

- [14.] XI i Hälsingborg för en köpeskilling av högst 23,940 kronor, dels ock för ändamålet för år 1919 anvisa erforderliga medel.

Departements-  
chefen.

Vid upprättande av förslaget till den nuvarande stationsbyggnaden i Hälsingborg beräknades ett avsevärt utrymme för framtida utvidgning av stationen. Detta utrymme har emellertid redan måst i sin helhet tagas i anspråk för stationens räkning, varför möjlighet till en ytterligare utvidgning av stationen inom telegrafverkets fastighet icke längre föreligger. Något oundgängligt behov av en dylik åtgärd är ej heller för närvarande för handen. Telegraf- och telefonverksamheten i Hälsingborg visar emellertid en alltjämt fortgående ökning, och det torde med hänsyn härtill med säkerhet kunna beräknas, att de nuvarande lokalerna snart nog komma att bliva för sitt ändamål otillräckliga. Försiktigheten synes därför bjuda att i tid vidtaga sådana åtgärder, att en tillbyggnad av lokalerna icke kommer att ställa sig onödigt dyrbar.

Av utredningen i ärendet framgår, att för en tillbyggnad av stationsbyggnaden erfordras förvärvande av endera av de invid stations-tomten belägna tomterna nr 13 och nr 15 i kvarteret Carl XI. För tomt nr 13 har fordrats en köpeskilling av 87,000 kronor, motsvarande 196 kronor 83 öre för kvadratmeter, under det tomten nr 15, vilken av styrelsen föreslagits till inköp, nu kan förvärfvas för ett pris av 70 kronor för kvadratmeter eller således 23,940 kronor. Båda tomterna äro obebyggda. Beträffande tomten nr 13 torde priset vara alltför högt för att ett köp skulle kunna ifrågasättas. Däremot kan mot den för tomten nr 15 fordrade köpeskillingen erinran ej göras.

Ett framtida förvärv av sistnämnda tomt för statsverkets räkning torde med all säkerhet komma att ställa sig mindre gynnsamt, när tomtens ägare har för avsikt att, därest det nu föreslagna köpet icke kommer till stånd, försälja densamma för bebyggande. Telegrafstyrelsens förevarande framställning synes med hänsyn härtill vara av beskaffenhet att böra bifallas. Det torde därjämte böra beaktas, att ifrågavarande tomt redan nu är behöflig såsom upplagsplats för telegrafverkets behov.

Det för ändamålet erforderliga anslaget torde böra bestämmas till ett jämnat belopp av 24,000 kronor.

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

*dels* medgiva, att för telegrafverkets räkning må inköpas tomten nr 15 i kvarteret Carl XI i Hälsingborg för en köpeskilling av högst 23,940 kronor;

*dels ock* för ändamålet för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 24,000 kronor.

## 12. Anslag till inköp av fastigheter.

I sin skrivelse den 1 september 1917 har telegrafstyrelsen vidare hemställt om reserverande av medel för framtida inköp av fastigheter för telegrafverkets behov.

Styrelsen anför i denna del till en början följande:

»Tillgodoseendet av telegrafverkets behov av lokaler, vilket hastigt ökas i mån av verkets snabbare utveckling, har nu blivit synnerligen maktpåliggande. Allt efter som stationerna bliva större och stationsanordningarna mera komplicerade, blir dessutom kostnaden för en stationsflyttning allt mera betydande. Med fästat avseende på dessa omständigheter hava också redan nu verkets större stationer i allmänhet erhållit lokaler i verkets egna eller i andra statsinstitutioner tillhöriga byggnader. Även för en del mindre stationer har riksdagen lämnat sitt bifall till inköp av fastigheter, där omständigheterna gjort ett sådant inköp nödvändigt eller förmånligt. Det torde därför kunna påstås, att anskaffande av lokaler för telegrafverkets stationer allt framgent bör ske genom förvärfvande av egna fastigheter, icke blott där sådant är alldeles nödvändigt, utan även där sådant med fördel för telegrafverket kan åstadkommas. Den tidsutdräkt, som blir en nödvändig följd därav, att prövningen angående behovet av egna fastigheter för telegrafverkets lokaler för varje fall måste föreläggas riksdagen, kan emellertid i många fall bliva till hinder för det ekonomiskt bästa sättet att tillfredsställa telegrafverkets lokalbehov. — Telegrafstyrelsen vågar här i underdanighet påpeka en del olägenheter, som äro förknippade med det hittills praktiserade systemet.

Ett hemställande av dessa ärenden till riksdagens avgörande förutsätter för det första, att tillträdet till en fastighet icke kan komma till stånd förrän långt efter det uppgörelse träffats angående dess inköp. Det är i allmänhet mycket svårt att få en säljare att ingå på ett dylikt villkor, varigenom han ensidigt blir bunden vid affären under längre än ett års tid, och det är givet, att en säljare ofta nog tager hänsyn därtill vid köpeskillingsbestämmande. Därtill kommer, att skälet, varför en fastighet är till salu, ibland kan vara, att ägaren önskar frigöra sitt kapital för användning på annat håll och därför är angelägen om att erhålla likvid så fort som möjligt. Ett sådant fall förekom vid inköpet år 1917 av fastighet i Filipstad, för vilket inköp telegrafstyrelsen därför såg sig nödsakad att tämligen sent under riksdagen hemställa om proposition. I en del fall har det, ehuru med svårighet, lyckats förmå säljare att ställa köpet beroende av nästa riksdags bifall. I annat fall hade så pass för telegrafverket förmånliga fastighetsköp som Tomelilla, Nyland och Flen icke kunnat göras.

Vidare kan det inträffa, att en för telegrafverket passande fastighet blir till salu för att hastigt försälas, exekutivt eller på annat sätt, och det är då av vikt att kunna handla relativt snabbt, om ej stora kostnader skola äventyras. Detta torde särskilt komma att bliva av betydelse i en ej avlägsen framtid, då telegrafverkets nybyggnader på många orter bliva för små för den växande trafiken och det därför blir av synnerlig vikt att inköpa en granntomt, om den synes behöflig för telegrafverket och exempelvis ett större byggnadsföretag planeras å densamma. I detta fall har telegrafverket en beklaglig erfarenhet från Sundsvall,

[15.]

Anslag till  
inköp av  
fastigheter.

[15.]

där en så gott som obebyggd tomt gränsande intill den för telegrafverkets räkning senast förvärfvade bytte ägare, utan att telegrafverket då hade någon möjlighet att träda emellan. Å denna tomt är nu en industriell anläggning uppförd, som gör det synnerligen dyrbart att lösa in fastigheten, om detta i framtiden blir nödvändigt.

Förvärfvande av fastigheter för understationer i de största näten har redan börjat. Icke minst på sådana platser kan det bli nödvändigt att för erhållande av rimliga priser verkställa inköp utan att giva tillkänna, att staten är köpare. En hänvändelse till riksdagen, innan köpet är avslutat, omöjliggör ett sådant förfarande.

Telegrafverkets hyreskontrakt äro i allmänhet upprättade för en hyrestid av minst tio år med ett års uppsägning. Om ett sådant kontrakt uppsäges utan längre frist än den avtalade, kan det bli omöjligt för telegrafverket att utan alldeles oskäligena kostnader tillfredsställa ordna lokalfrågan på en sådan ort. Ett exempel härpå är det förut relaterade fallet beträffande lokalen i Ånge, där dock genom hyresvärdens tillmötesgående saken kunnat ordnas, ehuru med ekonomisk uppoffring från telegrafverkets sida.

I underdånig skrivelse den 18 november 1904 anförde telegrafstyrelsen, att såväl vid vissa underhandlingar som vid de köp, vilka under år 1903 uppgjorts angående fastigheter, som erfordrats för telegrafverket, det hade visat sig ur flera avseenden olägligt, jämväl vad beloppet av köpeskillingen anginge, att det villkorliga avtalet måste träffas så lång tid, eller omkring 1½ år, innan köpeskillingen eller ens en mera avsevärd del därav kunde erläggas. Omtänksamheten om statens medel gjorde det därför synnerligen eftersträfvansvärt, att telegrafstyrelsen för anskaffande för telegrafverkets behov av fast egendom ägde särskilda reserverade medel, att efter Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning i varje särskilt fall anlita.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen upptog även denna framställning, och beslutade riksdagen år 1905 med anledning därav medgiva, att för anskaffande av lokaler i landsorten för telegrafverkets räkning finge reserveras ett belopp av 100,000 kronor. För samma ändamål beviljade riksdagen år 1906 249,800 kronor, år 1907 100,000 kronor och år 1908 14,500 kronor. Sedermera hava inga medel blivit för detta ändamål reserverade.

Inköp av fastigheter för de sålunda anslagna medlen var bundet till vissa platser, å vilka riksdagen förut prövat behovet för telegrafverket att förskaffa sig egna fastigheter. Såsom telegrafstyrelsen förut framhållit, torde det numera vara fördelaktigt, att telegrafverket förvärvar fastigheter på alla orter, där sådant för skäligt pris kan ske, varför en prövning från riksdagens sida i denna del torde kunna eftergivas i de fall, då andra fördelar därigenom kunna vinnas.»

Telegrafstyrelsen framhåller härefter, att de olägenheter, som av styrelsen sålunda påvisats för närvarande vara förenade med telegrafverkets fastighetsköp, kunde undgås, om riksdagens medgivande utverkades till att för anskaffande av lokaler för telegrafverkets behov finge reserveras ett belopp att användas efter Kungl. Maj:ts prövning och godkännande i varje särskilt fall, och har styrelsen jämväl hemställt om framställning till riksdagen i sådant syfte. Storleken av det för

ifrågavarande ändamål erforderliga beloppet har telegrafstyrelsen till en början föreslagit till 500,000 kronor, vilket belopp styrelsen ansett böra anvisas för år 1919.

[15.]

Den hastigt fortgående utvecklingen av telegrafverkets rörelse kommer att alltjämt — måhända i större utsträckning än hittills — nödvändiggöra inköp av fastigheter för tillgodoseende av telegrafverkets lokalbehov. Att det därvid i åtskilliga fall kan leda till förluster för statsverket, därest ett ifrågasatt fastighetsförvärv alltid skall underställas riksdagens prövning, innan köp kan komma till stånd, läser icke kunna bestridas. Med hänsyn härtill synes det ändamålsenligt, att medel ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas till sådana inköp, vilka icke kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut.

Departements-  
chefen.

Behov av i nu ifrågasatt form anvisade anslag har gjort sig gällande jämväl för andra statens affärsdrivande verk. Sålunda hava under senare åren årligen beviljats anslag för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelbananordningar. Vidare har 1917 års riksdag beviljat medel till inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunna erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse.

Det av telegrafstyrelsen för nu ifrågavarande ändamål begärda anslagsbeloppet torde dock kunna icke obetydligt nedsättas med hänsyn till att i regel ej är fråga om betydliga fastighetsförvärv och då handlingarna om inköp av fastigheter i allmänhet böra så föras, att riksdagens yttrande över förvärvet kan inhämtas. För min del vill jag därför föreslå, att anslaget för år 1919 bestämmes till 200,000 kronor. Anslagets ändamål föranleder uppenbart till, att någon närmare utredning angående anslagsbehovet icke för närvarande kan lämnas. Däremot torde i sammanhang med ett kommande års statsverksproposition böra redogöras för det sätt, varpå berörda medel under nästföregående år må hava blivit använda.

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

*dels* medgiva, att för *inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning*, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må efter Kungl. Maj:ts prövning och avgörande disponeras ett belopp av högst 200,000 kronor; *dels* ock för ändamålet för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av nämnda belopp, 200,000 kronor.

Angående  
uppförande  
av telegraf-  
stations-  
byggnad i  
Motala.

I sin skrivelse den 1 september 1917 har telegrafstyrelsen framlagt förslag om uppförande å den enligt beslut av 1917 års riksdag för telegrafverkets räkning inköpta tomten nr 4 i kvadraten nr 19 i Motala av en telegrafstationsbyggnad, i vilken även skulle komma att inrymmas lokaler för postkontoret i Motala. Kostnaden för det ifrågasatta byggnadsföretaget har av styrelsen beräknats till 400,000 kronor, och har styrelsen hemställt, att ett belopp av 200,000 kronor måtte anvisas för år 1919 för byggnadsarbetets påbörjande.

Ehuru telegrafverkets för närvarande förhyrda lokal i Motala är otillfredsställande såväl i fråga om läge som utrymme, är det dock, enligt vad jag inhämtat, möjligt att därstädes vidtaga sådana anordningar, att driften kan fortgå under ytterligare något år. Med hänsyn härtill anser jag mig, icke böra tillstyrka förslaget framläggande för innevarande års riksdag.

---

Angående  
anslag  
till fortsatt  
utveckling  
av statens  
telefon- och  
telegraf-  
väsende.

I sin skrivelse den 1 september 1917 har telegrafstyrelsen slutligen gjort framställning om anvisande av anslag till fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende. Då det emellertid lär bli nödvändigt, att det anslag, som kan komma att för nämnda ändamål beviljas, ställes till styrelsens förfogande redan under år 1918 och sålunda anvisas å tilläggsstat för sistnämnda år, torde en redogörelse för styrelsens framställning i denna del lämpligen böra ske i samband med äskanden ifråga om nämnda tilläggsstat.

---

## Statens järnvägar.

I skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning angående behovet för år 1919 av *nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar* ävensom rörande för samma år behövliga anslag för *nya statsbanebyggnader, markförvärv, rullande materiell samt inventarier och förlag.*

Järnvägsstyrelsen har därvid till en början behandlat frågan om sättet för uppförandet i riksstaten av anslagen till de trafikerade järnvägarna.

I sin skrivelse angående regleringen av utgifterna för kapitalökning i avseende å, bland annat, statens järnvägar, riktade 1917 års riksdag Kungl. Maj:ts uppmärksamhet å denna fråga. Riksdagen erinrade härvid därom, att i anslaget till utförande av nya byggnader och anläggningar tidigare inbegripits samtliga medel för dylika byggnader och anläggningar vid de förefintliga statsbanorna. Efterhand hade emellertid utbrytningar skett av åtskilliga mera omfattande arbeten, avseende samma huvudkategori, såsom dubbelspårsanläggningar, större bangårdsombyggnader m. m. I de framställningar, som järnvägsstyrelsen år 1916 avgivit angående anslag för år 1918 till de trafikerade järnvägarna, hade ett ytterligare steg tagits i denna riktning, i det att samtliga anläggningar, som krävde fortsatta anslag, behandlats såsom fristående anslagspunkter. I statsverkspropositionen hade ock denna grundsats iakttagits.

Mot den iakttagna förändringen, att anläggningar, som påfordra fortsatta anslag, i allmänhet upptagits under särskilda anslagstitlar, hade riksdagen så mycket mindre haft något att erinra, som det syns riksdagen vara en given fördel, att det av beslutet om beviljande av medel till en viss anläggning tydligt framginge, om man måste räkna med fortsättningsanslag.

Det hade emellertid syns riksdagen kunna ifrågasättas, om ej en förändring av mera genomgripande natur borde vidtagas beträffande fördelningen på olika anslagstitlar av de kapitalökningsutgifter, som avsåge de redan trafikerade statsbanorna. Den dittills tillämpade uppställningen av anslagen ifråga medförde, att någon överblick över de olika slagen av utgifter och anläggningar icke erhöles. Exempelvis funnes anslag

till bangårdsanordningar dels under gruppen »spåranordningar» av anslaget till nya byggnader och anläggningar, dels under gruppen »större arbeten» av samma anslag, dels ock under särskilda anslagstitlar i riksstaten med gemensam överbudrik »större bangårdsombyggnader». Anslag till lokomotivstationsanläggningar finnes uppförda såväl under grupperna »övrige anläggningar» och »större arbeten» å anslaget till nya byggnader och anläggningar som under särskilda anslagstitlar med gemensam beteckning »större verkstads- och lokomotivstationsanläggningar». Även i övrigt finnes liknande splittring mellan anslaget till nya byggnader och anläggningar, å ena sidan, samt speciella anslagstitlar för olika ändamål, å andra sidan.

Det villesynas riksdagen, att det skulle lända till ökad reda och överskådligkhet, om åtminstone de anslagskrav, som hänförde sig till självständiga överbudriker i riksstaten, utbrötes ur anslaget till nya byggnader och anläggningar. Det torde ock kunna ifrågasättas att såsom särskilda anslag behandla åtskilliga av de grupper, som då inginge i sistnämnda anslag. Med den vidgade omfattning, som detta anslag efterband erhållit, hade det ur budgetssynpunkt blivit alltmera svårhanterligt. En avlastning av anslaget på sätt nu antytts syntes fördenkskull vara eftersträvansvärd.

I anslutning till det anförda uttalade riksdagen slutligen det önskemålet, att den sålunda berörda frågan borde beaktas vid uppgörandet av 1919 års budgetförslag.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har nu järnvägsstyrelsen sökt realisera de av riksdagen framhållna synpunkterna vid uppställningen av sina anslagskrav för år 1919. Sålunda hava till en början de olika anslagsäskandena uppdelats i följande fem huvudgrupper, nämligen:

- A. Nya byggnader och anläggningar.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Markförvärv.
- D. Rullande materiell.
- E. Inventarier och förlag.

Under nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar har därefter införts allt, som hit bör hänföras, och sålunda återgång skett till den ursprungliga innebörden av denna huvudrubrik. Sedermera har denna huvudrubrik uppdelats i olika underrubriker, och under varje sådan underrubrik sammanförts det som till denna bör hänföras. För de större posterna hava särskilda anslag äskats för varje post för sig, under det att för arbeten av sinsemellan liknande slag erforderliga medel begärts i en sammanförd slutsumma.

Till belysande av den sålunda gjorda indelningen ber jag få framlägga följande av järnvägsstyrelsen gjorda sammanställning av de olika äskandena, av vilka en del är avsett att upptagas på tilläggsstaten för år 1918.

**A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR VID STATENS TRAFIKERADE JÄRNVÄGAR.**

**I. Bangårdar.**

*1. Bangårdsombyggnader.*

a.	Ombyggnad av Stockholms bangårdar .....	kronor	341,500:—
b.	» » Malmö statsbangård .....	»	1,000,000:—
c.	Anläggande » huvudrangerbangård vid Hallsberg .....	»	2,150,000:—
d.	Ombyggnad » Västanfors bangård .....	»	340,000:—
e.	» » Falkenberg » .....	»	190,000:—
f.	» » Uppåkra » .....	»	175,000:—
g.	» » Ockelbo » .....	»	200,000:—
h.	» » Ljusdal » .....	»	250,000:—
i.	» » Långsele » .....	»	210,000:—
k.	» » Mellansel » .....	»	280,000:—
l.	» » Sundsvall » .....	»	200,000:—

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser ..... » 820,000:—

*3. Spårplaneringar vid förefintliga spårssystem.*

a.	Förlängning av motesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår .....	kronor	1,593,600:—
b.	Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar .....	»	1,226,500:—
		kronor	2,820,100:—

*4. Bangårdsanordningar i övrigt.*

a.	Anläggningar vid kol- och vattenstationer .....	kronor	296,000:—
b.	Vatten- och avloppsledningar vid Koskullskulle, Boden, Laxå och Järva .....	»	236,800:—
c.	Vatten- och avloppsledningar vid Kiruna .....	»	117,000:—
d.	Gångbroar och gångtunnlar .....	»	184,000:—
e.	Speciella anläggningar .....	»	108,700:—

**II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.**

1.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby .....	kronor	450,000:—
2.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Örebro och Laxå .....	»	3,850,000:—
3.	Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö .....	»	902,700:—

*Bihang till riksdagens protokoll 1918. 1 saml. 1 häft.*

## Utgifter för kapitalökning: bil. 1.

4. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Aneby och mellan Sandsjö och Sävsjö .....	kronor	2,520,000: —
5. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Balingslöv och Hässleholm .....	»	600,000: —
6. Omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg .....	»	600,000: —
7. Aldre linjers förbättrade planläge .....	»	200,000: —

## III. Större broanläggningar.

1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån .....	kronor	472,000: —
2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg .....	»	500,000: —

## IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

1. Ombyggnad av reparationsverkstaden vid Malmö .....	kronor	630,000: —
2. Uppförande av plåtslagareverkstad och smedja vid Notviken .....	»	625,000: —
3—5. Anläggningar vid huvudverkstäderna vid Örebro, Östersund—Bollnäs och Boden .....	»	127,500: —
6. Utförande av sanitära anordningar .....	»	150,000: —

## V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

1. Nya lokomotivstationer.		
a. Vid Örebro .....	kronor	350,000: —
b. » Järna .....	»	280,000: —
c. » Frövi .....	»	250,000: —
d. » Charlottenberg .....	»	200,000: —
2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare .....	»	290,000: —
3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.		
a. Vid Krylbo, nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov .....	»	285,000: —
b. Vid en del övriga stationer .....	»	449,000: —
4. Driftverkstäder .....	»	75,000: —

## VI. Husbyggnader.

1. Boställshus .....	kronor	2,489,700: —
2. Manskaps- och överliggningshus .....	»	740,800: —
3. Stationshusbyggnader .....	»	505,500: —
4. Godsmagasinsbyggnader .....	»	191,200: —
5. Beredande av tvårumslägenheter .....	»	70,000: —
6. Anordnande av tvättstugor .....	»	50,000: —
7. Övriga husbyggnader .....	»	398,700: —
	kronor	4,445,900: —

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar .....	»	250,000: —
---	---	------------

VIII.	Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar .....	kronor	125,000: —
IX.	Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten .....	»	640,000: —
X.	Elektriska belysningsanläggningar .....	»	154,000: —
XI.	Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	»	1,500,000: —
XII.	Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nattavara .....	»	2,000,000: —
XIII.	Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora—Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet .....	»	700,000: —
XIV.	Brandväsendets ordnande .....	»	70,000: —
XV.	Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten .....	»	1,250,000: —
XVI.	Medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag (i runt tal) .....	»	4,281,000: —
			<hr/>
Summa kronor			39,141,200: —

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

I.	Statsbanan Sveg—Brunflo .....	kronor	1,073,000: —
II.	Statsbanan Sveg—Hede .....	»	1,200,000: —
III.	Inlandsbanan .....	»	11,750,000: —
IV.	Forsmo—Hoting .....	»	2,450,000: —
V.	Hällnäs—Stensele .....	»	375,000: —
VI.	Umeå—Holmsund .....	»	185,000: —
VII.	Dagarn—Hultebo .....	»	52,000: —
VIII.	Kungälv—Ytterby .....	»	—: —
			<hr/>
Summa kronor			17,085,000: —

C.	MARKFÖRVÄRV .....	kronor	1,000,000: —
			<hr/>
Summa kronor			1,000,000: —

D.	RULLANDE MATERIELL .....	kronor	17,100,000: —
			<hr/>
Summa kronor			17,100,000: —

E.	INVENTARIER OCH FÖRLAG .....	kronor	5,100,000: —
			<hr/>
Summa kronor			5,100,000: —

---

---

Summa summarum kronor 79,426,200: —

Den av järnvägsstyrelsen sålunda tillämpade uppställning synes giva en god överblick av de olika slagen av utgifter och anläggningar, samtidigt som genom den gjorda uppdelningen av äskandena i vissa huvudgrupper en viss lättnad skulle beredas vid anslagsfrågornas behandling. På grund härav kommer i huvudsak följas de av järnvägsstyrelsen sålunda uppdragna riktlinjerna.

Den förenämnda sammanställningen av anslagsposterna är icke fullt uttömmande. Järnvägsstyrelsen har nämligen, utöver de i skrivelsen den 29 september 1917 upptagna anslagskraven, dels i skrivelse av den 22 november 1917 hemställt, att ett anslag för år 1919 å 250,000 kronor måtte utgå för fullbordande av arbetet med den broförbindelse över Dalälven vid Mora, vars utförande beslöts i samband med förvärvet för statens räkning av järnvägen Mora-Noret—Orsa, dels ock under hand till mig gjort framställning därom, att med hänsyn till pågående underhandlingar med vederbörande järnvägsaktiebolag angående statsinlösen av Orsa—Svegs järnväg ett anslag för sistnämnda år å 1,000,000 kronor måtte för sistberörda ändamål beräknas i statsverkspropositionen. I detta sammanhang torde jag även få meddela, att byggnadskommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström — i anslutning till vad kommissionen i särskilda skrivelser den 26 juli samt den 10 och den 28 augusti 1917 bebådat — hos mig anmält sin avsikt att inom kort till Kungl. Maj:t inkomma med framställning om avlåtande av proposition till årets riksdag om anvisande av ytterligare medel för bedrivande av arbetena vid berörda dubbelspår. Det belopp, som av kommissionen kommer att äskas, kan ännu icke bestämt angivas, men anhåller kommissionen, att i statsverkspropositionen måtte för ifrågavarande ändamål på tilläggsstat för år 1918 beräknas ett anslag av 1,600,000 kronor.

De anslagskrav, vilka sålunda för statens järnvägars del framförts för tillgodoseende av behovet av nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade statsbanorna, förvärv och nybyggnad av statsbanor, markförvärv, rullande materiell samt inventarier och förlag, uppgå sålunda sammanlagt — inberäknat vad som äskas förskottsvis under år 1918 — till det ofantliga beloppet av 82,276,200 kronor, medan samtliga anslagen till statens järnvägar i 1918 års riksstat uppgingo till 53,422,500 kronor, det dittills största anslagsbelopp, som för ett år meddelats statens järnvägar.

Innan jag lämnar en redogörelse för vad järnvägsstyrelsen anfört till stöd för de våldsamt ökade anslagskraven, må erinras om den ståndpunkt, statsmakterna år 1917 intogo till de av styrelsen för år 1918 framställda anslagsbehoven för statens järnvägar.

I det uttalande, varmed dåvarande departementschefen inledde det vid 1917 års statsverksproposition fogade statsrådsprotokollet i ämnet, framhölls, att vid ett affärsföretag av statens järnvägars omfattning och utomordentligt stora betydelse de nya kapitalutlägg, som erfordrades för att tillgodose en väntad trafikstegrings krav, såvitt möjligt borde föregå denna, så att järnvägarna alltid vore i tekniskt hänseende rustade att möta en inträdande trafikökning av anseelig storlek. I tider av mera forcerad utveckling uppträda dock, yttrade departementschefen vidare, i betraktande av ovissheten om utvecklingens framtida förlopp de största svårigheter att följdriktigt tillämpa en sådan princip. Trafikstegringen kommer härvid att fortgå snabbare än banornas tekniska anpassning efter den ändrade trafikintensiteten, och efter hand hopas härvid de ej tillgodosedda kraven på kapitalutlägg för att bringa järnvägarnas kapacitet i höjd med trafikens storlek och ny trafik, som kan förväntas. När i augusti 1914 det stora europeiska kriget utbröt, varvid efterhand nya utomordentligt stora anspråk ställdes på de svenska statsjärnvägarnas trafikförmåga, hade en stark trafikökning med få och korta avbrott fortgått i omkring 20 år, utan att statsjärnvägarnas kapacitet blivit genom nya kapitalnedlägg i motsvarande grad förstärkt. Det föreläge, enligt departementschefens uppfattning, ett oundgängligt behov av att nya och betydande kapitalutlägg gjordes i statsjärnvägarna för ernående av en teknisk utrustning, svarande mot trafikens sannolika utveckling. I sådant avseende hade inom järnvägstyrelsen verkställts en utförlig ekonomisk-statistisk beräkning för perioden 1918—1927 beträffande trafik, inkomster, utgifter och nettoinkomst samt erforderliga kapitalutlägg. Enligt denna utredning skulle man under loppet av ifrågavarande tioårsperiod hava att emotse en högst betydande trafikstegring. Totalkostnaden för de nya byggnader och anläggningar och rullande materiell, som enligt tioårsplanen skulle behövas, slutade på en summa av i runt tal 504.5 miljoner kronor — vari dock icke ingå kostnader för nya statsbanebyggnader; och borde av nämnda belopp 398.2 miljoner kronor täckas genom anslag och 106.3 miljoner kronor bestridas ur förnyelsefonden. Då denna approximativa beräkning ännu icke undergått slutlig granskning, ansåge sig departementschefen icke närmare kunna yttra sig om densamma, men uttalade likväl, att den torde giva en ungefärlig bild av behovet.

Uttryckligen betonade departementschefen nödvändigheten av att statens järnvägar, med hänsyn till deras för hela landets ekonomiska liv djupt ingripande betydelse, försattes i ett skick, fullt motsvarande trafikbehovet, även om därigenom den nettoinkomst, som banorna kunde

lämna, skulle komma att åtskilligt understiga den för förräntning av det i statsjärnvägarna bundna kapitalet erforderliga summan.

Av statsrådsprotokollet i övrigt inhämtas därjämte, att departementschefen i anslutning till sin sålunda uttalade principiella uppfattning i allt väsentligt tillstyrkte styrelsens betydande anslagskrav ävensom att statsverkspropositionen i förevarande del blev av Kungl. Maj:t avlåten i enlighet härmed.

Riksdagen förklarade sig för sin del övertygad om, att vidlyftiga och kostsamma arbeten erfordrades för att sätta statens järnvägar i sådant skick, att de kunde möta de krav, som redan under dåvarande förhållanden ställdes på dem och under den närmaste framtiden torde komma att göra sig gällande. Ett uppskjutande i större omfattning av dessa arbeten hade riksdagen funnit så mycket mindre tillrädligt, som behovet vore synnerligen trängande och föga utsikt syntes förefinnas att genom ett framskjutande av anläggningarna få dessa utförda för mindre kostnad. Vad anginge möjligheten att anskaffa de för arbetenas genomförande erforderliga medlen, syntes det ock föga sannolikt, att något skulle vara att vinna genom ett uppskov. Under sådana förhållanden hade riksdagen funnit sig böra i huvudsak bifalla Kungl. Maj:ts framställda förslag beträffande kapitalökningsanslag för de trafikerade järnvägarna.

I förevarande ämne yttrar järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 29 september 1917 följande:

Med den hänsyn, styrelsen är skyldig landets mycket trängande behov av goda transportmöjligheter och kommunikationer i övrigt, har styrelsen icke ansett sig kunna eftersätta den principen, att i stort sett samma arbetskvantiteter och anskaffningsmängder, vilka förekomma i föreliggande planer för en systematisk utveckling år för år av statsbanorna, skola komma till utförande även nu trots de stora kostnader, som under nu rådande abnorma prislägen på såväl arbets- som materialmarknaden givetvis måste uppträda för ett konsekvent genomförande av dessa nybyggnads- och anskaffningsplaner. Till sin omfattning stå alltså de nya arbeten och nyanskaffningar, som nu av styrelsen ifrågasättas, i nära överensstämmelse med den »utredning av behovet av nya byggnader och anläggningar samt ny rullande materiell vid statens järnvägar för tioårsperioden 1918—1927», som styrelsen på Kungl. Maj:ts befallning utarbetat och som — ehuru ännu icke på grund av förut anmälda omständigheter officiellt avlämnad — är avsedd att under den närmaste framtiden tjäna till ledning för de åtgärder till utvecklingen av statens järnvägar, vilka styrelsen anser böra vidtagas för att så småningom systematiskt uppbringa statsbanornas kapacitet till att bättre än nu svara emot de föreliggande och med tämlig visshet förutsebara trafikbehoven. Den höga siffra, till vilken järnvägsstyrelsen vid årets anslagsaskanden kommit, har därför sin grund icke i några nämnvärda avvikelser från ifrågavarande nybyggnads- och anskaffningsplan, utan

förklaras den stora ökningen av anslagsbeloppen, såsom förut antytts, helt och hållet av den rådande och väl även för de närmaste åren ganska säkert bestående enastående dyrtiden.

Såsom stöd för sin uppfattning beträffande nödvändigheten att — trots de många gånger oformligt höga kostnaderna för föreslagna nyanläggningar och nyanskaffningar — ändock verkställa desamma, vill styrelsen hänvisa till den utförliga motivering, som givits, och de principiella uttalanden beträffande nya betydande kapitalutlägg för statens järnvägars räkning, som gjorts av dels styrelsen själv vid avlåtandet av förra årets anslagsäskanden, dels statsrådet och chefen för civildepartementet till protokollet över civilärenden den 13 januari 1917.

Givetvis har allt, vad som då uttalades, sin fulla giltighet även nu. Visserligen har med tillstånd av Kungl. Maj:t en tillfällig, av den knappa tillgången på driftmaterialier betingad reduktion av driften och trafikrörelsen genomförts, och råder för närvarande mindre svårighet att framföra den trafik, för vilken transporttillstånd över huvud taget kan medgivas. Denna trafikens nuvarande mindre omfattning, vilken är en följd av tvångsätgärder och stridande mot den naturliga trafikutvecklingen, kan uppenbarligen icke få läggas till grund för något avbrott i en rationell nybyggnadsplan för de trafikerade banorna. Omfattningen av det trafikbehov, som kan föreligga, när trafiken åter frigives, samt den trafikutveckling, som efter kriget kan vara att vänta, äro givetvis vanskliga att bedöma och förutsäga, men ingenting torde dock ännu kunna anses tala för, att det framtida trafikbehovet skall komma att understiga den trafik, som av styrelsen tidigare beräknats och beträffande vars storlek m. m. styrelsen vill hänvisa till de förut Kungl. Maj:t bekantgjorda Norrmans och Brismans beräkningar av driftresultaten vid statens järnvägar åren 1918—1927. Det synes styrelsen alltså vara för styrelsen en oavvislig plikt att göra vad på styrelsen kan bero, för att i god tid sörja för vidtagandet av erforderliga åtgärder till vinnande av en sådan höjning av statens järnvägars trafikkapacitet, att den så snart som möjligt uppbringas till att svara emot de förefintliga och beräknade trafikbehoven.

Kan man ställa sig tvekande gent emot denna styrelsens uppfattning med anledning av de särskilt betydande kapitalplaceringar, varom under nu rådande förhållanden då måste bliva fråga, vill styrelsen däremot anföra, att även ur ren affärssynpunkt de erforderliga nya kapitalnedlägggen torde vara motiverade. Styrelsen finner detta visat därav, att exempelvis 1916 års trafikrörelse — som till sin storlek långt överskred en mot statsbanornas tekniska och personella utrustning svarande trafik och alltså endast på mera konstlad väg kunde presenteras — skulle under förutsättning av en driftkostnadsnivå såsom före kristiden, d. v. s. vid ungefärligen den gamla relationen mellan taxorna och penningvärdet, hava lämnat en behållning av över 50 miljoner kronor, ett belopp, som utgör en tillfredsställande räntevkastning även på det i statsbanorna bundna kapital, som skulle hava varit samlat, om styrelsens oftanämnda nybyggnadsplan detta år varit till fullo genomförd.

Den högst avsevärda förhöjning av nybyggnads- och anskaffningskostnaderna, som nu, ehuru väl att hoppas mera tillfälligt, uppträder på grund av den abnormt uppdrivna prisnivån, bör därför enligt styrelsens uppfattning icke få utgöra hinder för eller anledning till uppskov vid verkställandet av de för en systematisk utveckling av statsbanorna oundgängligen erforderliga arbetena och anskaffningarna.

Styrelsen förbiser här icke sannolikheten av att i många fall rent prohibitiva priser eller omöjligheten att anskaffa materialier och dylikt måste medföra, att flera arbeten icke kunna komma till utförande på tid och sätt, som i planen avses. Styrelsen har haft sin särskilda uppmärksamhet fäst på detta förhållande, och vissa fall, då någonting dylikt måste vara att vänta, kunna också av styrelsen redan nu förutses. Styrelsen har emellertid icke ansett därför riktigt vara att nu undantaga dylika arbeten och anskaffningar från sina äskanden för att därigenom nedbringa det samlade anslagskravets storlek. Styrelsen vill nämligen hävda, att det är av synnerligen stor betydelse för statens järnvägars utveckling, att styrelsen gives medel och möjlighet i hand att utan den tidsutdräkt, som nödvändigtvis är förenad med nya framställningar, kunna företaga även dylika nybyggnader, resp. anskaffningar omedelbart efter det att ändrade konjunkturen och andra förhållanden så göra det möjligt.

Styrelsen bortser vidare icke vid sina omfattande äskanden därifrån, att de nuvarande och närmast förestående mycket höga kostnaderna för såväl de flesta arbeten som anskaffningarna komma att betinga en högst avsevärd merkostnad, som vid vanlig praxis kommer att belasta statens järnvägars disponerade kapital, å vilket avkastning skall genom järnvägsdriften skapas. Styrelsen, som jämväl hävdar den principen, att befodringsavgifternas höjd bör så avpassas, att en behållning erhålles, som åtminstone svarar emot räntan å det kapital, som nedlagts i de som räntebärande karakteriserade bandelarna, kan alltså frukta, att härigenom skulle — mer eller mindre skönjbart — följa en ständig höjning av den allmänna tariffnivån. Någonting dylikt innebär givetvis sina betänkligheter och — om man än sannolikt kan nödgas foga sig även i sådana följder av nu rådande egendomliga ekonomiska förhållanden — synes det styrelsen synnerligen önskvärdt, om någonting kunde göras för att förebygga desamma. Något förslag har styrelsen emellertid icke att framställa, utan har styrelsen velat inskränka sig till att rikta Kungl. Maj:ts och riksdagens uppmärksamhet på saken samt att uttala förhoppningen, att vid anvisandet av ifrågakvarande anslagsmedel någon utväg måtte kunna finnas.

Ehuruval de av styrelsen sålunda anförda synpunkterna måste tillerkännas stor betydelse, har jag dock ansett nödvändigt tillse, huruvida icke de äskade anslagskraven kunna avsevärt nedbringas. De ofantliga anspråk, som i så många avseenden ställas på staten under de nu rådande onormala förhållandena, samt de högt uppdrivna prisen på materialier och arbetskraft motivera i sig väsentliga inskränkningar i anläggningsarbetenas bedrivande och anskaffningarnas företagande. Å andra sidan måste häremot vägas nödvändigheten att sätta statens järnvägar i stånd att upptaga en växande trafik och att kunna rationellt vidmakthålla och förnya anordningar och materiell, som under de senaste åren varit utsatta för osedvanliga påfrestningar. Härjämte bör uppenbart stort avseende fästas vid det trängande behovet av statsbanenätets utbyggande i Norrland.

Vad beträffar de *trafikerade järnvägarna* torde avsevärdare reduktioner icke kunna ifrågasättas i anslag till arbeten, som äro av direkt

betydelse för utvecklingen av statsbanornas kapacitet och för ernående av en god driftsekonomi. Något avsevärdare reduceringar kunna ifrågakomma beträffande anslag, som äro av beskaffenhet att icke direkt inverka på trafikkapaciteten. Hit höra exempelvis posterna vatten- och avloppsledningar, gångbroar och gångtunnlar, husbyggnader samt anordnande av skenfria vägkorsningar. Jämväl med avseende å de sökta anslagen till dubbelspårsanläggningar har en ganska avsevärd reduktion av anslagskraven ansetts kunna utan större olägenheter äga rum.

Den nedprutning av anslagen till statens järnvägar, som med hänsyn till statsfinansernas allmänna läge är oundgänglig, har vidare måst gå ut över anslagen till *nya statsbanebyggnader* och därvid drabba byggandet av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare. Att härmed inlandsbanans färdigbyggande kan komma att något förskjutas, är tyvärr möjligt; dock hoppas jag, att denna förskjutning icke nödvändigt behöver inträda. Därest världskrisens upphörande icke dröjer alltför länge och, som är att emotse, i samband därmed drägligare materialpris inträda, böra genom beviljande av större anslag för följande år arbetena kunna så påskyndas, att den ursprungligen avsedda tiden för bandelens färdigbyggande icke blir avsevärt rubbad. På sätt jag får tillfälle att längre fram närmare beröra, torde också de faktiska möjligheterna att under nuvarande förhållanden i allo fullfölja programmet för inlandsbanans färdigbyggande icke vara stora, varjämte hänsyn tillika måste tagas till att kostnaden för inlandsbanan, vars avkastning alltid blir svag, icke alltför våldsamt uppdrives utöver vad som kunnat förutses vid beslutet om banans tillkomst.

De nedsättningar, som sålunda vidtagits i järnvägsstyrelsens äskanden, uppgå till sammanlagt 15,479,800 kronor. Det återstående beloppet, 66,796,400 kronor, varav 12,594,200 kronor skulle beviljas å tilläggsstat för år 1918, överstiger ändock de av 1917 års riksdag beviljade anslagen med ej mindre än 13,373,900 kronor. En ytterligare nedprutning skulle således väl varit önskvärd, men har ansetts mindre tillräddlig, om statens järnvägar alltjämt skola kunna helt fylla sin uppgift. I betraktande av den oerhörda fördyring, som särskilt materialprisen men jämväl arbetskostnaderna undergått på de två sista åren, är ökningen till nyss angivna belopp i anslag icke alltför anmärkningsvärd och understiger utan tvivel den merkostnad, varmed man måste räkna för de olika arbetenas tillkomst.

Den nyss berörda nedsättningen av statens järnvägars anslagskrav neutraliseras avsevärt, om en väsentlig ökning av förlaget för statens järnvägar kommer till stånd. En betydande förstärkning av detta förlagskapital har nämligen synts mig önskvärd och dessutom betingad av den omläggning av statens budgetsäende, som nu skall genomföras.

I ökat förlagskapital för statens järnvägar avses således, på sätt vidare inhämtas av sid. 199—203 här nedan, att — utöver av styrelsen begärt belopp, 3,000,000 kronor, för år 1919 — å tilläggsstat för år 1918 äska ett belopp av 11,000,000 kronor. Härmed skulle tillsammans ej mindre än 23,594,200 kronor för statens järnvägars del begäras å nämnda tilläggsstat.

De under kristiden stegrade driftkostnaderna för statens järnvägar hava medfört, att betydande *provisoriska förhöjningar av taxorna* måst tid efter annan verkställas. Stegringen av driftkostnaderna, särskilt vad kol- och övriga materialpriser angår, har emellertid varit så oerhörd, att det näppeligen torde låta sig göra att genom dylika taxeregleringar helt motväga de uppkomna merkostnaderna för driften. Om hänsyn jämväl tages till de uppdrivna kostnaderna för under kristiden gjorda nyanläggningar och nyanskaffningar, är det synnerligen vanskligt att förutse, i vad mån behållningen å det i statens järnvägar nedlagda kapitalet kan komma att under närmaste åren hållas uppe vid samma nivå som förut. Det torde därför under alla förhållanden bliva nödvändigt att jämväl sedan kolprisen nedgått och mera normala ekonomiska förhållanden överhuvud inträtt icke genast helt upphäva de provisoriska taxetilläggen utan låta dessa med för varje skede lämplig storlek fortfarande under någon tid förbliva gällande, så att statens järnvägar härigenom må erhålla den kompensation, som på dylikt sätt kan vara möjligt och lämpligt att bereda dem för de under kristiden uppkomna merkostnaderna.

#### A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Järnvägsstyrelsen yttrar härom i sin allmänna motivering, utöver vad förut meddelats, följande.

I anslutning till utredningen angående behovet av nya byggnader och anläggningar och ny rullande materiell vid statens järnvägar för tioårsperioden 1918—1927, vilken, som nämnts, vid avgivandet av denna liksom liknande framställning förlidet år huvudsakligen och i princip följts med en del mindre avvikelser och tillägg, närmare omnämnda i varje särskilt fall, får järnvägsstyrelsen hänvisa till nedan angivna tablå, i vilken för jämförelse finnas intagna *dels* de styrelsens äskanden, vilka framlades vid 1917 års riksdag, *dels* de framställningar, varmed respektive distriktsförvaltningar inkommit år 1917.

Vid äskandet av anslag till utvidgning av föreningsstationer har styrelsen i här förevarande framställning liksom vid enahanda framställning förlidet år icke tagit hänsyn till de bidrag, vilka böra vara att i vissa fall erhålla från de anslutande järnvägarne. Denna princip, som av Kungl. Maj:t och 1917 års riksdag godkändes, motiveras därav, att erfarenheten givit vid handen, att de underhandlingar, vilka böra föregå dylika frågors avgörande, visat benägenhet att avsevärt draga ut på tiden, varigenom respektive arbetens igångsättande blivit fördröjt, till stort men för driftens regelbundna gång. Såsom styrelsen i

enahanda fråga för lidet år framhållit, skall styrelsen emellertid låta sig angeläget vara, att i de fall bidrag från de anslutande järnvägarne erhålles, till Kungl. Maj:t och riksdagen härom göra vederbörlig anmälan i samband med de årligen återkommande anslagskraven i och för samtidig reglering med hänsyn härtill av erforderliga anslagsbelopp. Någon dylik anmälan i anslutning till av 1917 års riksdag beviljade anslag till föreningsstationer, hänförande sig till slutgiltig överenskommelse med anslutande järnväg, föreligger emellertid ännu icke.

Tablå

utvisande distriktsförvaltningarnas och järnvägsstyrelsens äskanden för år 1919 i jämförelse med styrelsens äskanden för år 1918 samt de för samma år av riksdagen beviljade anslagsmedlen.

		År 1919. <sup>1)</sup>		År 1918.	
		Distriktsförvaltningarnes förslag.	Styrelsens äskanden.	Styrelsens äskanden.	Beviljade medel.
<b>A. Nya byggnader och anläggningar.</b>					
I	Bangårdar .....	15,289,000	9,919,100	8,165,000	7,435,400
II	Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	10,252,700	9,122,700	5,600,000	5,200,000
III	Större broanläggningar .....	1,250,000	972,000	1,250,000	1,000,000
IV	Anläggningar vid huvudverkstäder.....	1,812,000	1,532,500	1,182,000	982,000
V	Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar..	2,909,500	2,179,000	1,418,700	1,000,400
VI	Husbyggnader .....	10,032,000	4,445,900	1,815,700	1,588,800
VII	Anordnande av skenfria vägkorsningar.....	569,400	250,000	250,000	250,000
VIII	Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnar	125,000	125,000	—	—
IX	Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.....	640,000	640,000	638,000	638,000
X	Elektriska belysningsanläggningar .....	475,000	154,000	200,000	200,000
XI	Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	1,500,000	1,500,000	1,000,000	1,000,000
XII	Elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Nattavara	2,000,000	2,000,000	4,000,000	3,500,000
XIII	Arbeten å bandelen Mora—Kristinehamn (f. d. Mora —Vänerns järnväg) för ökande av dess trafikkapacitet .....	1,310,000	700,000	—	—
XIV	Brandväsendets ordnande.....	70,000	70,000	30,000	30,000
XV	Dispositionsanslag för oförutsedda arbeten .....	1,250,000	1,250,000	1,000,000	1,000,000
XVI	Medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag (i runt tal) .....	4,281,000	4,281,000	1,252,900	1,252,900
Summa kronor		53,765,600	39,141,200	27,802,300	25,077,500

<sup>1)</sup> Avser jämväl äskanden å tilläggsstat för år 1918.

