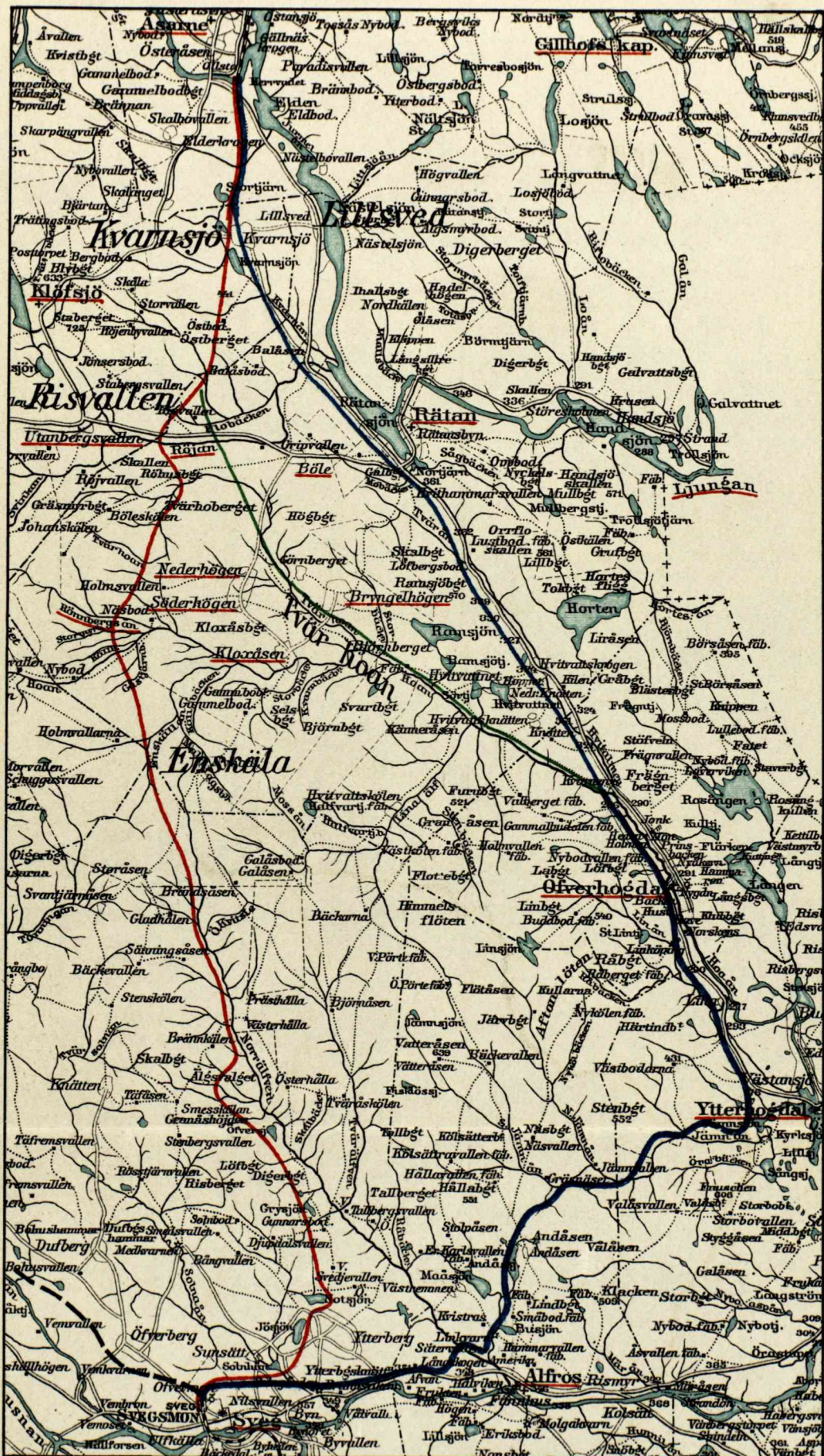
----- " , supplements

----- " , extra

eller extra

eller extra

Anm. De extra godstågen gå ofta regelbundet under långa tider.



GEN. STAB. LIT. ANST. STOCKH.

0 5 10 15 20 km

Bil. 2.

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13
januari 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet friherre Beck-Friis
anmälde de ärenden rörande utgifterna för kapitalökning för år 1918,
som angå jordbruksdepartementet, och yttrade därvid följande:

Statens affärsverksamhet.

Statens domäners fond.