## I. Bangårdar.

### 1. Bangårdsombyggnader.

Av de olika anslagsposterna upptagas i annat sammanhang sådana, som endast avse 1918 års tilläggsstat. Av anslagen å 1919 års stat behandlas först de under rubriken »bangårdar» upptagna.

Järnvägsstyrelsen framhåller härvid till en början, hurusom vissa avvikelser ansetts böra göras i den plan för erforderliga arbeten under 10-årsperioden 1918—1927, som tidigare nämnts ligga till grund för här föreliggande äskanden.

Efter att till en början hava berört Stockholms bangårdsfråga, vartill jag återkommer vid behandlingen av 1918 års tilläggsstat, yttrar styrelsen:

Beträffande *Göteborgs* bangårdsfråga hade styrelsen tänkt sig möjligheten av att framställning om anslag för påbörjande av framtidsplanens genomförande skulle kunna göras hos 1918 års riksdag. Utredningarna — vilka företagas i samråd med representanter för staden och för de enskilda järnvägarna — äro emellertid icke så långt fortskridna, att så kan ske.

Beträffande utbyggnad av bangården i *Katrineholm* har styrelsen i betraktande av de mycket betydliga kapitalutlägg, som här skulle behöva göras, ansett att därmed bör kunna anstå någon tid. Detta anser styrelsen vara möjligt, då genom det av 1916 års riksdag beviljade anslaget till en mindre utvidgning och förändring av spårsystemet, det mest trängande behovet av spårutrymme och lämpliga anordningar för växlingen blivit tillgodosett.

Vid *Kil*, där enligt 10-årsplanen en större utbyggnad av bangården vore avsedd komma till utförande år 1919, har detta arbete av samma hänsyn som vid *Katrineholm* ansetts kunna något förskjutas. För att detta skall låta sig göra, måste dock för tillgodoseende av de mest trängande behoven tillsvidare anordnas trenne uppställningsspår, vilken anläggning finnes upptagen under gruppen spår-anordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

*Kristinehamn* station kommer med visshet att framdeles bliva en viktig knutpunkt för statsbanetrafiken, vilket förhållande även förutsetts i 10-årsplanen, i det att bangården avsetts att utbyggas i större omfattning med begynnelseanslag för år 1919. Denna tanke måste emellertid i viss mån frångås och i avvaktan på vidare förhandlingar med staden om, huru bangårdsfrågan slutligt skall lösas, bör nu omedelbart endast utföras vissa utvidgningar för behörig avveckling av godstrafiken, vilken, särskilt sedan den nya hamnen tagits i bruk och *Trollhätte* kanals utvidgning genomförts, hastigt stigit. Å själva stationen — *Kristinehamns* övre — skulle utläggas ett utdragsspår och beredas ökade uppställningsmöjligheter, varjämte början skulle göras till en hamnrangerbangård.

Erforderliga anslag till dessa arbeten finnas upptagna under gruppen spår-anordningar i anslutning till befintliga spårssystem.

Vid *Hässleholm* station har i 10-årsplanen upptagits en mindre utbyggnad av stationen under åren 1919 och 1920. Som den av 1914 års riksdag beslutade

utvidgningen ännu icke fullbordats och sålunda icke ännu full erfarenhet vunnits beträffande nödvändigheten av denna ytterligare utbyggnad med bland annat en stationsrangerspårsgrupp, har endast under spårplanordningar vid befintliga spårssystem upptagits en spårförbindelse för ernående av att godstågen norrifrån kunna intagas direkt å den under byggnad varande rangeringsgruppen och omvänt att norrut gående godståg kunna utföras direkt från denna grupp. Härigenom vinnes den avsevärda fördelen, att personbangården blir helt befriad från denna godstågsrörelse till stor lättnad för trafikskötseln å platsen.

Vid *Ödåkra* station har avsteg från 10-årsplanen gjorts i så måtto, att endast en förlängning av mötesspären nu ansetts böra ifrågasättas. Den större ombyggnaden bör framskjutas, då man på grund av inträdda förhållanden är oviss om, huru platsens industrier kunna komma att utvecklas. Det arbete av mindre omfattning, som nu bör komma till stånd, inflyter under gruppen spårplanordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

Vissa andra i 10-årsplanen ingående bangårdsombyggnader har styrelsen med hänsyn till de stora anslagsäskanden, till vilka styrelsen ändock kommer, ansett till nöds kunna anstå ett eller annat år i förhoppning att byggnadskostnaderna skola komma å en mera normal nivå än den nu rådande. De stationer, med vilkas ombyggnad sålunda skulle få anstå, äro — förutom ovanstående — även *Vingåker*, *Ortofta*, *Storvik*, *Bollnäs* och *Kiruna*.

Styrelsen övergår härefter till de speciella bangårdsombyggnader, för vilka framställning om anslag enligt styrelsens uppfattning bör ske till 1918 års riksdag. Dessa bangårdsombyggnader, så vitt de avse 1919 års stat, äro följande.

#### a. Ombyggnad av Malmö statsbangård.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beviljade 1913 års riksdag för ombyggnad av Malmö statsbangård 6,166,000 kronor samt anvisade därav för år 1914 ett belopp av 200,000 kronor. Sedermera har riksdagen för ifrågavarande ändamål beviljat för vardera av åren 1915, 1916 och 1917 1,000,000 kronor samt för år 1918 500,000 kronor eller sammanlagt 3,700,000 kronor.

I järnvägsstyrelsens skrivelse med begäran om anslag för ändamålet för år 1917 framhöll styrelsen bland annat, att anslaget för vardera av åren 1918 och 1919 borde utgå med 1,000,000 kronor och för 1920 med 966,000 kronor. Emellertid anförde styrelsen i sin skrivelse med anslagsäskande för år 1918, att styrelsen, med hänsyn till en beräknad förskjutning i arbetet å ombyggnaden av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö, på vilkas 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.

[16.]  
Ombyggnad  
av Malmö  
statsban-  
gård.

[16.] Detta belopp äskades också av Kungl. Maj:t och blev av 1917 års riksdag beviljat.

I sin förevarande skrivelse av den 29 september 1917 framhåller nu järnvägsstyrelsen, att då nyss omförmälda förskjutning i arbetet med verkstädernas färdigställande torde komma att utgöra omkring ett år, så skulle med motsvarande förskjutning i bangårdsbyggnaden och med fasthållande i övrigt av den förutnämnda anslagsfördelningen det för år 1919 erforderliga anslaget utgöra 500,000 kronor och anslagen härefter uppgå till för år 1920 1,000,000 kronor och för år 1921 966,000 kronor. Under betonande av att dessa kostnadsbelopp emellertid hänföra sig till de ursprungligen under år 1912 verkställda kostnadsberäkningarna fortsätter styrelsen:

Till följd av de härefter inträdda kostnadsstegringarna erfordras, på det att arbetenas färdigställande icke ytterligare skola bli försenade, mot dessa stegringar svarande höjning i de årliga anslagsbeloppen. Någon närmare redogörelse för den sålunda erforderliga totala höjningen av anslagsbeloppen anser sig styrelsen nu, med hänsyn till de synnerligen osäkra konjunkturerna och då avsevärda arbeten återstå att utföra så pass långt framåt som under åren 1920 och 1921, icke kunna förebbringa, utan har styrelsen tänkt sig att nu endast ange det anslagsbelopp, som kan bli erforderligt för år 1919 för fullföljande av den för arbetena uppgjorda byggnadsplanen. Enligt denna skulle med år 1919 lokomotivstationen med tillhörande spårplaneringar m. m. fullbordas. Det anslagsbelopp, som härför skulle erfordras år 1919, är styrelsen för närvarande icke i tillfälle att exakt uppgiva, beroende på att de utredningar, som styrelsen igångsatt för utrönande av den för lokomotivstallarna i Malmö särskilt med hänsyn tagen till de nu av kristiden skapade säregna förhållandena å materialmarknaden lämpligaste typen ännu icke hunnit slutföras. Styrelsen har emellertid approximativt beräknat, att med ett anslag av omkring 1,000,000 kronor och med tillämpande av de priser, som nu gälla, de förenämnda arbetena i huvudsak skulle kunna bedrivas enligt den förenämnda planen. Skulle emellertid resultatet av dessa utredningar, som förväntas föreligga inom ett par månaders tid, giva vid handen, att det nu ifrågasatta anslagsbeloppet kan sänkas eller behöver höjas, skall järnvägsstyrelsen därom till Kungl. Maj:t inkomma med anmälan.

Järnvägsstyrelsen hemställer därför, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att för fullföljandet av arbetena med ombyggnad av Malmö statsbangård för år 1919 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor.

Departements-  
chefen.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda anført och ehuru den av järnvägsstyrelsen omförmälda utredningen icke ännu är slutförd, torde begärda anslaget böra beviljas, varför jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med *ombyggnad av Malmö statsbangård* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

## b. Anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning anvisade 1917 års riksdag för påbörjande av anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten, varför kostnaden i första utbyggnadsstadiet beräknats till sammanlagt 3,502,000 kronor, för år 1918 ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor. Enligt det av järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 13 februari 1917 framlagda förslaget skulle den återstående kostnaden fördelas på åren 1919 och 1920 med respektive 1,500,000 kronor och 1,002,000 kronor.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 framhåller nu järnvägsstyrelsen, att nyssberörda kostnadsbelopp hänföra sig till de arbets- och materialpris, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande nämligen under senare delen av år 1916. Då emellertid stegringar i nämnda pris härefter inträtt, anser styrelsen för arbetenas färdigställande inom planerad tid motsvarande höjningar i anslagsbeloppen erforderliga.

De mot anslagen för respektive år 1918 1,000,000 kronor och 1919 1,500,000 kronor svarande höjningarna beräknas med tillämpande av de pris, som för närvarande äro gällande och med ett rälspris av 240 kronor per ton, approximativt till respektive 100,000 kronor och 550,000 kronor, vadan sålunda det för år 1919 erforderliga anslaget skulle höjas med 650,000 kronor eller till 2,150,000 kronor. För arbetenas jämnare fördelning bör enligt styrelsens förmenande av detta belopp 300,000 kronor ställas till förfogande under år 1918.

Något uttalande om den totala höjningen av byggnadskostnaden för arbetena ifråga anser sig järnvägsstyrelsen med hänsyn till de alltjämt rådande ovissa konjunkturerna icke kunna göra.

Styrelsens förslag har ej föranlett erinran från min sida.

Under förevarande punkt hemställer jag, med hänvisning beträffande det för år 1918 erforderliga anslagsbeloppet till äskandena å tilläggsstaten för samma år, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullföljande av arbetena med anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg jämte därmed sammanhängande arbeten för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,850,000 kronor.

[17.]  
Anläggning  
av huvud-  
ranger-  
bangård vid  
Hallsberg.

Departement-  
schefen.

## c. Utvidgning av bangården vid Västanfors.

[18.] Efter framställning av järnvägsstyrelsen föreslog Kungl. Maj:t näst-föregående års riksdag att för påbörjande av utvidgning av Västanfors station — föreningsstationen för de båda starkt trafikerade järnvägslinjerna Örebro—Krylbo och Tillberga—Ludvika — bevilja ett anslag av 100,000 kronor. Detta förslag blev även av riksdagen bifallet.

Det kostnadsförslag, som låg till grund för ifrågavarande anslags-  
 äskande, slutade å 355,000 kronor för arbetet i dess helhet, av vilket  
 belopp dock 45,000 kronor ansågs bära utgå ur förnyelsefonden.

I sin förevarande skrivelse framhåller nu järnvägsstyrelsen, att  
 totalkostnaden för ifrågavarande arbete på grund av ökade arbets- och  
 materialpris enligt gjorda beräkningar kommer att uppgå till 500,000  
 kronor, varav emellertid 60,000 kronor äro att hänföra till förnyelse-  
 arbeten. Styrelsen hemställer i anslutning härtill om ett anslag för  
 ändamålet för år 1919 å 340,000 kronor, därav 40,000 kronor anses  
 bära göras tillgängliga redan innevarande år.

Departements-  
 chefen.

Någon minskning av den av styrelsen beräknade betydande mer-  
 kostnaden torde med hänsyn till rådande arbets- och materialpriser tyvärr  
 icke vara att påräkna. Då å andra sidan ett uppskov med fullbordande  
 av utvidgningen av ifrågavarande hårt trafikbelastade station icke kan  
 anses tillrådlig, får jag, som i annat sammanhang återkommer till frågan  
 om äskande av erforderligt anslag å tilläggsstat för år 1918, hemställa,  
 att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för slutförande av arbetena med *utvidgning av  
 Västanfors station* för år 1919 anvisa ett reservations-  
 anslag av 300,000 kronor.

## d. Utvidgning av Ockelbo station m. m.

[19.] I sin år 1916 ingivna framställning hemställde järnvägsstyrelsen  
 bland annat om medel för utvidgning av Ockelbo station för en sam-  
 manlagd summa av 914,000 kronor.

Med hänsyn till den rådande statsfinansiella situationen beslöt emel-  
 lertid 1917 års riksdag på Kungl. Maj:ts framställning, att en utvidg-  
 ning av stationen visserligen skulle komma till stånd, men dock endast en  
 mindre sådan av mera provisorisk natur, för vilken kostnaderna beräk-  
 nades till 227,000 kronor, däri även ingick ett belopp å 55,000 kronor

för anläggning av en ny mötesplats i stationens närhet. I anslutning härtill beviljade riksdagen ett anslag å 150,000 kronor för år 1918 för påbörjandet av arbetena ifråga. I sammanhang härmed meddelade riksdagen, att vid den granskning, som riksdagens vederbörande utskott ägnat ritningarna till ombyggnaden, det framstått såsom ett önskemål, att en i det större ombyggnadsföretaget ingående persontunnel under bangården måtte till trafiksäkerhetens höjande snarast möjligt komma till stånd.

[19.]

I sin skrivelse av den 29 september 1917 har nu järnvägsstyrelsen gjort framställning om äskande av fortsättningsanslag för berörda arbetens fullföljande och färdigställande. Dyligt fortsättningsanslag skulle enligt föregående års beräkningar utgå med 77,000 kronor. Järnvägsstyrelsen meddelar emellertid, att på grund av ökade arbets- och materialpris kostnaden för anläggningen i dess helhet kommer att uppgå till ej mindre än 350,000 kronor. Styrelsen hemställer därför om anvisande för år 1919 av ett belopp av 200,000 kronor, därav 60,000 kronor i förskott för år 1918.

Med anledning av riksdagens förberörda uttalande rörande den planerade persontunneln under bangården har järnvägsstyrelsen på min förfrågan meddelat, att styrelsen på grund av rådande höga material- och arbetspriser ansett, att med berörda tunnelanläggning — på sätt skett med andra arbeten av liknande slag — bör tillsvidare anstå. Då trafiksäkerheten icke med nödvändighet lärer kräva, att anläggningen ifråga omedelbart kommer till stånd, biträder jag styrelsens uppfattning i förevarande hänseende. Vad angår det av styrelsen beräknade konjunkturtillägget å 123,000 kronor lärer ett lägre sådant icke vara tillfyllest. Jag anser mig därför böra förorda styrelsens förslag härutinnan.

Departements-  
chefen.

På grund av det anförda hemställer jag, som i annat sammanhang återkommer till frågan om äskande av anslag å tilläggsstat för år 1918, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av arbetena med *utvidgning av Ockelbo station m. m.* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 140,000 kronor.

#### e. Ombyggnad av bangården vid Ljusdal.

I detta ämne anför järnvägsstyrelsen följande.

Med den omfattning, trafiken — särskilt transporterna av skogsprodukter och framför allt träkol — numera uppnått å stambanan genom Norrland, hava de

*Bihang till riksdagens protokoll 1918. 1 saml. 1 häft.*

10

[20.]

Ombyggnad  
av ban-  
gården vid  
Ljusdal.

[20.] större å denna bandel belägna stationerna blivit mycket hårt anlitade. Detta gäller i all synnerhet under tiden för träkolstransporterna, då norrlandstrafiken även i övrigt är som störst, och ställas därvid stora krav på möjligheter till rangering och uppställning av vagnar samt på tillgång till tågspår av tillräckligt antal och längd. Ljusdal är en station, som i dessa hänseenden synnerligen illa motsvarar trafikbehovet. Bristen på uppställningsspår har t. o. m. medfört, att linjen mot Hudiksvall regelmässigt måst tagas i anspråk för uppställning av gods-vagnar, för att tågen skolat kunna expedieras å den genomgående huvudlinjen. Behovet motsvarande utvidgningar låta sig ej utföra utan en genomgripande ombyggnad av stationen. Enligt det förslag, som nu ifrågasättes till utförande, erhållas två godstågsspår av full längd, utdragsspår i stationens båda ändar samt en avsevärd utökning av längden uppställningsspår. Godsmagasinet flyttas för att lämna plats för spårutvidgningarna. Förbättringar i avseende å personplattformerna samt av lastspårordningarna ingå även i ombyggnadsförslaget.

Kostnaden för ombyggnadsarbetena beräknas till 500,000 kronor. Härav böra 100,000 kronor bestridas med medel ur förnyelsefonden samt återstoden 400,000 kronor utgå av anslagsmedel. Av sistnämnda belopp böra 250,000 kronor göras tillgängliga år 1919.

Departements-  
chefen.

Som bekant har under senare åren en utomordentlig ökning av de norrländska träkolstransporterna bland annat å linjen Krylbo—Bräcke ägt rum. Alldenstund dessa transporter infalla på de tider av året, då norrlandstrafiken i övrigt är av den största omfattningen, följer härav, att de större å denna linje belägna stationerna bliva synnerligen hårt anlitade, varvid särskilt stora krav ställas på möjligheten till rangering och uppställning av vagnar samt på mötesspår av tillräckligt antal och längd. Av järnvägsstyrelsens nyssberörda framställning synes framgå, att Ljusdals station för närvarande är synnerligen illa utrustad att förmedla en dylik högtrafik, liksom även att snara åtgärder äro nödvändiga för missförhållandenas avhjälpan. På grund härav och då den plan för stationens nydaning, som järnvägsstyrelsen framlagt, synes på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafikens oundgängliga krav, anser jag mig böra tillstyrka styrelsens framställning i denna del.

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

att för *ombyggnad av Ljusdals station* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

f. Utvidgning av spårsystemet m. m. vid Långsele.

[21.] Rörande ifrågasatt utvidgning av spårsystemet m. m. vid Långsele station yttrar styrelsen i sin skrivelse som följer.

Utvidgning  
av spår-  
systemet  
m. m. vid  
Långsele.

Vid Långsele, som är övernattningsstation för godståg, föreligger behov att erhålla förbättrade uppställningsmöjligheter. Olägenheter uppstå framför allt

därigenom, att uppställningsspåren hava otillräcklig längd, så att godstågen måste sönderdelas för att uppställas å stationen. Även bristen å utdragsspår i stationens södra ända är till olägenhet, då växling måste ske från huvudlinjen, som här ligger i stark lutning från stationen och samtidigt i kurva. Med hänsyn till den också alltjämt ökade lokala godstrafiken erfordras vidare utökning av godsmagasin och lastkaj samt inläggning av vagnvåg.

[21.]

Den för erhållande av förbättringar i ovan angivna hänseende uppgjorda planen beräknas för sitt genomförande kosta 225,000 kronor. Härav böra 15,000 kronor utgå ur förnyelsefonden och återstående 210,000 kronor bestridas med anslagsmedel.

Då behov av såväl den ifrågasatta utvidgningen av spårssystemet som den tilltänkta utökningen av godsmagasinet och lastkajen jämte inläggning av en vagnvåg synes föreligga, hemställer jag, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

Departements-  
chefen.

att för *utvidgning av spårssystemet m. m. vid Långsele* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 210,000 kronor.

g. **Frågor om ombyggnad av bangårdarna vid Sundsvall och Mellansel.**

I sin skrivelse av den 29 september 1917 meddelar järnvägsstyrelsen, att för Ostkustbanans inledande till Sundsvall huvudstationen därstädes bör ombyggas och flyttas. Härför erforderlig överenskommelse mellan statens järnvägar och Sundsvall stad har enligt järnvägsstyrelsen redan träffats. Däremot har uppgörelse med Ostkustbanans aktiebolag ännu icke ernåtts. Frågan torde emellertid, säger styrelsen, inom kort kunna föreläggas Kungl. Maj:t. För närvarande låter det sig dock icke göra att bestämma statens järnvägars andel av kostnaden för ombyggnaden, särskilt som enighet i fråga om kostnadsfördelningen mellan statens järnvägar och bolaget icke torde kunna vinnas, vadan avgörandet härutinnan torde komma att träffas av Kungl. Maj:t. Då emellertid enligt styrelsens uppfattning de för de nya anläggningarna behövlige markområdena omedelbart därefter böra inköpas och möjligen någon del av arbetena å bangårdsombyggnaden påbörjas, hemställer styrelsen, att anslag för ombyggnad av Sundsvalls station måtte i statsverkspropositionen approximativt beräknas med ett belopp av 200,000 kronor, därav 100,000 kronor på tilläggsstat för år 1918 och enahanda belopp såsom reservationsanslag för år 1919.

Angående  
ombyggnad  
av ban-  
gården vid  
Sundsvall.

Frågan om fördelningen av kostnaden mellan statens järnvägar och Ostkustbanans aktiebolag för nämnda banas inledande på Sundsvalls

Departements-  
chefen.

- [21.] station har ännu icke förelagts Kungl. Maj:t till avgörande. Med hänsyn till ovissheten om, när Ostkustbanans inledande på Sundsvalls station blir verklighet och då eventuella markinköp för stationsutvidgningen kunna bestridas med de medel, som särskilt torde anvisas för markinköp, anser jag, att anslag för här ifrågasatt ändamål icke för närvarande bör äskas av riksdagen.

Angående  
ombyggnad  
av bangården  
vid Mellansel.

I skrivelse den 31 oktober 1916 framlade järnvägsstyrelsen förslag till utvidgning och ombyggnad av Mellansels station. Kostnaden här för beräknades av styrelsen till 562,000 kronor, varav 492,000 kronor av anslagsmedel; och anhöll styrelsen, att ett anslag om 200,000 kronor måtte för ändamålet beviljas för år 1918.

Efter överläggningar med statsbanechefen och undersökning angående möjligheten att i likhet med vid Ockelbo station även vid Mellansel utföra en provisorisk utbyggnad av bangården, kom föredragande departementschefen till den uppfattningen, att man lämpligare borde låta utvidgningen av stationen anstå, till dess den statsfinansiella ställningen kunde tillåta dess förstorande på fullt rationellt sätt. Med hänsyn därtill ansåg departementschefen sig icke böra tillstyrka förslaget framläggande för 1917 års riksdag.

Kungl. Maj:t godkände denna departementschefens uppfattning, och frågan blev således icke föremål för riksdagens prövning.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 har nu järnvägsstyrelsen upprepat sin hemställan ehuru i ett något förändrat skick. Den i den ursprungliga planen ingående omläggningen av viss del av Örnköldsvikslinjen har nämligen tills vidare undanskjutits. Detta medför, att de för bangårdsombyggnaden erforderliga medlen oaktat konjunkturtillägg kunna reduceras från 562,000 kronor till 500,000 kronor eller — i anslagsmedel räknat — från 492,000 kronor till 450,000 kronor, varav styrelsen för år 1919 äskar 280,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Ehuru en utvidgning och modernisering av bangården vid Mellansels station synes vara önskvärd, torde dock med äskande av anslag för ändamålet kunna anstå till ett följande år. Jag har således icke någon hemställan att göra om anslag för detta ändamål.

## 2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Järnvägsstyrelsens framställning i fråga om anordnande av nya stationer och mötesplatser lyder som följer:

[22.]  
Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

Såsom styrelsen i sin underdåniga framställning av enahanda slag förlidet år framhållit, förefinnes å enkelspåriga linjer med långa stationssträckor, d. v. s. långt avstånd mellan angränsande stationer, starkt behov att dem emellan anordnas möjlighet för tågmöten.

Dessa långa stationssträckor hava nämligen till följd, att rubbning av ett tågs gång starkt inverkar på övriga tåg, och uppenbart är, att ett flertal av de under senare års högtrafik förekommande tågförseningarna förorsakats av otillräcklig tillgång på mötesplatser. Även under normala förhållanden är det icke möjligt att nöjaktigt uppfylla de krav beträffande tågexpediering, som måste ställas på statens järnvägar, med mindre fullt tillräckliga möjligheter finnas, för att behövliga tågföljdsändringar skola komma till utförande. Dessa synpunkter hava även tidigare av Kungl. Maj:t och riksdagen behjärtats, i det att i regel anslag beviljats för de anläggningar av denna beskaffenhet, som av styrelsen föreslagits.

I allt väsentligt ansluta sig de här nedan upptagna nya mötesstationerna till förutnämnda plan för 10-årsperioden 1918—1927 med den avvikelsen, att ny station vid Norrviken liksom nya mötesplatser vid Tallnäset å linjen Nybo—Ramsjö, Forsmo å linjen Österås—Selsjön och Stasskölen å linjen Ljuså—Gransjö ansetts böra förskjutas till ett följande år, varvid dock bör bemärkas, att Forsmo med anledning av riksdagens beslut om anläggning av tvärbanan Forsmo—Hoting kommer att utbyggas i samband med denna statsbanebyggnad. Däremot har mötesplats vid Brännbacken å linjen Ramsjö—Norrberg upptagits, ersättande en i 10-årsplanen medtagen mötesplats vid Millersbäcken å samma stationssträcka, vilken mötesplats dock enligt nämnda plan ej avsetts komma till utförande förrän under sista femårsperioden. Att mötesplats å linjen Ramsjö—Norrberg bör komma till utförande före dylik mellan Nybo och Ramsjö, vilken enligt vad ovan sagt tillsvidare ansetts böra anstå, har sin förklaringsgrund i det förhållande, att gångtiden för godstågen fram och åter å respektive stationssträckor i förra fallet utgör i medeltal 73 minuter och senare fallet 62 minuter, varav sålunda större fördel vinnes genom anordnandet av mötesplats å den först nämnda sträckan. Vad slutligen vidkommer läget av mötesplatsen, så har av ytterligare utredning framgått, att ur tågledningssynpunkt platsen vid Brännbacken, ehuru i profilhänseende underlägsen platsen vid Millersbäcken, bör föredras framför den sistnämnda.

De arbeten, som här nedan av styrelsen föreslås att komma till utförande, hava, i likhet med vad som skedde i styrelsens underdåniga framställning av föregående år, för överskådlighetens skull uppstälts bandelsvis:

### Krylbo—Frövi.

Under 10 årsperioden 1918—1927 erfordras fyra nya mötesplatser, av vilka en redan är beslutad av 1917 års riksdag. År 1919 föreslås anläggandet av Hedkärra, å linjen Västanfors—Dagarn ..... 71,000:—

[22.]

**Katrineholm—Norrköping.**

Under 10-årsperioden 1918—1927 erfordras, att fullständig station anlägges vid Näkna, å linjen Simonstorp—Graversfors, och hade styrelsen redan föregående år gjort framställning om anordnandet av tillsvidare en mötesplats därstädes. Då emellertid detta av statsmakterna ej blev bifallet, återkommer styrelsen nu med framställningen.

*Näkna*, å linjen Simonstorp—Graversfors ..... 106,000: —

**Göteborg—Halmstad.**

Under 5-årsperioden 1918—1922 erfordras anläggandet av två nya mötesplatser. År 1919 föreslås anläggandet av

*Söndrum*, å linjen Gullbrandstorp—Halmstad ..... 64,000: —

**Göteborg—Uddevalla.**

Under 5-årsperioden 1918—1922 erfordras anläggandet av två nya mötesplatser. År 1919 föreslås anläggandet av

*Lillhagen*, å linjen Olskroken—Säve ..... 12,000: —

**Falköping Ranten—Nässjö.**

Styrelsen föreslog föregående år anläggandet av ny mötesplats vid Yxenhaga å linjen Jönköping—Tenhult, men blev detta av statsmakterna ej bifallet. Styrelsen har därför nu ansett sig böra återkomma med framställningen.

*Yxenhaga*, å linjen Jönköping—Tenhult ..... 122,000: —

**Storvik—Ljusdal.**

Under 5-årsperioden 1918—1922 erfordras tre nya mötesplatser av vilka en redan är beslutad av 1917 års riksdag. De tvenne återstående komma till utförande år 1919.

*Kalltjärn*, å linjen Järbo—Medskogsheden ..... 103,000: —

*Hammarsjön*, å linjen Medskogsheden—Ockelbo ..... 77,000: —

**Ljusdal—Ånge.**

Under 10-årsperioden 1918—1927 erfordras två nya mötesplatser. År 1919 föreslås anläggandet av

*Brännbacken*, å linjen Ramsjö—Norrberg ..... 74,000: —

**Kilafors—Söderhamn.**

Under 10-årsperioden 1918—1927 erfordras en ny mötesplats, vilken år 1919 föreslås komma till utförande vid

*Ina*, å linjen Kinstaby—Söderhamn ..... 56,000: —

**Långsele—Vännäs.**

Under 5-årsperioden 1918—1922 erfordras anläggandet av tre nya mötesplatser, av vilka en redan är beslutad av 1917 års riksdag. År 1919 föreslås anläggandet av

*Långviksmon*, å linjen Björna—Trehörningsjö ..... 76,000: —

**Vännäs—Boden.**

Under 10-årsperioden 1918—1927 erfordras två nya mötesplatser, och gjorde styrelsen föregående år framställning om anläggandet av en dylik, nämligen vid Träskholm å linjen Jörn—Myrheden. Detta blev emellertid av statsmakterna ej bifallet, varför styrelsen nu återkommer med framställningen.

*Träskholm*, å linjen Jörn—Myrheden ..... 59,000: —

Totalsumman för här ovan angivna anläggningar uppgår till kronor 820,000: —

I anslutning härtill hemställer järnvägsstyrelsen om ett anslag för anordnande av nya stationer och mötesplatser för år 1919 av 820,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att i förskott för år 1918 utanordna 300,000 kronor.

Ifrågavarande anslagskrav torde böra ses i belysning av de uttalanden, som i hithörande ämnen gjorts dels av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, den s. k. Malmslättskommissionen, dels ock av järnvägsstyrelsen i dess över kommissionens betänkande avgivna utlåtande. För de av kommissionen och järnvägsstyrelsen härutinnan uttalade önskemål har en redogörelse lämnats till statsrådsprotokollet den 14 januari 1915; och hänvisar jag till samma redogörelse. Styrelsens nu framförda förslag till de olika banlinjernas och stationernas förbättrande och modernisering i avseende å spåranordningar ansluter sig till de uttalanden i hithörande frågor, som kommit till synes i nyssnämnda betänkande och utlåtande. Förslaget vilar sålunda på en sakkunnig och ingående teknisk utredning, varjämte detsamma är ett led i de olika statsbanedelarnas utbyggnad i enlighet med järnvägsstyrelsens utredning

Departements-  
chefen.

[22.] om behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. under tioårsperioden 1918—1927.

Nyss anförda omständigheter i förening med den allmänna och speciella motivering, som i styrelsens framställning i ämnet framlagts, hava bibringat mig den övertygelsen, att det av styrelsen för år 1919 framlagda programmet till anordnande av nya stationer och mötesplatser bör, med ett enda undantag, i hela sin omfattning komma till utförande. Detta undantag gäller den ifrågasatta mötesplatsen vid *Hammarsjön* å linjen *Medskogsheden—Ockelbo*, varmed, enligt vad jag förvissat mig om, kan utan större betydelse för utvecklingsplanens genomförande anstå ännu ett år. Det för ifrågavarande anläggnings utförande beräknade beloppet, 77,000 kronor, synes därför icke böra upptagas i det totalanslag, som av 1918 års riksdag bör äskas för anordnande av nya stationer och mötesplatser.

I anslutning till av järnvägsstyrelsen på min begäran lämnade kompletterande meddelanden må följande anföras rörande en del av övriga planerade arbeten.

För utförande av spåranordningarna vid *Näkna*, *Yxenhaga* och *Träskholm* å respektive bandelarna *Katrineholm—Norrköping*, *Falköping Ranten—Nässjö* och *Vännäs—Boden* begärdes, som redan antytts, anslag av styrelsen redan år 1916. Vid behandling av dessa anslagskrav i statsrådet den 13 januari 1917 förklarade emellertid föredragande departementschefen, att nyssnämnda spåranordningar, enligt vad departementschefen förvissat sig om, kunde anstå ännu ett år, utan att därför det systematiska utbyggandet av berörda bandelar behövde åtminstone mera avsevärt förryckas, varför han icke tillstyrkte äskandet av de begärda anslagen. Denna uppfattning godkändes även av Kungl. Maj:t. Ytterligare uppskov med arbetenas utförande torde emellertid ej böra äga rum, utan biträder jag styrelsens framställning i dessa delar. Några kompletterande meddelanden torde här vara på sin plats.

*Näkna* ligger mellan stationerna *Simonstorp* och *Graversfors*, av vilka den sistnämnda är ur terrängsynpunkt synnerligen olämpligt belägen. I sin tioårsplan har styrelsen därför ej ansett sig böra föreslå utvidgning av *Graversfors* station, utan i stället föreslagit utbyggnad av *Näkna* till fullständig station. Det nu föreliggande förslaget innebär endast anordnande av mötesspår, vilket emellertid är avsett att anpassas till en fullständig utbyggnad av platsen. *Yxenhaga*, som ligger å den 13 kilometer långa sträckan *Jönköping—Tenhult*, är redan nu en livligt trafikerad hållplats. För att kunna underlätta tågrörelserna på linjen *Falköping-Ranten—Nässjö* har riksdagen åren 1915 och 1916 beviljat anslag till å denna bandel belägna nya mötesplatser vid *Kortebo* och *Ång*.

1917 års riksdag beviljade dessutom anslag till förlängning av mötesspären till 600 meters fri längd å samtliga stationer å denna bandel. Den nu av styrelsen föreslagna mötesplatsen vid Yxenhaga utgör en viktig del i styrelsens planerade åtgärder för att öka ifrågavarande bandels trafikkapacitet, samtidigt som den i viss mån kan beräknas komma att avlasta en del av trafiken å Jönköpings station, vilket med hänsyn till de härstädes tränga bangårdsförhållandena är i hög grad erforderligt. Vad slutligen beträffar *Träskholm*, vilken plats är belägen å den omkring 32 kilometer långa sträckan Jörn—Myrheden, är med hänsyn till de särskilt vintertid svåra tåggrubbningar, som i det övre Norrland på grund av klimatförhållanden kunna uppstå, behovet av en permanent mötesplats å detta stora stationsavstånd synnerligen trängande. I samband med anordnande av en mötesplats är det även styrelsens avsikt att anordna ett lastspår i och för den i trakten förekommande stora träkolsproduktionen.

Vad beträffar den ifrågasatta mötesplatsen vid *Långviksmon* å bandelen *Långsele—Vännäs* upptog järnvägsstyrelsen denna anläggning redan bland dem, för vilkas utförande styrelsen begärde äskande av anslag av 1916 års riksdag. Föredragande departementschefen fann sig emellertid böra hemställa, att med anläggningen tills vidare måtte få anstå, enär förslag till byggandet med statsbidrag av en landsväg mellan Flerke by i Gideå socken till Hemling i Björna socken funnes utarbetat, men olika meningar om den lämpligaste sträckningen av denna väg gjort sig gällande. Denna vägfråga sammanhörde med fastställandet av platsen för anläggningen, och borde sålunda båda frågorna avgöras samtidigt. Anslag blev ej heller för anläggningen äskat.

Emellertid har vederbörande länsstyrelse nu meddelat järnvägsstyrelsen, att de båda föreliggande alternativförslagen till väganläggningen i fråga syntes i det närmaste jämnställda och att sålunda företräde obetingat borde givas åt den linje, som komme att beröra last- och mötesplats vid järnvägen, varför läget för nu ifrågavarande last- och mötesplats borde vara bestämt, innan frågan om vägens sträckning upptoges till slutligt avgörande. Detta är anledningen, varför järnvägsstyrelsen nu ansett sig böra föreslå, att medel måtte anvisas för mötesplatsanläggningen vid *Långviksmon*.

Såsom skäl för lastplatsens förläggande till nuvarande hållplatsen vid *Långviksmon* anförde styrelsen vid föregående tillfällen, att det visserligen funnes militärmötesplats vid *Långvattnet* 3,6 kilometer norr om sistnämnda ort, men att denna vore anlagd i obebyggd trakt och vid för tågens igångsättning ofördelaktiga lutningar. Vid *Långviksmon* vore

[22.] däremot byn med samma namn belägen, terrängen fördelaktigare för stationsanläggning samt platsen belägen mitt på stationssträckan. Härtill komme, att militärmötesplatsen vid Långvattnet med fördel kunde flyttas till Långviksmon, varför ej heller hinder ur militär synpunkt mötte mot anläggningens förläggande till sistnämnda plats. Samtliga dessa skäl kvarstå, enligt vad styrelsen meddelat, orubbade, varför styrelsen i oförändrat skick förnyat sin hemställan med avseende å mötesplatsens förläggning. Vad däremot angår anslagsbeloppet, har detta, som år 1915 beräknades till 34,000 kronor, måst på grund av rådande konjunkturer ökas med icke mindre än 42,000 kronor till 76,000 kronor.

Styrelsens ifrågavarande förslag föranleder ingen erinran från min sida.

För anordnande av nya stationer och mötesplatser skulle sålunda erfordras tillhoppa 743,000 kronor, varav emellertid 300,000 kronor böra utgå å tilläggsstat för år 1918, till vilken fråga jag senare återkommer.

Under förevarande punkt hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av *nya stationer och mötesplatser*  
för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 443,000  
kronor.

### 3. Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem.

[23.]  
Spåran-  
ordningar  
i anslutning  
till före-  
fintliga  
spårssystem.

Styrelsen har till en början under två särskilda underrubriker lämnat följande motivering beträffande ifrågavarande spåranordningar.

#### a. Förlängning av mötesspår å stationer och utläggning av ett tredje tågspår.

Beträffande dylika anläggningar har styrelsen endast att upprepa, vad styrelsen i sin motivering förlidet år hade tillfälle anföra. Å de statens järnvägars huvudlinjer, vilkas utbyggnad ännu icke fullbordats, finnas vid många stationer endast mötesspår av sådan längd, som vid tiden för anläggningen motsvarade behovet med hänsyn till tågens storlek. I och med anskaffandet av lokomotiv av kraftigare typ hava tågens längd ökats, medförande svårigheter vid tågmöten, i det växlingsrörelser måste företagas mot väntat tåg och sönderdelning av tågsätten ske, försakande tidsförlust, tågförseningar och risk för trafiksäkerheten. Enligt säkerhetsordningens föreskrifter få nämligen dylika växlingsrörelser icke äga rum utanför stationsspårömråde mot ankommande tåg under sista fem minuterna före tågets väntade ankomst, och, om sådan växlingsrörelse måste ske under tiden mellan fem och tio minuter före tågets väntade ankomst, skall förutom att stoppsignal visas från infartssignalen, en signalkarl utsändas på i säker-

hetsordningen föreskrivet avstånd från stationen för att därifrån visa stoppsignal mot tåget. Först sedan sådana åtgärder vidtagits, kunna erforderliga växlingsrörelser utföras. Då personaltillgången å mindre stationer oftast icke tillåter ett sådant förfarings sätt, måste växlingen uppskjutas, intill det väntade tåget ankommit och stoppats framför infartssignalen och underrättats om förhållandet, omständigheter, som givetvis kräva tid och lätt förorsaka tågförseningar. Att denna växlingsrörelse innebär risk för trafiksäkerheten, om ett noggrant aktgivande på signalen icke äger rum, torde därjämte vara uppenbart.

Beträffande längden å mötesspår har denna för respektive bandelar tilltagits med hänsyn till dragkraften hos de lokomotiv, som kunna framföras å bandelen. I överensstämmelse härmed hade i samband med 10-årsutredningen beräknats

1. Minst 600 meters fri längd å bandelarna Stockholm—Gnesta, Gnesta—Katrineholm, Katrineholm—Hallsberg, Hallsberg—Laxå, Laxå—Falköping Ranten, Falköping Ranten—Alingsås, Alingsås—Göteborg, Laxå—Kil, Kil—Charlottenberg, Göteborg—Halmstad, Halmstad—Hälsingborg F, Ängelholm—Malmö, Malmö—Trälleborg, Falköping Ranten—Nässjö, Katrineholm—Norrköping, (med undantag av Graversfors station), Järna—Åby, Krylbo—Frövi, Frövi—Hallsberg, Hallsberg—Mjölby, Stockholm—Uppsala, Uppsala—Krylbo, Krylbo—Storvik, Storvik—Ljusdal, Ljusdal—Ånge, Ånge—Bräcke, Bräcke—Långsele, Långsele—Vännäs, Vännäs—Boden, Bräcke—Östersund samt Luleå—Gällivare.

2. Minst 450 meters fri mötesspår längd å övriga statsbanelinjer.

Å de linjer, där dubbelspår redan är under byggnad eller där dylikt föreslås till utförande under tioårsperioden, hade enligt planen därav berörda stationer ej upptagits till förlängning, men har styrelsen, såsom av vissa särskilt angivna fall framgår, ansetts sig härifrån böra göra avvikelser.

Med den ständiga stegring i tågrörelsen, som alltmer framträder å vissa linjer, har erfarenheten givit vid handen, att härstädes två tågspår å stationer icke äro tillräckliga för trafikens behöriga skötande. Det har nämligen vid många tillfällen visat sig nödvändigt att samtidigt hava tre tåg inne på en station, ett förhållande, som kräver anordnandet av ett tredje tågspår, enär det å ett flertal av dessa stationer med deras livliga lokalgodstrafik icke längre kan låta sig göra att använda last-, rangerings- och uppställningsspår även som tågspår. En sådan kombination av ett visst spårområdes användning har nämligen visat sig ytterst hindrande för en jämn fortgång av vagnars rangering, lastning och lossning, vilket i sin ordning försvårar en nödvändig, snabb vagnomsättning.

Beträffande längden å detta tredje tågspår har i 10-årsplanen beräknats

1. 500—600 meters fri mötesspår längd.

a. Vid varje station å bandelarna Katrineholm—Hallsberg, Katrineholm—Norrköping (med undantag av Graversfors station), Krylbo—Frövi, Frövi—Hallsberg, Hallsberg—Mjölby, Järna—Åby, Stockholm—Uppsala, Uppsala—Krylbo, Krylbo—Storvik, Storvik—Ljusdal, Ljusdal—Ånge, Ånge—Bräcke samt Bräcke—Långsele.

b. Vid endast vissa ur tidtabells- och terrängsynpunkt lämpligt belägna stationer å bandelarna Hallsberg—Laxå, Laxå—Falköping Ranten, Falköping Ranten—Alingsås, Alingsås—Göteborg, Laxå—Kil, Kil—Charlottenberg, Göteborg—Halmstad, Halmstad—Hälsingborg F, Ängelholm—Malmö, Malmö—Trälleborg, Bräcke—Östersund, Långsele—Vännäs samt Vännäs—Boden.

[23.]

2. 300—450 meters fri mötesspårängd.

a. Vid *varje station* å linjerna Örebro S—Svartå, Luleå—Gällivare och Kiruna—Riksgränsen.b. Vid *endast vissa* ur tidtabells- och terrängssynpunkt lämpligt belägna stationer å övriga linjer, där 450 meter långa mötesspår föreslagits.

Dessa längder hava av styrelsen tillämpats i det följande vid begäran om anslag till spåranordningar vid förefintliga spårssystem. Styrelsen vill dock påpeka, att beträffande linjen Ängelholm—Halmstad, där banans tracé ännu ej tillåter framförande av 600 meter långa tåg, mötesspårängden bestämts tills vidare endast till 500 meter. Vid för utvidgningsarbeten erforderligt markförvärv kommer dock hänsyn att tagas till framtida utvidgning för 600 meters mötesspårängd.

b. Anordnande av utdragsspår samt bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar.

Under föregående moment har styrelsen framhållit den tidsförlust och fara för trafiksäkerheten, som för kort mötesspårängd medför genom framtvängande av växlingsrörelser å huvudspåret. 1912 års järnvägskommission för trafiksäkerheten har även starkt betonat olämpligheten av dylika växlingsrörelser och framhållit önskvärdheten av att särskilt utdragsspår i dylika fall för ändamålet anordnas. Sådana anläggningar böra sålunda komma till utförande vid stationer, där växlingsrörelser erfordras för den lokala vagnomsättningen eller motsvarande fall. Järnvägsstyrelsens tidigare framställningar om dylika utdragsspår hava även vunnit Kungl. Maj:ts och riksdagens bifall.

Vid en del stationer kräver därjämte den lokala godstrafiken bättre utrymmen för frilastning och uppställning av vagnar, bland vilka de mest trängande behoven skulle bliva tillgodosedda genom de anslagsbelopp, styrelsen här nedan upptagit.

Vidare anför styrelsen:

För överskådlighetens skull har styrelsen i tabellform angivit samtliga arbeten, vilka äro att hänföra under senast angivna tvenne underrubriker och vilka styrelsen ansett böra upptagas bland årets äskanden. I allt väsentligt ansluta sig dessa arbeten till oftanämnda plan för 10-årsperioden 1918—1927, med följande avvikelser.

Utvidgning av spårsystemen vid Degerön, Nyköping, Fåglavik, Ölme, Högboða (Boda), Ämot, Tjörnarp, Norra Vram, Spannarps, Morshyttan, Erikslund, Selsjön, Aspeå, Gottne, Vindeln, Myrheden, Hednolet, Trångfors, Koskivara, Kallholmen och Örnköldsvik har tills vidare ansetts kunna förskjutas ett år.

Däremot hava spårsystemen vid Odensberg, Skattkärr, Brunnberg, Axelvold, Kägeröd, Fränsta och Viskan medtagits bland de arbeten, för vilka anslag begäres, ehuru desamma enligt 10-årsplanen ej ansetts behöva komma till utförande förrän under något följande år. Dessa spåranordningar hava upptagits såsom angelägnare än en del av de ovan omnämnda, som förskjutes till ett följande år.