I skrivelse den 21 november 1916 har domänstyrelsen anfört
följande:

»I underdånig skrivelse den 24 mars 1916 med förslag till anordnande av
bostadslägenheter åt vissa jägmästare i Norrland och Dalarna hemställde styrelsen,
Bihang till riksdagens protokoll 1917. 1 saml.

[1.]
Inköp av tomt
till jägmästar-
bostad i
Västra
Stensele
revir.

bland annat, under *IV Västra Stensele revir*, att å kronan tillhörig mark intill den åren 1914–1915 uppförda bostadslägenheten för jägmästaren i Östra Stensele revir måtte uppföras nya byggnader för ett beräknat kostnadsbelopp, förutom virkets rotvärde, av 24,600 kronor, därav för innevarande år skulle erfordras 12,000 kronor.

Genom nådigt brev den 2 september 1916 angående anslag för uppförande av dylika bostadslägenheter bemyndigade Eders Kungl. Maj:t styrelsen att gå i författning om uppförande, bland annat, av bostad åt jägmästaren i Västra Stensele revir å den i styrelsens ovanberörda skrivelse angivna, å kronan tillhörig mark belägna platsen.

Sedan emellertid styrelsen i mars ingav sitt förslag att förlägga ifrågavarande bostad på nyssnämnda, invid Stensele kyrkoplats belägna tomt — avsöndrad under namn av Avalund från hemmanet Luspen litt. C i Stensele socken — har Inlandsbanans sträckning inom Stensele blivit avgjord och har härigenom frågan om lämpligaste bostadsplats för jägmästaren i Västra Stensele revir delvis kommit i ett annat läge. Genom den sträckning Inlandsbanan erhållit omedelbart öster om Stor Umans yttre del, den s. k. Luspsjön, omkring en halv mil från Stensele kyrkoplats, komma helt visst i en snar framtid trakterna vid sydöstra ändan av Luspsjön att bliva föremål för livlig såväl industri som bosättning, och torde här bliva en avsättningsort för en betydande del av de skogsprodukter, som erhållas från kronans skogar omkring Umans vattendal i Västra Stensele revir. Det vore därför av vikt, att nämnde jägmästare finge sin bostadsort förlagd till lämplig plats i närheten av såväl järnvägen som Luspsjön.

Undertecknad generaldirektör har vid företagen besiktning å platsen under inspektionsresa innevarande sommar anmodat vederbörande jägmästare att uppgöra förslag till förvärfv för kronans räkning av en med hänsyn till ovannämnda synpunkter lämpligt belägen tomt.

Sedan utretts, att vissa vid nämnda inspektion såsom särdeles lämpliga ansedda byggnadstomter i den blivande järnvägsstationens omedelbara närhet antingen icke vore till salu eller ock såldes allenast mot ett oskäligt högt pris, har jägmästaren nu inkommit med ett, enligt styrelsens förmenande, lämpligt förslag till inköp för ändamålet av en avsöndring om 1 har från lägenheten Valltorp nr 1 under hemmanet Vallnäs litt. D i Stensele socken mot en köpeskilling av 1,100 kronor. Styrelsen, som anser, att de fördelar ur det allmännas synpunkt, som erhållas genom att den föreslagna jägmästarbostaden förlägges till ifrågavarande plats i närheten av den blivande Inlandsbanan, uppväga de med inköpet förenade kostnaderna, får underdånigst hemställa, att Eders Kungl. Maj:t tacktes bemyndiga domänstyrelsen att mot en köpeskilling av 1,100 kronor och under de villkor, som angivits i här bilagda avskrift av ett mellan vederbörande jägmästare och ägaren till Valltorp nr 1 i Stensele socken, B. G. Danielsson den 26 augusti 1916 träffat avtal inköpa den med A, B, C, D å bilagd karta betecknade avsöndringen.»

Departements-
chefen.

Angående det ursprungliga förslaget till förläggande av ifrågavarande jägmästarbostad får jag hänvisa till statsrådsprotokollet vid propositionen nr 154 till 1916 års riksdag.

Domänstyrelsens nu framlagda förslag till ändrad plats för den beslutade bostaden synes mig grundat på goda skäl. Den föreslagna

tomten synes lämpligt belägen och priset rimligt. Jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för inköp av tomt till jägmästarbostad i Västra Stensele revir såsom kapitalökning för statens domäners fond för år 1918 anvisa ett anslag av kronor 1,100.

Statens utlåningsfonder.

Allt sedan år 1883 har oavbrutet medgivits, att ett belopp av 1,000,000 kronor finge årligen såsom lån disponeras från odlingslånefonden.