För beredande av tredje tågväg och förlängning av mötesspår vid Stockaryd, Lamhult, Killeberg, Hedsjön, Röstbo och Arbrå stationer hava även anslagsmedel upptagits, ehuru dessa stationer icke för år 1919 finnas medtagna i 10-årsplanen.

Utbyggnad av Stockaryd, Lamlult och Killeberg har nämligen i 10-årsplanen ingått som ett led i dubbelspåransläggning mellan Sävsjö och Ballingslöv, vilket arbete var avsett utsträckas över större delen av 10-årsperioden. Med hänsyn till den å bandelen framgående trafiken är det emellertid icke möjligt att reda sig med de befintliga bangårdarna, till dess de bliva ombyggda i samband med dubbelspårbyggnaden, utan måste redan nu en provisorisk utbyggnad verkställas, varigenom tidigare vinnes vad som ovillkorligen är påkrävt närmast ur tågledningssynpunkt.

Det är att bemärka, att de arbeten, som härvid föreslås, till allra största del kunna tillgodogöras vid den slutliga ombyggnaden för dubbelspårtrafik.

Ett motsvarande förhållande har gjort sig gällande beträffande stationerna Hedsjön, Röstbo och Arbrå, vilkas utbyggnad var tänkt skulle genomföras i samband med dubbelspåransläggning Ockelbo—Arbrå. Trafiken tillåter emellertid icke, att utbyggnaden av stationerna anstår till den tidpunkt under senare femårsperioden, då ifrågavarande dubbelspårsarbete var avsett komma till utförande. Utvidgningsarbetena även å dessa stationer böra sålunda betraktas såsom provisoriska anordningar, till dess dubbelspåransläggningen kommer till genomförande.

Även vid dessa stationer anordnas emellertid de föreslagna spårutläggningarna så, att de i möjligaste mån ansluta sig till stationernas utbyggnad för dubbelspårtrafik.

Beträffande tidigare under bangårdsombyggnader angivna arbeten vid Stockholm stadsgården, Värtan och Järva lokomotivstation, vilka arbeten icke finnas medtagna i 10-årsplanen, får styrelsen anföra följande.

För järnvägstrafikens behöriga avveckling i hamnen vid *Stockholm stadsgården* erfordras enligt påvisande från staden förbättrade spårordningar för hamntrafikens rationella avveckling. Sålunda böra tätare spårförbindelser anordnas mellan de två kajspåren, så att omsättning av vagnar till och från olika fartygsplatser kan ske utan att lastnings- och lossningsarbete vid andra kajdelar störes i så hög grad som nu är fallet. För att underlätta vagnomsättningen böra nya spårförbindelser också komma till stånd mellan de två bakom själva kajplanet belägna spåren samt mellan dessa spår och kajspåren. Vidare böra vissa spårömläggningar företagas, för att staden skall kunna anlägga ett planerat nytt varuskjul. De å statens järnvägar belöpande kostnaderna för ifrågavarande spårarbeten hava beräknats till 178,000 kronor, varav 18,000 kronor ansetts böra bestridas av medel ur förnyelsefonden.

Vid Tegeludden invid *Värtan station* har Stockholm stad under utförande en ny hamnanläggning i fortsättning å den nuvarande Värtahamnen. Den nya hamnanläggningen är avsedd att utgöra en del av det planerade frihamnsområdet. I samband med hamnutvidgningen erfordras vissa spårordningar.

Kostnaderna för dessa böra enligt gällande praxis fördelas mellan statens järnvägar och staden. Statens järnvägars andel beräknas till 118,000 kronor.

Vid *Järva lokomotivstation* har den nuvarande gruppen uppställningsspår söder om Järvaån visat sig otillräcklig, varför ett förslag måst avgivas, upptagande utökning av uppställningsutrymmet med ytterligare trenne spår.

Vid Väsby, Uppsala och Karlstad hava därjämte mindre arbeten, icke ingående i 10-årsplanen, på grund av trafikens krav, ansetts böra medtagas vid årets åskanden.

Vid *Väsby*, vars utbyggnad enligt 10-årsplanen var avsedd ske år 1922, måste bangården sålunda redan nu med hänsyn till trafikökningen något utvidgas,

[23.] så att ytterligare ett godstågsspår beredes och härmed även möjliggöres framdragande av ytterligare ett lokaltågsspår.

Vid *Uppsala* station har längden av spårsystemet å godsbangården visat sig otillräcklig. Styrelsen har därför ansett sig nödsakad göra framställning om detsammias förlängning till lättnad vid såväl växling som vagnuppställning.

Vid *Karlstad* har redan 1913 års riksdag beviljat anslag för utvidgning av bangården. På grund av ännu pågående förhandlingar med staden har spårplanen dock ännu ej kunnat fastställas. Under senare tid har emellertid enighet mellan delegerade för styrelsen och staden vunnits, och arbetet torde inom kort kunna igångsättas. Under den gångna tiden har trafik tillväxten visat sig så stark, att ytterligare utvidgning utöver år 1913 ifrågakända erfordras, och ytterligare ett uppställningsspår och ett utdragsspår behöva nu anläggas. Medel här till finnas härnedan upptagna.

Slutligen har styrelsen beträffande *Falköping-Ranten* föreslagit en provisorisk utvidgning av spårsystemet, icke ingående i 10-årsplanen. Å denna station har enligt denna plan ansetts komma att krävas en större rangerspåranläggning, upptagen till utförande år 1921. Behovet av nu föreslagen provisorisk utvidgning gör sig emellertid starkt gällande, och är provisoriet avsett att tillfredsställa det mest trängande behovet av förbättringar med hänsyn till uppställning och rangerspår.

I nedan intagna tablå<sup>1)</sup> begärda anslagsmedel äro avsedda att endast täcka kostnaderna för sådana arbeten, vilka äro att hänföra till kapitalökning, varjämte i desamma icke ingå medel för markförvärv av större betydenhet, vilka äro avsedda bestridas av det begärda anslaget för markinköp.

I anslutning till nämnda tablå<sup>1)</sup> anhåller järnvägsstyrelsen om äskande av ett anslag för år 1919 av 2,820,100 kronor för utförande av spårplanordningar vid förefintliga spårssystem samt att därav 1,000,000 kronor måtte utgå såsom förskott år 1918.

Departements-  
chefen.

Beträffande förevarande spårplanordningar må lämnas några kompletterande upplysningar i fråga om utvidgningar, vilka medföra mera betydande kostnader.

Med avseende å spårplanordningarna vid stationen *Stockholm stadsgården* och *Värtans station* har järnvägsstyrelsen i enlighet med gällande praxis ifrågasatt en fördelning av kostnaderna för desammias utförande mellan statens järnvägar och Stockholms stad. Vid dylik kostnadsfördelning plägar tillämpas den principen, att underbyggnaden och gatuarbetena helt bekostas av staden, medan kostnaden för överbyggnaden delas lika mellan statens järnvägar och staden. Framdrages spår i gatuplanet, så att s. k. stödräler erfordras, brukar dock staden bekosta 58 % av överbyggnaden, medan återstoden eller 42 % bestridas av statens järnvägar. Med tillämpning av nu angivna grundsatser beräknas, att staden för de planerade spårarbetena vid *Stockholm stadsgården* har

<sup>1)</sup> Tablåen intagen å närmast följande sidor.

[23.]

1. P l a t s	2. Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)		3. Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår	
	kronor	öre	kronor	öre
<b>I distriktet.</b>				
<i>Stockholm—Gnesta.</i>				
Stockholm stadsgården .....	—	—	160,000	—
Värtan .....	—	—	118,000	—
Järva lokomotivstation .....	—	—	67,000	—
Järna .....	—	—	33,000	—
<i>Gnesta—Katrineholm.</i>				
Flen .....	—	—	40,500	—
Kantorp (m) .....	12,500	—	—	—
<i>Katrineholm—Hallsberg.</i>				
Baggetorp (t) .....	35,000	—	—	—
<i>Stockholm—Uppsala.</i>				
Väsby (t m) .....	43,000	—	—	—
Uppsala .....	—	—	41,000	—
<i>Uppsala—Krylbo.</i>				
Morgongåva (t) .....	63,000	—	—	—
<i>Krylbo—Frövi.</i>				
Karbenning (t) .....	25,000	—	—	—
<i>Hallsberg—Mjölby.</i>				
Rönneshyttan (t) .....	38,000	—	—	—
Skänninge (m) .....	19,000	—	—	—
<i>Katrineholm—Norrköping.</i>				
Simonstorp (t) .....	23,500	—	—	—

[23.]

1.  P l a t s	2.		3.	
	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)		Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår	
	kronor	öre	kronor	öre
<b>II distriktet.</b>				
<i>Laxå—Falköping R.</i>				
Tidan (t) .....	47,000	—	—	—
Falköping Ranten .....	—	—	100,000	—
<i>Falköping R.—Alingsås.</i>				
Odensberg (t m) .....	48,000	—	—	—
Källeryd (t m) .....	64,000	—	—	—
<i>Laxå—Kil.</i>				
Degerfors (m) .....	49,000	—	—	—
Kristinehamn .....	—	—	125,000	—
Våse (m) .....	19,000	—	—	—
Karlstad .....	—	—	22,000	—
Skattkärr (m) .....	28,000	—	—	—
Kil .....	—	—	50,000	—
<i>Kil—Charlottenberg.</i>				
Brunnsberg (m) .....	50,000	—	—	—
Edane (m) .....	27,000	—	—	—
<b>III distriktet.</b>				
<i>Näsjö—Hässleholm.</i>				
Stockaryd (t) .....	15,000	—	—	—
Lamhult (t) .....	22,000	—	—	—
Vislanda .....	—	—	42,000	—
Möckeln .....	—	—	38,500	—
Killeberg (t) .....	47,000	—	—	—
Hässleholm .....	—	—	165,000	—

[23.]

P l a t s	2		3.	
	Förlängning av mötespår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)		Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår	
	kronor	öre	kronor	öre
<i>Malmö—Trälleborg.</i>				
Slågarp (m) .....	30,000	—	—	—
Skytts Vemmerlov (m) .....	22,500	—	—	—
<i>Malmö—Ängelholm.</i>				
Källstorp (m) .....	44,000	—	—	—
Axelvold (m) .....	29,000	—	—	—
Kägeröd (m) .....	36,000	—	—	—
<i>Halmstad—Hälsingborg F.</i>				
Trönninge .....	—	—	26,000	—
Genevad (m) .....	27,000	—	—	—
Veinge (m) .....	20,000	—	—	—
Barkåkra (m) .....	27,000	—	—	—
Vegeholm (m) .....	18,000	—	—	—
Ödåkra (m) .....	57,000	—	—	—
Hälsingborg ångf. ....	—	—	32,000	—
<b>IV distriktet.</b>				
<i>Krylbo—Storvik.</i>				
Byvalla .....	—	—	37,000	—
Hästbo (t) .....	25,000	—	—	—
<i>Storvik—Ljusdal.</i>				
Hedsjön (t) .....	20,000	—	—	—
Röstbo (t) .....	46,000	—	—	—
Arbrå (t) .....	36,000	—	—	—
Vallsta (t) .....	34,000	—	—	—
Simeå (t) .....	17,000	—	—	—
Lörstrand .....	—	—	19,000	—
Skärstra (t) .....	35,000	—	—	—

## Utgifter för kapitalökning: bil. 1.

[23.]

1.  P l a t s	2.		3.	
	Förlängning av mötesspår (m) och utläggning av ett tredje tågspår (t)		Utdrags-, frilastnings- och uppställnings- spår	
	kronor	öre	kronor	öre
<i>Ljusdal—Ånge</i>				
Östavall (t) .....	11,000	—	—	—
<i>Bräcke—Långele.</i>				
Kälarne (t) .....	16,000	—	—	—
Graninge .....	—	—	17,500	—
Helgum (t) .....	21,100	—	—	—
<i>Bräcke—Storlien.</i>				
Gällö (m) .....	78,000	—	—	—
Pilgrimstad (m) .....	11,000	—	—	—
Trångsviken (t) .....	26,000	—	—	—
<i>Ånge—Sundsvall.</i>				
Fränsta (m) .....	12,000	—	—	—
Viskan (m) .....	11,000	—	—	—
Stöde (m) .....	27,000	—	—	—
Nedansjö (t) .....	73,000	—	—	—
<i>Kilafors—Stugsund.</i>				
Myssje (t m) .....	35,000	—	—	—
<b>V distriktet.</b>				
<i>Vännäs—Boden.</i>				
Jörn .....	—	—	73,000	—
<i>Luled—Gällivare.</i>				
Notviken .....	—	—	20,000	—
Ripats (m) .....	24,000	—	—	—
Summa kronor	1,593,600	—	1,226,500	—

att erlægga 247,000 kronor. Stadens andel i kostnaden för spåranordningarna vid Värtan beräknas till 139,000 kronor. De motsvarande siffrorna för statens järnvägar uppgå, såsom av styrelsens redogörelse framgår, till respektive 178,000 kronor — varav 18,000 kronor enligt styrelsens förslag böra utgå ur förnyelsefonden — och 118,000 kronor.

Vid *Falköping-Ranten* har styrelsen föreslagit en provisorisk utvidgning av spårsystemet för att tillfredsställa det mest trängande behovet av uppställnings- och rangerspår. En dylik provisorisk utvidgning av spårsystemet kan fullt utnyttjas i första utbyggnadsstadiet av den större rangerspårsanläggning, som enligt tioårsplanen avses komma till utförande vid ifrågavarande station under år 1921.

Såsom järnvägsstyrelsen antytt, beviljade 1913 års riksdag anslag för ombyggnad av *Karlstads* station, däri såsom huvudsaklig del ingick en utvidgning av därvarande spårsystem. Det anvisade anslaget uppgick till 137,000 kronor. Emellertid framhåller nu styrelsen behovet av att komplettera de anläggningar, till vilka 1913 års riksdag anvisade medel, med ett uppställningsspår och ett utdragsspår, vilka utvidgningar betingades av den starka trafiktillväxten. Medan sålunda antalet till och avkopplade vagnar år 1911 — det sista år, för vilket uppgifter förelågo, då 1913 års riksdag beviljade anslag för utvidgning av bangården — utgjorde 76,826, var motsvarande antal år 1916 118,446. Under sådana förhållanden torde intet vara att erinra mot styrelsens begäran om det relativt ringa beloppet av 22,000 kronor för utförande av de erforderliga ytterligare förbättringarna av spåranordningarna vid ifrågavarande station.

Trafiken på *Kristinehamns* hamn har på senare tiden varit mycket livlig och kommer att ytterligare ökas, i den mån godstransporterna till och från västkusthamnarna ledas över Vänern och Trollhätte kanal. Den befintliga rangerspårgruppen å hamnen i Kristinehamn har emellertid visat sig vara otillräcklig och mindre välbelägen för att avveckla den stora trafiken, vadan nu föreslagna spåranordning därstädes bör vidtagas. Härigenom skulle en tillräcklig och välbelägen rangergrupp erhållas. Vid Kristinehamns huvudstation erfordras samtidigt förbättrade anordningar i avseende å uppställnings-, utdrags- och rangerspår. Det begärda anslagsbeloppet, 125,000 kronor, fördelar sig med omkring 65,000 kronor på hamnrangergruppen och 60,000 kronor på utbyggnaden av huvudstationen.

Beträffande *Hässleholm* erinrar jag om, att styrelsen i sin förberörda allmänna motivering för anslagsposterna under gruppen »bangårdsombyggnader» meddelat, att det förevarande under gruppen »spår-

[23.] anordningar i anslutning till befintliga spårssystem» begärda anslaget avser en spårförbindelse med ett särskilt tågspår å rangerbangården, för att godstågen direkt må kunna intagas å denna del av bangården. Denna anordning synes välbetänkt, då därigenom en hel del nu erforderliga växlingsrörelser undvikas och persontrafiken ej kommer att besväras av dylika. Kostnaderna härför, 165,000 kronor, äro visserligen rätt höga, men beror detta, bland annat, på att en sänkning av huvudspåret, vilket å denna plats ligger högre än rangerbangården, samtidigt måst företagas. Även ingår i förenämnda kostnad uppförande av en mindre expeditionsbyggnad, vilken anses erforderlig för godstågens blivande expediering enbart å rangerbangården. Med hänsyn till det anförda synes det av styrelsen för ändamålet begärda anslaget icke böra förvägras.

*Nedansjö* bangård är ur plansynpunkt synnerligen olämpligt belägen med skarpa kurvor å ömse håll om bangården. I samband med tågspårens förlängning är det därför järnvägsstyrelsens avsikt att låta omlägga ingångskurvorna för att på så sätt erhålla förbättrat planläge för bangården i sin helhet.

Vid *Myssje* station pågår årligen en synnerligen omfattande timmerlastning medelst statens järnvägar tillhöriga timmeruppfodringsverk. Det är järnvägsstyrelsens avsikt att söka på allt sätt underlätta den här förekommande viktiga transporten av timmer till Stugsund, varifrån det sedermera befordras sjöledes till vid kusten belägna sågverk. Beträffande *Myssje* tillåter jag mig även erinra om, att 1917 års riksdag biföll Kungl. Maj:ts efter framställning av järnvägsstyrelsens gjorda förslag om anslag till en ny timmerlossningsbrygga vid Stugsund, vilket arbete var ett led i strävandena att förbättra transportmöjligheterna på ifrågavarande för vår trävaruindustri viktiga transportled. De nu föreslagna arbetena med spårsystemets utvidgning vid *Myssje* avse ävenledes att öka dess kapacitet och innefatta dels utläggande av ett tredje tågspår, dels i sammanhang därmed förlängning av de befintliga mötesspårerna och vissa smärre förbättringar av spårsystemet i övrigt.

Beträffande slutligen *Jörn* innebär det föreliggande förslaget anläggandet av ytterligare uppställningsspår jämte ett särskilt spår för träkolslastning. I sammanhang härmed föreslås även att befintliga spår förlängas, vilket är av behovet särdeles påkallat, då *Jörns* bangård länge varit i olika avseenden trång. Beträffande den lokala godstrafiken beräknas en ej obetydlig ökning i den under senare åren på denna station synnerligen stegrade träkolslastningen komma till stånd under den närmaste tiden.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, som i annat sammanhang upptager frågan om anslag å tilläggsstat för år 1918, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

[23.]

att för utförande av *spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,820,100 kronor.

#### 4. Bangårdsanordningar i övrigt.

##### a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

Rörande planerade anläggningar vid kol- och vattenstationer anför styrelsen:

[24.]

Anläggningar vid kol- och vattenstationer.

1) Vid *Söderhamn*. Vattenledning med vattenkastare ..... 46,000:—

Det vatten, som för närvarande erhålles vid lokomotivstallarna genom pumpning från angränsande havsvik, är synnerligen olämpligt till matarvatten, då det vid uppström blir salthaltigt, varför lokomotiven måste taga vatten från en vattenkastare i bangårdens andra ände, vilken vattenkastare står i förbindelse med stadens vattenledning. Vattengivningen blir härigenom mycket tidsödande och hinderlig för trafiken samt för å bangården pågående växlingar. För att avhjälpa dessa olägenheter är avsett att framdraga en förbindelseledning från närmaste punkt av stadens vattenledning till lokomotivstallet samt att därstädes uppsätta en fristående vattenkastare.

2) Vid *Torpshammar*. Nytt vattentorn med ledning ..... 50,000:—

Nuvarande vattentorn är så bristfälligt, att det icke är ekonomiskt fördelaktigt att vidmakthålla detsamma. Intagsledningen till pumpverket är dessutom så placerad, att pumpning vid sträng kyla försvåras genom issörja. Anläggningen bör därför ombyggas och föreslås nytt vattentorn samt ledning med intag så långt upp i Gimån, att vatten med självtryck erhålles. Den besparing i kostnaderna för pumparna, kol och smörjmedel, som härigenom uppstår, beräknas till omkring 4,600 kronor per år. Kostnaderna för den nya anläggningen beräknas till 80,000 kronor, varav 30,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden.

3) *Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer* ..... 200,000:—

Föregående år begärdes för förbättringar vid åtskilliga kol- och vattenstationer ett anslag, avsett att disponeras i den ordning, behoven av sådana förbättringar komme att krävas på grund av trafikens växlingar. För detta ändamål beviljades av 1917 års riksdag ett anslag av 120,000 kronor. De skäl, som då lägo till grund för styrelsens framställning, framgå av följande.

Vid statens järnvägars kol- och vattenstationer gör sig oupphörligt på grund av trafikens utveckling behov av utvidgningar och förbättringar gällande såväl vad beträffar kolupplagen och deras skötsel i och för tids- och personalbesparing

[24.] som beträffande utlämningsanordningarna för såväl kol som vatten. Vad särskilt de senare angår, erfordras, sedan de genomgående tågen på grund av moderna lokomotivens konstruktion nu kunna framföras allt längre sträckor utan lokomotivbyte, snabba utlämningsanordningar vid stationsplattformerna för att kunna undvika uppehåll för kol- och vattengivning utöver den tid, som åtgår för tågens expediering.

Då dessa anordningar draga var för sig jämförelsevis små kostnader samt vid nu alltmera förekommande omkastningar vid trafiken det ofta befinnes lämpligare med hänsyn till denna trafiks krav att tillgodose ett senare uppkommet behov av hithörande anläggningar före ett tidigare, är det synnerligen önskvärt, att för sådana anläggningar finnes tillgänglig en viss anslagssumma att disponeras för ändamålet i den ordning, behoven göra sig gällande. Som dessa skäl givetvis allt fortfarande äga sin giltighet, har styrelsen ansett sig även i år böra göra framställning om beviljandet av medel för liknande anläggningar å ytterligare ett antal platser. De stationer, vid vilka, såvitt nu kan bedömas, i första hand hithörande anläggningar böra komma till utförande, äro dels Vitvattnet och Munkedal, till vilka styrelsen redan förra året begärde medel, men som då av Kungl. Maj:t ansågos böra tillsvidare anstå, dels även Edane, Gårdsjö, Hälsingborg F, Nässjö, Lamhult, Vännäs, Skellefteå och Boden.

I anslutning härtill hemställer järnvägsstyrelsen om ett anslag för år 1919 för anläggningar vid kol- och vattenstationer till belopp av 296,000 kronor.

Departements-  
chefen.

De föreslagna anordningarna vid *Söderhamn* och *Torpshammar* synas mig med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört böra utan uppskov komma till utförande. Beträffande det nya vattentornet vid *Torpshammar* är särskilt att bemärka den betydande besparing i driftkostnad, som anläggandet av detsamma skulle medföra.

Vidkommande det av styrelsen framställda anslagskravet å 200,000 kronor för *diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer* är detsamma icke att förväxla med av styrelsen äskade anslag till anordningar för beredande av ökad upplagsplats för stenkol i importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnarna. Här förevarande framställning avser nämligen anslag för förbättrade kol- och vattentagningsanordningar vid stationerna samt snabbare utlämningsanordningar till lokomotiven å de genomgående tågen — anordningar, vilka påkallas med hänsyn till härigenom i utsikt ställd besparing på personal och gångtid för de snabbare tågen. I fråga om *Vitvattnet* och *Munkedal* begärde styrelsen, såsom i det föregående även antytts, att medel måtte anvisas redan för innevarande år. Efter det järnvägsstyrelsen medgivit, att tågrörelsen å dessa platser icke vore större än att man under ytterligare något år kunde reda sig med befintliga anordningar, beslöt emellertid Kungl. Maj:t på före-

dragande departementschefens hemställer att reducera det äskade totalanslaget med för dessa anläggningar avsedda belopp. Det kunde därför ifrågasättas, om ej ytterligare uppskov kunde äga rum. Jag delar dock styrelsens uppfattning, att dessa anläggningar, som äro avsedda att möjliggöra vattentagning samtidigt med tågens expediering vid plattformen, redan nu böra komma till stånd för att nedbringa den för lokomotivskötseln erforderliga tiden.

[24.]

Emellertid föreslår jag, att beträffande totalbeloppet av nu ifrågasatt anslagspost en reduktion med 50,000 kronor måtte äga rum. Härav följer en förskjutning av det planerade förbättringsarbetet vid någon eller några av de av styrelsen omförmälda stationerna. Anslag för år 1919 för nu ifrågasatt ändamål skulle sålunda äskas med ett belopp av 246,000 kronor i stället för, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasatt, 296,000 kronor.

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

att för utförande av *anläggningar vid kol- och vattenstationer* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 246,000 kronor.

b. **Vatten- och avloppsledningar vid Koskullskulle, Boden, Laxå och Järva lokomotivstationer.**

Under denna rubrik har järnvägsstyrelsen upptagit vatten- och avloppsledningar förutom till vissa boställshus och tjänstelokaler även till lokomotivstationer m. fl. större anläggningar, där arbetet icke direkt är att hänföra till anläggningen ifråga.

[25.]

Vatten- och  
avlopps-  
ledningar  
vid Järva  
m. m.

Styrelsen anför i ämnet följande.

Beträffande vatten- och avloppsledningar till boställshus och tjänstelokaler har på framställning av Kungl. Maj:t sista årens riksdagar beviljat anslag till flera sådana anläggningar, såsom vid Riksgränsen, Abisko, Kiruna och Malmberget, varvid sålunda behjärtats önskvärdheten av genomförandet av dylika anordningar, särskilt å platser i det övre Norrland med dess stränga vintrar. Styrelsens till 1917 års riksdag gjorda framställning angående anordnande av vatten- och avloppsledningar vid bland annat platser Gällivare och Koskullskulle föranledde emellertid föredragande statsrådet att till statsrådsprotokollet anteckna, att dessa anläggningar visserligen syntes vara i hög grad erforderliga, men att likväl desamma utförande av ekonomiska skäl borde anstå till ett följande år och gick även riksdagens beslut i denna riktning. Som framgår av det följande har styrelsen nu på nytt ansett sig böra upptaga arbetet vid Koskullskulle bland sina äskanden, varemot vattenledningsanläggningen vid Gällivare icke av styrelsen upptagits, utan föreslagits att anstå till ett kommande år, särskilt med hänsyn

[25.]

därtill, att samhället i övrigt saknar vattenledning och sålunda genom föreslagen förskjutning av tiden för arbetets utförande statens järnvägars personal icke sämreställas än övriga samhällsmedlemmar.

Som styrelsen förut i denna framställning haft tillfälle framhålla, förorsaka alltjämt stegrade material- och arbetspris avsevärd ökning av kostnaderna för arbeten, som detta år begäras. Icke minst torde denna kostnadsökning göra sig gällande beträffande anläggningar av det slag, som frågan nu gäller.

Med hänsyn *dels* till personalens enligt styrelsens mening berättigade anspråk på erhållande av tillgång till gott dricksvatten och *dels* i övrigt till nödvändigheten av ordnandet av de hygieniska förhållandena å vissa platser, finner styrelsen emellertid, att något uppskov med härnedan föreslagna arbetens genomförande icke bör ifrågasättas. Styrelsen anser sig även böra meddela, att styrelsen tagit hänsyn till nuvarande svåra förhållanden å rörmarknaden såtillvida, att styrelsen icke upptagit av respektive distriktsförvaltningar utöver nedan angivna ytterligare föreslagna vatten- och avloppsledningar vid tvenne platser i övre Norrland, vilka, ehuru synnerligen önskvärda, av styrelsen framskjutits till utförande ett kommande år.

I anslutning till vad styrelsen nu anfört får styrelsen föreslå utförandet av nedanstående arbeten:

vid *Koskullskulle* ..... 27,500: —

Som motivering för detta arbete får styrelsen i huvudsak upprepa, vad styrelsen anförde i föregående års framställning.

Den nu vid stationen befintliga brunnen utsinar vintertid, och saknas under tiden november—april varje år tillgång på vatten i stationens närhet. Gjorda undersökningar hava givit vid handen, att möjligheter ej förefinnas att genom upptagande av ny brunn söka få denna olägenhet avhjälpt. För personalen, som är placerad på platsen, äro dessa förhållanden synnerligen obekväma, samtidigt som desamma i händelse av eldsvåda kunna bliva i hög grad betänkliga.

Det föreliggande förslaget innebär anläggande av en vattenledning i anslutning till gruvaktiebolaget Frejas vattenanordningar å platsen i enlighet med en av vederbörande distriktsförvaltning avslutad preliminär överenskommelse.

vid *Boden* ..... 52,000:

Dricksvatten för statens järnvägars personal härstädes hämtas för närvarande ur brunnar. Detta vatten är tidtals illaluktande och av sämre beskaffenhet. Bodens samhälle har emellertid numera beslutat anläggande av vatten- och avloppsledningar inom samhället och beräknas arbetet därmed hinna avslutas år 1918. Då det för statens järnvägar skulle vara även ur ekonomisk synpunkt särdeles fördelaktigt att från denna anläggning framdraga ledningar till statens järnvägars vid Boden befintliga byggnader i samband med att arbetena med samhällets ledningssystem pågå, har järnvägsstyrelsen ansett sig nu böra framlägga förslag därom.

vid *Laxå* ..... 17,300: —

Det vatten, som nu erhålles till boställshusen, har en brun smutsig färg och är olämpligt för hushållsändamål. En i närheten av lokomotivstallarna be-

ftntlig brunn giver däremot ett klart och gott för hushållsändamål synnerligen lämpligt vatten. Styrelsen har därför ansett sig böra föreslå vattenledning härifrån till vid stationen befintliga statens järnvägars hoställshus.

vid *Järva lokomotivstation* ..... 140,000:—

Sedan den nya lokomotivstationen vid Järva kommit till stånd, hava upprepade klagomål framkommit mot, att vattnet i Råstasjön, Järvaån och Norra Brunnsviken förorenats genom oljemängtt spillvatten från därstädes befintliga lokomotivstallar, vagnhallar samt oljegasverk.

Med anledning härav har järnvägsstyrelsen genom vidtagande av vissa anordningar sökt att förekomma ett förorenande av vattnet, vilka åtgärder emellertid hittills icke lett till åsyftat resultat. Sålunda hava utefter stränderna å Järvaån, i vilken järnvägens kloakledning från nämnda anläggningar utmynnar, fortfarande kunnat iakttagas oljeartade avsättningar ävensom en tunn iriserande hinna å avloppsvattnet, vilket har den för gasvatten karaktäristiska lukten. Järnvägsstyrelsen har därjämte genom tillkallande av sakkunniga undersökt möjligheten av att rena avloppsvattnet, men har därvid liksom dessa sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en så noggrann rening av detsamma icke låter sig göra, att ett fortsatt utsläppande av avloppsvattnet i Järvaån eller annat öppet dike kan vara försvarligt.

Det synes järnvägsstyrelsen under sådana förhållanden nödvändigt, att avloppsvattnet i täckt ledning föres till en plats, där det utan olägenhet kan utsläppas. Det kan dock härvid icke anses lämpligt att leda det förorenade vattnet ut till Norra Brunnsviken med dess stillastående vatten, utan torde det enda rationella vara att utsläppa det i Lilla Värtan.

Då till styrelsens kännedom kommit att arméförvaltningens fortifikationsdepartement igångsatt utredningar för upprättande av förslag till bortledning av spillvattnet från de kasernetablissemang och andra militära anläggningar, som äro avsedda att komma till stånd å Järvafältet, har järnvägsstyrelsen inlett underhandlingar med nämnda myndighet, vilka resulterat uti, att ett förslag nu föreligger till gemensamt avloppsnät från samtliga förenämnda militära samt järnvägens anläggningar med huvudledning utmynnande i Lilla Värtan.

Ehuru förhandlingarna ännu icke slutförts, men detta inom närmaste tid torde bliva fallet, har järnvägsstyrelsen ansett sig böra begära erforderliga medel för täckande av sin andel i kostnaderna, och har arméförvaltningen, enligt vad järnvägsstyrelsen har sig bekant, gjort liknande underdånig framställning beträffande de återstående kostnadernas gäldande.

På grund härav har styrelsen för ifrågavarande ändamål äskat ett anslag för år 1919 om 236,800 kronor, därav 132,000 kronor borde utgå som förskott år 1918.

De ifrågasatta vatten- och avloppsledningarna vid *Koskullskulle* och *Boden* utgöra ett led i strävandena att bereda personalen vid de nordliga statsbanelinjerna ökad bekvämlighet och trevnad inomhus och därigenom i någon mån minska känningen av de hårda klimatiska förhållandena i dessa trakter. Såsom järnvägsstyrelsen antytt, var anslag för vatten-

*Departements-  
chefen.*

[25.] ledning vid *Koskullskulle* av styrelsen ifrågasatt att begäras av 1917 års riksdag, men uppsköts av budgetskäl denna anslagsfråga till ett kommande år. Ehuru ur såväl bekvämlighets- som eldfaresynpunkt behovet av vattenledning vid ifrågavarande station synes mig stort på grund av därstädes rådande brist på vattentillgång i bostädernas närhet under den långa vintertiden, nödgas jag dock föreslå, att uppskov med denna anläggning äger rum under ytterligare ett år. Jämväl vatten- och avloppsledningarna vid *Boden* och *Laxå* synas böra för året undanskjutas.

Vad angår den planerade avloppsledningen vid *Järva* lokomotivstation, skulle en nedsättning i de i allt fall dryga kostnaderna vinnas, om gemensamt avloppsnät anlägges från de militära anläggningarna å Järvafältet och statens järnvägars anläggningar vid Järva station med huvudledningen utnyttande i Lilla Värtan. Enligt vad jag inhämtat, har emellertid chefen för lantförsvarsdepartementet ansett ytterligare utredning erforderlig i fråga om kostnaderna för avloppsnätet för de militära anläggningarna. Vid sådant förhållande torde, i likhet med vad för lantförsvarsdepartementets vidkommande ägt rum, de för ändamålet erforderliga medlen, 140,000 kronor, tillsvidare böra allenast beräknas å 1919 års stat.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan på den proposition, som kan komma att i ämnet avlätas, för anläggande av *avloppsledning vid Järva lokomotivstation* för år 1919 beräkna ett reservationsanslag av 140,000 kronor.

c) **Vatten- och avloppsledning vid Kiruna.**

[26.] I och för anläggande av vatten- och avloppsledning vid Kiruna Vatten- och avloppsledning vid Kiruna. I och för anläggande av vatten- och avloppsledning vid Kiruna hava anslag beviljats av 1916 års riksdag med 50,000 kronor och av 1917 års riksdag med 80,000 kronor. Då järnvägsstyrelsen år 1915 för Kungl. Maj:t framlade plan till anläggningens utförande, beräknades totalkostnaderna till 170,000 kronor, vilket belopp styrelsen ansåg böra fördelas på tvenne år. Av Kungl. Maj:t och riksdagen blev emellertid fastslaget, att kostnaderna i stället skulle fördelas på trenne år.

I sin förevarande skrivelse anmäler nu styrelsen, att liksom beträffande föregående arbeten kostnaderna högst avsevärt ökats, så att, utöver redan bekomna anslag, för såvitt nu kan bedömas, ytterligare 117,000 kronor torde komma att erfordras för anläggningens fullbor-

dande, och har styrelsen hemställt om äskande av anslag för år 1919 [26.] med sist angivna belopp.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen anfört och då någon minskning i den av styrelsen angivna merkostnaden icke torde kunna beräknas, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen Departements-  
chefen.

att för fullbordande av *vatten- och avloppsledningsanläggning vid Kiruna* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 117,000 kronor.

d) **Speciella anläggningar.**

Under rubriken *speciella anläggningar* har järnvägsstyrelsen begärt ett anslag för år 1919 av 108,700 kronor — därav i förskott för år 1918 66,700 kronor — för utförande av vissa för olika behov avsedda arbeten och anläggningar. [27.]  
Speciella  
anläggningar.

Styrelsens framställning i denna del är av följande lydelse.

vid *Latorpsbruk*, anordnande av vagnvåg ..... 15,700: —

Vägning av vagnar från linjen Svartå—Örebro södra sker nu å Örebro station, vilket emellertid på grund av det å denna station trånga bangårdsutrymmet förorsakar tidsutdräkt och varjehanda svårigheter. Det har därför ansetts lämpligt, att vägning av vagnar må kunna ske, innan tågen anlända till Örebro, för vilket ändamål det dock blir nödvändigt att anlägga en vagnvåg å någon av mellanstationerna. Vid företagen undersökning har av dessa Latorpsbruk ansetts lämpligast, enär från denna station det största antalet vagnslaster å linjen Svartå—Örebro södra avsändas.

Förslaget innebär förutom nedläggning av en vagnvåg av 40-tons bärighet även en mindre utvidgning av spårsystemet, som sammanhänger med vagnvägens anordnande.

vid *Boden*, anordnande av vedgård ..... 17,000: —

I regel utsändes vid statens järnvägar den bestämda boställsveden direkt från mottagningsplatserna till de å respektive stationer placerade boställshavare. Emellertid äro de befintliga vedbodarna ofta för små för att kunna inrymma hela den för vederbörande boställshavare enligt bränsleordningen tillkommande vedmängden. Särskilt är detta förhållandet å statens järnvägars nordligaste distrikt. Veden har därför oftast måst uppläggas utanför vedbodarna, där den sålunda långa tider måste ligga oskyddad.

Till undvikande av dessa olägenheter ävenså till ernående av jämnare fördelning av veden till olika boställshavare å närliggande linjer har styrelsen ansett sig böra föreslå anordnande av en större central vedgård i Boden. Härifrån skulle tillgodoses behovet av boställsved för samtliga stationer å linjerna Boden—Svartön, Boden—Kiruna samt Boden—Haparanda.

[27.]

I vedgårdens utrustning skulle bland annat ingå även maskiner för vedens sågning och huggning, varigenom den i lämplig utsträckning skulle kunna distribueras sågad och kliven samt efter hand och i mån av behov.

vid *Kiruna*, anordnande av kontaktledningar för vissa bangårdsspår 25,000: —

Vissa spår i *Kiruna* ansågos vid elektrifieringens genomförande ej behöva förses med kontaktledningar, enär ånglokomotiv likväl för andra ändamål komme att erfordras för växling å bangården. Detta förhållande kommer nu efter beslutad elektrifiering av linjen *Kiruna—Gällivare—Nattavara* att ändras. Vid stationen kommer alltså nu efter hand elektriska växellokomotiv att införas, varför det blir nödvändigt att uppsätta kontaktledningar för bland annat de till den befintliga vagnverkstaden ledande spåren.

vid *Älvsjö*, anordnande av plattformstak ..... 24,000: —

Å *Älvsjö* station, där plattformerna ligga genom ett flertal spår skilda från väntsalar, saknas nu tak över desamma, vilket emellertid med hänsyn till den synnerligen starka persontrafiken å platsen visat sig i hög grad erforderligt. *Älvsjö* är i persontrafikhänseende, vad antalet resande beträffar, numera den femte i ordningen av statens järnvägars stationer. Styrelsen har därför ansett sig böra framlägga berörda förslag, innefattande uppförande av plattformstak av trä över plattformerna.

vid *Nässjö*, anordnande av desinfektionsanstalt ..... 27,000: —

Enligt av styrelsen år 1892 utfärdade, år 1917 kompletterade bestämmelser skall desinfektionsanstalt för järnvägsvagnars rengöring och desinfektion, bland annat, finnas vid *Nässjö*.

Någon dylik anläggning har dock därstädes icke funnits, utan har rengöringen och desinfekteringen hittills skett genom provisoriska åtgärder.

Med hänsyn till tidens krav på allt fullständigare hygieniska anordningar anser styrelsen, att denna fråga bör med det snaraste få sin lösning. Därjämte får styrelsen framhålla, att genom järnvägstrafikens avsevärda ökning behovet av en desinfektionsanstalt i *Nässjö* gör sig allt mer och mer gällande.

Med anledning härav har styrelsen låtit uppgöra förslag till en sådan anläggning, vilket förslag beräknats att kosta ovan angivna summa, 27,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Att överflytta vägningen av vagnar för linjen *Svartå—Örebro södra* från *Örebro* hårt trafikbelastade station till stationen *Latorpsbruk* synes mig vara välbetänkt. Anordnandet av en central vedgård i *Boden* för de angivna nordliga statsbanelinjerna är även ett förslag, väl värt att i sinom tid förverkligas. Då man emellertid, enligt vad jag inhämtat, utan större olägenheter kan under ännu något år bibehålla det nuvarande sättet för distribution av ved till vederbörande boställshavare å linjerna *Boden—Svartön*, *Boden—Kiruna* och *Boden—Haparanda*, anser jag mig icke böra tillstyrka, att anslag för vedgård i *Boden* upptages bland äskandena till 1918 års riksdag.

Anordnandet av ytterligare kontaktledningar för vissa bangårds-spår vid *Kiruna* är, som järnvägsstyrelsen även framhållit, en konsekvens av den beslutade elektrifieringen av linjen Kiruna—Gällivare—Nattavara.

Vad beträffar de föreslagna plattformstaken vid *Älvsjö* finner jag med hänsyn till önskvärdheten att underlätta förortstrafiken, som har stor betydelse för de stora städernas bostadsfråga, att anordningen i fråga är välbehövlig, då över platsen framgår en mycket stark lokaltrafik. För att belysa dennas storlek jämförd med de fyra stationer i landet, som i persontrafikhänseende ligga före *Älvsjö*, meddelas följande uppgifter rörande antalet resande i medeltal per dag under åren 1915 och 1916.

År.	Stockholm C.	Malmö.	Göteborg.	Lund.	Älvsjö.
1915 .....	13,505	7,941	4,414	4,159	4,002
1916 .....	14,381	8,571	4,671	4,306	3,948

Vad slutligen angår den ifrågasatta desinfektionsanstalten vid *Nässjö* skulle det jämväl enligt min mening vara önskligt, om denna redan år 1892 planerade anläggning nu omsider kunde komma till utförande, sedan man under så många år för rengöring och desinfektering anlitat provisoriska åtgärder. Med hänsyn till nödvändigheten att på grund av rådande ekonomiska situation begränsa anslagskraven till de mest oundgängliga och då det, enligt vad jag inhämtat, icke lär vålla allt för stora olägenheter och kostnader att ännu något år låta desinfekteringen ske genom provisoriska åtgärder, anser jag, att anslag för ifrågasvarande ändamål icke bör begäras av 1918 års riksdag.

För »speciella anläggningar» erfordras sålunda anslag med 64,700 kronor, varav 39,700 kronor böra anvisas å tilläggsstat för år 1918, vartill jag i annat sammanhang återkommer.

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

att för utförande av *speciella anläggningar å bangårdar* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 25,000 kronor.

#### e) Gångbroar och gångtunnlar.

Under rubriken »gångbroar och gångtunnlar» har styrelsen i sin skrivelse den 29 september 1917 för år 1919 äskat ett sammanlagt

Gångbroar  
och gång-  
tunnlar.

- [27.] belopp av 184,000 kronor, av vilket belopp 100,000 kronor borde göras tillgängliga redan under år 1918. Styrelsens avsikt med ifrågavarande anslagskrav har varit att kunna anordna dels en gångtunnel vid vardera av stationerna *Huddinge* och *Järna*, dels ock en provisorisk gångbro av trä vid *Norrviken*. Genom de tvänne förstnämnda anläggningarnas utförande skulle, bland annat, de resande kunna beredas skenfritt tillträde till vederbörande plattformar, medan den sistnämnda anläggningen skulle onödiggöra en olämplig plankorsning, i bägge fallen sålunda arbeten, som med hänsyn till den rådande starka persontrafiken å dessa stationer äro ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen önskvärda.
- Då man emellertid ännu något år torde, om ock med vissa olägenheter, kunna reda sig med de hittills varande anordningarna, anser jag mig icke kunna tillstyrka, att anslag för ifrågavarande ändamål upptages bland äskandena till 1918 års riksdag.

## II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar.

Järnvägsstyrelsens förslag rörande den andra huvudgruppen av nya byggnader och anläggningar, nämligen *dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar*, upptager först

### 1. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby.

- [28.] Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1914 års senare riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett 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 för fortsättande av sagda anläggning anvisat för åren 1916, 1917 och 1918 sammanlagt 5,950,000 kronor, vadan det skulle återstå av de beräknade anläggningskostnaderna ett belopp av 450,000 kronor, vilket belopp skulle för anläggningens fullbordande erfordras för år 1919.

I sin ifrågavarande framställning av den 29 september 1917 erinrar emellertid järnvägsstyrelsen därom, att styrelsen redan i sin skrivelse den 1 november 1916 angående anslag för år 1918 för statens järnvägsbyggnader framhållit, att frågan, huruvida sistnämnda belopp skulle visa sig tillfyllest, vore beroende på den inverkan, som de stegrade konjunkturerna kunnat visa sig hava haft på kostnaden för dubbelspårs-

anläggningen. Med hänsyn till de betydande stegringar, som under senaste åren inträtt å såväl material- som arbetspris, är, yttrar styrelsen vidare, överskridande av anslagsbeloppet för ifrågavarande dubbelspårsbyggnad att emotse. Då emellertid ännu rätt avsevärda såväl arbeten som materialanskaffningar återstå, anser sig järnvägsstyrelsen icke nu kunna framlägga slutlig kostnadsredogörelse, men skall styrelsen till Kungl. Maj:t avgiva sådan i tid att framställning om det anslag, som ytterligare kan bli erforderligt, kan göras hos 1919 års riksdag. [28.]

Såsom av det nyss anförda framgår, medföra de stegrade arbets- och materialprisen, att det för anläggningens utförande ursprungligen beräknade beloppet, 7,400,000 kronor, blir överskridet. Då det för arbetenas fullbordande erforderliga beloppet av anförda skäl ännu icke kunnat av järnvägsstyrelsen fixeras, torde emellertid med begäran om tilläggsanslag böra anstå till 1919 års riksdag. Av 1918 års riksdag skulle således äskas allenast det belopp, som för ifrågavarande dubbelspårsanläggning återstår att anvisa enligt det ursprungliga kostnadsförslaget. *Departements-  
chefen.*

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

att för fortsättande av arbetet med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 450,000 kronor.

## 2. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå, varför kostnaden i sin helhet beräknats uppgå till 6,150,000 kronor, samt för arbetenas påbörjande för år 1918 anvisat ett belopp av 500,000 kronor. Enligt järnvägsstyrelsens plan för arbetets bedrivande skulle erfordras för år 1919 2,700,000 kronor, för år 1920 2,000,000 kronor och för år 1921, då arbetet skulle avslutas, 950,000 kronor. [29.]

Med den sålunda ifrågasatta anslagsfördelningen hade avsetts, att dubbelspårssträckan Örebro—Hallsberg i huvudsak skulle bli färdigställd under år 1919.