[2.]
Odlingslåne-
fonden.

Under de senaste åren har riksdagen årligen såsom anslag till kapitalökning anvisat vad som utöver till fonden inflytande kapitalinbetalningar beräknats vara erforderligt för att fylla ett totalbelopp av 1,000,000 kronor. Sålunda anvisades av 1911 års riksdag 524,000 kronor, av 1912 års riksdag 485,000 kronor, av var och en av 1913, 1914 och 1915 års riksdagar 450,000 kronor och av 1916 års riksdag 250,000 kronor.

Det bör anmärkas, att utbetalningarna från odlingslånefonden för varje särskilt år icke äro beroende av det för året av Kungl. Maj:t anvisade beloppet av nya odlingslån. Utbetalningarna av de beviljade lånen ske nämligen successivt, dels med ett mindre belopp vid arbetets början och dels därefter i mån av utfört arbete. De utbetalningar, som ske under ett visst år, hänföra sig därför i regel till anvisningsbeslut, som kunna hava meddelats många år tidigare. Beträffande denna fond är det alltså egentligen endast av betydelse att tillse, att fonden har sådan kapitaltillgång, att den kan möta de utbetalningar, som kunna motses för året på grund av de lån, som inom det medgivna maximibeloppet blivit av Kungl. Maj:t beviljade.

Vid 1916 års utgång hade odlingslånefonden en kontant behållning av omkring 185,000 kronor. Under år 1917 inflyta kapitalinbetalningar, som enligt i fjol lämnad uppgift kunna beräknas till 550,000 kronor. Med tillägg av 1917 års kapitalökningsanslag å 250,000 kronor kan årets disponibla tillgång inalles beräknas till 985,000 kronor, vilket belopp bör antagas komma att åtgå under året. För år 1918 finnas då att tillgå endast inflytande amorteringar, beräknade till omkring 530,000 kronor. Ett kapitalökningsanslag är därför erforderligt. Med hänsyn

till att ej fullt ett belopp av 1,000,000 kronor av Kungl. Maj:t anvisats såsom odlingslån under varje av åren 1914—1916 och då det därför får antagas, att utbetalningarna under år 1918 komma att stanna under sistnämnda belopp, synes kapitalökningen kunna begränsas till 400,000 kronor.

Då årligen alltsedan år 1883 en utlåning av 1,000,000 kronor om året medgivits, torde vid denna, liksom vid flera andra lånefonder, högsta årsutlåningen nu kunna för framtiden fastställas, och bör den tillsvidare sättas till sistnämnda belopp.

Jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels medgiva, att från och med år 1918 tillsvidare ett belopp av 1,000,000 kronor må av Kungl. Maj:t årligen disponeras såsom lån från odlingslånefonden;

dels ock till kapitalökning för odlingslånefonden för år 1918 anvisa ett anslag av 400,000 kronor.

[3.]
Torvindustri-
lånefonden.

Fonden för torvindustriens befrämjande bildades enligt beslut av 1902 års riksdag, som bemyndigade riksgäldskontoret att för ändamålet tillhandahålla högst 1,500,000 kronor. Vid 1907 års riksdag anvisades till fonden ytterligare 2,000,000 kronor. Därefter har med fondens kapital icke av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutats annan förändring, än att vid 1915 års riksdag ett belopp av 600,000 kronor togs i anspråk för statsregleringen men vid 1916 års riksdag ånyo tillades fonden såsom kapitalökning. Beloppet skulle i mån av behov få utgå redan under år 1916 men togs icke då i anspråk. Genom räntevinster under den första tiden har fondens kapital ökats, så att det efter återförandet under år 1917 av berörda 600,000 kronor uppgår till 3,584,682 kronor 5 öre.

I början var fonden livligt anlitad för anläggande av fabriker, isynnerhet för tillverkning av torvströ. Sedermera var under en lång följd av år utlåningen ganska obetydlig. På senaste åren har den ånyo ökats. Vid utgången av år 1916 hade fonden enligt uppgift från statskontoret en kontant behållning av omkring 530,000 kronor, varav emellertid 425,000 kronor redan voro av Kungl. Maj:t disponerade, så att överskottet utgjorde endast 105,000 kronor.

1916 års torvkommitté har i skrivelse den 17 april 1916 med förslag angående vissa omedelbara åtgärder till främjande av produk-

tionen och användningen av torvbränsle föreslagit tillförande av ytterligare medel till fonden. Kommittén har framhållit detta som en nödvändig betingelse för uppkomsten av en utvecklingskraftig fabriksmässig bräntorvtillverkning inom landet och vidare yttrat följande.

»Det torde — — — vara ostridigt, att tidigare vunna mindre gynnsamma erfarenheter verkat därhän, att såväl landets bankinstitut som ock privatkapitalet äro föga benägna att i större utsträckning intressera sig i företag av ifrågavarande art. Härtill kommer, att nu rådande extraordinära förhållanden visat sig erbjuda så många möjligheter till stor och snar vinst å disponibelt kapital, att nämnda obenägenhet även av denna anledning helt visst ökats. Man får nämligen icke förbise den omständigheten, att bräntorvtillverkningen såsom fristående industri, fränsett rent tillfälliga konjunkturer, knappast äger förutsättningar att ställa i utsikt mer än en rätt blygsam företagervinst. Dess uppkomst och rationella bedrivande lära fastmer i allmänhet vara knutna till förefintliga lokala och personliga intressen och förhållanden. Icke heller ur synpunkten av fabrikanternas egen trygghet torde kortvariga bankkrediter eller förlagslån av enskilda, med ofta nog särdeles betungande villkor, vara önskvärda i större utsträckning.

Det har under sådana förhållanden synts kommittén nödigt att taga under övervägande, huruvida icke staten borde, i än större utsträckning än hittills, ställa anläggningskapital i form av lån till förfogande. Beräkningen av det belopp, som i sådant avseende skulle komma att erfordras för anläggande eller utvidgning av bräntorvfabriker, erbjuder givetvis stora vanskligheter, men kommittén har likväl efter verkställda undersökningar sökt bilda sig ett omdöme beträffande de ungefärliga beloppen under åren 1917 och 1918. Under antagande av en ökning av produktionen utav fabriksmässigt framställd lufttorr bräntorv under förstnämnda år av 70,000 ton och under år 1918 av 100,000 ton samt med ett beräknat lånebelopp av 15,000 kronor per 1,000 tons årstillverkning kommer man till ett sammanlagt erforderligt lånebelopp för nämnda båda år av 2,550,000 kronor, som emellertid torde kunna avrundas till 2,500,000 kronor. Kommittén har inhämtat, att ett dylikt belopp icke utan vidtagande av särskilda åtgärder kan påräknas.»

Kommittén har på grund härav hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana åtgärder, att, utöver vad under år 1916 i sådant avseende disponerades, ett sammanlagt belopp av 2,500,000 kronor måtte under åren 1917 och 1918 finnas tillgängligt för utlämnande av lån på villkor, som av Kungl. Maj:t bestämdes, till anläggande av nya eller utvidgning av förutvarande fabriker för tillverkning av lufttorr bräntorv.

Tillika har kommittén föreslagit vissa ändringar i villkoren för lån från fonden. Sistnämnda ärende torde jag med det snaraste få särskilt anmäla.

Såsom ovan nämnts, hade fonden vid 1916 års utgång en odisponerad behållning av ungefär 105,000 kronor. I kapitalinbetalningar

beräknas inflyta under åren 1917 och 1918 tillhopa omkring 645,000 kronor och då härtill lägges kapitalökningen för år 1917, 600,000 kronor, kan den påräkneliga tillgången inalles uppskattas till omkring 1,350,000 kronor. Ifall för de bägge åren 1917 och 1918 ett sammanlagt utlåningsbelopp av 2,000,000 kronor finnes tillgängligt, synes mig detta böra tillsvidare få anses tillräckligt. De nuvarande ofördelaktiga förhållandena på lånemarknaden mana också att icke nu verkställa större upplåning än som kan anses nödvändig. För möjliggörande av sistnämnda utlåningsbelopp kräves emellertid en kapitalökning av 650,000 kronor, varav erforderligt belopp bör kunna förskottsvis tagas i anspråk redan under år 1917. I fall lånebehovet visar sig så stort, att dessa medel icke kunna antagas förslå även för år 1918, står ju alltid den möjligheten öppen att av 1918 år sriksdag begära ytterligare medel med förskotts rätt.

Jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till kapitalökning för fonden för torvindustriens befrämjande för år 1918 anvisa ett anslag av 650,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta härav under år 1917 i mån av behov av tillgängliga medel utanordna erforderligt belopp.

[4.]
Egnahems-
lånefonden.