Anläggande  
av ytter-  
ligare ett  
järnvägs-  
spår från  
Örebro över  
Hallsberg  
till Laxå.

[29.] De anförda kostnadsbeloppen hänföra sig emellertid till de arbets- och materialpriser, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, nämligen i mitten av år 1916.

För arbetenas färdigställande inom planerad tid erfordras sålunda så stor höjning i anslagen, som motsvarar de senare inträdda konjunkturstegringarna. Sålunda beräknas av järnvägsstyrelsen i dess förevarande skrivelse den i följd av de förändrade prisförhållandena erforderliga anslagshöjningen uppgå till för år 1918 150,000 kronor och för år 1919 1,000,000 kronor, vadan nu äskas ett belopp av sammanlagt 3,850,000 kronor, varav lämpligen för arbetenas jämnare fördelande 500,000 kronor behöva utgå i förskott under år 1918.

Departements-  
chefen.

Av statsfinansiella skäl måste jag föreslå en avprutning å berörda anslagskrav med 1,000,000 kronor. Det belopp, som vid bifall härtill skulle av Kungl. Maj:t äskas av 1918 års riksdag, skulle sålunda utgöra 2,850,000 kronor. Av detta belopp torde dock, av skäl järnvägsstyrelsen anført, 500,000 kronor göras tillgängliga redan under år 1918, varom jag kommer att göra hemställan i annat sammanhang.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår från Örebro över Hallsberg till Laxå för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 2,350,000 kronor.

### 3. Anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö.

[30.] Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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 påbörjandet av nämnda anläggning för år 1917 anvisat ett belopp av 500,000 kronor. 1917 års riksdag har vidare för fortsättande av arbetena för år 1918 anvisat ett anslag av 2,700,000 kronor, vadan för arbetenas fullbordande skulle återstå ett belopp av 902,700 kronor, som enligt styrelsens plan för arbetenas bedrivande skulle erfordras för år 1919.

Vidkommande anslagens tillräcklighet gäller även för detta byggnadsföretag, att överskridande måste emotses med hänsyn till de alltjämt stegrade priserna. I sin förevarande framställning anser emellertid

Anläggande  
av ytter-  
ligare ett  
järnvägs-  
spår mellan  
Aneby och  
Sandsjö.

järnvägsstyrelsen sig för närvarande icke, av samma skäl som anförts vid behandlingen av samma spörsmål beträffande dubbelspåret Norrköping—Mjölby, kunna ingå på någon beräkning av storleken av de belopp, med vilka de tidigare beräknade kostnaderna komma att överskridas, utan hemställer styrelsen endast om anvisande av det för år 1919 ursprungligen beräknade beloppet, 902,700 kronor. [30.]

I anslutning till det anförda och under återopande av vad jag nyss anført beträffande styrelsens äskande om anslag för dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *Departements-  
chefen.*

att för fortsättande av arbetet med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Aneby och Sandsjö för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 902,700 kronor.

#### 4. Dubbelspårsbyggnaderna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö.

I skrivelse den 11 mars 1916 hemställde järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen besluta utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö. Enligt styrelsens därvid framlagda plan skulle arbetena å bandelen Solberga—Nässjö—Sandsjö påbörjas år 1917 med ett begynnelseanslag för nämnda år av 500,000 kronor. Under år 1918 skulle med ett anslag av 2,700,000 kronor dessa arbeten fullbordas och nämnda bandel färdigställas för dubbelspårstrafik, varjämte arbetena å bandelen Solberga—Frinnaryd skulle påbörjas. Med ett anslag för år 1919 av 2,700,000 kronor skulle sistnämnda bandel fullbordas och arbetena å bandelen Frinnaryd—Tranås påbörjas. Denna bandel skulle fullbordas år 1920, för vilket år anslaget skulle bliva 2,400,000 kronor, varjämte under sistnämnda år arbetena å den återstående bandelen Sandsjö—Sävsjö skulle påbörjas. Resterande anslag av 751,000 kronor skulle utgå år 1921, då dubbelspårsbyggnaden i sin helhet skulle färdigställas. [31.]

I avlåten proposition (nr 169) föreslog Kungl. Maj:t i anslutning härtill 1916 års riksdag att besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö för en beräknad kostnad av sammanlagt 9,051,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

[31.] Riksdagen framhöll i sin skrivelse (nr 186) i ämnet, att, enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat, olägenheterna av saknaden av dubbelspår ej gjorde sig i lika hög grad gällande å hela sträckan Tranås—Sävsjö, utan framför allt hänförde sig till bandelarna närmast norr och söder om Nässjö. Med hänsyn tagen till angelägenheten av att man under dåvarande ovissa ekonomiska situation ej mer än nödigt bunde sig för framtida utgifter, ansåge riksdagen beslutet rörande dubbelspårsutbyggnaden böra begränsas till att omfatta endast bansträckan Aneby—Sandsjö, för vilken anläggning med tillhörande bangårdar kostnaderna beräknats till 4,102,700 kronor. I anslutning härtill anvisade riksdagen medel för påbörjande av nämnda anläggning för år 1917. Fortsättningsanslag för år 1918 beviljades sedermera av 1917 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen har nu i sin skrivelse av den 29 september 1917 gjort framställning om fullföljande av förenämnda plan för nybyggnad av hela sträckan Tranås—Sävsjö till dubbelspår, i det att styrelsen hemställt om ett anslag för år 1919 å 2,520,000 kronor för påbörjande av härför nödiga arbeten å bandelarna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö.

Efter att hava erinrat att, under förutsättning av bifall till styrelsens nyss av mig behandlade framställning om slutanslag för dubbelspårsanläggningen Aneby—Sandsjö, denna anläggning skulle med utgången av år 1919 vara avslutad, yttrar styrelsen i sin skrivelse följande:

Det är visserligen så, att med hänsyn till den lättnad, ett dubbelspår emellan Tranås och Sävsjö skulle medföra för trafikrörelsen, detsamma utbyggande bör påbörjas å de närmaste stationsavstånden å ömse sidor om Nässjö, vilken ordning för arbetets utförande också överensstämmer med den plan för dubbelspårsbyggnaden, som järnvägsstyrelsen skisserat i sin skrivelse av den 11 mars 1916. Härmed är emellertid icke sagt, att med färdigställande av delen Aneby—Sandsjö dubbelspårsbyggnaden i övrigt skulle kunna anstå. Enligt den plan, styrelsen tänkt sig för dubbelspårsbyggandet under närmaste tio åren, skulle egentligen större anslag krävas för år 1919 för södra stambanans förseende med ytterligare ett spår än vad styrelsen nu äskar, men har styrelsen av skäl, som anföras i annat sammanhang i denna skrivelse, nu ansett sig böra i viss mån eftersätta denna plan. Härjämte bör bemärkas fördelen ur arbetsledningssynpunkt av dubbelspårsbyggnadens successiva fortsättande, varigenom entledigande eller förflyttning av arbetsbefäl och arbetare undvikes liksom förflyttning av arbetsmateriellen.

Styrelsen anser sig därför böra hemställa om proposition till 1918 års riksdag om utbyggnad till dubbelspåriga även av de sträckor, Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö, varom 1916 års riksdag icke ansåg sig då böra fatta beslut, och bör av det enligt de ursprungliga beräkningarna för nämnda bandelars utbyggnad till dubbelspåriga erforderliga beloppet 4,948,300 kronor för år 1919 utgå ett anslag av 1,800,000 kronor, vilket motsvarar det av styrelsen tidigare

för år 1919 ifrågasatta anslaget 2,700,000 kronor, då framställningen avsåg hela sträckan Tranås—Sävsjö. Återstoden av anläggningskostnaden vore avsedd att i enlighet med den tidigare planen för bandelens utbyggande till dubbelspårig fördelas med 2,400,000 kronor år 1920 och resten 748,300 kronor år 1921, under vilket sistnämnda är ifrågavarande dubbelspårsarbeten beräknas bli avslutade.

De nu angivna kostnadsbeloppen äro beräknade under förutsättning, att det nya spåret belades med räler av 1896 års modell. Emellertid har numera förslag utarbetats till ett förbättrat system för överbyggnaden, innefattande en ny skentyp — den så kallade 1916 års rälsmodell — visserligen med samma vikt som 1896 års skenor, men avsedd att fästas vid sliprarna medelst underlagsplattor och syllskruvar i och för åstadkommande av en kraftigare överbyggnad än den som hittills använts, där skenorna legat direkt på sliprarna och fästats vid desamma med endast rälsstipkar. Styrelsen anser, att det nya överbyggnadssystemet så småningom bör komma till användning vid de viktigare huvudlinjerna och att systemet därför till en början bör tillämpas vid dubbelspårsanläggningar å dessa huvudlinjer. Så upptog det av statsmakterna under innevarande år godkända förslaget till dubbelspår från Örebro över Hallsberg till Laxå räler av sistnämnda modell. Anslagsbeloppet 4,948,300 kronor skulle därigenom, med tillämpande av de à-pris, som legat till grund för de ursprungliga kostnadsberäkningarnas upprättande, komma att ökas med 610,000 kronor eller till 5,558,300 kronor, och skulle med bibehållande i övrigt av fördelningen av anslagsbeloppet, såsom förut angivits, slutanslaget för år 1921 härigenom höjas från 748,300 kronor till 1,358,300 kronor.

De anförda kostnadsbeloppen hänföra sig emellertid till de arbets- och materialpriser, som voro gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande, nämligen under senare delen av år 1915. Då emellertid stegring i nämnda pris härefter inträtt, erfordras för arbetenas färdigställande inom planerad tid motsvarande höjningar i anslagsbeloppen.

Den mot ifrågasatta anslaget för dubbelspårsbyggnaden Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö för år 1919 1,800,000 kronor svarande höjningen beräknas approximativt med tillämpande av nu gällande priser till 720,000 kronor, vadan sålunda det för år 1919 erforderliga anslaget skulle höjas till 2,520,000 kronor.

Såsom förut framhållits, begränsade 1916 års riksdag sitt beslut om utbyggande till dubbelspårig av hela statsbanelinjen Tranås—Sävsjö till bandelarna närmast norr och söder om Nässjö eller bansträckan Aneby—Sandsjö. Detta skedde dock uteslutande av statsfinansiella skäl under påpekande av angelägenheten att under rådande ovissa ekonomiska situation ej mer än nödigt binda sig för framtida utgifter. Samtidigt framhöll emellertid riksdagen, att för anordnande av dubbelspår å hela statsbanesträckan Tranås—Sävsjö talade enahanda skäl, vilka föranledde 1914 års senare riksdag att besluta utläggandet av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby eller sålunda huvudsakligen vikten av att vidtaga sådana anordningar, att den genomgående trafiken måtte kunna framföras med nödig säker-

*Departements-  
chefen.*

[31.] het och utan alltför stora rubbningar. Behovet av dubbelspårsanläggningen Tranås—Sävsjö i dess helhet är således av riksdagen erkänt.

Då det ur arbetslednings- men även ur kostnadssynpunkt måste vara av betydelse att hava dubbelspårsbyggnadens successiva fortskridande en gång för alla bestämt, varigenom entledigande eller förflyttning av arbetsbefäl och arbetare liksom även förflyttning av arbetsmaterialier kunna undvikas, har jag intet att erinra mot att nu underställa riksdagen förslag om dubbelspårsanläggning för resterande bandelar av linjen Tranås—Sävsjö.

I fråga om kostnaderna för utbyggande till dubbelspåriga av de båda bandelarna Tranås—Aneby och Sandsjö—Sävsjö har jag ej någon erinran att framställa mot styrelsens beräkningar och förslag härutinnan. Vad angår det för år 1919 ifrågasatta begynnelseanslaget anser jag mig emellertid med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen böra föreslå, att detsamma må nedsättas med 1,000,000 kronor eller således till 1,520,000 kronor.

På grund av det anförda tillstyrker jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetena med anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår från Tranås till Aneby och från Sandsjö till Sävsjö*, varför kostnaden i sin helhet med tillämpande av år 1915 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 5,558,300 kronor, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,520,000 kronor.

##### 5. Anläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm.

[32.] I detta ämne anför järnvägsstyrelsen följande:

Anläggning  
av ytterli-  
gare ett  
järnvägs-  
spår mellan  
Ballingslöv  
och Hässle-  
holm.

Enligt den plan, som järnvägsstyrelsen uppgjort för byggande av dubbelspår å vissa delar av statens järnvägar, har styrelsen tänkt sig, att bland andra bansträckor den emellan Norrköping och Hässleholm i sin helhet skulle tio år härefter vara utbyggd med dubbelspår. Härmed skulle då de å denna huvudlinje förekommande viktiga fjärrtågens gång vara säkerställd och jämväl behöfelig utökning i trafikkapaciteten med hänsyn till den alltjämt ökade tågfrekvensen vara vunnen. De delar av förenämnda bansträcka, som styrelsen i första hand på skäl, som anförts vid respektive anslagsäskanden för arbetenas utförande, ansett böra utbyggas med dubbelspår, hava varit Norrköping—Mjölby och Tranås—Sävsjö.

Som nästa led i dubbelspårsbyggandet har styrelsen tänkt utsträckandet av dubbelspåret från Hässleholm till Ballingslöv. Det har nämligen visat sig mindre lämpligt ur tågexpedieringssynpunkt, att gränsen mellan enkel- och dubbelspårig bana är förlagd till Hässleholm, en större föreningsstation, där flera enskilda järnvägar ansluta. Av helt naturliga skäl söka samtliga dessa att få anslutning till och från de större tågen å statens järnvägar och uppstå vid flera tider under dygnet så kallade tågknutar, vid vilka tillfällena utan stora orsaker tågföreningar lätteligen uppstå på grund av de många tåg, som samtidigt skola expedieras å stationen. Vore linjen dubbelspårig å ömse sidor om Hässleholm, hade man alltid den möjligheten att förlägga mötena mellan statens järnvägars tåg till linjen i stället för till stationen, utan att därigenom anslutningstiderna i väsentlig mån behöfve rubbas. Styrelsen anser det därför angeläget, att dubbelspåret snarast bleve framdraget förbi Hässleholm till Ballingslöv.

I någon mån har förberedande arbete härför redan blivit utfört på det sätt, att, för att få användning för överskottsmassor från terrasseringen för den av riksdagen tidigare beslutade utvidgningen av Hässleholms bangård, styrelsen låtit utfylla vissa bankar till för dubbelspår erforderlig bredd.

Vidkommande Ballingslövs bangård har styrelsen, i enlighet med vad beträffande de under senare år företagna dubbelspårsbyggnaderna ägt rum, vid uppgörandet av det nu föreliggande dubbelspårsförslaget ansett det riktigast, att i samband med utläggandet av dubbelspåret och utöver de arbeten, som med nödvändighet betingas av dubbelspårets anläggande, jämväl vissa arbeten vidtagas för bangårdens modernisering och utvidgning.

Beträffande Hässleholms bangård hava endast upptagits de smärre förändringar och kompletteringar av spår och växel- och signalsäkerhetsanläggningar m. m., som ansetts erforderliga för dubbelspårets anslutande norrifrån till bangården.

Kostnaderna för dubbelspårsanläggningen och för därmed sammanhängande arbeten å linjen Ballingslöv—Hässleholm samt ovan avhandlade utvidgningar av Ballingslövs och Hässleholms bangårdar hava enligt av styrelsen uppgjorda kostnadsförslag beräknats till 1,340,000 kronor, fördelade på vissa huvudposter enligt följande tablå:

Linjen Ballingslöv—Hässleholm jämte bangårdsutvidgningar vid Ballingslöv och Hässleholm (längd 8,8 km.)

Jordområdets anskaffning .....	kronor	59,860:—
Terrassering .....	»	123,375:—
Broar och trummor .....	»	119,350:—
Väggorsningar och vägomläggningar .....	»	161,400:—
Överbyggnad .....	»	534,070:—
Telegraf och signaler .....	»	73,720:—
Husbyggnader .....	»	58,000:—
Diverse arbeten .....	»	31,775:—
Allmänna omkostnader .....	»	178,450:—

Summa kronor 1,340,000:—

Dessa kostnader äro beräknade på grundval av de material- och arbetspriser, som för närvarande äro gällande, och med ett rälspris av 240 kronor per ton. I likhet med vad styrelsen gjort vid föregående framställningar till Kungl.

[32.]

Maj:t om anslags beviljande för nya byggnader och anläggningar, vill styrelsen frambålla svårigheten för att icke säga omöjligheten av att, särskilt under nu rådande osäkra förhållanden beträffande priserna å material- och arbetsmarknaden, upprätta definitiva kostnadsberäkningar, enär de slutliga kostnaderna bliva beroende, dels av huruvida de använda å-priserna i huvudsak stå sig under de närmaste trenne åren, dels ock av huruvida råler kunna erhållas till beräknat pris.

I de beräknade kostnadssummorna ingå kostnader för bangårdarnas utvidgning med 375,000 kronor, vadan anläggningen av själva dubbelspåret beräknats föranleda en kostnad av 965,000 kronor eller omkring 110,000 kronor per kilometer. För jämförelse kan nämnas, att motsvarande kostnad för dubbelspårn Örebro—Hallsberg och Hallsberg—Laxå för bankilometer beräknades till respektive 86,000 och 84,000 kronor, varvid enbart terrasseringsen i de båda sista summorna ingick med resp. 22,500 och 14,500 kronor. Motsvarande kostnadsbelopp för det nu föreliggande dubbelspårsförslaget uppgår till något över 8,000 kronor per kilometer, vilken lägre kostnad huvudsakligen beror på de förut omnämnda redan utförda bankfyllningarna. Överbyggnaden har beräknats av samma modell som den för Örebro—Hallsberg—Laxå föreslagna med användande av underläggsplattor och syllskruvar för rälernas fästande vid syllarna, men på grund av det högre rälspris — 240 kronor per ton mot det förra året beräknade 160 kronor per ton — har kostnaden för överbyggnaden ställt sig cirka 30 % högre i det nu föreliggande förslaget eller 51,000 kronor per bankilometer mot cirka 39,000 kronor per bankilometer för Örebro—Hallsberg—Laxå.

Styrelsen har tänkt sig, att ifrågavarande arbeten skulle bedrivas med följande årliga anslag, nämligen för år 1919 600,000 kronor och år 1920, då arbetet skulle avslutas, 740,000 kronor.

Med stöd av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte för påbörjande av arbeten med anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm äska ett anslag för år 1919 av 600,000 kronor.

Departements-  
chefen.

För järnvägsstyrelsens förslag att vid utbyggandet av södra stambanan till dubbelspårig närmast efter sträckorna Norrköping—Mjölby och Tranås—Sävsjö upptaga linjen Ballingslöv—Hässleholm synas föreligga goda skäl. Det är nämligen uppenbart, att stora möjligheter till hinder i tågens expediering måste föreligga, då, såsom nu är fallet, alla tågrörelser för såväl statens järnvägar som de enskilda anslutande järnvägarna måste förläggas till själva stationen i Hässleholm. Genom att göra linjen på ömse sidor om denna station dubbelspårig vinnes den avsevärda fördelen ur tågexpedieringssynpunkt, att i fall av behov mötena mellan statens järnvägars tåg kunna förläggas till linjen, varav också följer, att vid tågförseningar anslutningstiderna för de enskilda järnvägarnas tåg ej behöva i mera avsevärd mån rubbas. Såsom av järnvägsstyrelsens redogörelse framgår,

[32]

har styrelsen i planen för själva dubbelspårsanläggningen ifråga jämväl intagit dels vissa arbeten, som äro erforderliga för modernisering och utvidgning av Ballingslövs bangård, dels ock en del smärre av dubbelspårs anslutning norrifrån betingade ändringar och kompletteringar av spåren samt växel- och signalsäkerhetsanläggningarna vid Hässleholms bangård.

Vidkommande kostnaderna för nu ifrågavarande dubbelspårs utbyggnad äro dessa med hänsyn till de arbets- och materialpris, man måste räkna med, högst betydande i jämförelse med de efter gynnsammare konjunkturen kalkylerade tidigare dubbelspårbyggnaderna. Då kostnaden per bankilometer beträffande dubbelspåren Aneby—Sandsjö, Örebro—Hallsberg och Hallsberg—Laxå beräknades till respektive 72,000, 86,000 och 84,000 kronor per bankilometer, anser sålunda järnvägsstyrelsen kostnaden för ett dubbelspår Ballingslöv—Hässleholm icke kunna sättas lägre än 110,000 kronor per kilometer, varigenom man för själva spåret kommer upp till ett totalbelopp av 965,000 kronor. Härtill kommer kostnaden för förutberörda bangårdsutvidgningar, uppgående till 375,000 kronor. Anläggningen i sin helhet skulle således kräva en summa av 1,340,000 kronor, en siffra, som dock järnvägsstyrelsen med hänsyn till rådande osäkra prisförhållanden å arbets- och materialmarknaden och svårigheter att erhålla räls icke kan garantera såsom definitiv. Oaktat de betydande kostnader, som sålunda ställas i utsikt, anser jag mig dock med hänsyn till anläggningens stora betydelse ur trafikeringssynpunkt icke kunna föreslå ett uppskov med densamma påbörjande. Däremot synes utförandet kunna fördelas på tre år, varmed anslaget för år 1919 kan begränsas till 400,000 kronor.

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

att för påbörjande av arbetena med anläggande av *ytterligare ett järnvägsspår mellan Ballingslöv och Hässleholm*, varför kostnaden i sin helhet beräknats till 1,340,000 kronor, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

## 6. Omläggning av linjen Lindome—Anneberg.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat, att för påbörjandet av arbetet med omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg, varför kostnaden i sin helhet beräknades uppgå till 800,000 kronor, för år 1918 anvisa ett anslag av 200,000 kronor.

[33.]

Omläggning  
av linjen  
Lindome—  
Anneberg.

- [33.] I sin skrivelse anhåller nu järnvägsstyrelsen, att återstående beloppet, 600,000 kronor, måtte anvisas för år 1919. Med hänsyn till de efter kostnadsberäkningarnas upprättande år 1916 inträdda konjunktursteigringarna torde, säger styrelsen, även för detta arbetsföretag kostnadsöverskridanden vara att emotse, men har styrelsen för avsikt att först i samband med de anslagsäskanden, som skola föreläggas 1919 års riksdag, närmare redogöra härför.

*Departements-  
chefen.* Under åberopande av järnvägsstyrelsens i ämnet gjorda framställning får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för fortsättande av arbetet med *omläggning av statsbanelinjen Lindome—Anneberg* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

### 7. Fråga om äldre linjers förbättrade planläge.

*Äldre linjers förbättrade planläge.* Bland arbeten, som järnvägsstyrelsen i sin tioårsplan upptagit såsom ingående i kraven på trafiksäkerhetens höjande samt erhållande av en bättre driftsekonomi m. m., förekomma även sådana för äldre linjers förbättrade planläge genom ökning av rakspår mellan kontrakurvor samt ökning av radien i vissa kurvor. Styrelsen har nu föreslagit, att dessa arbeten böra påbörjas år 1919 med ett begynnelseanslag av 200,000 kronor.

*Departements-  
chefen.* För att icke undanskjuta andra, som mig synes, viktigare krav för statsbanornas ökade driftskapacitet anser jag, att med påbörjande av ifrågavarande linjeomläggningar kan anstå något år, vadan jag icke finner anledning nu hemställa om äskande till årets riksdag av medel för ifrågavarande arbeten.

### III. Större broanläggningar.

Sedan en följd av år har järnvägsstyrelsen bland sina äskanden om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar upptagit vissa större broanläggningar. Sålunda beviljades medel vid 1909 års riksdag till ombyggnad av bron över Ångermanälven vid Forsmo, vid 1910 års riksdag till ombyggnad av bron över Stångån vid Linköping, vid 1913 års riksdag till ombyggnad av

broarna över Dalälven vid Krylbo och Ljusnan vid Edänge, vid 1915 års riksdag till ombyggnad av bron över Öre älv och vid 1917 års riksdag slutligen till ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån. Dylka framställningar hava gjorts endast i de fall, att ombyggnadens natur och omfattning kräva, att särskilda anslagsmedel helt eller delvis ansetts böra komma till användning vid byggnadsföretaget. I övriga fall, där broombyggnad eller förstärkning erfordrats, hava dessa utförts med medel, som stått till styrelsens förfogande. De sålunda anlagda synpunkterna hava vunnit Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande.

Fullföljande den sålunda intagna vägen, har nu järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 29 september 1917 gjort framställning, förutom rörande fortsättningsanslag till nyssberörda ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån, om beviljande av medel till ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg.

### 1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån.

Förslag om påbörjande av ifrågavarande arbete framfördes av styrelsen i skrivelse den 27 oktober 1915 angående anslag för år 1917 till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar. I anledning härav äskade även Kungl. Maj:t av 1916 års riksdag ett begynnelseanslag för ändamålet å 250,000 kronor. Behovet av den föreslagna ombyggnaden syntes emellertid ej riksdagen vara av den tvingande natur, att densamma ej kunde uppskjutas till ett följande år, vid vilket förhållande och med hänsyn till den ekonomiska situationen samt den höga materialprisnivån riksdagen ansåg sig ej böra bifalla Kungl. Maj:ts förslag. Vid förnyad framställning till 1917 års riksdag beslöt riksdagen för ändamålet anvisa ett anslag av 800,000 kronor för år 1918, därav i förskott för år 1917 ett belopp av 500,000 kronor.

I sin föreliggande skrivelse den 29 september 1917 framhåller järnvägsstyrelsen, att fullgörandet av ifrågavarande ombyggnadsarbete, som vid avgivande av järnvägsstyrelsens framställning i ämnet av år 1916 beräknades erfordra anslagsmedel till ett sammanlagt belopp av 1,272,000 kronor, numera måste beräknas kräva ett avsevärt högre totalt anslagsbelopp. Styrelsen anser sig emellertid under rådande ovissa förhållanden förhindrad att med någon grad av sannolikhet kunna uppge det belopp, som för arbetet i dess helhet kan komma att erfordras, varför styrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte för ifrågavarande

[34.]

Ombyggnad  
av Bohus-  
banans  
viadukt  
över  
Säveån.

- [34.] ändamål äska ett fortsättningsanslag för år 1919 till beloppet lika med det senast såsom slutanslag beräknade eller 472,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Mot styrelsens ifrågavarande förslag har jag intet att erinra. Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen.

att för fortsättande av arbetet med *ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävedån* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 472,000 kronor.

## 2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg.

[35.]  
Ombyggnad  
av bron  
över Nors-  
älven å  
linjen Laxå  
—Charlot-  
tenberg.

I skrivelse av den 31 oktober 1916 i fråga om behovet av nya byggnader och anläggningar för statens trafikerade järnvägar för år 1918 begärde järnvägsstyrelsen, bland annat, även anslag 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.

Vid ärendets behandling i statsrådet framhöll föredragande departementschefen, att dessa byggnadsarbeten tillhörde den planmässiga utbyggnad av olika linjer till högre trafikkapacitet, som järnvägsstyrelsen avsett få igångsätta. Byggnadsarbetena ifråga fölle inom linjen Laxå—Charlottenberg. Vid de överläggningar, departementschefen 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, hade departementschefen i betraktande av att ännu icke kunde med någon större visshet förutses, huru trafikförhållandena efter kriget kunde komma att gestalta sig å linjen ifråga, kommit till den uppfattningen, att det icke vore obetingat nödvändigt att omedelbart påbörja de tilltänkta förstärkningsarbetena. Departementschefen ansåge sig därför böra för sin del hemställa, att medel för berörda ändamål icke av Kungl. Maj:t äskades för år 1918. Med hänsyn till vad styrelsen anfört angående beskaffenheten av bron över Norsälven, ansåge sig departementschefen 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.

Kungl. Maj:t gillade den av departementschefen uttalade uppfattningen och upptog sålunda icke järnvägsstyrelsens framställning i antydda delar bland nybyggnadsarbetena för statens järnvägar till 1917 års riksdag.

[35.]

I sin förevarande skrivelse av den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen förnyat sin hemställan om anslag för nyssberörda ändamål, varvid styrelsen angående ifrågasatt påbörjande av överbyggnad av bron över Norsälven yttrar följande:

Oavsett den ekonomiska fördelen av förstärkningen av bandelen Laxå—Charlottenberg, vartill styrelsen närmare återkommer i samband med begäran om anslag till ny lokomotivstation vid Charlottenberg, anser sig styrelsen böra bringa i Kungl. Maj:ts erinran, vad styrelsen i detta ärende tidigare anfört. Bron ifråga, som byggdes år 1871, är svag redan i förhållande till nuvarande trafik, vilken därför framgår över bron med nedsatt hastighet. Denna svaghet består såväl i materialets mindre goda beskaffenhet som ock i byggnadens i konstruktivt hänseende otillräckliga dimensioner. En förstärkning av nuvarande bron låter sig icke lämpligen genomföras, utan torde en fullständig ombyggnad av densamma böra ske med hänsyn såväl till bronns läge och konstruktions-sätt som ock till de mindre tillfredsställande grundförhållandena hos nuvarande bron. Med hänsyn till omöjligheten att nu bestämt uppgiva kostnaden för ett arbete, som är avsett att kräva flera år, anser sig styrelsen icke kunna ange någon exaktare siffra för ombyggnadskostnaderna än den styrelsen tidigare uppgivit, nämligen ett sammanlagt erforderligt belopp av 900,000 kronor.

På grund härav anhåller järnvägsstyrelsen för ifrågavarande ändamål om ett begynnelseanslag för år 1919 av 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen meddelat rörande den nuvarande bronns beskaffenhet och då styrelsen redan under år 1916 gjort framställning om anslag för ifrågavarande brobyggnad och i sin skrivelse den 29 september 1917 nu upprepat sin framställning, finner jag mig böra tillstyrka, att anslag vid denna riksdag äskas med av styrelsen begärt belopp, 500,000 kronor. Av detta belopp torde 200,000 kronor böra upptagas å tilläggsstat för år 1918 för att möjliggöra arbetets omedelbara igångsättande; och vill jag i annat sammanhang göra hemställan härom.

Departements-  
chefen.

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

att för *ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg*, varför kostnaden av anslagsmedel beräknats uppgå till 900,000 kronor, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

## 3. Broförbindelse över Dalälven vid Mora.

[36.]  
Broför-  
bindelse  
över Dal-  
älven vid  
Mora.

I skrivelse den 24 mars 1917 angående förvärv för svenska statens räkning av järnvägen Mora Noret—Orsa hemställde järnvägsstyrelsen även, att för utförande av en ny broförbindelse över Dalälven vid Mora måtte anvisas ett anslag av 750,000 kronor för år 1918, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av berörda belopp utanordna 200,000 kronor.

Vid frågans behandling i statsrådet den 14 april 1917 anförde emellertid föredragande departementschefen, att när brobyggnadsföretaget icke torde kunna slutföras förrän under år 1919, syntes ett anslag för år 1918 av 500,000 kronor vara tillfyllest, dock att av detta belopp, på sätt järnvägsstyrelsen hemställt, 200,000 kronor borde göras tillgängliga redan under år 1917.

Kungl. Maj:t avlät förslag i ämnet till riksdagen i anslutning här- till, och detta förslag blev av riksdagen godkänt.

Då emellertid hela kostnaden för broförbindelsen, såsom av det anförda framgår, beräknas uppgå till 750,000 kronor, erfordras för ändamålet ett ytterligare anslag av 250,000 kronor. Järnvägsstyrelsen an- håller därför i skrivelse av den 22 november 1917 om ett anslag för år 1919 å sistnämnda belopp för slutförande av arbetet med ifrågavarande broförbindelse.

Departements-  
chefen.

I anslutning till järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av arbetet med utförande av en broförbindelse över Dalälven vid Mora för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

## IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Under gruppen *anläggningar vid huvudverkstäder* behandlar järnvägs- styrelsen först frågan om anslag för slutförande av pågående

## 1. Ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö.

Med anledning av i ämnet väckt motion beslöt 1915 års riksdag att för ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö 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, anvisades sedermera av riksdagen för 1917. Kostnaderna för verkstadsanläggningen i dess helhet beräknades emellertid ursprungligen till 2,400,000 kronor, varav dock 1,400,000 skulle bestridas av förnyelsefonden.

[37.]  
Ombyggnad  
av statens  
järnvägars  
reparations-  
verkstäder  
i Malmö.

Järnvägsstyrelsen meddelade i skrivelse den 1 november 1916, att väsentliga kostnadsöverskridanden främst på grund av stegrade materialpris vore att emotse, och uppgav styrelsen, att kostnaden för hela verkstadsanläggningen enligt då verkställda beräkningar torde komma att uppgå till sammanlagt 3,630,000 kronor, d. v. s. en ökning i förhållande till den ursprungligen beräknade av 1,230,000 kronor. Härvid framhöll dock styrelsen, att de då angivna kostnadsbeloppen icke kunde anses som definitiva, utan vore beroende på de ändringar i konjunkturer, som därefter kunde inträffa under byggnadstiden. Av det för ändamålet erforderliga tilläggsanslaget, 1,230,000 kronor, ansåg styrelsen 600,000 kronor lämpligen böra utgå under år 1918 och återstoden 630,000 kronor under år 1919.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beviljade sedermera riksdagen för år 1918 för ifrågavarande ändamål ett anslag av 600,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen anhåller nu, att det återstående beloppet, 630,000 kronor, måtte få utgå under år 1919, under vilket år verkstadsanläggningen i sin helhet skulle färdigställas.

Vidkommande tillräckligheten av det äskade tilläggsanslaget, är frågan härom, framhåller styrelsen, givetvis och såsom styrelsen tidigare anfört beroende på de under byggnadstiden inträdande konjunkturer. Med hänsyn till de stegringar beträffande såväl arbets- som materialpriser, som alltjämt fortgå, ville det emellertid synas styrelsen, som om ytterligare kostnadsöverskridanden skulle vara att vänta, varom emellertid styrelsen för närvarande icke ansåge sig kunna lämna närmare redogörelse.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen Departements-  
chefen.

[37.]

att till fullbordande av arbetena med *ombyggnad av statens järnvägars reparationsverkstäder i Malmö* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 630,000 kronor.

## 2. Uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken.

[38.]

Uppförande  
av plåtsla-  
garverkstad  
med smedja  
vid Not-  
viken.

För påbörjande av arbetet med uppförande av plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken, varför kostnaden i sin helhet beräknades uppgå till 805,000 kronor, äskade järnvägsstyrelsen i sin år 1916 ingivna framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar ett anslag av 500,000 kronor för år 1918. Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beviljade emellertid riksdagen för ändamålet allenast 300,000 kronor för år 1918.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 meddelar nu järnvägsstyrelsen, att ny plan för byggnadernas färdigställande uppgjorts, och skulle enligt denna plan den ursprungligen beräknade kostnaden, 805,000 kronor, fördela sig med 300,000 kronor för år 1918, 400,000 kronor för år 1919 och 105,000 kronor för år 1920. Emellertid beräknas kostnaderna på grund av alltjämt stegrade arbets- och materialpriser komma att överskrida de ursprungligen beräknade med följande belopp, nämligen för år 1918 med 88,000 kronor och för år 1919 med 137,000 kronor, varjämte, efter vad som nu kan bedömas, den beräknade kostnaden för år 1920 kommer att överskridas med omkring 50,000 kronor.

Med anledning härav anser järnvägsstyrelsen, att för ifrågakvarande ändamål för år 1919 erfordras dels 400,000 kronor, utgörande fortsättningsanslag till redan beviljade 300,000 kronor, dels 225,000 kronor, utgörande tilläggsanslag på grund av ökade kostnader under åren 1918 och 1919, eller sammanlagt 625,000 kronor, varav 88,000 kronor borde utgå i förskott för år 1918.

Departements-  
chefen.

I anslutning till järnvägsstyrelsens förslag hemställer jag, som i annat sammanhang gör framställning om anslag å tilläggsstat för år 1918, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetet med uppförande av *plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 537,000 kronor.

### 3. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden.

Under nämnda anslagstitel anhåller järnvägsstyrelsen om medel för år 1919 om tillhoppa 127,500 kronor, nämligen till anordnande av ett last- och uppställningsspår vid Örebro 37,000 kronor, för utläggande av uppställningsspår för reparationsvagnar vid Östersund 50,500 kronor samt till förbättring och utvidgning av ångcentralen vid Boden 40,000 kronor. Såsom motiv för ifrågavarande äskanden yttrar styrelsen följande.

[39.]  
Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden.

#### a. Ett last- och uppställningsspår vid Örebro.

Spåret, som är avsett att utläggas å verkstadsgården norr om plåtslagarverkstaden, är behöfligt för att bättre kunna utnyttja en del uppställningsplatser ävensom för erhållande av ett lämpligt uppställningsspår för godsvagnar vid deras ut- och avrustning med kollämmar, trupp- och sommarvagnsinredningar, allt till ökande av snabbare omsättning av vagnarna.

#### b. Utläggning av uppställningsspår för reparationsvagnar vid Östersund.

De reparationsmässiga vagnar, som inbeordras till verkstaden i Östersund, rymmas icke på de spår, som finnas i omedelbar närhet av verkstadsområdet, utan måste de uppställas å nya godsbangården. Förutom att de här stå hindrande i vägen, är denna uppställningsplats för dylika vagnar synnerligen olämplig med hänsyn till det stora avståndet från verkstäderna.

#### c. Förbättring och utvidgning av ångcentralen vid Boden.

I ångcentralen finnas för närvarande 3 stycken äldre lokomotivpannor, som särskilt vid nu rådande bränslepris äro mycket oekonomiska samt otillräckliga. Genom att till en början ersätta två av dessa pannor med en ny modern ångpanna ökas icke blott ångcentralens kapacitet utan kommer även kolförbrukningen att kunna avsevärt nedbringas, i det att genom det föreslagna pannbytet vid nuvarande ångbehov beräknas uppstå en besparing av ungefär 100 ton kol per år.

De skäl, styrelsen sålunda anfört för utförande av ifrågavarande anläggningar, finner jag fullgoda.

Departements-  
chefen.

Vad beträffar den föreslagna förbättringen och utvidgningen av ångcentralen vid *Boden* torde några kompletterande upplysningar få lämnas. Den nuvarande ångcentralen lämnar ånga dels för uppvärmning av verkstadslokalerna, dels för renkokning av maskindelar och dels för drift av luftpumpar m. m. Emellertid saknas för närvarande ånguppvärmning i en del lokaler inom verkstadsområdet, emedan ångcentralen i befintligt skick icke räcker till härför. Genom den föreslagna mo-

- [39.] derniseringen blir ångcentralen fullt tillräcklig även för dessa lokaler, varjämte dessutom, såsom styrelsen i sin förberörda motivering framhållit, en bränslebesparing av 100 ton stenkol per år uppstår.  
Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notviken—Boden* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 127,500 kronor.

#### 4. Utförande av sanitära anordningar vid huvudverkstäderna.

- [40.] Järnvägsstyrelsen har jämväl gjort framställning om anslag för utförande av en del sanitära anordningar vid huvudverkstäderna till personalens fromma, såsom anordnande av tvätt-, dusch- och badrum, lokaler för ombyte och förvaring av kläder, inrättande av matsalar m. m.

Under framhållande av att i de flesta verkstäder vid statens järnvägar av äldre datum anordningar av antydd beskaffenhet lämna mycket övrigt att önska anför styrelsen:

Det är emellertid av stor vikt, att lämpliga dylika anordningar finnas, och framgår det av föreskrifterna i lagen angående arbetarskydd, att statsmakterna haft sin uppmärksamhet riktad på denna fråga.

I brist på erforderliga medel hava emellertid icke dylika sanitära anordningar vid verkstäderna kommit till stånd i den omfattning, som varit önskligt, och styrelsen anser sig därför nu böra framkomma med begäran om ovanstående anslag såsom i första hand behövt för avhjälpande av de mest framträdande olägenheterna ifråga.

Anordningarna äro avsedda att vidtagas vid Liljeholmen, Tomteboda, Bollnäs, Östersund och Bodens verkstäder, betjänande sammanlagt omkring 1,350 man.

I anslutning härtill anhåller styrelsen, att för ifrågavarande ändamål måtte för år 1919 anvisas ett anslag av 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 50,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Styrelsens förevarande förslag att genom lämpliga åtgärder successivt förbättra de mindre tillfredsställande hygieniska anordningarna för personalen vid de äldre av statens järnvägars verkstäder torde vara värt allt understöd. Med hänsyn till den rådande ekonomiska situa-

tionen nödgas jag emellertid ifrågasätta en reducering av anslaget med 50,000 kronor. [40.]

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

att för utförande av *sanitära anläggningar vid huvudverkstäderna* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

## V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Jag övergår härefter till behandling av de anslagskrav, järnvägsstyrelsen i sin skrivelse framställt i fråga om *lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar*.

### 1. Nya lokomotivstationer.

#### a. Ny lokomotivstation vid Örebro.

I sin år 1916 ingivna framställning rörande anslagsäskanden för år 1918 hemställde järnvägsstyrelsen, bland annat, om ett anslag å 250,000 kronor för påbörjande av anläggandet av ny lokomotivstation vid Örebro, för vilken sammanlagda erforderliga anslagsbeloppet beräknades utgöra 500,000 kronor.

[41.]  
Ny lokomotivstation vid Örebro.

Av statsfinansiella hänsyn nedsatte emellertid riksdagen på Kungl. Maj:ts framställning begynnelseanslaget för år 1918 till 175,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen meddelar nu, att kostnaden för anläggningen, trots vidtagna förenklingar i stallbyggnadens konstruktion, på grund av ökade arbets- och materialpris torde komma att uppgå till 750,000 kronor, varav för år 1919 erfordrades ett anslag å 350,000 kronor, och hemställer i anslutning härtill styrelsen om ett anslag för ifrågavarande ändamål å sistnämnda belopp, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 75,000 kronor.

Vid avgivande år 1916 av sin framställning i ämnet avsåg järnvägsstyrelsen, att de för ifrågavarande anläggning erforderliga anslagsmedlen, 500,000 kronor, skulle fördelas på tre år med början år 1918. Då föredragande departementschefen vid ärendets föredragning i statsrådet av statsfinansiella hänsyn föreslog en reducering av anslaget för år 1918 från 250,000 kronor till 175,000 kronor, antydde han samtidigt, att arbetena med anläggningens utförande i följd därav möjligen borde

Departements-  
chefen.

[41.] fördelas på något längre tidrymd än den av styrelsen beräknade. Vid den revidering av planen, som styrelsen nu företagit, har emellertid styrelsen, enligt vad jag inhämtat, ansett sig icke kunna förskjuta den ursprungligen beräknade tidpunkten för arbetenas färdigställande, utan hävdar styrelsen fortfarande den uppfattningen, att huvuddelen av det ytterligare erforderliga anslagsbeloppet bör nu beviljas samt att slutanslag för anläggningens fullbordande bör anvisas för år 1920.

Efter inhämtande av ytterligare upplysningar i ämnet finner jag mig icke kunna tillstyrka ett uppskov med anläggningens fullbordande enligt den föreliggande planen. De nuvarande anordningarna anses nämligen vara i högsta grad ej endast otillräckliga utan även otidsenliga särskilt därutinnan, att lokomotivstationen är förlagd på två olika platser. Det ändamål, som styrelsen avsett att vinna eller att koncentrera driften till *en* anläggning med alla de tekniska hjälpmedel, som tillhöra en större lokomotivstation av modern typ, finner jag därför snarast möjligt böra förverkligas.

Jag tillåter mig därför — med hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 till särskild framställning därom — hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetet med uppförandet av en *ny lokomotivstation vid Örebro* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 275,000 kronor.

b. **Ny lokomotivstation vid Järna.**

[42.] **Ny lokomotivstation vid Järna.** Beträffande den ifrågasatta nya lokomotivstationen vid Järna yttrar järnvägsstyrelsen följande.

Vid Järna finnes för närvarande endast ett provisoriskt lokomotivstall av trä, inrymmande en stallplats. När banan Järna—Norrköping byggdes, avsågs, att med lokomotivstation tillsvidare kunde anstå, tills man finge erfarenhet om hur trafiken komme att utveckla sig. Man ansåg det nämligen icke uteslutet, att trafiken komme att ordnas på sådant sätt, att tåg från huvudlinjen komme att odelade framföras å den nya banan, och sålunda inga lokomotiv skulle behöva stanna i, respektive utgå från stationen. Emellertid har trafiken blivit sådan, att flera tåg å den nya banan, vilka ankomma till Järna, inkopplas i tåg å huvudbanan, varvid lokomotiven stanna vid stationen och där måste vändas för att sedermera övertaga från huvudbanan ankommande tåg, som delas därstädes. Det har därför blivit nödvändigt att anordna vänd- och nattstation för lokomotiv.

På grund av bristen på stallrum och vändskiva har lokomotiv- och personaltjänstgöringen tillsvidare måst ordnas så, att överligning nu sker i Nyköping, vilket emellertid haft till följd, att i regel två lokomotiv där få stå ute varje natt,

under det att såväl lokomotiv som personal skulle kunna bättre utnyttjas och lokomotiven erhålla bättre skötsel om lokomotivstation funnes i Järna. [42.]

Sedan denna lokomotivstation tillkommit, är avsett att jämväl dit förflytta det nu i Gnesta stationerade reservlokomotivet, varefter detta kan användas jämväl för Nyköpingslinjen.

Förhållandena hava sålunda påvisat nödvändigheten av att anordna lokomotivstation i Järna, tillsvi vidare omfattande fyra stallplatser jämte en 20 meters vändskiva. Av stallplatserna erfordras sålunda en som ersättning för nuvarande provisoriska stallet, två för i Nyköping nu överliggande lokomotiv och en för nu i Gnesta stationerat reservlokomotiv. Vidare är avsett att uppföras vattentorn, innehållande förråd och expedition för platsbefäl, personal- och överliggningsrum, kolbås, kol- och vattengivningsanordningar samt diverse ekonomibyggnader.

Kostnaden härför beräknas till 280,000 kronor, varav 50,000 kronor erfordras i förskott under år 1918.

Sedan vunnen erfarenhet beträffande trafikutvecklingen å statsbanan Järna—Norrköping visat nödvändigheten av att vid Järna anordnas vänd- och nattstation för lokomotiv, torde åtgärder snarast möjligt böra vidtagas för att komma ifrån de provisoriska anordningar härför, som, på sätt närmare framgår av styrelsens redogörelse, hittills vidtagits. Den anläggning, styrelsen för ändamålet nu anser böra komma till utförande, synes mig på ett lyckligt sätt både tillgodose behovet av stallplatser och — genom det ifrågasatta vattentornets uppförande — lämna tillfälle till införande av moderna kol- och vattengivningsanordningar ävensom till ett praktiskt ordnande av personalens överliggningsförhållanden.