Årliga maximiutlåningen från egnahemslånefonden har varit bestämd för åren 1913—1915 till 7,500,000 kronor samt för åren 1916 och 1917 till 6,000,000 kronor. Såsom kapitalökning har anvisats 7,365,000 kronor för år 1913, 6,800,000 kronor för år 1914, 5,200,000 kronor för år 1915 och 5,000,000 kronor för år 1917. För år 1916 begärdes icke något kapitalökningsbelopp.

Enligt uppgift från statskontoret hade fonden vid 1916 års slut en odisponerad behållning av 590,000 kronor. Härtill böra läggas dels 1917 års kapitalökningsanslag, 5,000,000 kronor, och dels under år 1917 inflytande amorteringar, i fjol beräknade till 410,000 kronor. Tillgången för år 1917 skulle härigenom bliva 6,000,000 kronor. För år 1917 har Kungl. Maj:t beviljat egnahemslån till belopp av 5,200,000 kronor. Då därjämte till förvaltningsbidrag böra beräknas omkring 225,000 kronor, kunna årets utgifter upptagas till 5,425,000 kronor. Enligt denna beräkning skulle sålunda vid utgången av år 1917 återstå odisponerat ett belopp av 575,000 kronor.

Till detta för år 1918 tillgängliga belopp komma inflytande ordinarie amorteringar under år 1918, vilka enligt från statskontoret erhållen uppgift kunna beräknas till 500,000 kronor, varemot förvaltningsbidrag med förslagsvis 250,000 kronor böra avdragas. Av fondens nuvarande medel kan alltså för år 1918 till utlåning beräknas disponibelt ett belopp av 825,000 kronor.

Jag anser det önskligt, att maximiutlåningen må kunna för år 1918 åter höjas till 7,500,000 kronor, desto mer som jag hoppas inom kort kunna förelägga Kungl. Maj:t förslag till vissa ändringar och förbättringar i fråga om egnahemslånerörelsen. Enligt den nu gjorda beräkningen skulle här till fördras en kapitalökning av 6,675,000 kronor. I betraktande av att alltid en del beviljade lån icke till fullo tagas i anspråk samt att icke obetydliga belopp inflyta såsom extra inbetalningar, bör en kapitalökning å 6,500,000 kronor fullt räcka för att möjliggöra sagda maximiutlåning, även om Kungl. Maj:t skulle under år 1917 bevilja ytterligare något belopp såsom egnahemslån för samma år.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels medgiva, att för år 1918 ett belopp av 7,500,000 kronor må av Kungl. Maj:t disponeras såsom lån från egnahemslånefonden;

dels ock såsom kapitalökning för samma fond för år 1918 anvisa ett anslag av 6,500,000 kronor.

Vid 1914 års senare riksdag medgavs, att utlåningen från norrländska nyodlingsfonden finge tillsvidare årligen utgöra högst 300,000 kronor.

Vid 1916 års utgång hade fonden en kontant behållning av ungefär 80,000 kronor. Då under år 1917 beräknats inflyta amorteringar å omkring 205,000 kronor, blir fondens hela tillgång under innevarande år 285,000 kronor, vilket emellertid enligt vad jag erfarit torde få anses tillräckligt. Något överskott därav till år 1918 bör dock icke nu beräknas. Då amorteringarna under år 1918 antagas komma att uppgå till 220,000 kronor, kräves en kapitalökning av 80,000 kronor.

Jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

[5.]
Norrländska
nyodlings-
fonden.

Utgifter för kapitalökning: bil. 2.

att såsom kapitalökning för norrländska nyodlingsfonden för år 1918 anvisa ett anslag av 80,000 kronor.

[6.]
Täckdiknings-
lånefonden.

Täckdikningslånefondens årliga maximiutlåning bestämdes vid 1913 års riksdag till 200,000 kronor.

Fondens kontanta behållning vid 1916 års slut uppgick till 230,000 kronor. Då härtill komma under år 1917 inflytande amorteringar, uppskattade till 6,000 kronor, kan beräknas att, även om maximibeloppet utlånas, omkring 36,000 kronor skola återstå till år 1918. Då härtill komma under år 1918 inflytande amorteringar, beräknade till 17,500 kronor, blir tillgången 53,500 kronor. Ett kapitalökningsbelopp å 140,000 kronor synes därför böra beredas.

Jag hemställer på grund härav, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom kapitalökning för täckdikningslånefonden för år 1918 anvisa ett anslag av 140,000 kronor.

[7.]
Lånefonden
för inköp av
ädla avels-
ston.