Departements-  
chefen.

Jag hemställer därför — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 till särskild framställning — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetet med uppförandet av en *ny lokomotivstation vid Järna* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 230,000 kronor.

#### c. Ny lokomotivstation vid Charlottenberg.

Såsom redan förut erinrats, anhöll järnvägsstyrelsen år 1916 om ett anslag för innevarande år för påbörjande av arbete med uppförande av en ny lokomotivstation vid Charlottenberg, men fann Kungl. Maj:t, med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen och på grund av ovissheten huru trafikförhållandena å linjen Laxå—Charlottenberg skulle komma att gestalta sig efter kriget, att med förevarande anslag borde anstå.

[43.]  
Ny loko-  
motiv-  
station vid  
Charlotten-  
berg.

[43.]

I sin skrivelse av den 29 september 1917 upprepar nu styrelsen sin framställning om anslag för ändamålet. Styrelsen framhåller därvid, att anledningen till förslaget om en ny lokomotivstation vid Charlottenberg vore den, att den nuvarande — efter höjande av trafikkapaciteten å linjen Laxå—Charlottenberg, varmed arbetena i viss mindre omfattning redan påginge — icke skulle kunna mottaga lokomotiv av de nyare typer, som sedermera skulle komma till användning. Styrelsen meddelar tillika, att styrelsen låtit verkställa en utredning över den ekonomiska innebörden av införandet av dessa modernare lokomotivtyper å nyssnämnda linje. Denna utredning hade givit vid handen, att med 1916 års trafik skulle genom framförande av större tåg med de moderna kolbesparande lokomotivtyperna ernås de årliga besparingar vid olika kolpris, som framgår av följande tabell:

Pris per ton kol kr.	30:—	40:—	50:—	60:—	75:—
Årlig be- sparing »	165,000:—	210,000:—	255,000:—	300,000:—	365,000:—

Styrelsen yttrar härefter:

Med fränseende av kostnaderna för ombyggnaden av bron över Norsälven, vilken ombyggnad under alla förhållanden måste komma till utförande, har bandelens förstärkning i tioårsplanen beräknats med då gällande pris till en kostnad av i runt tal 1,5 miljoner kronor, i vilken kostnad dock icke ingår utvidgning av stationerna. Nyssnämnda beräknade besparing i driftkostnaderna bör sålunda kunna förutsättas lämna god ränta på nedlagt kapital. Då därtill den nuvarande lokomotivstationen, som innehåller sex platser inklusive två för Norges statsbanor, är otillräcklig, i det att 2 å 3 lokomotiv måste stå ute varje natt, och dess läge därjämte omöjliggör bangårdens utbyggnad, bör en flyttning och samtidigt utbyggnad av lokomotivstationen snarast komma till stånd.

Vidare må framhållas, att det ej är möjligt att vid nuvarande stationen få plats för moderna arbetsbesparande anordningar för kolgivning och slagning, för erforderlig utvidgning av förråds- och expeditiionslokaler samt för personallokaler.

Den nya lokomotivstationen bör omfatta nio stallplatser, vattentorn, kolupplag, anordningar för kolgivning, slagning och vattengivning, förråds- och expeditiionslokaler samt lokaler för personalen. I förslaget ingår jämväl ett vattentorn i närheten av stationshuset, avsett dels för erhållande av tillräckligt vatten-tryck för vattenkastare å bangården och dels för eldsläckningsändamål. Kostnaden har beräknats till 450,000 kronor, varav 90,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden. Återstående kostnader äro avsedda att bestridas av anslagsmedel att fördelas å två år med 200,000 kronor för år 1919 och 160,000 kronor för 1920.

Med hänsyn till de dryga kostnader, som äro förenade med ett uppförande av den av styrelsen planerade nya lokomotivstationen vid Charlottenberg, vore det önskvärt, om ett ytterligare uppskov med arbetets påbörjande kunde äga rum. Resultatet av den av järnvägsstyrelsen föranstaltade utredningen om besparingen i årliga driftkostnaderna vid de nya lokomotivtypernas användning gör emellertid, att jag icke anser mig kunna intaga en sådan ståndpunkt. Det måste nämligen, även om man icke räknar med det högsta här angivna kolpriset och den ty åtföljande största årliga driftkostnadsbesparingen, anses klart, att ett förstärkande av linjen Laxå—Charlottenberg bör kunna giva en god ränta på det härå nedlagda kapitalet. En nödvändig förutsättning för att detta förstärkningsarbete, vilket beräknas vara färdigt år 1920, skall giva önskad effektivitet är emellertid ej blott en ombyggnad av bron över Norsälven, vars påbörjande jag i annat sammanhang förordat, utan även den nu ifrågasatta nya lokomotivstationen vid Charlottenberg. Men även om man bortser från behovet av förstärkningsarbeten å ifrågavarande linje, tala dock, såsom järnvägsstyrelsen även framhållit, andra skäl för den nya lokomotivstationens snara utförande. Avsevärda besparingar i driften kunna nämligen ernås därigenom, att vid den nya stationen moderna anordningar för kolgivning och slaggning kunna anordnas, vartill kommer, att förefintligt behov av större utrymmen för förråds- och expeditjonsarbetet ävensom av lokaler för personalen kan på ett tillfredsställande sätt tillgodoses. Jag anser mig därför böra biträda styrelsens förslag, att begynnelseanslag för den nya lokomotivstationen bör äskas av 1918 års riksdag. Anslagsbeloppet är av styrelsen höjt med 35,000 kronor i förhållande till det tidigare av styrelsen ifrågasatta eller från 165,000 kronor till 200,000 kronor. Då detta emellertid är en följd av de stegrade arbets- och materialprisen, torde häremot intet vara att erinra.

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

att för påbörjande av arbetet med uppförande av en *ny lokomotivstation vid Charlottenberg*, varför kostnaden i sin helhet av anslagsmedel beräknats till 360,000 kronor, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

[43.]

Departements-  
chefen.

## d. Ifrågasatt ny lokomotivstation vid Frövi.

Ny lokomotivstation vid Frövi.

Järnvägsstyrelsen har därjämte gjort framställning om ett anslag för år 1919 å 250,000 kronor för anordnande av en ny lokomotivstation vid *Frövi*. Ehuru den av styrelsen härför framlagda motiveringen synes mig till fullo klarlägga behovet av en dylik station, nödgas jag dock av statsfinansiella skäl föreslå, att med anslag för ändamålet får anstå till ett kommande år. Enligt vad jag inhämtat torde man nämligen, om än icke utan olägenheter, kunna ännu någon tid reda sig med de nuvarande anordningarna för lokomotivtjänsten för statens järnvägars räkning å denna plats.

## 2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare.

[44.]  
Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare.

I fråga om behovet av nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare anför styrelsen i sin skrivelse följande:

I sitt yttrande den 3 april 1913 över föreslagen ökning av malmtransporterna å linjen Riksgränsen—Svartön anförde järnvägsstyrelsen, att för denna ökning erfordrades anslag av sammanlagt 4,000,000 kronor. I anslutning härtill begärde styrelsen i sin skrivelse den 23 oktober 1913 angående behov av nya byggnader och anläggningar för år 1915 två anslag till anläggningar för ökad malmtransport, nämligen för linjen Kiruna—Riksgränsen 400,000 kronor och för linjen Kiruna—Svartön 300,000 kronor eller sammanlagt 700,000 kronor, med vilken summa styrelsen vid avgivande av sitt ovan nämnda yttrande den 3 april 1913 hade räknat såsom behöfvig till sådana nya byggnader och anläggningar, som påkallades för den ifrågasatta ökningen av malmtransporterna. Emellertid har det visat sig, att en del anläggningar erfordrats, vilka krävde högre kostnader än vad som i förväg kunnat beräknas, nämligen förlängning av malmutskleppningsbrygga i Svartön och revisionsverkstad för malmvagnar i Kiruna. Till följd av dessa kostnader, vilka icke stå i något samband med införande av den elektriska driften, hava lokomotivstallar icke kunnat uppföras i avsedd utsträckning. Därtill kommer, att annan trafik än den mellan staten och malmbolagen avtalade malmtrafiken väsentligt ökats. Sälunda har styrelsen för år 1919 räknat med transport av 770,000 ton malm vid sidan av de med Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag avtalade malmtransporterna, under det motsvarande kvantitet enligt styrelsens uppskattning i sitt ovan berörda yttrande den 3 april 1913 utgjorde endast 490,000 ton. Därtill kommer, att malm från Kiruna till större mängd än vad tidigare beräknats med säkerhet kommer att fraktas till Svartön i stället för till Narvik. Vidare har annan godstrafik än malmtrafik väsentligt ökats såväl å linjen Kiruna—Riksgränsen som å linjen Kiruna—Luleå, och man torde även under normala förhållanden snart nödgas räkna med särskilda godståg å linjen Kiruna—Riksgränsen, vilket tidigare icke förutsetts. Även persontrafiken har ökats och påkallat ökat behov av lokomotiv och således även av stallplatser. Alla dessa omständigheter föranleda, att behov av ökat antal lokomotivstallplatser för närvarande föreligger

i Kiruna, i Gällivare och i Svartön. Det torde böra framhållas, att detta behov av lokstallar icke sammanhänger med frågan om införande av elektrisk drift i annan mån än att behovet av stallar skulle ökas, därest ångdrift komme att bibehållas. Då anläggningarna av lokomotivstallar i viss mån påverkas därav, huruvida stallarna äro avsedda för ånglokomotiv eller elektriska lokomotiv, har styrelsen ansett, att med uppförandet av stallar i Svartön bör anstå, tills frågan om elektrifiering av linjen Nattavara—Svartön blivit avgjord. Beträffande de övriga stallarna må anföras följande.

[44.]

I *Kiruna* erfordras för de närmaste åren sex nya platser och beräknas, såsom framgår av tioårsutredningen, behov av ytterligare platser under femårsperioden 1923—1927. De nya stallarna böra anordnas såsom cirkelstallar och erfordras härför inklusive vändskiva och spåranordningar ett anslag av 150,000 kronor.

I *Gällivare* erfordras stallrum för nio lokomotiv, varav emellertid tre platser äro avsedda att bekostas med anslag till inlandsbanan. Av övriga sex platser äro visserligen icke alla omedelbart erforderliga, men med hänsyn till förestående elektrifiering av bandelen Kiruna—Nattavara, då ökat antal lokomotiv erfordras under övergångstiden, har styrelsen ansett samtliga stallar böra uppföras på en gång år 1919. Kostnaden för de nio stallarna, vilka böra anordnas såsom cirkelstallar med vändskiva, har beräknats till sammanlagt 200,000 kronor, varav 60,000 kronor böra lämnas av inlandsbanan. För de återstående sex stallarna erfordras alltså ett anslag av 140,000 kronor.

I anslutning härtill anhåller järnvägsstyrelsen om ett anslag för år 1919 av 290,000 kronor för uppförande av nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare.

Då styrelsen enligt min uppfattning styrkt behovet av ifrågasvarande lokomotivstallar, tillstyrker jag styrelsens framställning i denna del och hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-  
chefen.

att för uppförandet av *nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 290,000 kronor.

### 3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.

#### a. Nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo.

I sin föregående år ingivna framställning om anslag hemställde järnvägsstyrelsen bland annat om ett anslag om 415,000 kronor för ifrågasvarande ändamål.

[45.]

Av budgetsäl blev dock det begärda anslaget av Kungl. Maj:t uppdelat på två år, varför endast 290,000 kronor blev av riksdagen beviljat för år 1918, varav i förskott för år 1917 150,000 kronor.

Nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov i Krylbo.

[45.]

På grund av ökade arbets- och materialpris beräknar emellertid nu järnvägsstyrelsen i sin förevarande skrivelse de återstående kostnaderna för anläggningen komma att uppgå till 285,000 kronor, vilket belopp alltså erfordras för år 1919 för färdigställandet av arbetet. Av sistnämnda belopp anhåller styrelsen, att 85,000 kronor måtte anvisas såsom förskott för år 1918.

Departements-  
chefen.

I anslutning till det sålunda anförda och under hänvisning i övrigt till mina anslagsäskanden å tilläggsstaten för år 1918 hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

b. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer.

[46.]

Tillbyggnad av 449,000 kronor; och har styrelsens framställning i denna del följande lydelse:

Tillbyggnad av  
av och  
diverse an-  
läggningar  
vid vissa  
lokomotiv-  
stationer.

Vid *Laxå, Långsele och Vämnäs*. Tillbyggnad av lokomotivstallet 104,000: —

På grund av trafikökningen och därmed följande övernattning av lokomotiv är antalet stallplatser nu för litet, så att minst två lokomotiv måste stå ute varje natt å dessa stationer. En ökning av antalet stallplatser med två är därför nödvändig. Kostnaderna beräknas för vardera av Laxå och Långsele till 36,000 kronor samt för Vämnäs till 32,000 kronor.

Vid *Mjölby*. Tillbyggnad av nya lokomotivstationen ..... 225,000: —

Då de gamla lokomotivstallarna i norra ändan av Mjölby station voro otillräckliga och icke kunde utvidgas samt voro för små och vändskivan för liten för nyare lokomotivtyper, påbörjades med statsanslag ny lokomotivstation i stationens södra ände år 1913. Sedan dess har behovet av ökat stallutrymme för de större lokomotiven gjort sig mer och mer gällande. Man har måst tillgripa särskilda uppställningsspår vid de nya stallarna för uppställandet av dessa lokomotiv, vilket givetvis är till men för lokomotivens skötsel och bestånd. Vidare är platsen, som upptages av de gamla stallarna, behöflig för den utvidgning av stationens spårssystem, vilken är nära förestående. Tiden är därför nu inne att överflytta hela lokomotivstationsrörelsen till de nya lokomotivstallarna, varigenom förutom andra påtagliga fördelar vinnes förenklad administration samt personalbesparing, som kan per år uppskattas till ett belopp av omkring 5,000 kronor. För ändamålet måste den nya lokomotivstationen tillbyggas med ett antal stallplatser, motsvarande dels de gamla stallarna, dels det antal, som kräves för den ökade trafiken. De vid nya stallarna nu befintliga provisoriska anordningarna

för förråd och uppvärmning m. m. anses i sammanhang härmed böra ersättas med permanenta anordningar, för vilket ändamål erfordras lokaler i särskild tillbyggnad. I samband med anordnandet i denna byggnad av ångcentral för uppvärmningen är avsett att inreda badrum för personalen.

Kostnaden för dessa anläggningar beräknas till sammanlagt 305,000 kronor, varav 80,000 kronor anses böra bestridas med medel ur förnyelsefonden.

Vid *Söderhamn*. Tillbyggnad av lokomotivstallet med en stallplats 20,000:—

Behov har uppstått av ytterligare en stallplats i Söderhamn, och bör denna utföras med sådan storlek, att nyare lokomotivtyper kunna där intagas, vilket icke är fallet med de nu befintliga stallarna.

*Anordningar för förbättrad driftsekonomi* ..... 100,000:—

Vid äldre lokomotivstationer finnas en del anordningar och tillbehör, vilka genom utbyte eller förändring till ändamålsenligare driftsystem skulle medföra driftsekonomiska fördelar. Till sådana anordningar hör uppvärmning, vilken i äldre lokomotivstallar sker med kaminer med åtföljande stor åtgång av personal och bränsle i jämförelse med vad som behöves vid användande av central värme-källa. Hit hör vidare lokomotivstallarnas utrustning med komprimerad luft för sotning av lokomotivpannornas tuber och drift av diverse handverktyg, elektrifiering av vändskivor och andra maskinerier etc.

Då dessa anordningar var för sig draga jämförelsevis små kostnader och det vid de ändringar i lokomotivförläggningen, som orsakas av trafikens växlingar, är önskvärt att äga frihet beträffande ordningsföljden för de anläggningar, vilka böra ifrågakomma, nämnas kostnaderna för dessa anläggningar ej särskilt, utan göres framställning i en rund summa att disponeras i den ordning, behoven göra sig gällande.

Platser, där ifrågavarande anordningar efter hand och fortast möjligt böra vidtagas, äro i första hand Älmhult, Vännäs, Boden, Svartön och Kiruna.

Jag finner samtliga av järnvägsstyrelsen sålunda framställda önskemål vara väl motiverade, varför desamma enligt min åsikt böra till riksdagen framföras med begäran om anslags erhållande. Vad angår tillbyggnaden av den nya lokomotivstationen vid *Mjölby* har personalbesparingen visserligen uppskattats till endast 5,000 kronor, men är den ekonomiska innebörden av förslaget i själva verket vida större, ehuru den icke kan i viss summa uppgivas. Tillsynen och övervakandet av personalens och materiellens utnyttjande försvåras nämligen mycket av att arbetsplatserna äro fördelade på två ställen med ett inbördes avstånd av nära 1 kilometer, varigenom för befäl och personal mycken tid går förlorad genom förflyttning mellan de olika ställena. Enligt vad jag inhämtat, vinnes en ökning av 4 stallplatser genom de nya stallarnas uppförande, och är denna ökning behöflig dels för ersättande av nu förefintliga provisoriska i det fria utlagda uppställningsspåren runt nya stallets vändskiva, dels ock för att kunna ytterligare öka det stora antal

Departements-  
chefen.

[46.] lokomotiv, som vid denna knutpunkt behöva inställas. Vad beträffar det ifrågasatta beloppet till *anordningar för förbättrad driftsekonomi* vid en del äldre lokomotivstationer delar jag styrelsens uppfattning, att någon specificering av beloppet för särskilda ändamål icke kan äga rum, utan att styrelsen bör äga fria händer att inom den bestämda kostnadsramen utföra behövliga anordningar å de platser, som styrelsen med hänsyn till lokomotivtjänstens rationella skötsel i varje fall finner lämpligt.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 449,000 kronor.

#### 4. Driftverkstäder.

[47.]  
Driftverk-  
städer.

Under denna rubrik ifrågasätter styrelsen anslags beviljande för en tillbyggnad till driftverkstaden vid Järva lokomotivstation. Kostnaden härför beräknar styrelsen till 75,000 kronor. Skälen för styrelsens framställning äro följande.

Den driftverkstad, som inreddes i den nya lokomotivstationen, vartill 1913 års riksdag beviljade medel, har nu på grund av det alltjämt ökade antalet lokomotiv blivit så belastad, att en utvidgning med ett spår m. m. är nödvändig. En bidragande orsak är att i första utbyggnaden smedja och kopparslageri provisoriskt inrymdes i själva verkstaden. Dessa avdelningar, från vilka rök och sot i längden verka skadligt på arbetsmaskinerna, skulle nu utflyttas till särskilt rum. I tillbyggnaden skulle jämväl anordnas ett mindre rum för personalens tvättstall och klädska, vilka hittills provisoriskt varit uppställda i den egentliga verkstaden.

Departements-  
chefen.

Under återopande av vad styrelsen sålunda anført tillåter jag mig hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till utförande av arbeten vid *driftverkstäder* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 75,000 kronor.

#### VI. Husbyggnader.

[48.]  
Husbygg-  
nader.

Under gruppen *husbyggnader* framhåller styrelsen under särskilda rubriker behovet av anslag för tillgodoseende av behovet av boställshus, manskaps- och överliggningshus, stationshusbyggnader, godsmagasinsbygg-

nader, tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen, tvättstugor till boställshavare, som äro i avsaknad av denna förmån, samt slutligen en del andra byggnader, sammanförda under rubriken övriga husbyggnader. Jag tillåter mig behandla de olika frågorna i samma ordning.

[48.]

### 1. Boställshus.

För ifrågavarande ändamål äskar styrelsen ett belopp för år 1919 av icke mindre än 2,489,700 kronor. Såsom allmän motivering anför styrelsen följande:

På grund av den på de flesta håll särskilt i städer och större samhällen alltmer starkt framträdande bostadsbristen, vilken blivit en följd av den avstannade privata byggnadsverksamheten, har styrelsen varit nödsakad i flera fall vidtaga särskilda åtgärder. Sålunda hava vid Alvesta, Krampen, Storvik, Bollnäs, Ånge, Bräcke, Ulriksfors, Storlien, Långsele, Mellansel, Vännäs, Jörn och Boden samt Luleå uppförts baracker för beredande av provisoriska bostäder för personalen. Dylik åtgärd har dock mest avsett fylla behovet av överligningsrum för mera rörlig personal, i enstaka fall dock även tillgodosett behovet av bostäder för permanent placerad personal. Vidare har järnvägsstyrelsen med direktionen för statens järnvägars änke- och pupillkassa lyckats träffa avtal, som ställer i utsikt, att kassan under en följd av år använder disponibla penningbelopp för uppförande av större byggnader, inrymmande ett flertal lägenheter i huvudsak om 2 rum och kök. De orter, där dylika bostadslägenheter torde kunna komma till stånd, äro Krylbo, Stockholm, Mjölby, Kristinehamn, Göteborg, Boden och Luleå, här upptagna i den ordning, de enligt styrelsens åsikt böra komma till uppförande. Vid Krylbo, Mjölby och Kristinehamn komma därvid boställshus i första hand att uppföras.

En dylik lösning av boställsfrågan kan dock endast tänkas å platser, där förhållandena medgiva och fordra större byggnadskomplex. Å orter däremot, där mindre antal lägenheter erfordras, måste behovet av lägenheter fyllas genom statens järnvägars egen byggnadsverksamhet, och har därvid på grund av trängande omständigheter och ovillkorlig hänsyn till personalen större krav på statskassan måst ställas, än vad tillförene varit fallet.

Vid en del platser, såsom vid Laxå, Östersund, Bräcke, Stugsund, Vännäs, Umeå, Trehörningsjö, Boden och Gällivare har det lyckats järnvägsstyrelsen att med privata ägare träffa avtal om fastighetsförvärf, vilka ställa sig förmånligare än uppförandet av nya byggnader. En dylik åtgärd kan ju dock i stort sett endast tillgodose statens järnvägars intresse, men bidrager ej till minskande av bostadsbristen på orten, varför styrelsen endast föreslagit ett dylikt förfarande i fall, då särskilda omständigheter talat därför.

I de flesta fall har styrelsen ansett enda lösningen vara, att på statens bekostnad uppföras erforderliga boställsbyggnader. De krav, som framträtt, hava emellertid varit så avsevärda, att styrelsen trots sin önskan att på ett någorlunda tillfredsställande sätt tillgodose personalen ändock nödgats vidtaga en högst om-

[48.]

fattande reduktion av de förslag, som från distriktsförvaltningarna härutinnan framställts. En följd härav blir givetvis, att å ett flertal orter allt fortfarande stora svårigheter för personalen att erhålla bostäder måste förefinnas, men tror sig styrelsen i det urval, som skett, hava uttagit de fall, som äro mest trängande och behjärtansvärda.

Från ett flertal kommunala förvaltningar hava framställningar till styrelsen inkommit om åtgärders vidtagande för att genom styrelsens försorg behovet av bostäder för järnvägspersonal måtte fyllas för hindrande av den allmänna bostadsbristen, och hava dessa framställningar av styrelsen beaktats vid framläggandet av här förevarande äskande.

I några fall hava bostäder upptagits att uppföras å orter, där visserligen bostäder kunnat förhyras, men dessa varit belägna på sådant avstånd från tjänstgöringsplatsen, att olägenheter för såväl tjänstens behöriga skötande som för personalen därigenom uppstått.

Beträffande utrymmen och inredning i samtliga här till uppförande föreslagna boställshus hava såsom under senare år varit fallet de av 1911 års husbyggnadskommission framlagda förslagen i tillämpliga delar legat till grund.

Styrelsen övergår härefter till specialisering av det begärda anslagsbeloppet, samtidigt varmed styrelsen lämnar en del detaljupplýsningar. Framställningen lyder i berörda avseenden som följer:

Vid *Tomteboda*. Ett boställshus om två lägenheter, en om 5 rum och kök för stationsinspektoren och en om 4 rum och kök för förste stationsskrivaren ..... kronor 50,000: —

Sedan den under byggnad varande personstationen vid *Tomteboda* blir färdigställd, kommer det nu befintliga stationshuset, som tills vidare skall bibehållas, att ligga instängt mellan ranger- och personbangårdarna. Att under sådana förhållanden bibehålla stationsinspektorsbostaden inrymd i stationshuset kan icke gärna tänkas med hänsyn till de på grund av spårsystemens lägen besvärliga kommunikationerna till angränsande gator och vägar, varför annan bostad nödvändigtvis bör beredas stationsföreståndaren. Som det dock är lika nödvändigt, att denne liksom även hans närmaste man hava bostäder i stationens omedelbara närhet, vill styrelsen nu föreslå uppförandet av ett boställshus, innehållande en lägenhet om 5 rum och kök och en om 4 rum och kök.

Den nuvarande stationsinspektorsbostaden kommer att i anslutning härtill förändras till överliggningsrum, av vilka vid denna stora station förefinnes stort behov men för närvarande i alldeles otillräckligt antal.

Då statens järnvägar ej disponera för ändamålet lämpligt markområde, är boställshuset avsett att uppföras å mark, som disponeras av arméförvaltningen, och är det alltså styrelsens avsikt att ingå till Kungl. Maj:t med särskild framställning om överlåtande på statens järnvägar av härför erforderlig mark.

Vid *Järva lokomotivstation*, ett boställshus om tolv lägenheter, tio om 2 rum och kök för trafik- och maskinavdelningens personal,

en om 5 rum och kök för stationsinspektör och en om 3 rum och kök för stationsskrivare .....	155,000: —
Vid <i>Järva lokomotivstation</i> , en portvaktstuga, innehållande en lägenhet om 2 rum och kök .....	20,000: —
Vid <i>Norrviken</i> , ett boställshus om en lägenhet om 3 rum och kök för stationsföreståndaren med utrymme för ytterligare en lägenhet å vinden om 2 rum och kök att inredas vid behov .....	24,000: —
Vid <i>Väsby</i> , ett boställshus om en lägenhet om 4 rum och kök för stationsföreståndaren .....	25,000: —
Vid <i>Dagarn</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar med utrymme för ytterligare en dylik lägenhet å vinden att inredas vid behov .....	28,000: —
Å linjen <i>Krampen—Näverkärrret</i> , en banvaktstuga .....	15,500: —
Behovet av bostad åt en banvakt å denna sträcka är bland annat ur brandbevakningssynpunkt synnerligen trängande.	
Vid <i>Hallsberg</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för 3 stallförmän och 1 verkstadsförmän .....	48,000: —
Vid <i>Tullinge</i> , ett boställshus om tre lägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal .....	34,000: —
Vid <i>Uttran</i> , ett boställshus om en lägenhet om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för stationspersonal .....	28,000: —
Vid <i>Tystberga</i> , ett boställshus om 2 rum och kök för stationskarlar med utrymme för ytterligare en dylik lägenhet å vinden att inredas vid behov .....	28,000: —
Vid <i>Enstaberga</i> , en banvaktstuga .....	17,500: —
Banvaktstugan erfordras åt en banvakt, vilkens nuvarande lägenhet i ett boställshus är behöfvlig för en stationskarl.	
Vid <i>Strängsjö</i> , ett boställshus om tre lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar .....	34,000: —
Vid <i>Laxå</i> , inköp av ett boställshus .....	84,000: —
Genom detta förvärf erhållas, förutom tio boställslägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal, även tolv stycken överliggningsrum, varav stationen är i synnerligt stort behov, och ett expeditjonsrum för bannmästaren.	
Vid <i>Charlottenberg</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar .....	48,000: —
Vid <i>Backa</i> , ett boställshus om 2 lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar med utrymme för en tredje dylik lägenhet å vinden för att inredas vid behov .....	28,000: —
Vid <i>Nässjö</i> , tre boställshus, vardera om fyra lägenheter om 2 rum och kök .....	133,500: —
Vid <i>Rörvik</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar med utrymme för en tredje dylik lägenhet å vinden att inredas vid behov .....	30,000: —

[48.]	Vid <i>Åkarp</i> , ett boställshus om en lägenhet om 5 rum och kök för stationsföreståndaren .....	36,000: —
	Som stationsföreståndarens lägenhet i ett av boställshusen är synnerligen trång och otidsenlig, men efter ändring kan inredas till lämpliga bostäder åt två stationskarlar, varav stationen är i stort behov, föreslås uppförande av ett boställshus åt stationsföreståndaren.	
	Vid <i>Sjölunda</i> , ett boställshus om sex lägenheter om 2 rum och kök med utrymme för ytterligare två lägenheter att inredas vid behov .....	82,000: —
	Sedan <i>Sjölunda</i> signalplats, som ligger cirka 3 kilometer från Malmö, anordnats såsom fullständig station, erfordras bostäder för personalen, som nu till olägenhet både för tjänsten och personalen måste bo i Malmö.	
	Vid <i>Arrie</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar med utrymme å vinden för en tredje dylik lägenhet, att inredas vid behov .....	37,000: —
	Vid <i>Svalöv</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för en stationsförman och tre stationskarlar .....	50,000: —
	Vid <i>Kattarp</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för en stationsförman och tre stationskarlar .....	50,000: —
	Vid <i>Storvik</i> , ett boställshus med fyra lägenheter, en om 4 rum och kök för förste stationsskrivare, två om 3 rum och kök för stationsskrivare och en om 2 rum och kök för kontorsbiträde .....	72,000: —
	Vid <i>Storvik</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar .....	48,000: —
	Vid <i>Ockelbo</i> , en banmästarstuga, innehållande två lägenheter om 2 rum och kök och ett expeditjonsrum .....	27,000: —
	Banmästaren, som nu innehar lägenhet om 2 rum och kök i ett äldre boställshus, saknar expedition och kan sådan icke lämpligen beredas i denna byggnad. Såväl den i stugans övre våning inrymda lägenheten som banmästarens nuvarande lägenhet erfordras för stationspersonal.	
	Vid <i>Kilafors</i> , ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar .....	48,000: —
	Vid <i>Kilafors</i> , en banmästarstuga, innehållande en lägenhet om 2 rum och kök och ett expeditjonsrum .....	23,000: —
	Banmästaren har nu en lägenhet om 2 rum och kök i ett äldre boställshus, men saknar expeditjonsrum, vilket icke lämpligen kan beredas i denna byggnad. Banmästarens nuvarande bostad erfordras för stationspersonal.	
	Vid <i>Stugsund</i> , inköp av en fastighet, innehållande sex lägenheter om 2 rum och kök, avsedda för en stationsförman och fem stationskarlar .....	34,500: —
	Vid <i>Ånge</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 5 rum och kök för stationsinspektoren och en om 4 rum och kök för en förste stationsskrivare .....	50,000: —

Vid *Ange*, tre boställshus, vardera om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal ..... 142,000: —

Av stationspersonalen, som utgör 47 stycken, hava endast 10 stycken bostäder in natura.

Vid *Bräcke*, inköp av fastighet, innehållande tre lägenheter om 2 rum och kök och fyra lägenheter om 1 rum och kök att användas till bostäder för stationspersonal ..... 22,000: —

Vid *Bräcke*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal ..... 48,000: —

Vid *Kälarne*, en banmästarstuga, innehållande en lägenhet om 2 rum och kök och ett expeditjonsrum ..... 22,000: —

Nuvarande banmästarstugan vid Håsjö, i vilken expeditjonsrum saknas, måste flyttas för beredande av plats för ny vattenstation och skall då användas till bostad åt stationspersonal. En ny banmästarstuga föreslås i stället vid Kälarne, då denna plats är lämpligare belägen med hänsyn till banmästarens tjänstgöringssträcka.

Vid *Östersund*, inköp av en fastighet om två husbyggnader, av vilka den ena innehåller tvänne lägenheter om 5 rum och kök samt två vindsrum och den andra (ett större uthus) om en lägenhet om 2 rum och kök och en om 1 rum och kök ..... 45,000: —

Då stort behov föreligger av såväl expeditjonslokaler som boställslägenheter, vartill nu till inköp föreslagna fastighet är avsedd att användas, är förvärvet av densamma synnerligen nödvändigt.

Vid *Långsele*, ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för maskinavdelningens personal ..... 28,000: —

Vid *Aspeå*, ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök för tvenne stationskarlar med utrymme för ytterligare en dylik lägenhet å vinden att inredas vid behov ..... 30,000: —

Vid *Mellansel*, ett boställshus om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal ..... 48,000: —

Vid *Trehörningsjö*, inköp av ett boställshus för beredande av fyra lägenheter om två rum och kök för stationspersonal ..... 25,000: —

Vid *Ursviken*, ett boställshus om två lägenheter om två rum och kök för stationskarlar med utrymme för ytterligare en dylik lägenhet å vinden att inredas vid behov ..... 30,000: —

Vid *Vännäs*, ett boställshus om två lägenheter om 4 rum och kök och en om 3 rum och kök för underingenjör och lokomotivmästare .. 44,000: —

Vid *Vännäs*, två boställshus, vardera om fyra lägenheter om 2 rum och kök för stationskarlar ..... 90,000: —

Vid *Vännäs*, inköp av ett boställshus, avsett som bostad åt maskiningenjören av 2 klass därstädes ..... 12,500: —

Boställslägenhet måste beredas maskiningenjören, som nu har sin bostad i en enrumslägenhet i brist på tillgång till större lägenhet.

[48.]	Vid <i>Umeå</i> , inköp av tvenne fastigheter att inredas till tio lägenheter om två rum och kök samt 2 enkelrum för stations-, vagn- och stallpersonal .....	50,000: —
	Vid <i>Trångfors</i> , ett boställshus om två lägenheter om 2 rum och kök för stationspersonal med möjlighet att inreda en dylik lägenhet på vinden vid behov .....	30,000: —
	Vid <i>Boden</i> , inköp av trenne tomter med en därå uppförd byggnad, innehållande en lägenhet om 5 rum och kök och ett enkelrum, avsedd till bostad för trafikinspektör. Å de obebyggda till inköp föreslagna tomterna vore avsett framdeles uppföra bostad för personal ...	60,000: —
	Vid <i>Boden</i> , inköp av en invid stationen belägen fastighet om två byggnader, inrymmande tre lägenheter om 2 rum och kök och en lägenhet om 3 rum och kök, avsedda för stationspersonal .....	23,500: —
	Vid <i>Notviken</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 4 rum och kök och en om 3 rum och kök för underingenjör och kontorskrivare .....	44,000: —
	Vid <i>Holmfors</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för stationsföreståndare och en stationskarl .....	30,000: —
	Vid <i>Ljuså</i> , ett boställshus om en lägenhet om 3 rum och kök för stationsföreståndare med utrymme för en lägenhet om 2 rum och kök å vinden att inredas vid behov .....	24,000: —
	Vid <i>Gullträsk</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 3 rum och kök och en om 2 rum och kök för stationsföreståndaren och en stationskarl .....	30,000: —
	Vid <i>Gäddmyr</i> , ett boställshus med en lägenhet om 2 rum och kök och ett enkelrum för en banvakt och en stationskarl, som handhava skötseln av mötesplatsen .....	18,500: —
	Vid <i>Gällivare</i> , inköp av ett boställshus, avsett att inredas till en lägenhet om 4 rum och kök för en förste stationsskrivare, två lägenheter om 3 rum och kök för två stationskrivare och tre lägenheter om 2 rum och kök och ett enkelrum för fyra stationskarlar .....	45,000: —
	Vid <i>Kiruna</i> , ett boställshus om två lägenheter, en om 4 rum och kök och en om 3 rum och kök för underingenjör och kontorsskrivare .....	44,000: —
	<i>Sju banvaktstugor å linjen Kiruna—Luleå</i> .....	116,200: —

Såsom styrelsen i sin föregående år ingivna framställning be-  
träffande behovet av banvaktstugor å V distriktet framhöll, erfordras  
utöver de då föreliggande äskandena ytterligare tretton stycken ban-  
vaktstugor å denna linje. Styrelsen föreslår nu, att sju stycken komma  
till utförande under år 1919.

Departements-  
chefen.

Det är, som jag redan förut antytt, ett högst avsevärt belopp,  
som järnvägsstyrelsen för nästkommande budgetår begär för att till-  
godose behovet av boställshus vid statens järnvägar. Då det för dylikt

ändamål av 1917 års riksdag äskade och beviljade beloppet uppgick till 625,000 kronor, är i förhållande härtill det av styrelsen nu ifrågasatta, 2,489,700 kronor, nära nog fyrdubblat. En av orsakerna till denna kraftiga stegring av kravet på medel för ifrågavarande ändamål är att söka i de på grund av rådande material- och arbetspriser ökade byggnadskostnaderna. Främst är det emellertid, såsom styrelsens framställning utvisar, den stora bostadsbristen — successivt ökad i mån av den privata byggnadsverksamhetens avtagande — som enligt styrelsens mening betingar, att statens järnvägar givas medel och möjlighet att sörja för bostadsförhållandena för sin personal. För vinnande av detta ändamål pekar styrelsen på flera utvägar. Den första är uppförande av baracker. Att en dylik åtgärd blott kan betraktas såsom en nödfallsutväg för att omedelbart och för en kortare tidsrymd neutralisera bostadsbristens verkningar å en plats, torde vara självfallet. Såsom framgår av järnvägsstyrelsens framställning har ock detta varit styrelsens uppfattning. Som en andra utväg har styrelsen framhållit den möjlighet, som erbjuder sig att genom avtal med statens järnvägars änke- och pupillkassa förhyra boställslägenheter i de hus, som nämnda kassa har för avsikt att under en följd av år uppföra vid ett flertal större stationssambällen. Den sistnämnda lösningen av statsbanepersonalens bostadsfråga är ur flera synpunkter att betrakta såsom förmånlig. Den kan emellertid, såsom styrelsen även framhållit, endast ifrågakomma å platser, där förhållandena medgiva större byggnadskomplex. Å orter, där ett mindre antal lägenheter fordras, — och dessa orter äro de flesta — måste andra åtgärder vidtagas. Ett sätt är härvid att från enskilda söka förvärva lämpliga, redan bebyggda fastigheter. Härigenom kunna visserligen statens järnvägars intressen i många fall tillfredsställande tillgodoses, men då behovet av bostäder å platser, varom här är fråga, d. v. s. mindre stationer med begränsade bostadsförhållanden, vanligen gör sig i lika hög grad gällande för den övriga befolkningen i samhället, lär den av styrelsen uttalade uppfattning, att ett dylikt förfarande bör tillgripas endast i de fall, då särskilda omständigheter synas tala härför, vara riktig. Det återstår då endast den utvägen att låta statens järnvägar genom egen byggnadsverksamhet lösa bostadsfrågan på dylika platser, en lösning, som i flertalet fall torde vara den enda möjliga eller åtminstone den mest lämpliga. Staten har också otvivelaktig skyldighet såsom arbetsgivare vid ett affärsdrivande verk att i möjligaste mån sörja för tjänliga bostäder åt sina tjänstemän.

[48.]

Under normala förhållanden skulle säkerligen icke heller något vara att invända mot järnvägsstyrelsens förevarande framställning, vars stora omfattning till god del är beroende på de relativt små anslag, som under senaste tiden härför ifrågasatts, samt på den allt mer tilltagande bostadsbristen. Med hänsyn till de orimligt uppdrivna byggnadsprisen samt de utomordentliga krav, som jämväl i övrigt för statens järnvägars räkning ställas på statskassan, måste dock en reduktion ske av de framställda kraven, en reduktion, som jag dock, med hänsyn till det speciella ändamål, varom här är fråga, sökt göra så litet omfattande, som förhållandena kunnat medgiva. Efter överläggningar med statsbanechefen anser jag mig sålunda böra föreslå, att till en något senare tidpunkt må anstå med äskandet av anslag för uppförande av de ifrågasatta boställshusen vid *Tomteboda, Hallsberg, Tystberga, Charlottenberg, Rörvik, Ockelbo, Kilafors, Mellansel, Vännäs* — boställshuset för underingenjör och lokomotivmästare — *Trångfors, Notviken, Ljuså, Gullträsk* och *Kiruna*. Ehuru ett behov av nya boställshus å samtliga nyssnämunda platser föreligger, torde man dock genom utnyttjande till det yttersta av nu befintliga bostadsmöjligheter och, vad angår en del av stationerna, genom vidtagande därjämte av vissa provisoriska anordningar kunna under ytterligare någon tid tillgodose vederbörande personals behov av boställslägenheter.

Av nyss anförda skäl finner jag mig även beträffande de av järnvägsstyrelsen ifrågasatta *7 banvaktsstugorna å linjen Kiruna—Luleå* nödgad hemställa, att anslag för år 1919 endast begäres för uppförande av 4 av dessa stugor.

Vinner det av mig nu framlagda reduceringsförslaget Kungl. Maj:ts godkännande, skulle det anslag, som komme att äskas av 1918 års riksdag till boställshus vid statens järnvägar, uppgå till den i allt fall mycket betydande summan av 1,896,900 kronor, i stället för, såsom av järnvägsstyrelsen ifrågasatts, till 2,489,700 kronor.

Beträffande några av de poster, vilka enligt min mening böra oförändrade ingå i anslagsäskandet till boställshus hos 1918 års riksdag, skola några erinringar och kompletterande upplysningar här lämnas.

Medel för de ifrågasatta boställshusen vid *Backa* och *Ursviken* upptogos av styrelsen redan bland äskandena för år 1918, men medtogos desamma efter hemställan av föredragande departementschefen av budgethänsyn icke i propositionen till 1917 års riksdag.

Det förslag, som då förelåg i fråga om *Ursviken*, avsåg bostäder åt stationsföreståndaren och en stationskarl. Det nu föreslagna boställshuset är åter avsett att inrymma bostäder åt — till en början — två

stationskarlar. Vid stationen tjänstgöra, förutom stationsföreståndaren, för närvarande en stationskarl och en extra ordinarie bromsare, vilken, om nu föreslagna boställshus komme till uppförande, skulle utbytas mot ordinarie befattningshavare, varav stationen är i stort behov. För att bereda bostad åt stationens föreståndare är det styrelsens avsikt att med till styrelsens disposition stående medel för »diverse oförutsedda arbeten» tillbygga stationshuset på det sätt, att ytterligare ett rum erhålles till därvarande tvårumslägenhet, som nu bebos av en stationskarl. Då jag förvissat mig om, att bostadsförhållandena vid Ursviken äro sådana, att ett förskjutande av anslaget ytterligare ett år skulle medföra stora svårigheter, har jag ansett mig böra tillstyrka styrelsens framställning i denna del. Enahanda skäl föranleda mig att tillstyrka det föreslagna boställshuset vid *Backa*

Den till inköp ifrågasatta fastigheten i *Östersund*, som nu äges av staden, är på grund av sitt läge nära bangården synnerligen lämplig att användas till tjänstelokaler, vartill den till en början i huvudsak är avsedd. Emot den av staden begärda köpeskillingen, 45,000 kronor, torde icke kunna göras någon erinran. Frånräknar man nämligen tomtvärdet, 14,000 kronor — beräknat efter samma enhetspris som närliggande tomter betingar — återstå för själva husbyggnaderna 31,000 kronor. Detta motsvarar 1,647 kronor per eldstad och 13 kronor 60 öre per kubikmeter rum, ett pris, vilket under nuvarande förhållanden måste anses förmånligt.

Den fastighet vid *Vännäs*, som för en summa av 12,500 kronor föreslagits till inköp för beredande av bostad åt där stationerade maskiningenjör, innehåller en lägenhet om 5 rum och kök, vilken lägenhet eventuellt utan stora kostnader kan förändras till två lägenheter om 2 rum och kök. Då det för fastigheten begärda priset är förmånligt, har jag med hänsyn till svårigheten att bereda bostäder å platsen för statens järnvägars personal funnit skäl tillstyrka fastighetens inköp.

Som den för inköp av trenne tomter i *Boden* ifrågasatta köpeskillingen, 60,000 kronor, syntes avsevärt hög, anmodade jag järnvägsstyrelsen att inkomma med närmare redogörelse för förvärvet i fråga. Av denna redogörelse framgår, att de till inköp föreslagna tomterna, som innehålla sammanlagt 4,973,32 kvadratmeter, äro belägna mitt emot stationen. Om värdet för husbyggnaden, som är uppskattat till 15,000 kronor, frånräknas, kommer tomtvärdet att utgöra 45,000 kronor, vilket blir 9 kronor per kvadratmeter. Beträffande detta å-pris har styrelsen framhållit, att vid år 1902 förrättad expropriation ersättningen för mark, erforderlig för utvidgning av godsbangården därstädes,

[48.] bestämdes till 5 kronor 50 öre per kvadratmeter. Med hänsyn till tomternas för sitt ändamål synnerligen lämpliga läge — såsom avsedda till framtida byggnadstomter för statens järnvägars räkning — har jag, trots det höga å-priset, ansett mig böra tillstyrka det ifrågavarande tomtköpet.

Fastigheten vid *Gällivare* skulle, såsom av styrelsens redogörelse framgår, betinga en köpeskilling av 45,000 kronor. Kostnaderna för erforderlig inredning av fastigheten äro, efter vad jag av styrelsen inhämtat, beräknade till 15,000 kronor. Medräknas denna utgift, kommer kostnaden att uppgå till 60,000 kronor, vilket motsvarar 2,500 kronor per eldstad och 20 kronor 62 öre per kubikmeter rum. Med hänsyn till i dessa nordliga trakter rådande förhållanden och nuvarande höga prisnivå kunna dessa å-pris sägas vara tillfredsställande och köpet fördelaktigt, varför jag finner skäl förorda fastighetens förvärvande.

## 2. Manskaps- och överliggningshus.

För uppförande av manskaps- och överliggningshus ifrågasätter styrelsen ett anslag för år 1919 av 740,800 kronor. Efter erinran, att styrelsen vid sina anslagsäskanden föregående år upptagit medel för nämnda husbyggnader i förekommande fall under gruppen övriga husbyggnader eller beträffande dylika för maskinavdelningens räkning i anslagsbeloppet för nya lokomotivstationsanläggningar, anför styrelsen i ämnet följande:

Det är först under de senare åren och då i enstaka fall, som styrelsen hemställt om medel för *manskaps*hus. Kravet på dylika byggnader framträder emellertid allt starkare å ett flertal platser och ansluter sig även till de principer, vilka varit ledande vid utfärdande av lagen om arbetarskydd.