Riksdagen bestämde år 1913, att från lånefonden för inköp av ädla avelsston finge tillsvidare årligen utlånas högst 100,000 kronor.

Vid 1916 års utgång hade fonden en kontant behållning av 32,000 kronor. Med av fjolårets riksdag beviljat kapitalökningsanslag, 50,000 kronor, och under året inflytande amorteringar, beräknade till 35,000 kronor, blir årets hela tillgång 117,000 kronor, varav alltså 17,000 kronor kunna beräknas kvarstå till år 1918. Under sistnämnda år anses 54,000 kronor komma att inflyta i amorteringar och höja tillgången till 71,000 kronor. En kapitalökning av 30,000 kronor synes därför lämplig.

Jag hemställer alltså, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom kapitalökning till lånefonden för inköp av ädla avelsston för år 1918 anvisa ett anslag av 30,000 kronor.

[8.]
Allmänna ny-
odlings-
fonden.

Vid 1914 års senare riksdag beslöts inrättandet av en fond, benämnd allmänna nyodlingsfonden, å 300,000 kronor. Till kapitalökning åt denna fond anvisades för år 1915 100,000 kronor, vilket belopp även anvisades för år 1916. För år 1917 anvisades 60,000 kronor. Tillika

har riksdagen för åren 1916 och 1917 medgivit, att 100,000 kronor finge disponeras såsom lån från fonden.

Vid 1916 års utgång hade fonden en kontant behållning av 72,000 kronor, vartill komma 1917 års kapitalökningsanslag, 60,000 kronor, och inflytande amorteringar, beräknade till 15,000 kronor. Tillgången å fonden för innevarande år blir härigenom 147,000 kronor, varav 47,000 kronor kunna antagas återstå till år 1918. Då de amorteringar, som beräknas inflyta under sistnämnda år, anslås till 23,000 kronor, kräves en kapitalökning av 30,000 kronor för att en utlåning av högst 100,000 kronor må kunna äga rum under år 1918.

På grund härav hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels medgiva, att under år 1918 ett belopp av 100,000 kronor må av Kungl. Maj:t disponeras såsom lån från allmänna nyodlingsfonden;

dels ock såsom kapitalökning till samma fond för år 1918 anvisa ett anslag av 30,000 kronor.

I skrivelse nr 84 den 13 maj 1916 anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, på vilket sätt och i vilken omfattning nödiga medel måtte kunna såsom lån ställas till förfogande åt de hushållningssällskap inom Norrland och Dalarna, som ville åt nyinrättade andelsmejerier, vilka därav vore i behov, tillhandahålla nödigt byggnads- och rörelsekapital, samt därefter för riksdagen framlägga det förslag, vartill en dylik utredning måtte kunna föranleda.

Den 10 juni 1916 anbefallde Kungl. Maj:t lantbruksstyrelsen att efter vederbörande hushållningssällskaps hörande häröver avgiva utlåtande. Styrelsen har nu i skrivelse den 29 november 1916 anmält, att med hänsyn till erforderlig utredning det sålunda infordrade utlåtandet kunde avgivas först under början av år 1917. Då det syntes önskvärt, att medel för ändamålet måtte finnas tillgängliga redan under år 1918, har lantbruksstyrelsen anmält, att ett belopp av 300,000 kronor torde kunna anses erforderligt för ändamålet.

I enlighet härmed hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan på den proposition angående inrättande av en norrländsk andelsmejerifond, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, såsom

Utgifter för kapitalökning: bil. 2.

kapitalökning för denna fond för år 1918 beräkna ett anslag av 300,000 kronor.

Statsrådets övriga ledamöter instämde i vad departementschefen ~~salunda~~ hemställt.

Hans Maj:t Konungen tacktes därtill lämna bifall samt förordnade, att utdrag av detta protokoll skulle överlämnas till finansdepartementet för iakttagande vid uppgörandet av förslag till riksstat för år 1918.

Ur protokollet:

Herman Schlytern.

Statsverkspropositionens justering.

*Utdrag av protokollet över ett finansärende, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13
januari 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Vennersten föredrog för justering ett i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förut fattade, av statsrådet enhälligt tillstyrkta beslut uppsatt förslag till Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående statsverkets tillstånd och behov.

Hans Maj:t Konungen tacktes, enligt statsrådets underdåniga tillstyrkande, i nåder gilla berörda förslag, sådant det finnes detta protokoll bilagt; och skulle i enlighet därmed omförmälda nådiga proposition till riksdagen avlätas.

Ur protokollet:
C. B. von Mentzer.