Beträffande behovet av *överliggnings*hus har detta hittills i stor utsträckning tillgodosetts genom förhyrandet av boställslägenheter till överliggningsrum. På grund av rådande allmänna bostadsbristen låter detta sig emellertid icke längre göra å ett flertal platser. Då därtill ökad trafik medför ökad personal och ökat behov av överliggningsrum, och det därjämte är ett framträdande socialt intresse att dessa överliggningslokaler kunna anordnas på ett hygieniskt och i övrigt tillfredsställande sätt, har styrelsen ansett erforderligt vara att framkomma med anslagsäskanden för de mest angelägna behovens tillfredsställande.

Styrelsen får därför föreslå uppförande av manskaps- och överliggningshus vid följande platser, nämligen:

Vid <i>Tomteboda</i> , ett manskaps- och trafikavdelningens personal .....	110,000:—
Vid <i>Katrineholm</i> , ett manskaps- och bangårdspersonalen samt för bromsare .....	17,000:—

Vid <i>Nyköping</i> , ett personalhus, innehållande manskaptrum för stations- och vagnpersonal .....	13,000: —	[48.]
Vid <i>Norrköping</i> , en byggnad, innehållande förutom manskaptrum för maskinavdelningens personal även expeditionslokal för förman, samt förrådsrum .....	13,000: —	
Vid <i>Norrköping</i> , ett manskapshus å den nya rangeringsbangården för trafikavdelningens personal .....	29,000: —	
Vid <i>Mjölby</i> , överliggningshus för maskinavdelningens personal ..	97,000: —	
För närvarande uppgå kostnaderna för förhyrning av lokaler och nattlogiersättning till ett belopp av omkring 7,000 kronor om året. Förutom sålunda en ekonomisk vinst har detta arbete liksom följande upptagits för mildrande av den inom samhället rådande bostadsbristen, då nu till överliggningsrum förhyrda lägenheter genom dessa arbeten blivit disponibla till bostäder, varom från samhällets sida gjorts framställning.		
Vid <i>Mjölby</i> , påbyggnad av stationshuset för erhållande av överliggningsrum för trafikavdelningens personal .....	60,000: —	
Vid <i>Örebro</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal .....	18,600: —	
Vid <i>Hallsberg</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal .....	18,600: —	
Vid <i>Krylbo</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal .....	18,600: —	
Vid <i>Göteborg</i> , ett manskapshus för lokomotivstallpersonal .....	16,000: —	
Vid <i>Göteborg</i> , ett manskapshus för stations- och vagnpersonalen, även innehållande en undervisningslokal .....	54,000: —	
Vid <i>Sävenäs</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal ...	16,000: —	
Vid <i>Göteborg Bs</i> , ett manskapshus för stallpersonal, även innehållande expeditionsrum för lokomotivmästare och förråd .....	35,000: —	
Vid <i>Nässjö</i> , ett manskapshus för växlingspersonal samt banarbetare .....	31,000: —	
Vid <i>Hässleholm</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal å godsbangården .....	30,000: —	
Vid <i>Malmö</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal .....	65,000: —	
Vid <i>Hälsingborg ångfärjestation</i> , ett manskapshus för maskin- och trafikavdelningarnas personal .....	33,000: —	
Vid <i>Söderhamn</i> , ett manskapshus för trafikavdelningens personal .....	22,000: —	
Vid <i>Mellansel</i> , ett överliggningshus .....	29,000: —	
Nuvarande överliggningsrum, belägna i ett boställshus, avses att samtidigt åter komma till användning som bostadslägenheter, varav stort behov föreligger.		
Vid <i>Luleå</i> , ett manskapshus för lokomotivstallpersonalen .....	15,000: —	

[48.] *Departements-  
chefen.* De anslag, som här ifrågasätts av järnvägsstyrelsen, hava, enligt vad styrelsen meddelat, i varje fall sin motsvarighet i ett verkligt behov att på ett ur hygienisk synpunkt fullt tillfredsställande sätt ordna dels personalens arbetsförhållanden vid en del verkstäder och större stationer dels ock överliggningsmöjligheterna för den åkande personalen. Med hänsyn till det viktiga ändamål, varom här är fråga, vore det önskvärdast, om någon avprutning på det av styrelsen för ifrågavarande ändamål begärda anslaget, 740,800 kronor, icke ägde rum. Med hänsyn till den ansträngda statsbudgeten nödgas jag dock hemställa, att uppskov till ett kommande år äger rum med äskande av anslag för uppförandet eller anordnandet av i styrelsens framställning upptagna ett manskapshus för maskin- och trafikavdelningens personal vid *Tomtebodå*, ett personalhus vid *Nyköping*, ett överliggningshus för maskinavdelningens personal vid *Mjölby*, ett manskapshus för stations- och vagnpersonalen vid *Göteborg* samt två manskapshus för trafikavdelningens personal vid respektive *Malmö* och *Söderhamn*. Vinner detta förslag Kungl. Maj:ts godkännande, skulle anslaget för år 1919 för uppförande av manskaps- och överliggningshus vid statens järnvägar begränsas till 379,800 kronor.

### 3. Stationshusbyggnader.

Under rubriken *stationshusbyggnader* anhåller styrelsen om medel till ett sammanlagt belopp av 505,500 kronor dels till uppförande av stationsstugor vid en del håll-, last- och mötesplatser, dels ock till verkställande av vissa tillbyggnader och förändringar vid en del stationshus. Styrelsens framställning i förevarande hänseende är av följande lydelse:

Vid nedannämnda håll-, last- och mötesplatser finnes för trafikens behov endast en kur eller en mindre byggnad, innehållande expeditions- och väntrum. Bostad för platsvakten i omedelbar närhet av platsen saknas. Med den starka trafikökning, som alltmer gör sig gällande, kunna dylika primitiva anordningar icke fylla behovet, varför förbättring måste skapas. Styrelsen finner därför nödvändigt, att stationsstuga uppföres, innehållande förutom expeditions- och vänt- rum även en lägenhet om 2 rum och kök för platsvakten. Dessa stugor äro avsedda att uppföras och förläggas så att de lämpligen vid behov kunna tillbyggas med en godsbod, varjämte utrymme finnes å vinden för ytterligare en lägenhet om 2 rum och kök, att ävenledes vid behov inredas. Vid några av platserna, vilket i varje särskilt fall finnes angivet, är godsboden avsedd att komma till utförande i samband med stugans uppförande liksom inredning av bägge lägenheterna i vissa fall samtidigt erfordras.

Dessa platser äro:

[48.]

*Ulvåker*, å linjen Skövde—Väring, stuga med godsbod samt en lägenhet om 2 rum och kök ..... 36,000:—

*Ång*, å linjen Nässjö—Forserum, stuga med godsbod samt en lägenhet om 2 rum och kök ..... 36,000:—

*Sjöholmen*, å linjen Hör—Stehag, stuga med godsbod samt en lägenhet om 3 rum och kök ..... 38,000:—

*Norrberg*, å linjen Ramsjö—Mellansjö, stuga (utan godsbod) med två lägenheter om 2 rum och kök ..... 33,000:—

*Juån*, å linjen Mellansjö—Östavall, stuga (utan godsbod) med två lägenheter om 2 rum och kök ..... 33,000:—

*Bjurå*, å linjen Niemisel—Avafors, stuga med godsbod samt en lägenhet om 2 rum och kök ..... 28,000:—

För erhållande av erforderliga ökade utrymmen för expediti-  
onslokaler m. m. föreslås vissa tillbyggnader och förändringar av stations-  
husen vid följande stationer, nämligen:

Vid *Norrköping* ..... 90,000:—

Hela kostnaden är beräknad till 119,000 kronor, varav dock  
29,000 kronor böra utgå av förnyelsefonden.

Vid *Linköping* ..... 55,000:—

Hela kostnaden beräknas till 85,000 kronor, varav dock 30,000  
kronor böra utgå av förnyelsefonden.

Vid *Jönköping* ..... 40,000:—

Kostnaderna i sin helhet äro beräknade till 68,000 kronor, varav  
dock 28,000 kronor böra bestridas av medel ur förnyelsefonden.

Vid *Skytts Vemmerlöv* ..... 19,000:—

» *Ånge* ..... 42,000:—

» *Granbo* ..... 15,500:—

» *Långbacka* ..... 15,500:—

» *Vännäs* ..... 24,500:—

Vad angår de såsom *stationsstugor* rubricerade husbyggnaderna har  
den starkt ökade trafiken å vissa linjer nödvändiggjort, förutom i vissa  
fall talrikare personaluppsättning, även längre tjänstgöring vid en del  
mötesstationer, vilka tidigare endast kommit till användning för ett få-  
tal tågmöten. Detta har haft till följd, att i en del fall personalen,  
vilken såsom regel icke har sin bostad i närheten av platsen, fått lov  
att använda de mindre byggnader eller kurar, vilka avsetts för tillfäl-  
ligt kortare uppehåll vid dessa platser, till provisoriska bostäder. En  
dylik anordning kan, där en konstant stegring i trafiken gjort sig

Departements-  
chefen.

[48.] gällande, ej i längden fortfara, utan kräves uppförande av bostäder för platsvakten invid själva mötesstationen. Då därtill kommer, att samtidigt med fjärrtrafikens tillväxt lokaltrafik så småningom uppväxt eller är att förutse vid de flesta av dessa mötesplatser, följer tvånget att tillgodose vissa lokala trafikbehov med expeditions- och i vissa fall godsutrymmen. Den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta stationsstugutypen, avseende att samtidigt tillgodose behovet av bostadslägenhet och expeditionlokal samt reservutrymme för ytterligare en bostadslägenhet och möjlighet att tillbygga godsbod, synes mig lämplig. Nu antydda förhållanden torde därför väl motivera ett bifall till de äskanden, som styrelsen i nu ifrågavarande avseende framställt. En, om ock obetydlig, reduktion härutinnan anser jag mig dock kunna föreslå. Då, enligt vad jag av inhämtade upplysningar funnit, iordningställandet av den ifrågasatta stationsstugan jämte godsbod vid *Sjöholmen* å linjen Hör—Stehag möjligen skulle kunna uppskjutas till ett senare år än 1919, synes mig det för berörda ändamål av styrelsen upptagna anslagsbeloppet, 38,000 kronor, icke böra ingå bland övriga äskanden för stationshusbyggnader till årets riksdag.

Vidkommande de belopp, som av styrelsen begärts för *utvidgning eller förändring av vissa stationshus* har jag särskilt fäst mig vid dem, som begärts i fråga om stationshusen vid *Norrköping, Linköping, Jönköping* och *Ange*. Jag har med anledning härav införskaffat upplysning från styrelsen rörande de förbättringar i de lokala förhållandena, som skulle erhållas genom de föreslagna tillbyggnaderna.

Styrelsen har härvid, vad angår *Norrköpings stationshus*, meddelat, att då det med hänsyn till den trafikerande allmänheten ansåges nödigt, att möjlighet för matservering bereddes inom stationshuset, det vore styrelsens avsikt att därstädes inreda buffé för första och andra klassens passagerare samt automatservering för tredje klassens passagerare. Utrymmet härtill skulle tagas från första och andra klassens väntsal, som för närvarande är onödigt stor, medan köksavdelningen skulle få sin plats i en tillbyggnad. Tredje klassens väntsal vore avsedd att sammanslås med vestibulen, som skulle utvidgas, medan för expeditionerna och för effektförvaring avsåges en tillbyggnad i södra ändan av stationshuset.

Den föreslagna utökningen och förändringen av lokalerna vid *Linköpings stationshus* äro enligt styrelsens mening synnerligen av behovet påkallade. Hänsyn har här tagits till bangårdens framtida förseende med persontunnel. Tredje klassens väntsal är sålunda avsedd att sammanslås med vestibulen, som kommer att intaga nära nog hela mittpartiet. Andra klassens väntsal skall byta plats med resgodsrummet, en åtgärd,

som betingas av övergången i spårplanet för resgods å nya bangården. Där bredvid skulle i en tillbyggnad anordnas utgång med resgodsutlämning och effektförvaring. Å husets motsatta flygel föreslås en tillbyggnad för lokaler för stationsinspektorsexpedition och telegraf. [48.]

Vad därefter angår *Jönköpings* stationshus planerar styrelsen till beredande av större utrymme för resgodsavdelningen ävensom för vestibulen en tillbyggnad av mittelpartiet av berörda hus. Denna tillbyggnad skulle anordnas som terrass till övre våningen.

Beträffande slutligen *Ange* stationshus anser styrelsen följande förändringar för utvidgning av expeditionslokalerna erforderliga, nämligen att telegrafsalen tages i anspråk för godsexpeditionen och att i övervåningen i stället genom påbyggnad inredes fullständig telegrafexpedition, samt att resgodsrummet utvidgas och stationsinspektorsexpeditionen inredes i gamla godsexpeditionen.

Med hänsyn till sålunda vunna upplysningar tillstyrker jag, att de av styrelsen för de särskilda ändamålen begärda medlen upptagas bland äskandena till årets riksdag.

Mot de ifrågasatta smärre anslagen till arbeten av nu antydd art vid *Skytts Vemmerlöv*, *Granbo*, *Långbacka* och *Vännäs* finner jag icke anledning till erinran.

#### 4. Godsmagasinsbyggnader.

För utvidgning och tillbyggnad av vissa godsmagasinsbyggnader vid en del större statsbanestationer begär styrelsen anslag om tillhoppa 191,200 kronor. Styrelsen yttrar ifråga om berörda anslagskrav följande:

På grund av avsevärt ökad godstrafik vid nedannämnda stationer hava utrymmena i godsmagasinen därstädes visat sig otillräckliga, vilket vållar såväl svårigheter och tidsutdräkt vid expedieringen som andra olägenheter för såväl allmänheten som statens järnvägar. Genom nu föreslagna utvidgningar av magasinen skulle dessa olägenheter vara avhjälpta.

Dessa stationer äro:

<i>Norrköping</i> , utvidgning av ilgodshuset jämte nytt resgodsmagasin samt i samband därmed lokaler för vagnpersonal .....	123,000: —
<i>Arvika</i> , tillbyggnad av godsmagasinet .....	22,700: —
<i>Göteborg</i> , utvidgning av godsmagasinet för fraktstykkegods .....	26,000: —
<i>Vännäs</i> , tillbyggnad av godsmagasinet.....	19,500: —

[48.]  
Departements-  
chefen.

Av inhämtade upplysningar har jag kommit till den övertygelsen, att samtliga nyssnämnda utvidgnings- och tillbyggnadsarbeten utan uppskov böra utföras och tillstyrker jag därför styrelsens framställning i denna del. Vad angår de planerade arbetena vid *Norrköpings station*, vilkas utförande skulle betinga den betydande kostnaden av 123,000 kronor, meddelas följande från styrelsen införskaffade tablå över avgående och ankommande il-, paket- och stycke gods samt antalet resande till och från stationen.

År.	Avgående il-, paket- och stycke gods. Ton.	Ankommande il-, paket- och stycke gods. Ton.	Antal resande till och från stationen.
1911.....	29,992	16,514	883,913
1913.....	32,111	18,054	977,111
1915.....	36,709	22,047	1,053,938

##### 5. Beredande av tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordinarie statsbanepersonalen.

I skrivelse den 11 november 1916 framlade järnvägsstyrelsen inför Kungl. Maj:t en inom styrelsen utarbetad plan för anordnande av 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.

Enligt nämnda plan skulle samtliga kostnader härför — beräknade efter de prislägen, vilka voro rådande vid årsskiftet 1915—1916 — uppgå till 10,574,850 kronor, varav 9,869,650 kronor vore erforderliga för förändring av förefintliga enrumslägenheter till tvårumslägenheter och 705,200 kronor för uppförande av nya lägenheter i de fall, där förändringarna skulle medföra inskränkning i antalet lägenheter. Kostnaderna för utförande av nyssberörda förändringsarbeten ansåg järnvägsstyrelsen böra bestridas av medel från förnyelsefonden. De begränsade tillgångarna å denna fond för ifrågavarande ändamål syntes dock icke medgiva planens genomförande i denna del under kortare tid än omkring 20 år. Kostnaderna för uppförandet av de nya lägenheterna borde åter utgå

av anslagsmedel att fördelas på en tidsperiod ej överskridande 10 år, med början år 1918, och anhöll styrelsen i anslutning därtill om ett begynnelseanslag för ändamålet för sistnämnda år å 70,000 kronor. [48.]

Vid frågans behandling i statsrådet uttalade föredragande departementschefen, efter en ingående motivering, till vilken jag för korthetens skull här tillåter mig att hänvisa, sin anslutning i alla avseenden till den av styrelsen framlagda planen. Denna uppfattning gillades av Kungl. Maj:t och sedermera även av riksdagen, som beviljade av Kungl. Maj:t äskat anslag å 70,000 kronor för påbörjande av den del av ifrågavarande byggnadsarbeten, vilka enligt förevarande plan skulle bestridas av anslagsmedel.

I sin skrivelse den 29 september 1917 erinrar styrelsen därom, att i samband med en vid 1917 års riksdag väckt motion angående beredande åt boställshavare vid statens järnvägar av tillgång till tvättstuga även berörts önskvärdheten av ett snabbare genomförande av förevarande plan. Styrelsen anser emellertid, att denna fråga icke nu kan upptagas på sätt som annars skulle hava varit önskvärt. De krav på statskassan, som ändock av järnvägsstyrelsen framställas, äro ju, anför styrelsen, mycket höga, och det måste under alla förhållanden anses vara mera trängande att bereda helt nya lägenheter än att förbättra de gamla. Järnvägsstyrelsen vill därför för denna gång icke ifrågasätta större anslag än enligt ursprungliga planen och begär därför för år 1919 endast samma belopp, 70,000 kronor, som av föregående riksdag anslogs för ändamålet.

Även jag skulle anse det synnerligen önskligt, därest inom kortare tid än enligt berörda plan förutsatts samtliga till stationskarlsgruppen hörande tjänstemannakategorier, som över huvud taget kunna beredas förmånen av fri bostad i statens järnvägar tillhöriga byggnader, komme i åtnjutande av tvårumslägenheter. Jag finner dock detta önskemål icke vara av den trängande natur, att man, särskilt i betraktande av de starka påfrestningar på statskassan, som i övrigt behöva göras för statens järnvägars del, redan nu bör ifrågasätta en rubbning av planen i antydd riktning. I likhet med styrelsen anser jag därför, att fortsättningsanslaget för år 1919 för nu ifrågavarande ändamål icke bör sättas högre än det för år 1918 beviljade begynnelseanslaget, eller 70,000 kronor.

*Departements-  
chefen.*

[48.]

## 6. Anordnande av tvättstugor till vissa boställshavare.

I sina framställningar till Kungl. Maj:t om anslag till nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade statsbanorna har styrelsen under de tvänne senaste åren upptagit anordnande av tvättstugor vid vissa platser, där sådana saknats å de nordligaste distrikten.

Emellertid framhåller nu styrelsen i sin förevarande skrivelse av den 29 september 1917, att den väg, som härigenom beträffs, enligt styrelsens uppfattning bör än vidare följas och anstalter från statsmyndigheternas sida vidtagas för att så småningom bereda samtliga boställsinnehavare förmånen av att kunna tvätta och byka inomhus. Styrelsen erinrar om att styrelsen i skrivelse av den 3 mars 1917 med anledning av nyssberörda inom riksdagen väckta motion angående beredande av tillgång till tvättstugor åt boställshavare vid statens järnvägar meddelat, att styrelsen haft sin uppmärksamhet riktad på de olägenheter, som särskilt förefinnas vid äldre, ute på linjen belägna banvaktstugor, som ej hava tillgång till tvättstugor. Styrelsen hade emellertid samtidigt meddelat, att styrelsen ej då hade någon detaljutredning föreliggande i frågan, av vilken kunde framgå, dels i vilken utsträckning tvättstugor för dessa boställshavare borde uppföras, dels ock huru stora totalkostnaderna härför skulle komma att ställa sig.

Styrelsen framhåller nu, att styrelsen sedan dess låtit verkställa en dylik utredning, varför styrelsen anser tidpunkten för närvarande vara inne att upptaga frågan och underställa densamma Kungl. Maj:ts prövning.

Styrelsen fortsätter:

Enligt den verkställda utredningen hava tvättstugor ansetts böra anordnas för å linjen belägna banvaktstugor, varvid för stugor, belägna från varandra på ett avstånd i regel ej överstigande en kilometer, föreslagits gemensam tvättstuga. Beträffande tvättstugor å stationer har utredningen givit vid handen, att i regel tvättstugor redan finnas å respektive stationer. I vissa fall hava dock ytterligare stugor föreslagits även här, och har därvid en tvättstuga beräknats vara tillräcklig för 8 familjer.

Kostnaderna för beredande av tillgång till tvättstuga åt alla boställshavare vid statens järnvägar hava beräknats med tillämpning av nuvarande material- och arbetspris till c:a 2,400,000 kronor, varav c:a 550,000 kronor utgöra kostnaderna för anordnande av tvättstugor i respektive husgrunder i samband med ombyggnad av lägenheter om 1 rum och kök till 2 rum och kök, medan återstående kostnader, cirka 1,850,000 kronor, motsvara anordnande av tvättstugor i övriga fall, det vill säga utan förening med arbeten för ombyggnad av enrumslägenheter. Som den förra kostnaden sålunda ingår i de av styrelsen här tidi-

digare angivna kostnader för ifrågavarande arbeten, hava de icke medtagits i detta sammanhang.

[48.]

Vid uppgörande av en byggnadsplan i och för uppförande av dessa tvättstugor har emellertid styrelsen ansett sig böra erinra om nuvarande ovissa förhållanden å byggnadsmarknaden samt även om de stora krav, som bland annat uppstått för uppförande av boställshus vid statens järnvägar på grund av den i landet allmänt rådande bostadsbristen. Styrelsen har därför med hänsyn till dessa förhållanden ansett sig ej *nu* böra framlägga en definitiv plan till uppförande av tvättstugor. I och för arbetenas påbörjande år 1919 föreslår dock styrelsen, att ett anslag av 50,000 kronor ställes till styrelsens förfogande, och har styrelsen för avsikt att för dessa medel uppföra tvättstugor i första hand å de tvenne nordligaste distrikten, där behovet därav på grund av de klimatiska förhållandena är som mest trängande.

Jag delar till fullo den i omförmälda motion vid förra årets riksdag uttalade uppfattningen, att åtgärder snarligen behöva vidtagas för att bereda de boställshavare, vilka äro i saknad av med bostaden följande tillgång till tvättstuga, dylik förmån. Den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen visar emellertid, att kostnaderna för genomförande av en dylik plan, helst under nu rådande prislägen å byggnadsmarknaden, äro högst betydande. Med hänsyn jämväl till de stora krav, som måste ställas på statskassan för avhjälpan av den dock i allt fall viktigare frågan om beredande i ökad utsträckning av boställslägenheter åt statsbanepersonalen, torde det således vara nödvändigt, att de ifrågasatta anordningarna endast successivt komma till utförande. Mot det av styrelsen för år 1919 begärda anslaget, 50,000 kronor, som huvudsakligen är avsett att bereda möjlighet att uppföra tvättstugor åt personalen vid linjer i de nordligaste distrikten, där olägenheterna av de nuvarande förhållandena äro mest kännbara, har jag intet att erinra.

Departements-  
chefen.

## 7. Övriga husbyggnader.

Under rubriken *övriga husbyggnader* begär styrelsen ett anslagsbelopp om tillhopa 398,700 kronor, och har styrelsens framställning i denna del följande lydelse:

Vid *Mellansel*, tillbyggnad av lokomotivstallet, inrymmande förrådslokaler, dagrum och expedition ..... 20,000: —

Vid den alltjämt fortgående trafikökningen å de norrländska linjerna har lokomotivstationen i Mellansel blivit av allt större betydelse och har utlämningen av effekter och förbrukningsmaterialier till lokomotiven ökats i samband härmed. Det är därför behövt att anordna en särskild förrådslokal genom

[48.] utbyggnad å lokomotivstallets gavel. I samma byggnad är även avsett att inredas dagrum för stallpersonal samt ett expeditjonsrum för lokomotivstationsföreståndaren.

Vid *Boden*, tillbyggnad av expeditjons- och förrådsbyggnaden..... 70,000: —

Förrådslokalerna hava vid den alltjämt fortgående trafikökningen visat sig för små med hänsyn till den stora utlämning av förbrukningsmaterialier, som nu äger rum.

För personalens hygien och bekvämlighet erfordras vid *Boden* liksom vid andra lokomotivstationer inom distriktet tvätt- och klädrum, varjämte även behov föreligger av större rum för personal i reservtjänst.

Den nu föreslagna tillbyggnaden är avsedd att tillgodose här angivna behov.

Totala kostnaden beräknas till 84,000 kronor, men äro 14,000 kronor avsedda att bestridas av medel af förnyelsefonden.

Vid *Luleå*, inköp av fastighet..... 51,000: —

Nu till inköp föreslagna fastighet, innehållande 24 rum, förhyres av statens järnvägar till expeditjonslokaler för distriktsförvaltningen med underlydande kontor, för ett hyresbelopp, som sedan lång tid tillbaka utgör 5,000 kronor.

Då fråga nu uppstått om fastighetens försäljning, har ägaren erbjudit statens järnvägar densamma till inköp för 51,000 kronor, eller samma belopp, som enskild spekulant erbjudit.

Därest statens järnvägar förvärva fastigheten till ovannämnda belopp, beräknas samtliga årliga kostnader, inclusive 6 % ränta å köpeskillingen, uppgå till 3,925 kronor, vilket innebär en årlig vinst för statens järnvägar av 1,075 kronor.

Som fastigheten genom statens järnvägars försorg värderats till 68,000 kronor, synes det styrelsen, som nu föreslagna förvärfv är för staten synnerligen förmånligt.

Vid *Kiruna*, uppförande av oljekällare och materialbod ..... 72,500: —

Medel härför upptogos föregående år bland styrelsens äskanden, men blevo de av budgethänsyn icke medtagna i den kungliga propositionen till 1917 års riksdag. Då behovet av anläggningarna alltjämt kvarstår, återkommer styrelsen därför nu med framställning om anslag härför. Med anledning av ökade arbets- och materialpris har emellertid, som synes, anslagsbeloppet måst ökas. Beträffande behovet av anläggningarna, får styrelsen härnedan upprepa vad styrelsen härutinnan anförde föregående år, nämligen

för *oljekällaren*, att den nuvarande är otillräcklig, så att under långa tider oljefaten måste uppläggas utanför källaren till ett antal av ända upp till 50 stycken, samt

för *materialboden*, att det på grund av snöförhållandena är förenat med stora svårigheter och kostnader att handhava reservdelar till lokomotiv och vagnar, såsom hjul m. m., som i sydligare delar av landet förvaras under bar himmel. Det är därför önskvärdt, att över uppläggningsplatserna härför uppföras snöskydd i form av plåtskjul, och är det ett sådant, som avses med nu föreliggande förslag.

*Anordnande eller utvidgning av utrustningsförråd* ..... 185,200: —

För förvaring av sådana effekter, som användas vid järnvägsmateriellens rustning för militära transporter, finnas vid en del stationer särskilt inrättade

byggnader. På grund av att dessa effekter tillökats i avsevärd grad, bland annat, med apparater för uppvärmning av för trupptransporter apterade täckta godsvagnar, erfordras dels tillbyggnad av vissa befintliga förråd, dels nybyggnad av sådana, och beräknas kostnaden härför till sammanlagt 185,200 kronor.

[48.]

De föreslagna tillbyggnaderna av lokomotivstallet vid *Mellansel* Departements-  
chefen. samt av expeditions- och förrådsbyggnaden vid *Boden* äro betingade av den stora trafikökningen å de norrländska linjerna, och torde därför arbetet med desamma uppförande icke böra undanskjutas. Vad styrelsen anfört rörande det ifrågasatta fastighetsförvärvet vid *Luleå* synes mig tillfullo ådagalägga, att staten här kan göra en förmånlig affär. Jag tillstyrker därför det av styrelsen begärda anslaget för köpets förverkligande.

Anslagskravet för anläggande av en ny oljekällare samt uppförande av en materialbod i *Kiruna* framfördes — varom styrelsen ock erinrat — av styrelsen bland äskandena för år 1918. Då med arbetena, enligt meddelande från styrelsen, syntes utan alltför stor olägenhet kunna anstå ytterligare något år, äskade Kungl. Maj:t på föredragande departementschefens hemställan av budgethänsyn icke anslag för berörda ändamål av 1917 års riksdag.

Enligt vad jag från styrelsen inhämtat, bör emellertid ett ytterligare uppskov icke gärna äga rum, varför jag förordar styrelsens framställning i denna del.

Beträffande det begärda anslaget till *anordnande och utvidgning av utrustningsförråd* har jag med hänsyn till anslagskravets storlek, 185,200 kronor, ansett mig böra från styrelsen inhämta ytterligare upplysningar. Styrelsen har i anledning härav meddelat, att såväl ett bättre utnyttjande av befintlig vagnpark som under senare år tillkommen ökning av densamma krävde avsevärd nyanskaffning av militär-vagnsutrustningar, lastnings- och lossningsmateriel m. m., för vilka lämpliga förvaringsplatser saknades. Under senare år vunna erfarenheter hade även visat nödvändigheten av att komplettera transportutrustningen med kaminer för vagnarnas uppvärmning under såväl fredsom krigstransporter. Förvaringsutrymmet för redan anskaffade kaminer vore i flera fall otillfredsställande och för de kaminer, som ytterligare komme att nyanskaffas, saknades lämpligt utrymme. Jämlikt den av Kungl. Maj:t den 21 oktober 1916 fastställda nya »fältutrustningslistan för ett sjukhuståg» skulle vidare utrustningseffekter för sjukhustågen tillhandahållas av järnvägsstyrelsen. Denna materiell, som vore avsevärt skrymmande och delvis ömtålig, måste uppläggas i omedelbar närhet av blivande arbetsplatser för sjukhustågens uppsättning, vilka

[48.] platser vore några av dem, som nu hade mobiliseringsförråd. Utrymmen för materiellens förvaring därstädes saknades för närvarande helt och hållet.

Det nu begärda anslaget är, enligt vad styrelsen meddelar, avsett att användas i första rummet till flyttning och i samband därmed utvidgning av fyra stycken av de nuvarande förråden. Flyttningen är erforderlig, enär dessa förråd — på grund av förut utförda bangårdsändringar — kommit att ligga på olämplig plats dels med hänsyn till vagnutrustningen, och dels därför att de äro hinderliga för ytterligare erforderliga bangårdsutvidgningar å vederbörliga stationer. Vidare skulle anslaget användas till utvidgning av fyra andra mobiliseringsförråd och slutligen till nyanläggning av ett förråd på en plats, där det på grund av nytillkomna linjer och förändringar i vagnrörelsen visat sig nödvändigt att hava ett dylikt förråd förlagt för att kunna i rätt tid utföra vagnutrustningen.

Med hänsyn till de ofantliga anspråk, som för statens järnvägars del ställas på statskassan, anser jag, att med anvisande av medel för ifrågavarande utrustningsförråd kan anstå. Jag har därför icke upptagit nu förevarande anslagspost, 185,200 kronor, i de äskanden, som böra göras till 1918 års riksdag.

Vid bifall till vad jag under rubriken *husbyggnader* anfört skulle sålunda erfordras

för boställshus .....	kronor 1,896,900: —
» manskaps- och överliggningshus .....	» 379,800: —
» stationshusbyggnader .....	» 467,500: —
» godsmagasinsbyggnader .....	» 191,200: —
» beredande av tvårumslägenheter åt den lägst avlönade tjänstemannagruppen av den ordi- narie statsbanepersonalen.....	» 70,000: —
» anordnande av tvättstugor till vissa boställs- havare.....	» 50,000: —
» övriga husbyggnader .....	» 213,500: —
	<hr/>
	Summa kronor 3,268,900: —

Av detta belopp torde, i enlighet med vad styrelsen äskat, 2,000,000 kronor böra göras tillgängliga redan under år 1918, varom jag gör framställning i annat sammanhang.

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

att för *husbyggnader* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,268,900 kronor.

## VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar.

För anordnande av skenfria vägkorsningar begär järnvägsstyrelsen för år 1919 ett anslag av 250,000 kronor. Styrelsen anför i fråga om detta anslagskrav följande:

[49.]

Anordnande  
av skenfria  
vägkors-  
ningar.

Vid framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar till 1917 års riksdag meddelade järnvägsstyrelsen, att i den ofta nämnda utredningen för tioårsperioden 1918—1927 ett visst belopp upptagits för anordnande av skenfria vägkorsningar. Styrelsen har i denna utredning medtagit ifrågasvarande anslagspost med hänsyn till de krav, som uppställas på anordnande av dylika skenfria korsningar i samband med järnvägstrafikens utveckling och nödvändigheten att göra denna oberoende av korsande landsvägstrafik vid mera trafikerade landsvägar och gator. 1912 års järnvägskommission angående trafik-säkerheten har även framhållit önskvärdheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av dylika skenfria korsningars anordnande. Kungl. Maj:t och riksdagen har även funnit de av styrelsen andragna skälen värda beaktande, i det att vid 1916 och 1917 års riksdagar beviljats ett anslag av 250,000 kronor av vardera riksdagen för respektive 1917 och 1918.

De sålunda för ändamålet disponibla beloppen täcka emellertid icke kostnaderna för de skenfria vägkorsningsanläggningar, styrelsen i sina tidigare ingivna underdåniga framställningar angivit skola efter hand utföras. Utförandet av dylika anläggningar har visserligen på grund av att de nödiga förhandlingarna med kommuner, väghållningsskyldige och andra visat stor benägenhet att draga ut på tiden, icke fortskridit så snabbt, som man kunnat önska, och hava därför hitintills tillgängliga anslag för ändamålet icke blivit i större utsträckning konsumerade. Ett minskande av årsbeloppets storlek bör dock icke ifrågasättas, helst då man, för att i verkligheten bibehålla anslaget vid till innebörden samma belopp som från början avsetts, i stället med hänsyn till nuvarande höga material- och arbetspris kunnat tänka sig en höjning från förutvarande anslagsbelopp av 250,000 kronor, vid vilket belopp styrelsen emellertid anser sig kunna stanna.

För att möjliggöra igångsättande av ytterligare dylika arbeten, varpå krav på senare tider uppstått, eventuellt före tidigare uppgivna, vill styrelsen meddela, att skenfria vägkorsningsanläggningar även inom närmaste tid äro ifrågasatta:

- Vid Rönninge station,
- » Flen »
- » Vingåker »
- » Kilsmo »
- » Väsby »
- » Linköping »
- » Blädinge »
- » Alingsås »
- » Västra Bodarne station,
- » Håvared å linjen Noresund—Floda,
- » Ljusdal station,
- » Ånge » samt
- » Långsele » .

[49.]  
Departements-  
chefen.

Till de speciella trafiksäkerhetsanläggningarna hör anordnandet av skenfria vägkorsningar. Vikten härav är uppmärksammas av Malm-slättskommissionen, för vars yttrande i detta ämne närmare redogjorts vid föredragningen inför Kungl. Maj:t av järnvägsstyrelsens äskande för motsvarande anläggningar för år 1917. Jag torde här för kort-  
hetens skull få hänvisa till denna redogörelse. Det för år 1919 be-  
gärda beloppet har styrelsen, såsom av det anförda framgår, inskränkt  
till samma belopp eller 250,000 kronor som det, vilket för vardera  
av de två senaste åren begärts och beviljats, detta ehuru med de ökade  
arbets- och materialpriserna en mindre arbetskvantitet kan utföras inom  
berörda kostnadsram. Trots detta finner jag mig med hänsyn till den  
statsfinansiella situationen nödsakad föreslå en reduktion med 100,000  
kronor av ifrågakommande belopp.

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

att för anordnande av *skenfria vägkorsningar* för  
år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 150,000  
kronor.

### VIII. Anordningar för beredande av ökad upplagsplats för sten- kol vid importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemottagning i importhamnarna.

[50.]  
Anordnin-  
gar för  
beredande  
av ökad upp-  
lagsplats för  
stenkol vid  
importham-  
nar och å  
bränsle-  
stationer  
samt för-  
bättrad kol-  
emottagning  
i import-  
hamnarna.

För tillgodoseende av behoven i nyss angivna hänseenden hem-  
ställer styrelsen om ett anslag för år 1919 å 125,000 kronor. Styrelsen  
anför i ämnet följande:

I skrivelse den 27 oktober 1915 hemställde styrelsen om vissa anslag  
för tillgodoseende av ovan angivna behov, och anvisade 1916 års riksdag äskade  
belopp, vilket jämväl innefattade medel för anskaffande av en kollossningskran  
för Stugsund. Överenskommelse har nu träffats med Söderhamns stad angå-  
ende densammans uppställande, men fordrar staden härför vissa förstärkningsar-  
beten å den befintliga kajen, innan kranspåren där få utläggas.

Vidare angavs i förenämnda underdåniga skrivelse behovet av kollossnings-  
kranar även i Sundsvall, och pågingo då utredningar angående erforderliga kaj-  
förstärkningar för dessa kranars uppställande. Dessa utredningar äro nu slut-  
förda, och beräknas kostnaderna för kajförstärkningarna å dessa båda platser till  
sammanlagt 125,000 kronor. Beträffande kostnaden för själva kranen kommer  
styrelsen att i annat sammanhang i denna skrivelse anhålla om medel därtill.

Då utförandet av nyssberörda förstärkningsarbeten vid kajen i *Stugsund* av Söderhamns stad uppställts såsom villkor för kranspårens utläggande och således även utgör förutsättning för att kunna utnyttja den för nämnda plats avsedda kollossningskranen, torde styrelsens framställning om medel härtill böra förordas. Nu ifrågavarande kajförstärkning lär, enligt vad jag inhämtat, draga en kostnad av 50,000 kronor.

[50.]  
Departements-  
chefen.

Även i *Sundsvall* erfordras med hänsyn till kolimportens storlek en del kollossningskranar. Då kajen jämväl här är för svag för kranarnas uppställning utan att förstärkningsarbeten föregå, har järnvägsstyrelsen efter skedd utredning begärt härför erforderligt belopp. Detta ingår med 75,000 kronor i nyssberörda av styrelsen äskade totalbelopp å 125,000 kronor. Jämväl nu ifrågavarande förstärkningsarbeten torde i likhet med de vid *Stugsund* böra bekostas av statens järnvägar. För inköp av kollossningskranar till *Sundsvalls* hamn begär styrelsen under gruppen *nya inventarier och ökat förlag* ett belopp av 150,000 kronor. Till det sålunda äskade beloppet, vilket jag även anser mig böra förordas, återkommer jag vid behandling av anslagskraven under nyssberörda grupp.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *anordningar för beredande av ökad uppslagsplats för stenkol vid importhamnar och å bränslestationer samt förbättrad kolemtagning i importhamnarna* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 125,000 kronor.

## IX. Telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten.

För nu ifrågavarande ändamål anhåller järnvägsstyrelsen, att ett sammanlagt belopp om 640,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande för år 1919, med rätt för styrelsen att såsom förskott under år 1918 erhålla ett belopp av 200,000 kronor. Styrelsens framställning i denna del är av följande lydelse:

[51.]  
Telegraf-  
och sek-  
tions-  
telefon-  
ledningar  
samt kabel-  
arbeten.

Såsom styrelsen i sin underdåniga framställning förlidet år under förvarande anslagspost framhållit, har kravet på dylika anläggningar ökat i och med trafikens hastiga tillväxt. Med ökning av trafiken följer intensivare tågrörelse genom ökat tågantal och tätare inbördes lägen emellan tågen. Då statens järnvägars bandelar till huvudsaklig del fortfarande äro enkelspåriga, uppstår härigenom ett ökat behov av telegraf- och telefonförbindelser, dels mellan den plats,

[51.]

dit tågledningen är förlagd och övriga stationer för att ernå en snabb expediering av erforderliga tågorder, vilkas antal genom tågtäthetens och tågantalets ökning samtidigt, men i väsentligt raskare tempo, ökas, dels mellan stationerna inbördes, för att kunna expediera i säkerhetsordningen föreskrivna tågfrågor, vilka ökas direkt med tågantalets tillväxt. I samband härmed vill styrelsen nämna, att för ett tågs expedierande å enkelspårig bandel fyra tågfrågor skola växlas mellan stationerna å varje stationssträcka. Att vid ökat tågantal och ökad tågtäthet svårigheter sålunda lätt uppstå vid tågledningen och tågexpedieringen torde vara uppenbart. Det har även tydligt framträtt, att en stor del av uppstående tågförseningar haft sitt ursprung i otillräckligheten av förefintliga telegraf- och sektionstelefonledningar och att tågrörelsen i allmänhet kunnat utvecklas mera jämt, om flera möjligheter funnits för tågledningen och stationerna att komma i förbindelse med varandra.

För att på ett fullt tillfredsställande sätt kunna å vissa bangårdar och andra platser anordna det alltjämt växande antalet telegraf- och telefonledningar, måste därjämte jordkablar nedläggas.

Enligt den förut i denna skrivelse berörda utredningen angående anslagsbehovet för tioårsperioden 1918—1927 skulle för förstnämnda av ovanstående anläggningar erfordras ett belopp av 472,200 kronor, vilket med nuvarande högre materialpris beräknats böra höjas till 779,000 kronor. Med hänsyn till rådande högre prislägen och svårigheten att, åtminstone för närvarande, anskaffa brons-tråd, anser emellertid styrelsen, att vissa i tioårsplanen upptagna arbeten böra förskjutas till ett kommande år, varigenom den beräknade summan skulle kunna nedbringas till 585,000 kronor.

Genom dessa medel voro följande anläggningar avsedda komma till utförande, nämligen:

*telegrafledningar å linjerna*

Stockholm—Järna,  
Katrineholm—Hallsberg,  
Krylbo—Örebro,  
Göteborg—Laxå,  
Laxå—Hallsberg och  
Ljusdal—Ånge samt

*sektionstelefonledningar å linjerna*

Stockholm—Järna,  
Frövi—Hallsberg,  
Hallsberg—Laxå,  
Laxå—Falköping-Ranten,  
Mjölby—Nässjö,  
Malmö—Kävlinge—Hälsingborg,  
Bollnäs—Söderhamn och  
Luleå—Kiruna.

Beträffande kabelarbeten har samma belopp, som upptogs föregående år eller 55,000 kronor ansetts tillfyllest.

Departements-  
chefen.

Såsom av styrelsens redogörelse framgår, skulle enligt tioårsplanen för anläggande av nya telegraf- och sektionstelefonledningar under år

1919 krävas ett belopp av 472,200 kronor, vilket med rådande konjunkturen skulle motsvara ett anslag av icke mindre än 779,000 kronor. På grund av de ogynnsamma prislägena och svårigheterna att anskaffa viss materiell har emellertid styrelsen själv begränsat sitt krav för ändamålet till 585,000 kronor. Detta har, såsom styrelsen även framhållit, varit möjligt endast genom att till ett kommande år förskjuta vissa arbeten och nu endast begära medel för de mest oundgängliga. Under antydda förhållanden torde det icke vara möjligt att vidtaga en ytterligare reducering av det sökta anslaget. Vidkommande det av styrelsen för utförande av vissa kabelarbeten begärda beloppet, 55,000 kronor, är detta av enahanda storlek som det för innevarande år begärda och beviljade, och torde mot detsamma icke heller nu vara någon erinran att göra.

Jag hemställer alltså — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 till särskild framställning därom — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anläggande av *telegraf- och sektionstelefonledningar* samt för utförande av *kabelarbeten* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 440,000 kronor.

## X. Elektriska belysningsanläggningar.

I den för tioårsperioden 1918—1927 utarbetade planen angående erforderliga nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens trafikerade järnvägar har för år 1919 för elektriska belysningsanläggningar upptagits ett belopp av 200,000 kronor. I tidigare års äskanden har styrelsen även upptagit vissa belopp för utförande av dylika anläggningar och beviljade 1916 års riksdag 100,000 kronor och 1917 års riksdag 200,000 kronor för ändamålet. För dessa medel har avsetts utföra vissa belysningsanläggningar för bangårdar, expeditionslokaler, lokomotivstallar och reparationsverkstäder, liksom även anläggningar för inledande av elektriska belysningsledningar i personalens boställslägenheter.

I sin skrivelse den 29 september 1917 meddelar nu järnvägsstyrelsen, att den under året framträdande fotogenbristen tvingat järnvägsstyrelsen att med driftmedel bekosta elektrisk belysningsanordnande å ett antal bangårdar, i allmänna och tjänstelokaler samt i boställslägenheter, och att styrelsen därigenom i viss utsträckning nödgats

[51.]

[52.]

**Elektriska  
belysnings-  
anlägg-  
ningar.**

- [52.] frångå den fastställda planen. Styrelsen har därför ansett sig böra göra framställning om ett anslag för år 1919 av endast 154,000 kronor, avsett att möjliggöra införandet av elektrisk belysning i banvaktsstugor å linjen Kiruna—Riksgränsen ävensom anläggande av elektrisk belysning vid Älvsbyns station å V distriktet samt vid ett antal stationer å övriga distrikt.

Departementets  
chefen.

Under åberopande av vad styrelsen i förevarande ämne anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *elektriska belysningsanläggningar* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 154,000 kronor.

## XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

- [53.] För utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar upptager styrelsen bland sina anslagsäskanden för år 1919 en post å 1,500,000 kronor, därav i förskott för år 1918 ett belopp av 500,000 kronor. Styrelsen yttrar härom följande:

Växel- och  
signal-  
säkerhets-  
anlägg-  
ningar.

Årliga anslaget till växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid statens järnvägar har under en följd av år till och med 1917 utgjort 800,000 kronor och höjdes av 1917 års riksdag till 1,000,000 kronor för år 1918.

Anslagen ifråga hava av styrelsen använts för utveckling av statens järnvägars signal- och säkerhetsanordningar enligt de riktlinjer, som angivas i underdånigt utlåtande av den 29 september 1914 i anledning av den s. k. Malmslättskommissionens betänkande, därvid styrelsen jämväl beaktat behovet av förreglingsanläggningar vid större stationer, vid vilka numera sådana anläggningar utföras i den mån spårsystemen hinna definitivt ordnas. Vidare har styrelsen med hjälp av ifrågavarande anslag satts i stånd att tillgodose behovet av diverse tekniska förbättringar inom signalväsendet, vari bland andra här må framhållas införande av Aga-belysning och elektriskt ljus i fasta signaler, vilka anordningar särskilt under nu rådande knapphet å lysoljor blivit av stort värde.

De senaste årens erfarenheter hava givit vid handen, att styrelsen icke överskattat de fördelar, som avsetts att ernås genom anordnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar. Under krisårens högtrafik hava desamma visat sig i hög grad ägnade att underlätta personalens arbete å stationerna, när det gällt att på kort tid utan åsidosättande av trafiksäkerheten mottaga och avsända ett stort antal tåg. Å linjer med genomgångstrafik hava växel- och signalsäkerhetsanläggningarna medfört stora fördelar genom att gångtiderna för de genomgående tågen kunnat nedbringas, på grund av att hastighetsminskning icke är erforderlig vid passerandet av stationer med växelförregling.

I sin föregående år till Kungl. Maj:t ingivna underdåniga framställning angående behovet av nya byggnader och anläggningar framhöll styrelsen såsom skäl för då begärd höjning av förreglingsanslaget från 800,000 till 1,000,000 kronor följande:

*att* medel erfordras för komplettering av växel- och signalsäkerhetsanläggningar med flera tågvägar i samband med de numera i stor utsträckning förekommande arbetena för beredande av större spårutrymme å stationerna,

*att* ombyggnader av större stationer numera bedrivs i raskare tempo och efter större mått, varigenom även förreglingsanläggningarna bliva tidigare erforderliga och draga större kostnad än förut antagits,

*att* medel äro erforderliga till fullföljande av styrelsens planer att inom ej allt för avlägsen framtid erhålla förreglingsanläggningar å stationerna å huvudlinjerna i Norrland för erhållande av snabbare tågförbindelser med övre Norrland och närmande av denna avlägsna landsdel till det övriga Sverige,

*att* s. k. linjeblockeringsanordningar äro erforderliga för säker avveckling av trafiken å vissa starkt trafikerade sträckor, samt

*att* slutligen förbättringar av signalsystemet äro ifrågasatta att genomföras så snart utlåtande föreligger från den av styrelsen tillsatta kommittén för omarbetande av signal- och säkerhetsanordningarna.

Därjämte framhöll styrelsen redan då, att ökade pris å råmaterieell gjorde en höjning av anslaget behöfelig.

I den inom styrelsen förra året uppgjorda planen för nya byggnader och anläggningar under tioårsperioden 1918—1927 hade samma belopp som för år 1918 eller 1,000,000 kronor beräknats erforderligt för år 1919. Sedan nämnda utredning gjordes, hava emellertid sådana prisstegringar inträtt å de för växel- och signalsäkerhetsanläggningarna erforderliga materialerna, att en avsevärd höjning av anslaget är nödvändig för att arbetena inom nämnda område skola kunna fortgå i den utsträckning, som styrelsen i nämnda utredning avsett. Inskränkningar i hithörande arbetens omfattning på grund av rådande konjunkturer skulle enligt styrelsens förmenande av flera skäl icke vara lycklig för statens järnvägar. Dels skulle härigenom statens järnvägar bliva mindre väl rustade att med bibehållen trafiksäkerhet möta den trafikökning, som med största sannolikhet kommer att inträda efter kommande fredsslut, dels skulle, såsom styrelsen även vid ett föregående tillfälle framhållit, en dylik inskränkning av arbetena komma att hämma utvecklingen av den industri, som på senare åren här i landet utvecklats inom signalbranschen och tillsvidare till stor del är beroende av statens järnvägars beställningar.

Styrelsen anser att, efter vad som nu kan förutses, ett belopp av 1,500,000 kronor är erforderligt för bedrivande av arbetena i hittillsvarande tempo.

Det är en betydande ökning av det sedan en följd av år återkommande anslaget för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, som järnvägsstyrelsen här framfört. Medan detta anslag till och med år 1917 hållits vid ett belopp av 800,000 kronor och för innevarande år ökats till 1,000,000 kronor, förordar styrelsen nu en ökning med icke mindre än 50 procent å sistnämnda belopp. De skäl, styrelsen härför anfört, torde emellertid ådagalägga, att trafiksäkerheten kräver anslagets beviljande utan avprutning.

*Departements-  
chefen.*

[53.] Jag hemställer alltså — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 till min särskilda framställning därom — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

## XII. Elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön.

[54.] Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning samt inom riksdagen väckta motioner beviljade 1917 års riksdag ett anslag av 3,500,000 kronor för påbörjande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön. Vid beviljandet av detta anslag förutsatte riksdagen, att elektrifieringen av ifrågavarande statsbanelinje skulle i första hand ske genom införande av elektrisk drift å bandelen Kiruna—Nattavara.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 framhåller styrelsen, att styrelsen i en till statsutskottet sistnämnda år lämnad uppgift beräknat kostnaden för elektrifiering av nyssnämnda bandel till sammanlagt 6,400,000 kronor. Givetvis komma emellertid, säger styrelsen, kostnaderna på grund av sedan dess ytterligare ökade arbets- och materialpriser, att överskrida detta belopp. Med hänsyn till minskad tillgång å för anläggningarna erforderligt material kan arbetet emellertid icke bedrivas i den utsträckning, som från början avsetts, varför styrelsen icke finner det vara behöfligt att nu ifrågasätta tilläggsanslag, utan anser styrelsen härmed böra anstå till 1919 års riksdag.

På grund härav inskränker styrelsen sitt anslagskrav för år 1919 för ifrågavarande ändamål till 2,000,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Då, enligt vad av styrelsens redogörelse framgår, arbetet med elektrifiering av ifrågavarande statsbanelinje på grund av rådande brist på vissa materialier icke kan fullföljas enligt den ursprungliga planen, torde, jämväl med hänsyn till den statsfinansiella situationen, en ytterligare reducering av anslaget för år 1919 kunna vidtagas, så att det samma hos riksdagen äskas att utgå med endast 1,000,000 kronor.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena med *elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor. [54.]

### XIII. Arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet.

I sin förevarande skrivelse har järnvägsstyrelsen begärt ett anslag för år 1919 å 700,000 kronor — därav i förskott för år 1918 ett belopp av 300,000 kronor — för att höja trafikkapaciteten å den av staten år 1916 inköpta banan Kristinehamn—Mora, vanligen benämnd Mora—Vänerns järnväg. I anledning härav får jag erinra därom, att frågan om utförande av förstärkningsarbeten å nämnda bandel i nyssberörda syfte redan var uppe på dagordningen i samband med det ifrågasatta förvärvet för statens räkning av samma bandel. [55.]

Arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet.

I sin skrivelse av den 31 mars 1916 med förslag till berörda statsinköp angav sålunda järnvägsstyrelsen vissa arbeten, vilka avsåge höjandet av banans trafikförmåga. Under meddelande att tidpunkten, när anslag för dessa komme att erfordras, icke då kunde angivas, enär detta vore beroende på trafikens utveckling, avgav styrelsen två alternativa förslag till dylika arbeten, det ena, mera omfattande, upptagande arbeten, erforderliga för att göra bandelen Kristinehamn—Mora i trafikeringshänseende likvärdig med bandelen Sveg—Brunflo, samt det andra av mindre omfattning, som förutsatte, att banans stignings- och kurvförhållanden icke skulle förbättras förrän i en mer avlägsen framtid, men att ökning av banans trafikförmåga skulle åstadkommas genom inläggande av grövre räler, medgivande användande av tyngre lokomotiv och således framförande av tyngre tåg, än om räler av samma vikt användes som å linjen Sveg—Brunflo.

Vid ärendets behandling i statsrådet den 25 april 1916 framhöll föredragande departementschefen, att det givetvis icke vore nödvändigt och kanske icke heller möjligt att redan då intaga en bestämd ståndpunkt till frågan om vilket av dessa alternativ, som borde väljas. Med hänsyn emellertid därtill, att trafikförmågan å linjen Orsa—Sveg icke under överskådlig framtid torde komma att förbättras genom omläggning av linjen, syntes det departementschefen kunna ifrågasättas, om man icke vid företagandet av kommande förstärkningsarbeten å linjen Mora—Kristinehamn borde kunna stanna vid det billigare alternativet. I alla händelser syntes frågan om dylika förstärkningsarbeten ej behöva

[55.] företagas till prövning, förrän linjen Brunflo—Sveg färdigbyggt samt trafiken å linjen vuxit, så att verkligt behov av en sådan förstärkning föreläge eller densamma kunde förutses bliva erforderlig i en nära framtid.

Kungl. Maj:t delade den av departementschefen uttalade uppfattningen i ämnet, varför någon framställning om anslag till här förevarande förstärkningsarbeten icke blev föremål för riksdagens prövning i samband med beslutet om banans förvärvande för statens räkning.

I sin skrivelse den 29 september 1917 anför nu järnvägsstyrelsen, att under det senaste året inträffat förhållanden, som medfört, att banans högsta trafikförmåga redan måst tagas i anspråk, och fortsätter:

Härtill har bidragit dels en ökning av banans lokaltrafik, dels också en för banan ny trafik, som styrelsen ansett sig nödsakad ditleda för avlastning av andra stadsbanedelar.

*Lokaltrafiken* för banan har ökats dels därigenom, att styrelsen vid banans övertagande har ansett sig böra bereda allmänheten i de trakter, banan genomlöper, något gynsammare persontågsförbindelser än som förut erbjöds, dels genom att i och med banans inkorporering i statsbanenätet största delen av de omfattande transporter till Göteborg från banans norra och mellersta delar kommer att ledas över statsbanelinjerna Kristinehamn—Laxå i stället för över Herrhult vidare å Bergslagernas järnvägar.

Den nya trafik, som skapats och ytterligare kan skapas över banan, har uppkommit huvudsakligast genom styrelsens strävan att från linjen Krylbo—Bollnäs avlyfta den trafik, som på andra vägar ändock kan framföras mellan norra och mellersta Sverige. För ändamålet har styrelsen dels redan i begränsad omfattning genomfört, dels ock planerat en sådan omläggning av vissa transporter mellan sträckan Göteborg—Laxå—Kristinehamn, å ena sidan, och stationerna norr om Bollnäs, å andra sidan, att dessa transporter i stället för att ledas över Krylbo—Storvik—Bollnäs nu skola ledas över Laxå—Kristinehamn—Mora—Bollnäs.

Denna styrelsens åtgärd innebär sålunda indirekt en ökning av transportförmågan å linjen Krylbo—Bollnäs. Beträffande denna linjetransportförmåga vill styrelsen bringa i Kungl. Maj:ts erinran, att transportbehovet å denna senare linje mycket överstiger linjens transportförmåga.

Dessutom har styrelsen planlagt en viss omläggning av transporter från Dala—Hälsinglands av statens järnvägar arrenderade järnväg i syfte att sådana transporter, som nu utgå från denna bana över Bollnäs, i stället måtte utgå över Orsa—Mora. I synnerhet gäller detta för träkolssändningar, varigenom antalet träkolssändningar från Norrland söderut utöver linjen Bollnäs—Krylbo i mot svarande grad kunna ökas. Styrelsen har redan i samband med föregående års anslagsäskande haft tillfälle framhålla, hurusom denna trafik alltjämt befinner sig i stark stegring, och får styrelsen som exempel härpå nämna, att antalet vid statens järnvägars stationer lastade träkolsvagnar, medförda i riktning mot Krylbo, under senaste träkolssäsong utgjort 22,865 mot 18,188 år 1916 och 14,237 år 1915.

Den trafik, som på detta sätt tillförts och kommer att tillföras bandelen Mora—Kristinehamn, kan icke besörjas med de lokomotiv, som övertogos av den enskilda banan, utan hava lokomotiv från statens järnvägars övriga linjer måst

ditbeordras. Emellertid tillåter banans överbyggnad icke att statens järnvägars modernare godstågslokomotiv framföras över banan, utan måste en så gammal lokomotivtyp som byggd på 1860-talet användas. Det behöver icke kraftigare utsägas, att driften på detta sätt icke blott ställer sig synnerligen dyrbar, utan att trafikförmågan på banan med dylik otidsenlig materiell icke kan i nämnvärd omfattning utökas.

Styrelsen har därför i anslutning till vad styrelsen här ovan anført ansett, att åtgärder omedelbart böra vidtagas till banans utbyggande för högre trafikkapacitet och att denna utbyggnad bör vara fullbordad vid den tidpunkt, då statsbanebyggnaden Sveg—Brunflo beräknas vara färdigbyggd eller år 1920.

I anslutning till vad föredragande departementschefen anført i ovan åberopade statsrådsprotokoll, finner styrelsen, att banans trafikförmåga nu endast bör ökas genom mindre kostsamma åtgärder än de, vilka i ovannämnda första alternativ förutsättas, och ansluter sig styrelsen helt till den ståndpunkten, att för närvarande billigare åtgärder böra ifrågasättas. Med hänsyn till svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att nu anskaffa för genomförandet av det senare alternativet erforderliga räler kan emellertid under nuvarande förhållanden detta icke bringas till utförande. Styrelsen har därför tänkt sig, att de för linjens förhöjda trafikförmåga nödvändiga förstärkningsarbetena skulle genomföras enligt följande grunder.

*Spåröverbyggnaden* förstärkes genom ökning av slipersantalet från nuvarande 13 stycken per skenlängd om 9.14 meter till 16 stycken, men med bibehållande av de nuvarande rälererna. Kostnaderna härför beräknar styrelsen uppgå till 600,000 kronor.

*Broöverbyggnaderna* utbytas eller förstärkas, så att de erhålla en bärförmåga motsvarande minst den sålunda för spåröverbyggnaden erhållna. Vissa broar behöva för detta ändamål ej alls förstärkas, utan äga redan nu den erforderliga styrkan. Beträffande de övriga broarna äro en del avsedda att fullständigt utbytas, medan åter andra endast behöva förstärkas. För dessa arbeten hava kostnaderna beräknats till 748,000 kronor.

Med den nu angivna förstärkningen av bandelens överbyggnad har styrelsen avsett att kunna låta framföra en av statens järnvägars moderna godstågslokomotivtyper, litt. E., med ett största axeltryck av 12.5 ton och en största tillåten hastighet av 60 kilometer per timme. Med denna typ komma avsevärt längre tåg att kunna framföras än vad fallet är för närvarande, vilket kommer att i sin mån bidra till minskning av driftkostnaden. Järnvägsstyrelsen har låtit verkställa en utredning över den ekonomiska innebörden av införandet av denna tyngre och modernare lokomotivtyp, och har denna utredning givit vid handen, att med tillämpning av den under första delen av år 1917 gällande tidtabellen, nedan angivna årliga besparingar vid olika kolpris skulle uppstå, om typ litt. E användes i stället för nu tillåtna maskintyper.

Kolpris per ton kronor	20	30	40	50	75
Besparing per år »	138,000	177,000	216,000	255,000	350,000

Denna förstärkning av banans överbyggnad ansluter sig därjämte synnerligen väl till en fortsatt framtida förstärkning. Genom utläggande av 34 kilograms räler och utbyte av de broöverbyggnader, som nu tillsvidare endast äro avsedda att förstärkas till en bärförmåga svarande mot 12.5 tons axeltryck, mot en överbyggnad för 18 ton kommer nämligen överbyggnaden att medgiva framförandet av den moderna lokomotivtypen litt. B.

[55.]

*Bangårdarna* äro avsedda att erhålla bättre spårutrymmen, dels genom att mötesspären utbyggas till i regel 600 meters fri längd å samtliga stationer med undantag av bangårdarna vid Vika, Vimo, Gävunda och Nyhyttan, där terrängförhållandena och andra omständigheter ej kunnat medgiva anordnandet av en dylik mötesspårängd med hänsyn till de därmed förenade höga kostnaderna, och att å vissa stationer, nämligen vid Sågen, Lesjöfors, Persberg, Nykroppa och Storfors, ett tredje tågspår anordnas, dels genom i vissa fall bättre anordningar för frilastning och uppställning av vagnar. Beträffande den av styrelsen föreslagna mötesspårängden har styrelsen ansett att då bandelen nu skall erhålla en omfattande utbyggnad, skäl synas föreligga att tilltaga denna längd lika stor som numera är gällande vid statens järnvägars huvudlinjer och som å denna bandel kan ifrågakomma för tomvagnståg.

Kostnaderna för dessa arbeten hava beräknats till 800,000 kronor.

Förbättring av *kol- och vattenstationer* har ansetts erforderlig å ett mindre antal platser och beräknats draga en kostnad av 60,000 kronor.

Beträffande *husbyggnader* hava såväl *boställshus* som *stationsbyggnader* ansetts böra uppföras på ett flertal platser. Boställshus erfordras dels på grund av trafikökningen, dels ock på grund av den utefter denna linje såväl som å övriga platser i landet rådande stora bostadsbristen. För banpersonalen är behovet av boställshus särskilt trängande. Genom uppförande av nya stationshusbyggnader har även bostadsbehovet i viss utsträckning på respektive platser blivit samtidigt tillgodosett därigenom att de nya byggnaderna inrymma vissa lägenheter. Sålunda har nytt stationshus föreslagits att uppföras vid Storfors, boställshus vid Vansbro, kombinerad banmästar- och banvaktstuga vid Nyhyttan, banmästarstugor vid Långbanshyttan, Sågen och Nässundet, fem banvaktstugor å linjen samt slutligen ett manskaps- och förrådshus vid Mora. Kostnaderna för dessa husbyggnader, där de icke äro medtagna i den beräknade kostnaden för utvidgning av vissa bangårdar såsom vid Kättbo och Ryssån, uppgår till 326,000 kronor.

Slutligen har styrelsen ansett det nödvändigt att förbättra *telefon- och telegrafväsendet* utefter linjen och har styrelsen beräknat kostnaderna härför till 124,000 kronor.

Av här ovan angivna arbeten har styrelsen för avsikt att låta förstärka spår- och broöverbyggnaderna för till styrelsens disposition stående medel. Arbetena ifråga har styrelsen vidare tänkt sig utförda under åren 1918, 1919 och 1920.

Beträffande övriga nu föreslagna arbeten äro dessa av det slag, att särskilt anslag för desamma erfordras. För att emellertid ej belasta år 1919 med hela detta anslag och med hänsyn till förut nämnd tidpunkt, då statsbanan Brunflo—Sveg senast beräknas bliva fullbordad, föreslår styrelsen att anslaget uppdelas jämväl på år 1920.

Departements-  
chefen.

Frågan om utförande av vissa förstärkningsarbeten å bandelen Mora—Kristinehamn har, såsom redan förut bringats i erinran, varit föremål för en preliminär behandling inför Kungl. Maj:t år 1916, i det att järnvägsstyrelsen nämnda år i sammanhang med frågan om förvärvet för statens räkning av ifrågavarande bandel framlade förslag

[55.]  
i två alternativ till dylika arbetens utförande å bandelen. På sätt nyss framhållits, uttalade sig vid frågans behandling i statsrådet föredragande departementschefen i den riktning, att man, då trafikförmågan å linjen Orsa—Sveg icke torde under överskådlig framtid kunna förbättras genom linjeomläggning, syntes kunna stanna vid det s. k. senare alternativet eller alternativ II, enligt vilket, med bibehållande tillvidare av de ogynnsamma stignings- och kurvförhållandena, trafikkapaciteten skulle höjas genom att inlägga grövre rälér. Det definitiva avgörandet i ämnet fann departementschefen icke behöva ske, förrän dels linjen Orsa—Sveg kommit i statens hand, dels linjen Sveg—Brunflo färdigbyggts, dels ock trafiken å linjen Mora—Kristinehamn nått den omfattning, att omedelbart eller åtminstone i en nära framtid en förstärkning av banans kapacitet erfordrades. Medan sålunda departementschefen år 1916 till stor del ställde utförandet av ifrågavarande förstärkningsarbeten i beroende av den blivande lokala trafiken å bandelen Kristinehamn—Mora jämte linjerna norr om sistnämnda ort till Brunflo, har järnvägsstyrelsen nu vid frågans förnyade framförande låtit en annan trafikfråga träda i förgrunden, nämligen möjligheten av att i större utsträckning än hittills kunna använda bandelen Mora—Kristinehamn såsom avledare för den genomgående trafiken mellan Norrland och mellersta Sverige och därigenom avlasta en del av denna trafik från bandelen Krylbo—Bollnäs. Redan före kriget översteg trafiken å nämnda bandel liksom för övrigt å hela linjen Krylbo—Långsele, vilken utgör själva pulsådern för trafiken till Norrland söderifrån, linjens kapacitet, och efter den med krigets början inträffade högtrafiken har ingen linje varit så överbelastad som denna. Visserligen har styrelsen under de senaste åren för medel, som stått till styrelsens förfogande, låtit verkställa förstärkning av spåröverbyggnaden å linjen Krylbo—Långsele i avsikt att kunna framföra tyngre och starkare lokomotiv, och efter Kungl. Maj:ts framställning beviljade 1917 års riksdag betydande belopp för ifrågavarande linjes utbyggnad medels förlängning av mötesspår och utläggning av ett tredje tågspår ävensom anordnande av nya mötesplatser, men dessa åtgärder äro dock icke tillräckliga för att för en längre tid framåt garantera den ständigt stegrade trafikens besörjande på ett nöjaktigt sätt. Man torde därför böra, i den mån så är möjligt, genom anlåtande av nya trafikvägar verkställa en avlastning, åtminstone i fråga om de hårdast pressade bansträckorna. Då nu möjlighet härtill yppar sig, vad angår den södra delen av linjen Krylbo—Långsele, genom att leda en del av trafiken

[55.] till och från mellersta Sverige, å ena sidan, och platser norr om Bollnäs, å andra sidan, å en ny trafikväg över Laxå—Kristinehamn—Mora—Bollnäs, torde denna möjlighet enligt min uppfattning bära i görligaste mån utnyttjas och det härför nödiga villkoret, höjandet av trafikkapaciteten å linjen Mora—Kristinehamn, uppfyllas så snart omständigheterna medgiva det.

Den av styrelsen framlagda planen för förstärkningsarbetenas utförande har väsentligen begränsats till vissa åtgärder att förstärka bandelens överbyggnad i avseende å spår och broar, så att en av de moderna lokomotivtyperna, litt. E, kan å bandelen framföras. Härtill ansluter sig behovet av att anordna bättre spårutrymmen å bangårdarna, att förbättra kol- och vattenstationerna samt telefon- och telegrafväsendet ävensom att uppföra en del boställshus och stationsbyggnader.

Nu ifrågavarande förstärkningsarbeten skulle enligt styrelsens plan bekostas av till styrelsens disposition stående medel. Kostnaderna för övriga arbeten skulle däremot bestridas av anslagsmedel. Mot de äskanden, som av styrelsen för sistberörda arbetens utförande ifrågasatts, har jag efter skedd granskning funnit mig icke bära göra någon erinran.

Såsom av styrelsens redogörelse framgår, skulle utförandet av samtliga arbetena uppdelas på tre år med början år 1918. Linjen Mora—Kristinehamn skulle sålunda föreligga i ett med avseende å trafikkapaciteten förbättrat skick vid ingången av år 1921 eller vid samma tidpunkt, som linjen Sveg—Brunflo beräknas vara fullbordad. Att detta förhållande kommer att bliva av stor betydelse för den lokala trafiken å hela statsbanelinjen Brunflo—Kristinehamn torde utan vidare vara uppenbart.

På grund av det anförda och under hänvisning till särskild framställning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för utförande av *vissa arbeten å bandelen Kristinehamn—Mora för ökande av dess trafikkapacitet* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

#### XIV. Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar.

Efter framställning av Kungl. Maj:t beviljade 1917 års riksdag ett belopp av 30,000 kronor för påbörjande av arbetet med brandväsendets ordnande vid statens järnvägar. I första hand avsågs med detta anslag att bestrida kostnaderna för genomförande av ett enhetligt slangkopplingssystem, vilka kostnader järnvägsstyrelsen i sin helhet beräknat till 50,000 kronor. [56.]  
Ordnande av  
brandväsen-  
det vid  
statens  
järnvägar.

I sin skrivelse av den 29 september 1917 meddelar järnvägsstyrelsen, att de utredningar, som av styrelsen igångsatts för ordnande av brandväsendet i sin helhet vid statens järnvägar, visserligen ännu ej vore fullt genomförda, men ansåge sig dock styrelsen med den överblick över erforderliga arbeten och moderniseringar, som hitintills erhållits, redan nu böra begära anslag för påbörjandet av arbetena, bland annat, med förbättrande och tillgodogörande av vattentillgången för brandväsendets tryggande på en del stationer.

För att erhålla medel dels till sistnämnda arbete, dels ock till fullföljande av genomförandet av ett enhetligt slangkopplingssystem hemställer styrelsen om ett anslag för år 1919 av 70,000 kronor.

Med allt erkännande av vikten att den påbörjade moderniseringen av brandväsendet vid statens järnvägar snabbt fullföljes, torde dock anslaget för år 1919 kunna begränsas till samma belopp, som beviljats för år 1918. Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen Departements-  
chefen.

att för fortsättande av arbetet med *ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 30,000 kronor.

#### XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.

Rörande behovet av ett dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten anför järnvägsstyrelsen följande: [57.]

Under ifrågavarande anslagspost avses upptaga det belopp, som tidigare influtit under benämningen »Diverse arbeten». Med hänsyn till anslagets natur är denna rubrik vilseledande. Med ifrågavarande anslag täcktes nämligen utgifter *dels* för sådana mindre nybyggnader, vilka var för sig beräknas betinga en kostnad, tidigare understigande 10,000 kronor, vilken begränsning styrelsen nu föreslår måtte sättas till 15,000 kronor, och vilka därför ej intagits bland före- Disposi-  
tionsanslag  
för oförut-  
sedda och  
mindre  
arbeten.

[57.] stående, särskilt omnämnda arbeten, *dels* för tillgodoseende av sådana behov, som icke längre tid i förväg kunna förutses.

Anslaget har uppgått för vart och ett av åren		
	1910—1915 till	500,000 kronor
	1916 »	650,000 »
	1917 »	800,000 »
	1918 »	1,000,000 »

Som styrelsen i sin varje år avgivna underdåniga framställning haft tillfälle framhålla, hava dessa anslag ständigt visat sig otillräckliga, vilket särskilt starkt framträtt under senare år. Detta har sin förklaring *dels* i de jämsides med trafikens utveckling framkommande ökade kraven på medel för hastigt påkommande behov, vilka med trafikökningen med varje år bliva allt större och i regel äro av den natur, att de icke kunna uppskjutas, *dels* i penningvärdets fall, som innebär en inskränkning i arbetenas omfattning. Exempelvis må nämnas, hurusom eu ökning av trafiken eller en omläggning av densamma i avsikt att erhålla bättre driftresultat många gånger kan kräva anläggningar, vilka en längre tid i förväg ej kunnat förutses. Under pressen av högtrafik förekomma dylika fall särskilt ofta.

I anslutning härtill och med särskild hänsyn till de oerhört ökade arbets- och materialpriserna hemställer järnvägsstyrelsen, att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för år 1919 måtte anvisas ett anslag av 1,250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel i förskott för år 1918 utanordna 250,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Såsom av styrelsens redogörelse framgår, innefattar det för ifrågasvarande ändamål nu begärda anslaget, 1,250,000 kronor, en höjning i förhållande till det år 1918 beviljade med 250,000 kronor. De skäl, styrelsen anfört för denna höjning, finner jag dock övertygande. Härutöver torde böra framhållas, att, om detta anslag sättes till ett mera betydande belopp, möjlighet beredes att vid de större anläggningarna utföra en del kompletterings- eller förändringsarbeten, vilka medföra besparingar i driftkostnader, men för vilka medel icke finnas tillgängliga av det för respektive anläggning beviljade anslag, enär lämpligheten av förändringarna ej från början kunnat bedömas utan i regel framkommer först under anläggningsarbetenas utförande.

Styrelsens förslag, att ifrågasvarande anslag hädanefter må anlitas för utförande av sådana mindre nybyggnadsarbeten, varför kostnaderna belöpa sig till högst 15,000 kronor — mot förut stadgade 10,000 kronor — har, med hänsyn jämväl till de ökade arbets- och materialpriserna, ej givit mig anledning till erinran.

Jag hemställer alltså — under hänvisning till särskild framställning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

[57.]

att såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

## XVI. Medel för täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag.

Till täckande av brist, som uppkommit å vissa, till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar anvisade anslag har nästlidet års riksdag för år 1918 beviljat ett reservationsanslag av 1,252,900 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

[58.]

Täckande av uppkommen brist å vissa förut beviljade anslag.

Det sålunda fattade beslutet föranleddes därav, att särskilda av riksdagen åren 1913, 1914 och 1915 för ifrågavarande ändamål anvisade anslag på grund av den inträffade stegringen i arbets- och materialpriser visat sig otillräckliga.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om beviljande av ytterligare anslag för nu ifrågavarande ändamål och därvid anfört följande:

»I sin föregående år ingivna framställning om erforderliga tilläggsanslag för fullföljandet av vissa av 1913, 1914 och 1915 års riksdagar beslutade arbeten anmälde styrelsen, att även vissa av 1916 års riksdag beviljade anslag skulle komma att överskridas på grund av ökade arbets- och materialpris, men att styrelsen härtill skulle återkomma i samband med årets äskanden.

Förutom medel för täckandet av sålunda uppkommen brist å av 1916 års riksdag beviljade anslag erfordras dock därjämte medel för täckandet av ytterligare brist å anslag från de trenne föregående årens riksdagar.

Denna brist är att hänföra dels till sådana arbeten, vilka icke medtogos i föregående års framställning, men dels även till sådana, vilka då medtogos, men för vilka erfordras ytterligare tilläggsanslag.

Orsaken till att styrelsen i vissa fall nödgas återkomma med begäran om ytterligare tilläggsanslag är de alltjämt stegrade kostnaderna för arbete och material.

Slutligen har styrelsen här nedan även upptagit samtliga av 1917 års riksdag beviljade särskilda anslag under »Nya byggnader och anläggningar», vilka icke fordra fortsättningsanslag, jämte de brister, som med nu gällande pris beräknas uppstå, när arbetena blivit slutförda. Härvid hava dessa brister uppskattats att utgå efter en viss procent å den ursprungliga kostnadssumman, varvid hänsyn tagits dels till arbetenas art och dels till den tidpunkt, då de komma att utföras i jämförelse med tiden för kostnadsberäkningen å desamma.

[58.]

Nedanstående tablå utvisar, hur bristen fördelar sig å de olika arbetena.

1	2	3	4	5	6		7
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	Brist		
					verklig.	beräknad.	
<b>1913 års riksdag.</b>							
<i>Munkedal</i> , uppförande av boställshus .....	24,500	10,500	35,000	50,000	—	15,000	
<i>Karlstad</i> , ombyggnad av bangården .....	137,000	20,000	157,000	208,000	—	51,000	
<i>Ängelholm</i> , utvidgning av lokstation och spårssystem .....	*) 260,000	—	260,000	359,000	—	99,000	
<i>Storvik</i> , uppförande av vägbro .....	28,400	17,600	46,000	81,000	—	35,000	
<i>Grötningen</i> , » » hållplatsstuga .....	13,400	—	13,400	28,200	—	14,800	
<i>Edånge</i> , » » ny bro över Ljusnan .....	280,000	16,000	296,000	306,000	—	10,000	
Summa	743,300	64,100	807,400	1,032,200	—	224,800	
<b>1914 års riksdag.</b>							
<i>Örebro</i> , uppförande av spårväxelverkstad ..	290,000	105,000	395,000	565,000	—	170,000	
<i>Hässleholm</i> , ombyggnad av bangården .....	** 429,000	197,000	626,000	887,000	—	261,000	
<i>Morshyttan</i> , utvidgning av spårssystemet ..	31,400	3,000	34,400	38,000	—	3,600	
<i>Östersund</i> , uppförande av expeditions- och verkstadsbyggnad .....	45,000	6,000	51,000	63,500	—	12,500	
Summa	795,400	311,000	1,106,400	1,553,500	—	447,100	
<b>1915 års riksdag.</b>							
<i>Frösunda</i> , kolgivningsanordning .....	95,000	65,000	160,000	200,000	—	40,000	
<i>Strängsjö</i> , utvidgning av spårssystemet .....	26,000	4,500	30,500	35,600	—	5,100	
<i>Simonstorp</i> , » » » .....	29,500	—	29,500	32,000	—	2,500	
<i>Adolfsberg</i> , » » hållplatsen .....	29,000	9,000	38,000	41,000	—	3,000	
<i>Norrköping</i> , uppförande av revisionsverkstad	88,000	—	88,000	168,000	—	80,000	
» » » personalhus .....	36,000	—	36,000	53,000	—	17,000	
» » » ångcentral och förråd .....	63,000	—	63,000	99,000	—	36,000	
<i>Möckeln</i> , utvidgning av håll- och lastplatsen	20,000	—	20,000	25,000	5,000	—	
<i>Kävlinge</i> , tillbyggnad av stationshuset ...	16,000	—	16,000	25,000	—	9,000	
<i>Blädinge</i> , anordnande av station .....	*** 79,000	—	79,000	91,000	—	12,000	
<i>Gripenberg</i> , utvidgning av spårssystemet ...	20,000	—	20,000	22,000	2,000	—	
<i>Strålnäs</i> , » » » .....	16,000	—	16,000	21,000	—	5,000	

\*) Beviljat delvis av 1914 års senare riksdag.

\*\*) » » » 1915 » riksdag.

\*\*\*) » » » 1916 » »

[58.]

1	2	3	4	5	6		7
					Brist		
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	verklig.	beräknad.	
<i>Billesholms gruva</i> , vattentagningsanordningar .....	40,000	17,000	57,000	82,000	—	25,000	
<i>Höganäs</i> , fortsatt utvidgning av stationen .....	50,000	25,000	75,000	145,000	—	70,000	
<i>Kilafors</i> , utvidgning av spårsystemet .....	11,500	4,500	16,000	20,000	—	4,000	
<i>Byvalla</i> , " " " .....	10,200	—	10,200	11,700	—	1,500	
<i>Hästbo</i> , " " " .....	11,000	—	11,000	15,000	—	4,000	
<i>Östersund</i> , uppförande av vattentorn .....	32,000	5,000	37,000	49,500	—	12,500	
<i>Notviken</i> , " " 3 bostadshus .....	81,000	36,150	117,150	141,400	—	24,250	
<i>Kopparsden</i> , " " banmästarstuga .....	12,500	3,200	15,700	16,600	—	900	
<i>Abisko</i> , anläggning av vatten- och avloppsledningar .....	17,500	3,500	21,000	27,835	6,835	—	
<i>Öre älv</i> , utförande av ny järnvägsbro jämte linjeomläggning .....	*850,000	325,000	1,175,000	1,650,000	—	475,000	
Summa	1,633,200	497,850	2,131,050	2,971,635	13,835	826,750	
<b>1916 års riksdag.</b>					840,585		
<i>Alster</i> , uppförande av boställshus .....	14,000	—	14,000	17,500	—	3,500	
<i>Stenstorp</i> , utvidgning av spårsystemet .....	21,400	—	21,400	26,200	—	4,800	
<i>Gårdsjö</i> , " " " .....	23,000	—	23,000	27,500	—	4,500	
<i>Jönköping</i> , påbyggnad av godsmagasinet .....	10,000	—	10,000	18,000	—	8,000	
<i>Kortebo</i> , anordnande av mötesplats .....	56,000	—	56,000	62,000	—	6,000	
<i>Ulvåker</i> , " " " .....	17,000	—	17,000	18,200	—	1,200	
<i>Valltorp</i> , utvidgning av håll- och mötesplatsen .....	33,000	—	33,000	56,000	—	23,000	
<i>Ång</i> , anordnande av mötesplats .....	21,000	—	21,000	30,500	—	9,500	
<i>Skrea</i> , uppförande av boställshus .....	11,000	—	11,000	19,500	—	8,500	
<i>Gullbrandstorp</i> , uppförande av boställshus .....	19,000	—	19,000	28,000	—	9,000	
" " " utvidgning av spårsystem .....	12,000	—	12,000	23,000	—	11,000	
<i>Hallsberg</i> , uppförande av vattentorn .....	10,500	—	10,500	30,500	—	20,000	
<i>Hälsingborg</i> , uppförande av vattentorn .....	25,000	—	25,000	78,000	—	53,000	
<i>Sävenäs</i> , " " " .....	37,000	—	37,000	55,000	—	18,000	
<i>Trälleborg ångf.</i> , tillbyggnad av stationshuset .....	20,000	—	20,000	30,000	—	10,000	
<i>Diö</i> , uppförande av stationshus .....	27,000	—	27,000	42,000	—	15,000	

\*) Beviljat av 1915 års riksdag med 100,000 kr.  
" " 1916 " " " 550,000 "  
" " 1917 " " " 200,000 "

[58.]

1	2	3	4	5	6		7
					Brist		
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	verklig.	beräknad.	
<i>Möckeln</i> , anordnande av mötesplats .....	17,000	—	17,000	25,000	—	8,000	
<i>Storvik</i> , utvidgning av spårsystemet .....	22,000	—	22,000	27,700	—	5,700	
<i>Bollnäs</i> , " " " .....	60,200	—	60,200	85,200	—	25,000	
" , tillbyggnad av stationshuset .....	10,500	—	10,500	16,500	—	6,000	
<i>Karsjö</i> , utvidgning av spårsystemet .....	12,000	—	12,000	14,000	—	2,000	
<i>Fors</i> , " " " .....	11,000	—	11,000	14,000	—	3,000	
<i>Torsåker</i> , uppförande av boställshus .....	16,000	—	16,000	28,000	—	12,000	
<i>Östersund</i> , " " manskapshus .....	25,000	—	25,000	42,000	—	17,000	
<i>Byvalla</i> , anordnande av vattenledning .....	15,000	—	15,000	25,000	—	10,000	
<i>Nybo</i> , uppförande av stationsstuga .....	16,000	—	16,000	30,500	—	14,500	
<i>Örnsköldsvik</i> , anordnande av kaj för kol- emottagning .....	187,000	—	187,000	307,000	—	120,000	
<i>Skorped</i> , anordnande av vattenledning .....	18,000	—	18,000	26,000	—	8,000	
<i>Norrfors</i> , utvidgning av spårsystemet .....	11,500	—	11,500	13,500	—	2,000	
<i>Svartön</i> , utläggning av tvenne rangerspår .....	16,500	—	16,500	25,500	—	9,000	
<i>Lakaträsk</i> , utvidgning av spårsystemet .....	12,000	—	12,000	16,000	—	4,000	
<i>Myrheden</i> , kol- och vattengivningsanordning .....	29,000	—	29,000	46,000	—	17,000	
<i>Gällivare</i> , uppförande av boställshus .....	59,000	—	59,000	93,000	—	34,000	
<i>Bollnäs</i> , uppförande av 6 lokstallar, re- visionsverkstad, förråd, vattentorn och vändskiva .....	*305,000	—	305,000	600,000	—	295,000	
Uppförande av 6 banvaktstugor å <i>V distriktet</i> .....	60,000	—	60,000	104,400	—	44,400	
Anordnande av badrum och tvättstugor för personal vid vissa stationer å <i>V distriktet</i> .....	30,800	—	30,800	38,800	—	8,000	
Telegraf- och sektionstelefonledningar .....	180,900	—	180,900	310,900	—	130,000	
Elektriska belysningsanläggningar .....	100,000	—	100,000	150,000	—	50,000	
Summa	1,571,300	—	1,571,300	2,600,900	—	1,029,600	
<b>1917 års riksdag.</b>							
<i>Älvsjö</i> , uppförande av boställshus .....	32,000	—	32,000	44,800	—	12,800	
<i>Skåre</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	30,000	—	10,000	

\*) Beviljat av 1916 och 1917 års riksdagar.

1	2	3	4	5	6		7
					Brist		
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	verklig.	beräknad.	
<i>Kil</i> , uppförande av boställshus .....	54,000	—	54,000	75,600	—	21,600	
<i>Trättelanda</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	14,000	—	4,000	
<i>Nässjö</i> , " " " .....	58,000	—	58,000	87,000	—	29,000	
<i>Ugglehult</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Vislanda</i> , inköp av fastighet .....	18,000	—	18,000	18,000	—	—	
<i>Sandåkra</i> , uppförande av boställshus .....	15,600	—	15,600	23,400	—	7,800	
<i>Flädie</i> , " " " .....	27,000	—	27,000	40,500	—	13,500	
<i>Storvik</i> , " " " .....	27,000	—	27,000	40,500	—	13,500	
<i>Långsele</i> , " " " .....	52,000	—	52,000	78,000	—	26,000	
<i>Lottefors</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	30,000	—	10,000	
<i>Ånge</i> , " " " .....	54,000	—	54,000	81,000	—	27,000	
" , "inköp av fastighet .....	50,200	—	50,200	50,200	—	—	
<i>Bollnäs</i> , " " " .....	80,200	—	80,200	80,200	—	—	
<i>Nyåker</i> , uppförande av boställshus .....	22,000	—	22,000	30,800	—	8,800	
Uppförande av 6 banvaktstugor å <i>V di-</i> <i>striktet</i> .....	75,000	—	75,000	105,000	—	30,000	
<i>Näverkarret</i> , uppförande av stationsstuga	21,500	—	21,500	30,100	—	8,600	
<i>Hedsjön</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	28,000	—	8,000	
<i>Röstbo</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	28,000	—	8,000	
<i>Loster</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	28,000	—	8,000	
<i>Yttersjön</i> , " " " .....	21,500	—	21,500	32,300	—	10,800	
<i>Lappberg</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	30,000	—	10,000	
<i>Lottefors</i> , uppförande av stationshus .....	17,500	—	17,500	28,000	—	10,500	
<i>Uppsala</i> , tillbyggnad av stationshus .....	22,300	—	22,300	35,700	—	13,400	
<i>Göteborg</i> , " " " .....	13,000	—	13,000	18,200	—	5,200	
<i>Hälsingborg</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	32,000	—	12,000	
<i>Boden</i> , " " " .....	17,200	—	17,200	24,100	—	6,900	
<i>Åsträsk</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Brännland</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Myrheden</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Långträsk</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Storsund</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	
<i>Brännberg</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000	

[58.]

	1	2	3	4	5	6		7
						Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	
verklig.	beräknad.							
<i>Ekträsk</i> , tillbyggnad av stationshus.....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000		
<i>Tvärdlund</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	15,000	—	5,000		
<i>Höganäs</i> , " " " .....	67,000	—	67,000	107,000	—	40,000		
<i>Nyköping</i> , uppförande av godsexpeditions- byggnad .....	36,000	—	36,000	54,000	—	18,000		
<i>Hallsberg</i> , påbyggnad av expeditions- och överliggningsrum .....	37,000	—	37,000	51,800	—	14,800		
<i>Göteborg</i> , uppförande av magasin för an- kommande ilgods .....	40,000	—	40,000	56,000	—	16,000		
<i>Lund</i> , tillbyggnad av godsmagasin .....	25,000	—	25,000	35,000	—	10,000		
<i>Storlien</i> , utvidgning ar tullokalerna .....	12,700	—	12,700	17,800	—	5,100		
<i>Skellefteå</i> , tillbyggnad av godsmagasin ..	24,200	—	24,200	36,300	—	12,100		
<i>Boden</i> , inköp av hotellet .....	60,000	—	60,000	60,000	—	—		
Anordning av tvättstugor å <i>IV och V</i> <i>distrikten</i> .....	29,300	—	29,300	44,000	—	14,700		
<i>Valla</i> , utvidgning av spårsystemet .....	23,000	—	23,000	32,200	—	9,200		
<i>Järlåsa</i> , anordnande av mötesplats .....	58,000	—	58,000	84,100	—	26,100		
<i>Isätra</i> , " " " .....	47,000	—	47,000	65,800	—	18,800		
<i>Hökmora</i> , " " " .....	41,000	—	41,000	57,400	—	16,400		
<i>Falköping-Ranten</i> , utvidgning av spårsy- stemet .....	29,700	—	29,700	41,600	—	11,900		
<i>Porla</i> , utvidgning av spårsystemet .....	31,000	—	31,000	43,400	—	12,400		
<i>Svartå</i> , " " " .....	55,300	—	55,300	77,400	—	22,100		
<i>Sommen</i> , " " " .....	25,500	—	25,500	35,700	—	10,200		
<i>Boxholm</i> , " " " .....	16,000	—	16,000	22,400	—	6,400		
<i>Stehag</i> , " " " .....	57,000	—	57,000	79,800	—	22,800		
<i>Fosieby</i> , " " " .....	13,500	—	13,500	18,900	—	5,400		
<i>Böketofta</i> , " " " .....	47,000	—	47,000	65,800	—	18,800		
<i>Skälderviken</i> , " " " .....	55,000	—	55,000	77,000	—	22,000		
<i>Kattarp</i> , " " " .....	15,300	—	15,300	21,400	—	6,100		
<i>Nyväng</i> , " " " .....	24,000	—	24,000	33,600	—	9,600		
<i>Jularbo</i> , " " " .....	53,100	—	53,100	69,000	—	15,900		
<i>Horndal</i> , " " " .....	18,000	—	18,000	23,400	—	5,400		

1	2	3	4	5	6		7
					Brist		
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	verklig.	beräknad.	
<i>Baggd</i> , anordnande av mötesplats .....	50,000	—	50,000	70,000	—	20,000	
<i>Granbo</i> , utvidgning av spårsystemet...	29,000	—	29,000	37,700	—	8,700	
<i>Karsjö</i> , " " " .....	22,000	—	22,000	28,600	—	6,600	
<i>Medskogsheden</i> , " " " .....	20,000	—	20,000	28,000	—	8,000	
<i>Lingbo</i> , " " " .....	13,600	—	13,600	17,700	—	4,100	
<i>Edänge</i> , anordnande av ny mötesplats.....	54,500	—	54,500	76,300	—	21,800	
<i>Tallåsen</i> , utvidgning av spårsystemet...	21,200	—	21,200	27,600	—	6,400	
<i>Hennan</i> , " " " .....	20,600	—	20,600	26,800	—	6,200	
<i>Ramsjö</i> , " " " .....	25,700	—	25,700	33,400	—	7,700	
<i>Mellansjö</i> , " " " .....	15,000	—	15,000	21,000	—	6,000	
<i>Bispgården</i> , " " " .....	71,000	—	71,000	92,300	—	21,300	
<i>Kälarne</i> , " " " .....	17,000	—	17,000	23,800	—	6,800	
<i>Nyhem</i> , " " " .....	15,000	—	15,000	21,000	—	6,000	
<i>Dockmyr</i> , " " " .....	18,600	—	18,600	24,200	—	5,600	
<i>Fängsjöbacken</i> , anordnande av ny mötesplats	35,000	—	35,000	49,000	—	14,000	
<i>Gröttingen</i> , " " " " .....	16,000	—	16,000	20,800	—	4,800	
<i>Stavre</i> , utvidgning av spårsystemet.....	16,800	—	16,800	21,800	—	5,000	
<i>Storlien</i> , " " " .....	60,300	—	60,300	84,400	—	24,100	
<i>Anundsjö</i> , " " " .....	24,500	—	24,500	34,300	—	9,800	
<i>Björnsjö</i> , anordnande av ny mötesplats ...	71,000	—	71,000	99,400	—	28,400	
<i>Brattsbacka</i> , utvidgning av spårsystemet...	16,700	—	16,700	23,400	—	6,700	
<i>Koler</i> , " " " .....	12,400	—	12,400	17,400	—	5,000	
<i>Brännberg</i> , " " " .....	11,700	—	11,700	16,400	—	4,700	
<i>Vindeln</i> , " " " .....	10,000	—	10,000	14,000	—	4,000	
<i>Asträsk</i> , " " " .....	15,000	—	15,000	21,000	—	6,000	
<i>Korsträsk</i> , anordnande av ny mötesplats...	41,000	—	41,000	59,500	—	18,500	
<i>Gammelstad</i> , utvidgning av spårsystemet...	30,000	—	30,000	45,000	—	15,000	
<i>Holmfors</i> , " " " .....	18,200	—	18,200	25,500	—	7,300	
<i>Sandträsk</i> , " " " .....	18,000	—	18,000	25,200	—	7,200	
<i>Harrträsk</i> , " " " .....	14,000	—	14,000	19,600	—	5,600	
<i>Ursviken</i> , " " " .....	15,000	—	15,000	21,000	—	6,000	
<i>Umeå</i> , " " " .....	18,400	—	18,400	25,800	—	7,400	
<i>Örebro, Cv.</i> , utbyggnad av vagnverkstaden	15,000	—	15,000	19,500	—	4,500	

[58.]

1	2	3	4	5	6		7
					Brist		
	Anslag.	Tilläggs- anslag av 1917 års riksdag.	Summa anslag.	Kostnad.	verklig.	beräknad.	
<i>Örebro, Cc.</i> , anordning för lyftning av boggiar m. m. ....	20,000	—	20,000	30,000	—	10,000	
» » , spånledning .....	15,000	—	15,000	15,000	—	—	
» » , spåranordningar .....	32,000	—	32,000	44,800	—	12,800	
<i>Järva lokstation</i> , uppförande av badhus...	22,000	—	22,000	33,000	—	11,000	
<i>Sävenås</i> , uppförande av desinfektionsanstalt	29,000	—	29,000	37,700	—	8,700	
<i>Eslöv</i> , tillbyggnad av godsmagasin .....	34,600	—	34,600	51,900	—	17,300	
<i>Stugsund</i> , förläggning av timmerlossningsbrygga .....	47,000	—	47,000	61,100	—	14,100	
<i>Storvik</i> , uppförande av pumphus med vattentorn .....	67,000	—	67,000	100,500	—	33,500	
<i>Ånge</i> , tillbyggnad av omlastningsmagasin	127,000	—	127,000	127,000	—	—	
<i>Håsjö</i> , anordnande av kol- och vattenstation	50,000	—	50,000	75,000	—	25,000	
<i>Mellansel</i> , tillbyggnad av lokstall .....	34,000	—	34,000	51,000	—	17,000	
<i>Degerbäcken</i> , anordnande av håll och lastplats .....	14,600	—	14,600	20,400	—	5,800	
<i>Boden</i> , uppförande av vagnhall .....	44,400	—	44,400	57,700	—	13,300	
<i>Örekilsälven</i> , anordnande av strandskoning	23,000	—	23,000	29,900	—	6,900	
<i>Krylbo</i> , utvidgning av spårsystemet .....	100,000	—	100,000	130,000	—	30,000	
<i>Olskroken</i> , » » » .....	130,000	—	130,000	182,000	—	52,000	
<i>Jönköping</i> , » » » .....	167,000	—	167,000	233,800	—	66,800	
<i>Stångby</i> , » » » .....	97,000	—	97,000	126,100	—	29,100	
<i>Svalöv</i> , » » » .....	149,000	—	149,000	208,600	—	59,600	
<i>Bräcke</i> , » » » .....	80,000	—	80,000	112,000	—	32,000	
<i>Östersund</i> , uppförande av expeditiöns- och manskapshus .....	108,000	—	108,000	162,000	—	54,000	
» , tillbyggnad av lokstall .....	100,000	—	100,000	150,000	—	50,000	
<i>Kiruna</i> , uppförande av ångcentral .....	130,000	—	130,000	195,000	—	65,000	
<i>Kiruna—Riksgränsen</i> , åtgärder till förhindrande av störningar i svagströmsledningar .....	150,000	—	150,000	225,000	—	75,000	
Summa	4,481,400	—	4,481,400	6,220,100	—	1,738,700	
Summa summarum	<b>9,224,600</b>	<b>872,950</b>	<b>10,097,550</b>	<b>14,378,335</b>	<b>13,835</b>	<b>4,266,950</b>	
						<b>4,280,785</b>	

I tablån hava endast upptagits sådana arbeten, som inverka på trafikkapaciteten och vilkas framskjutande till ett följande år skulle verka hämmande på utvecklingen. De arbeten, som enligt dessa grunder i tablån uteslutits och sålunda ansetts tills vidare kunna anstå, till dess eventuellt andra konjunkturen inträda, äro följande:

anordnande av gångtunnel vid Lerum,  
 » » » » Floda,  
 anläggning av vägport vid Kil,  
 tillbyggnad av stationshuset i Älmhult,  
 anordnande av gångbro vid Krylbo och  
 » av vatten- och avloppsledning vid Mahmberget.

Beträffande samtliga nu upptagna arbeten kan styrelsen givetvis icke förut säga, huruvida begärda tilläggsanslag bliva tillräckliga, och är detta särskilt fallet med 1917 års anslag.

Förutom i tablån upptagna arbeten komma för följande arbeten anslagsbeloppen även att med säkerhet överskridas, men kunna några belopp härutinnan ännu icke uppgivas, enär beträffande Varberg och Boden arbetena på grund av mellankommande orsaker icke komma att utföras enligt ursprungligen tänkt plan och beträffande Anäsvägen förhandlingar med Göteborgs stad ännu pågå. Dessa äro:

Ombyggnad av *Varbergs* bangård, vartill medel beviljats av 1913 och 1914 års riksdagar;

ombyggnad av *Bodens* bangård, vartill medel beviljats av 1916 och 1917 års riksdagar och

omläggning av *Västra stambanan* samt anordnande av gatuport för *Anäsvägen*, vartill medel beviljats av 1916 års riksdag.

Till dessa skall styrelsen återkomma i samband med nästkommande års äskanden.»

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för täckande av brist å vissa förut beviljade anslag för år 1919 anvisa ett anslag å 4,281,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan 1918 av tillgängliga medel utanordna 2,500,000 kronor.

De synnerligen stora överskridanden av beviljade anslag, som sålunda, huvudsakligen i följd av oförutsedd stegring under världskriget av materialprisen, ägt rum, synas vara av den omfattning, att bristens ersättande lämpligen bör fördelas på 3 år. Av behövligen tilläggsanslag torde 1,400,000 kronor bära anvisas å tilläggsstat för 1918 och 1,400,000 kronor äskas för år 1919. Jag får således — under hänvisning beträffande frågan om anslag å tilläggsstat för år 1918 till särskild framställning därom — hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-  
chefen.

[58.]

att till täckande av brist, som uppkommit å vissa till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar beviljade anslag, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

## B. Nya statsbanebyggnader.

### I. Statsbanan Sveg—Brunflo.

[59.]  
Fortsät-  
tande av  
statsbanan  
Sveg—  
Brunflo.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning och med godkännande av de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 15 mars 1912 omförmälda, av Jämtlands läns landsting och vederbörande socknar gjorda utfästelser i fråga om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera har 1912 års riksdag beslutat anläggning av en normalspårig statsbana mellan Sveg station å Orsa—Härjedalens järnväg och Brunflo station å tvärbanan genom Jämtland för en beräknad kostnad av 11,250,000 kronor. Denna kostnad avsåg banans sträckning mellan Sveg och Åsarne efter den så kallade Enskälalinjen.

Kungl. Maj:t har emellertid den 6 oktober 1916 beslutat, att banan skulle mellan nyssnämnda båda platser framdragas efter en senare ifrågasatt sträckning, den så kallade Hogdalslinjen. För viss del av denna linje, nämligen mellan Överhogdal och Åsarne, förelågo två alternativa sträckningar, Rätanslinjen och Tvärhoanlinjen, av vilka den sistnämnda beräknades komma att, med användande av samma å-priser som i det ursprungliga kostnadsförslaget för banan, medföra ett överskridande av den vid banans beslutande beräknade anläggningskostnaden med 123,000 kronor.

Sedan 1917 års riksdag, vars prövning frågan om valet mellan sistnämnda alternativa sträckningar underställdes, i skrivelse den 11 juni 1917 meddelat, att riksdagen icke hade något att erinra mot att statsbanan Sveg—Brunflo mellan Överhogdal och Åsarne framdroges efter den så kallade Tvärhoanlinjen, har Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 29 juni 1917 förklarat, att banan skall från Överhogdal framdragas i huvudsaklig överensstämmelse med sistnämnda linje. Härigenom kommer, som nyss nämnts, den beräknade kostnaden för banans utförande att ökas med 123,000 kronor eller från 11,250,000 kronor till 11,373,000 kronor.

För banans utförande har riksdagen hittills anvisat sammanlagt 10,300,000 kronor, vadan av den beräknade anläggningskostnaden skulle återstå att ytterligare av riksdagen anvisas ett belopp av 1,073,000

kronor, vilket belopp enligt den uppgjorda planen för banans anläggning skulle erfordras för år 1919.

[59.]

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anvisande för år 1919 av sistnämnda belopp samt därvid anfört följande:

Vidkommande storleken av det för banans sista byggnadsår erforderliga anslagsbeloppet har styrelsen i sin underdåniga skrivelse den 1 november 1916 med begäran om anslag för banbyggnaden för år 1918, under erinran om att de förekommande kostnadsbeloppen hänföra sig till de kostnadsberäkningar, som förelägo, då beslut fattades om banans byggande, och således före inträdet av nu rådande kristid, framhållit, att nämnda anslagsbelopp kunde komma att undergå större eller mindre förändringar beroende på konjunkturerna. Då stor del av banbyggnaden ifrågakommit att utföras under inverkan av kristiden, kommer banbyggnaden säkerligen icke att kunna fullbordas för den ursprungligen beräknade kostnaden. Då emellertid ännu rätt avsevärda arbeten återstå och då styrelsen ännu icke lyckats träffa avtal om leverans av en för kostnadernas bedömande så avgörande post som räler för bansträckan emellan Åsarne och Sveg, anser sig styrelsen icke nu kunna framlägga någon närmare redogörelse för de kostnadsöverskridelser, som äro att vänta. Ytterligare anslag torde i varje fall icke erfordras tidigare än att framställning härom hinner göras till 1919 års riksdag. Visserligen skulle, enligt den hittills följda planen för banbyggnadsarbetets bedrivande, med år 1918 de huvudsakliga terrasseringsarbetena vara fullbordade och rälsläggningen framdragen till Sveg samt arbetet i sin helhet avslutat under år 1919, men måste någon förskjutning i denna plan nu uppstå, dels beroende på tidsutdräkten med fastslående av banans sträckning emellan Sveg och Åsarne, rörande vilken sträckning, såsom här ovan erinrats, flera sinsemellan stridande förslag förelegat, och dels även på grund av omöjligheten av att i beräknad tid erhålla järn till broöverbyggnader samt räler. Den förskjutning i tiden för banbyggnadens fullbordande, som sålunda kan vara att emotse, torde innebära, att rälsläggningen icke kan avslutas förrän under år 1919 och banbyggnaden i sin helhet bliva fullbordad först år 1920. Någon minskning i det för år 1919 begärda anslaget anser styrelsen icke vara motiverad av en sådan förskjutning av arbetena, alldenstund den minskning i anslagsbehovet för år 1919, som förskjutningen under normala förhållanden skulle medgivit, motväges av att kostnaderna för de arbeten, som utförts till och med år 1919, fördyrats på grund av kristiden, varom redan förut sagts. En minskning av det nu för år 1919 begärda anslaget skulle medföra ytterligare försening av banans fullbordande, vilket styrelsen icke finner tillrädligt beträffande denna för skötseln av statsbanornas trafik viktiga bandel. Det bör jämväl bemärkas, att först genom sammanknytningen av de hittills byggda delarna av inlandsbanan med järnvägsnätet söder om Sveg dessa bandelar komma till sitt avsedda utnyttjande i trafikavseende med härav följande tillgodogörande av det redan på inlandsbanan nedlagda rätt betydande kapitalet.

Här må omnämnas, att handelskamrarna i Stockholm och Gävle samt Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare i en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse påyrkat, att en forcering måtte äga rum

*Departements-  
chefen.*

[59.] med byggandet av den återstående bandelen Sveg—Åsarne. Handelskamrarna hava sålunda ifrågasatt arbetenas bedrivande i den omfattning, att bandelen kunde vara fullbordad under förra hälften av år 1918. Såsom huvudsakligt skäl för denna sin hemställan anföra handelskamrarna, att härmed skulle tidigare vinnas en andra linje upp till mellersta Norrland, varigenom skulle möjliggöras en avlastning av den tungt belastade bandelen Krylbo—Bräcke ävensom lättad överhuvud i trafiken på mellersta Norrland och på Trondhjem.

I sitt utlåtande den 23 november 1917 över handelskamrarnas nämnda framställningar understryker järnvägsstyrelsen önskvärdheten av att så snart som möjligt erhålla en dylik andra förbindelselinje mellan Norrland och mellersta Sverige. En forcering av arbetena å berörda bansträcka, i syfte att möjliggöra dess öppnande för provisorisk trafik redan den 1 oktober 1918, beräknar styrelsen medföra en merkostnad av omkring 2,000,000 kronor. Förutsättningarna för att angivna forcering skall kunna äga rum äro emellertid, säger styrelsen, *dels* att erforderliga räler för 98 kilometer bana kunna erhållas i behörig tid, *dels* att järnöverbyggnaden för bron över Ljunga älv — som enligt kontrakt med Södertälje verkstäder skulle, under viss förutsättning från verkstadens sida beträffande leveransen av för brospannet erforderligt järn, vara levererad och färdiguppsatt den 1 september 1917 — kan av verkstaden levereras åtminstone under instundande vinter, *dels* slutligen att erforderlig arbetskraft finnes tillgänglig på rimliga villkor.

Vad tillgången på räler beträffar, anför styrelsen, att under nuvarande förhållanden på den utländska järnmarknaden sådana icke kunna påräknas levererade förrän under år 1919 eller möjligen någon mindre del därav år 1918 och att, även ifall rälsläggningsarbetet med tillgängliga räler på andra under byggnad varande bandelar avbrytes och rälererna avses för linjen Brunflo—Sveg, det ändock kommer att fattas räler för omkring 85 kilometer bana.

Vad beträffar utsikterna att erhålla förenämnda broöverbyggnad färdigställd under instundande vinter äro dessa enligt styrelsens uppfattning synnerligen små, då Södertälje verkstäder ännu icke kunnat erhålla för brospannet erforderliga järnmaterialier. En provisorisk övergång av älven exempelvis på träkonstruktion kan icke heller, framhåller styrelsen, lämpligen ordnas med hänsyn till den svåra isgången i Ljunga älv och samtidigt därmed framgående stora massor av flottningsgods i älven, vilka äventyra beståndet av en dylik provisorisk bro.

Vad slutligen angår tillgången på arbetskraft anför styrelsen, att redan vid nuvarande mera långsamma bedrivande av arbetet stora

svårigheter förefinnas för byggnadsbefälet att i konkurrensen med särskilt skogsbruket erhålla den arbetskraft, som erfordras. [59.]

En forcering i mindre omfattning av arbetena, varigenom bandelen skulle kunna öppnas för trafik den 1 april 1919, sålunda omkring ett halvt år tidigare än vad som ursprungligen tänkts, beräknar styrelsen medföra en kostnadsökning av omkring 650,000 kronor. Även härvid förutsättes emellertid, att leveranser av brojárn och räler ske tidigare än som enligt vad förut anförts kan vara att förvänta.

Medan styrelsen huvudsakligen med hänsyn till nyss anförda omständigheter hemställer, att de gjorda framställningarna icke måtte föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd, betonar styrelsen å andra sidan med styrka angelägenheten av att banbyggnaden mellan Sveg och Brunflo trots alla därmed förknippade svårigheter bedrivs åtminstone i överensstämmelse med de planer, som därför av styrelsen uppgjorts, eller med andra ord så, att den återstående bansträckan Sveg—Åsarne kan vara färdig att öppnas för trafik under senare delen av år 1919.

Ehuru jag livligt behjärtar det av handelskamrarna framförda önskemålet rörande forcering av arbetet å sistnämnda bandel, finner jag mig dock av de skäl, järnvägsstyrelsen häremot framfört, icke kunna tillstyrka åtgärder i dylik riktning. Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättning av *statsbanan Sveg—Brunflo* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,073,000 kronor.

## II. 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 Svegs station och Hede kyrkoby för en beräknad kostnad av 2,952,000 kronor att utgå av skattemedel. Riksdagen har därefter anvisat dels för år 1917 för arbetenas påbörjande ett belopp av 500,000 kronor, dels ock för år 1918 till fortsättande av bananläggningen ett reservationsanslag av 750,000 kronor. Enligt den i Kungl. Maj:ts proposition den 4 april 1917 angående statsbanebyggnader i Norrland framlagda planen för bedrivande av statens järnvägsbyggnader i denna landsända skulle anslagen för här före- [60.]  
Fort-  
sättande av  
statsbanan  
Sveg—Hede.

[60.] varande statsbanebyggnad utgå med 1,200,000 kronor för år 1919 och med 500,000 kronor för år 1920.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen anfört, att ehuru med bibehållande av det för år 1919 ifrågasatta beloppet 1,200,000 kronor givetvis en förskjutning i arbetsplanen vore att emotse med hänsyn till de alltjämt uppåtgående konjunkturerna, styrelsen dock icke ansåge sig för denna banbyggnad böra ifrågasätta högre anslagsbelopp än enligt den tidigare planen. Det för år 1919 sålunda ifrågasatta anslaget skulle, meddelar styrelsen, i huvudsak användas till terrasseringsarbetenas fullbordande och verkställande av rälsläggning till omkring banans halva längd.

Departements-  
chefen.

Redan i skrivelse den 17 november 1915 framhöll järnvägsstyrelsen lämpligheten av ifrågavarande banas fortsättning till sjön Lossen, varigenom hela landskapet Härjedalen skulle komma i naturlig förbindelse med det övriga landet samt avstånden från de betydande byarna i västra Härjedalen till järnvägsstation avsevärt nedbringas. Den sålunda av järnvägsstyrelsen väckta frågan ärnar jag inom den närmaste tiden göra till föremål för behörig utredning.

Under förevarande punkt hemställer jag, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

att till fortsättande av *statsbanan Sveg—Hede* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

### III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

[61.]  
Inlands-  
banan  
mellan  
Volgsjön  
och Gälli-  
vare.

Med anledning av Kungl. Maj:ts nådiga proposition och en i riksdagen väckt motion har 1916 års riksdag *dels*, under förbehåll av att de i statsrådsprotokollet för civilärenden den 31 mars 1916 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, 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 bispår 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. 1917 års riksdag har sedermera beslutat, att inlandsbanan skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Kasker i huvudsaklig överensstämmelse med därom av styrelsen uppgjort förslag samt för år 1918 för arbetenas bedrivande anvisat 4,000,000 kronor.

[61.]

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen anfört följande:

Med den sålunda beslutade sträckningen av inlandsbanan skulle byggnadskostnaden för densamma emellan Volgsjön och Gällivare, med användande av de tidigare kostnadsiffrorna, belöpa sig till 30,150,000 kronor. Med tillämpande av den av Kungl. Maj:t i nådiga propositionen till 1917 års riksdag förordade byggnadsplanen skulle det återstående anslagsbeloppet, 22,650,000 kronor — med de jämkningar, som betingas av den till 1,390,000 kronor uppgående lägre byggnadskostnaden för Kaskerlinjen än för den i den till sistnämnda proposition hörande tablån upptagna sträckningen över Avaviken — fördelas med 4,500,000, 4,500,000, 4,500,000, 4,200,000 och 450,000 kronor för respektive åren 1919, 1920, 1921, 1922, 1923 och 1924.

Då förenämnda anslagsbelopp grunda sig på de arbetslöner och materialpriser, som gällde före kristidens inträdande år 1914, så komma de säkerligen att med hänsyn till de högst betydande konjunkturstegringarna under kristiden i avsevärd grad överskridas. Det är sålunda tydligt, att om anslagen för de särskilda åren icke skulle höjas, följden skulle bli en förlängd byggnadstid för inlandsbanan, vilket förhållande järnvägsstyrelsen jämväl påpekat i sin underdåniga skrivelse av den 7 mars 1917. I anslutning till vad järnvägsstyrelsen härvid anfört beträffande genomförande av den för statsbanors byggande i Norrland framlagda byggnadsplanen, uttalar departementschefen i det till förenämnda nådiga proposition hörande statsrådsprotokollet, att förlängning av byggnadstiden i vissa fall givetvis icke kan undvikas, såvida blivande finansiella förhållanden komma att lägga hinder i vägen för eventuellt erforderliga större byggnadsbelopp, men framhöll departementschefen särskilt vikten av, att i varje fall icke byggnadstiden för inlandsbanan komme att utsträckas över den tid, som i den av departementschefen förordade planen blivit beräknad. Den höjning, som sålunda skulle erfordras i de hittills beviljade anslagen för åren 1917 och 1918 respektive 3,500,000 kronor och 4,000,000 kronor och i det för år 1919 ifrågasatta anslaget 4,500,000 kronor, för att den uppgjorda arbetsplanen skall kunna följas, innebärande att inlandsbanan under år 1919 söderifrån skall vara rälslagd till Ume älv och norrifrån till Lilla Lule älv vid Jokkmokk, har styrelsen med tillämpande av nu gällande priser och ett rälspris av 240 kronor per ton beräknats till respektive 1,400,000 kronor, 2,750,000 kronor och 3,100,000 kronor. Det totala anslagsbeloppet skulle sålunda för år 1919 uppgå till 11,750,000 kronor. Av detta belopp bör för arbetenas jämnare bedrivande lämpligen 3,500,000 kronor utgå som förskott under år 1918.

[61.]

Ehuru styrelsen sålunda ansett sig böra angiva de anslagsbelopp, som skulle erfordras för arbetenas bedrivande enligt den föreliggande byggnadsplanen, vill dock styrelsen framhålla, att det givetvis icke nu, med hänsyn till den rådande osäkerheten å materialmarknaden och särskilt då beträffande järnöverbyggnader till broar och räler, låter sig bedömas, huruvida det kan bli möjligt att bedriva arbetena i den omfattning, som dessa anslagsbelopp avse.

Med de medel, som sålunda skulle bli disponibla till och med år 1919, skulle enligt styrelsens plan för arbetenas bedrivande vidkommande den södra delen arbetena med terrassering, trummor, broar med mera fullbordas till Stensele utom beträffande överbyggnaden till bron över Ume älv och påbörjas norr därom, husbyggnaderna fullbordas till och med Norrhed samt påbörjas norr därom till Stensele och slutligen räsläggningen framkomma till bron över Ume älv. Vidkommande den norra delen skulle terrasserings-, trum- och broarbeten fullbordas mellan Porjus och Lilla Lule älv samt fortsättas söder därom, husbyggnadsarbeten bedrivs å sträckan Porjus—Jokkmokk och räsläggningen framkomma till bron över Lilla Lule älv.

Med stöd av det anförda har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att till fortsättande av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för år 1919 anvisa ett anslag av 11,750,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 3,500,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Då beslut fattades om fortsättning av inlandsbanan från Volgsjön till Gällivare, förutsattes, att arbetena skulle bedrivas såväl norrifrån som söderifrån samt att banan, ehuru väl utan fördyrande forcering, skulle färdigställas snarast möjligt. Enligt den plan för byggande av nya statsbanebyggnader i Norrland, vilken framlades för nästlidet års riksdag, skulle banan bli färdig år 1924. Med de jämkningar, som betingas av riksdagens beslut att framdraga banan över Kasker i stället för, såsom i byggnadsplanen förutsattes, över Avaviken, skulle utöver de för åren 1917 och 1918 beviljade anslagen om respektive 3,500,000 kronor och 4,000,000 kronor erfordras ytterligare 22,650,000 kronor att fördelas på åren 1919—1924 med respektive 4,500,000 kronor för ett vart av åren 1919—1922, 4,200,000 kronor för år 1923 och 450,000 kronor för år 1924. Dessa belopp voro emellertid beräknade efter de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser. Med den oerhörda stegring av nämnda priser, som sedan dess ägt rum, erfordras, enligt vad järnvägsstyrelsens utredning visar, för arbetenas bedrivande enligt den ursprungliga planen för år 1919 ett anslag å ej mindre än 11,750,000 kronor, därav 4,150,000 kronor belöpa å de arbeten, som beräknats skola utföras med de för åren 1917 och 1918 beviljade anslagen. Av sistnämnda belopp skulle enligt styrelsens förslag 3,500,000 kronor böra utgå redan under år 1918.

Oaktat den uppkomna, högst betydande prisstegringen är det med hänsyn till de stora intressen, som äro förbundna med inlandsbanans snara färdigställande, särdeles önskvärt, att banbyggnaden blir färdig inom den tid som förut ifrågasatts. Med hänsyn till den nuvarande finansiella situationen och de stora anspråk, som i övrigt ställas på statskassan för statens järnvägars räkning, är jag emellertid, såsom redan tidigare antytts, nödgad att göra en hemställan om en avsevärd reducering av det utav järnvägsstyrelsen ifrågasatta anslagsbeloppet för åren 1918 och 1919. Alldeles oavsett nämnda förhållanden torde det emellertid på grund av de osäkra förhållandena å materialmarknaden, särskilt den knappa tillgången på järnöverbyggnader till broar och på räler, icke finnas stora utsikter för att, även om medel i erforderlig utsträckning gjordes disponibla, bedriva arbetena i den omfattning, som avses i planen. Utom bristen å nyssberörda materiell är att taga i betraktande de oerhörda prisen å densamma. Medan sålunda styrelsen vid sina kalkyler för inlandsbanan före krigsutbrottet beräknade priset på räler till 120 kronor per ton och i sin förevarande framställning räknat med ett rälspris av 240 kronor per ton, kan man för närvarande icke erhålla räler till lägre pris än 275 kronor per ton, och ingen utsikt lär förefinnas, att prisnivån skall för de allra närmaste åren avsevärt nedgå.

Även om en förskjutning i arbetsprogrammet med hänsyn till nu anförda omständigheter således kan bliva en nödvändighet, torde dock, om större anslag för följande år beviljas, möjlighet föreligga att bedriva arbetet i sådan omfattning, att bandelen ifråga kan hinna fullbordas utan någon mera väsentlig förskjutning av den ursprungligen tänkta arbetsplanen.

Jag nödgas sålunda föreslå en avknappning å det av styrelsen för år 1919 ifrågasatta anslaget, 11,750,000 kronor, med 5,850,000 kronor. Det belopp, som skulle äskas för ändamålet av 1918 års riksdag, skulle sålunda uppgå till 5,900,000 kronor — ett belopp, som dock med 1,400,000 kronor överstiger den summa av 4,500,000 kronor, som år 1916 beräknades skola utgå för 1919. Av de medel, som skulle beviljas av 1918 års riksdag, torde 2,000,000 kronor böra utgå på tilläggsstat för år 1918, i vilket avseende jag gör framställning i annat sammanhang.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till fortsättning av *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 3,900,000 kronor.

## IV. Statsbanan Forsmo—Hoting.

[62.]  
Statsbanan  
Forsmo—  
Hoting.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, beslutat anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana i dess sträckning längs den så kallade Åkvisslanlinjen anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 8,700,000 kronor, varjämte riksdagen för arbetenas påbörjande för år 1918 anvisat 1,000,000 kronor.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anvisande av anslag för år 1919 för fortsättning av ifrågasatt banbyggnad. Styrelsen anför därvid följande:

Enligt den förut nämnda planen för bedrivande av statens järnvägsbyggnader i Norrland skulle anslagen till här ifrågasatt bana utgå med 1,300,000 kronor för år 1919, 1,500,000 kronor för vartdera av åren 1920, 1921 och 1922, 1,300,000 kronor för år 1923 och 600,000 kronor för år 1924, vilket år arbetet skulle vara fullbordat. Vidkommande tillräckligheten av de sålunda angivna anslagsbeloppen gäller vad som därom anförts vid redogörelsen för anslagskraven för inlandsbanan. För fullföljande av den uppgjorda byggnadsplanen beräknar styrelsen, att med hänsyn till de nu gällande priserna det för år 1918 beviljade anslaget 1,000,000 kronor behöver höjas med 500,000 kronor och det för år 1919 ifrågasatta 1,300,000 kronor med 650,000 kronor, vadan sålunda det totala anslagsbeloppet för år 1919 skall uppgå till 2,450,000 kronor. För arbetenas jämnare fördelning borde av detta belopp 500,000 kronor bliva disponibla redan under år 1918. Det för år 1919 sålunda ifrågasatta anslaget vore avsett att användas för terrasserings-, trum- och broarbetens färdigställande i huvudsak å delen Forsmo—Näsåker och påbörjande av dylika arbeten norr om Näsåker.

Styrelsen anser sig här böra uttala, att minskning av de anslagsbelopp, som här ovan angivits erforderliga för arbetenas planmässiga bedrivande, icke synes styrelsen tillräddig, då det enligt vad styrelsen framhållit redan i sin underdåniga framställning om banans byggande synes vara angeläget, att banan snarast möjligt komme till stånd för motverkande av en fortsatt omkastning av de gamla handelsvägarna, som delvis redan gjort sig gällande i och med inlandsbanans framdragande genom de trakter, som tidigare haft sin handelsförbindelse med de orter i kustområdet, som beröras av Forsmo—Hotingbanans tillkomst.

Departements-  
chefen.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag — under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för år 1918 till särskild framställning därom — att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å *statsbanan Forsmo—Hoting* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,950,000 kronor.

## V. Statsbanan Hällnäs—Stensele.

Under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor.

Enligt den förut nämnda planen för bedrivande av statens järnvägsbyggnader i Norrland skulle för arbetenas påbörjande å här ifrågasatt varande bana för år 1919 utgå ett belopp av 250,000 kronor.

Under åberopande av vad som förut vid redogörelse för anslagskraven för inlandsbanans fortsatta byggande anförts beträffande anslagsbeloppens otillräcklighet, har styrelsen i sin skrivelse den 29 september 1917 beräknat, att det för arbetenas bedrivande å tvärbanan Hällnäs—Stensele enligt den uppgjorda arbetsplanen erfordras en höjning i det för år 1919 ifrågasatta anslaget med 125,000 kronor, vadan det totala anslaget för nämnda år skulle uppgå till 375,000 kronor. Med detta anslag vore det meningen från Hällnäs påbörja terrasserings-, trum- och broarbeten.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit får jag hemställa, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

att för påbörjande av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 375,000 kronor.

[63.]  
Statsbanan  
Hällnäs—  
Stensele.

Departements-  
chefen.

## VI. Statsbanan Umeå—Holmsund.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, beslutat anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelse-spår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anvisande av anslag för år 1919 för påbörjande av ifrågasatt statsbana. Styrelsen anför därvid följande:

[64.]  
Statsbanan  
Umeå—  
Holmsund.

[64.] Enligt den förut nämnda planen för bedrivande av statens järnvägsbyggnader i Norrland skulle för arbetenas påbörjande å här ifrågavarande bana anslagen utgå med för år 1919 180,000 kronor, år 1920 900,000 kronor och år 1921 120,000 kronor.

Som förut nämnts grunda sig de angivna kostnadssiffrorna på de priser, som gällde före kristiden. Vidkommande anslagens tillräcklighet under nu rådande högkonjunkturer gäller sålunda vad härom anförts i det föregående vid anslagsäskandet för inlandsbanan.

För arbetenas bedrivande till det omfång, som den uppgjorda arbetsplanen förutsätter, beräknar styrelsen, att det för år 1919 ifrågasatta anslaget behöver höjas med 90,000 kronor eller till 270,000 kronor. Emellertid förefinnes i de av riksdagen till Vännäs—Umeå järnvägsbyggnad beviljade anslagsmedlen ett överskott av 85,000 kronor, och får styrelsen föreslå, att detta belopp överföres till statsbanan Umeå—Holmsund, vadan i så fall det för år 1919 erforderliga nya anslagsbeloppet skulle bli 185,000 kronor. De för år 1919 sålunda disponibla medlen skulle användas för påbörjande av terrasserings-, bro- och trumarbeten.

Departements-  
chefen.

Mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit har jag intet att erinra. Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetena å statsbanan Umeå—Holmsund jämte förbindelsepår till en blivande hamn utanför Holmsund dels medgiva överförande från Vännäs—Umeå järnvägsbyggnad till nu ifrågavarande banbyggnad av 85,000 kronor, dels ock för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 185,000 kronor.

#### VII. Statsbanan Dagarn—Hultebo.

[65.] Med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1914 års senare riksdag dels beslutat anläggning av en statsbana från Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo till Hultebo i Skinnskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, dels ock för järnvägens anläggning för år 1915 anvisat ett anslag å sistnämnda belopp.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen anført följande:

Då de kostnadsberäkningar, som legat till grund för anslagsäskandet för ifrågavarande bana, voro grundade på de före kristidens inträdande 1914 gällande material- och arbetspriserna, men de huvudsakliga arbetena kommo att utföras härefter och således under en tid av successiv stegring i arbets- och materialpriser, hava kostnaderna för banans anläggning icke kunnat hållas inom ramen för det beviljade anslaget, utan har ett överskridande av anslagsbeloppet med omkring 70,000 kronor varit ofrånkomligt.

Vidare har, sedan beslut om banbyggnadens utförande i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag fattats, inkommit en skrivelse, undertecknad å trafikanters i Malingsbo vägnar av ordföranden i Malingsbo kommunalstämma och kommunalnämnd, Ljusne—Voxna aktiebolag samt ett stort antal byamän från Kärbo, Godkärra och Sunnanfors med flera platser, i vilken skrivelse anhölls, att järnvägsstyrelsen måtte på statens bekostnad låta anlägga en håll- och lastplats med godsmagasin vid den beslutade banan å den plats, där nämnda bana kommer att korsa landsvägen mellan Skinnskatteberg och Malingsbo, exempelvis Godkärra, eller på annan lämplig plats i närheten.

Såsom skäl för framställningen anfördes, att en håll- och lastplats både vore av behovet påkallad och bleve till stort gagn för ortsbefolkningen samt även säkerligen komme att bliva livligt trafikerad. Dess trafikområde kunde beräknas till 2 mil med en ganska tät befolkning, varav största delen äro jordbrukare. Därjämte finnas i trakten 6 handlande och en lantmannaförening, vilka för sin verksamhet komma att helt begagna sig av den ifrågasatta håll- och lastplatsen. Samma vore förhållandet vidkommande Bergfors masugn med över 20,000 ton frakter årligen.

Med åberopande av innehållet i Kungl. Maj:ts ovanberörda nådiga proposition till riksdagen, i vad avsåges banans ändamål, samt ortsbefolkningens avslag å en styrelsens framställning om tillhandahållande för banan av fri mark med mera, meddelade styrelsen i skrivelse till ordföranden i Malingsbo kommunalstämma den 26 oktober 1914, att i kostnadsförslaget för banan icke upptagits någon kostnad för anordnande vid banan av trafikplatser — med undantag för Hultebo, där vissa anläggningar skulle utföras för möjliggörande av lastning och rangering av malmvagnar — och således ej heller för lösen av mark till sådana samt att styrelsen saknade befogenhet att på statens bekostnad anlägga den begärda håll- och lastplatsen.

Sedermera har Ljusne—Voxna aktiebolag utfäst sig att för anläggning av omhandlade trafikplats vid Godkärra bidra med ej mindre halva anskaffningskostnaden för därför behövlig mark, än även med ett kontant belopp av 3,000 kronor, och har domänstyrelsen i underdånig skrivelse den 4 mars 1915 hemställt, det Kungl. Maj:t täcktes medgiva, att återstående hälften av för anordnandet av person- och godsstation vid Godkärra erforderlig mark måtte få genom sagda styrelse anskaffas och gäldas med av till domänstyrelsens disposition stående medel tillhörande domänfondens avkastning.

Under sådant förhållande och då av domänstyrelsen särskilt framhållits, hurusom ett anordnande av trafikplats vid Godkärra i samband med öppnandet av bandelen Dagarn—Hultebo för allmän person- och godstrafik skulle, förutom för den rätt stora ortsbefolkningen, medföra avsevärda fördelar för domänstyrelsen vid förvaltningen av statens skogar, vill det synas järnvägsstyrelsen, som om ett anordnande av trafikplats för gods- och persontrafik vid Godkärra måste anses motiverat.

Kostnaden för anordnandet av denna trafikplats jämte banans utrustning för allmän trafik beräknas uppgå till omkring 55,000 kronor.

Den summa, som skulle erfordras för dels täckande av den uppkomna bristen vid banans anläggande, dels för anordnande av trafikplats vid Godkärra, utgör sålunda efter avdrag av de 3,000 kronor, varmed Ljusne—Voxna aktiebolag erbjudit sig bidra till anläggningen, 122,000 kronor.

[65.]

Styrelsen vill för sin del föreslå, att denna kostnad må bestridas på följande sätt: Det belopp — 70,000 kronor — som, enligt vad ovan sagts, utgör brist å banans beräknade anläggningskostnad, täckes genom överföring från överskott, som äro att påräkna från vissa redan utförda ehuru ännu ej till räkenskapen avslutade banbyggnader, nämligen 42,000 kronor från statsbanan Morjärv—Lappträsk och 28,000 kronor från statsbanan Östersund—Ulriksfors. Återstående belopp av 52,000 kronor, som erfordras för anläggandet av trafikplatsen vid Godkärra, torde böra äskas av riksdagen.

Departements-  
chefen.

Mot järnvägsstyrelsens förslag i fråga om sättet för täckande av den brist om 70,000 kronor, som på grund av de ökade arbets- och materialprisen uppstått vid ifrågavarande banas anläggning, har jag intet att erinra.

Beträffande frågan om anordnande genom statens försorg av en trafikplats för person- och godstrafik vid Godkärra erinrar jag till en början, att ifrågavarande bana tillkommit huvudsakligen för att möjliggöra malmfraktning för Ljusne—Voxna aktiebolags räkning samt utförsel av skogsprodukter från Klotens kronopark. Någon hållplats å banan för att tillgodose ortsbefolkningens behov har däremot ej ingått i i planen för banan. Den nu ifrågasatta hållplatsen skulle emellertid medföra avsevärda fördelar ej endast för den rätt stora ortsbefolkningen utan även för domänstyrelsen vid förvaltningen av statens skogar. Med hänsyn till sistnämnda förhållande har även Kungl. Maj:t den 26 oktober 1917 medgivit, att hälften av det lösenbelopp, som betingades för upplåtande av till hållplatsen erforderligt område, finge av domänstyrelsen gäldas av de till driftkostnader för statens skogsdomäner anvisade medel. Som järnvägsstyrelsen meddelat, har Ljusne—Voxna aktiebolag utfäst sig att bidraga med återstående hälften av anskaffningskostnaden för behövlig mark ävensom därutöver med ett kontant belopp av 3,000 kronor. Vid nu angivna förhållanden vill det synas motiverat, att anslag äskas av riksdagen till täckande av återstoden av kostnaderna för hållplatsen jämte därmed i samband stående utgifter eller tillhoppa 52,000 kronor.

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

*dels* medgiva, att till täckande av uppkommen brist, 70,000 kronor, i de till utförande av *statsbanan Dagarn—Hultebo* beviljade anslag må till samma anslag överföras från anslaget till statsbanan Morjärv—Lappträsk 42,000 kronor och från anslaget till statsbanan Östersund—Ulriksfors 28,000 kronor;

*dels ock*, under förbehåll att ytterligare erforderlig mark kostnadsfritt upplåtes samt att Ljusne—Voxna aktiebolag bidrager med ett belopp av 3,000 kronor, för anordnande av trafikplats med mera å statsbanan Dagarn—Hultebo för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 52,000 kronor.

[65.]

### C. Förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—Svegs järnväg.

Såsom förut antytts, har chefen för statens järnvägar meddelat, att underhandlingar för närvarande påginge mellan järnvägsstyrelsen och Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag angående förvärvande för svenska statens räkning av bolagets järnväg från Orsa till Sveg ävensom att, för den händelse berörda underhandlingar komme att leda till resultat, för ändamålet torde krävas ett anslag av omkring 1,000,000 kronor.

[66.]

Förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—Svegs järnväg.

Ehuru jag uppenbarligen icke på ärendets nuvarande ståndpunkt kan uttala mig, om inlösen av ifrågavarande järnväg bör äga rum eller icke och än mindre om de ekonomiska uppoffringar, som härför må kunna ifrågasättas, anser jag dock, att möjligheten för en dylik inlösen inom en nära framtid bör hållas öppen. Jag hemställer på grund härav, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avvaktan på den proposition, som kan komma att avlåtas angående *förvärvande för svenska statens räkning av Orsa—Svegs järnväg*, för ändamålet beräkna ett reservationsanslag för år 1919 av 1,000,000 kronor.

### D. Markförvärv.

I sin skrivelse den 29 september 1917 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, behöflig för vissa dubbelspårordningar. Styrelsen yttrar i ämnet följande:

[67.]

Markförvärv.

Sedan en följd av år har järnvägsstyrelsen i samband med underdånig skrivelse angående behovet av anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtna järnvägar ingivit underdånig framställning om anslag för inköp av mark vid en del järnvägsstationer, där utvidgningar äro av-

[67.] sedda att inom närmaste framtiden äga rum, liksom även av mark, behövlig för vissa dubbelspårordningar. Sålunda har beviljats för dylikt ändamål

vid 1914 års riksdag .....	kronor	300,000: —
» 1915 » .....	»	400,000: —
» 1916 » .....	»	500,000: —
» 1917 » .....	»	800,000: —

Beträffande sistnämnda belopp upptog styrelsens förslag 1,000,000 kronor, men blevo av riksdagen enligt Kungl. Maj:ts hemställan endast 800,000 kronor beviljade.

Som styrelsen vid tidigare framställningar om dylika anslag framhållit, har erfarenheten visat, att då beslut om anläggningar förelegat, den eventuellt erforderliga marken ej kunnat erhållas till skäligt pris. Stundom har marken under tidernas lopp hunnit bebyggas, varigenom dryga kostnader för inlösen av byggnader uppstått, stundom och oftast har, då bebyggelse icke skett, det allmänna spekulationsintresset, särskilt vid större bangårdar, bidragit till att uppdriva priserna.

För att i möjligaste mån undvika, att staten skall bliva nödsakad betala dylika uppdrivna markpris, är av stor vikt, att till styrelsens disposition varje år finnas tillräckliga anslag, varigenom styrelsen kan i tid, och innan spekulatjonen kommit i gång, förvärva för vissa ändamål erforderlig mark.

För en stor del större bangårdar, vilkas utbyggnad är ifrågasatt verkställas under en längre fram belägen tidsperiod enligt oftanämnda av styrelsen uppgjorda planen för 10-årsperioden 1918—1927 och för vilka definitiv plananordning föreligger, bör snarast möjligt markförvärv äga rum. De sammanlagda kostnaderna för dylika markförvärv under närmaste 5-årsperiod hava av styrelsen vid tiden för ovan omnämnda utrednings verkställande beräknats till omkring 4,600,000 kronor, en summa, som dock numera bör anses avsevärt för låg. Till detta belopp kommer därjämte markförvärv vid mindre bangårdar och dubbelspåraneläggningar, där dylikt markförvärv 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 spekulatjonen hunnit driva prisen i höjden, men har styrelsen, med hänsyn till övriga stora krav å statsbanan, ansett sig liksom föregående år böra inskränka beloppet till 1,000,000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för ifrågavarande ändamål för år 1919 anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Departements  
chefen.

Till närmare utveckling av det för den närmaste framtiden föreliggande behovet av markförvärv har järnvägsstyrelsen till mig inlämnat en promemoria, av vilken jag tagit del. Av promemorian framgår, att enligt den däri framlagda planen stora krav alltjämt ställas på

ifrågavarande anslag. Klart torde ock vara, att med de betydande utvidgningar av järnvägsstationer och anläggningar av dubbelspår, som i en nära framtid med säkerhet torde förestå, det ur statsfinansiell synpunkt måste anses fördelaktigt, att det ifrågavarande anslaget ej tillmätas för knappt. Av budgetsskäl anser jag mig emellertid nödsakad föreslå en avknappning å det av järnvägsstyrelsen för år 1919 ifrågasatta anslaget med 200,000 kronor. Av det återstående beloppet torde 400,000 kronor böra utgå å tilläggsstat för år 1918, i vilket avseende jag gör särskild framställning.

[67.]

I anslutning härtill får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

*att för inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer och för blivande dubbelspårordningar, för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.*

### E. Rullande materiell.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen hemställt om anslag för år 1919 till inköp av rullande materiell för statens järnvägar. Styrelsen anför därvid till en början följande:

[68.]

**Rullande materiell.**

I sin underdåniga skrivelse den 31 oktober 1916 redogjorde styrelsen för det då föreliggande behovet av rullande materiell, och ansåg sig styrelsen med hänsyn till de rådande förhållandena böra föreslå en nyanskaffning av rullande materiell, som väsentligt understeg det föreliggande behovet. Icke desto mindre var på grund av de redan då väsentligt stegrade anskaffningskostnaderna det av styrelsen begärda och sedermera av Kungl. Maj:t och riksdagen beviljade anslaget betydligt högre än dittills förekommande anslagsbelopp till rullande materiell.

Sedermera har situationen visserligen ändrats därhän, att trafiken tillfälligt avsevärt reducerats, vilket förhållande givetvis inverkat på den rullande materiellens tillräcklighet. Styrelsen anser dock, att anskaffningen av rullande materiell icke på grund av denna tvungna trafikminskning får avstanna. Man torde med säkerhet hava att räkna med, att den nuvarande tillbakagången i trafik kommer att efterföljas av ett kraftigt uppsving, och måste styrelsen då vara rustad att kunna på ett tillfredsställande sätt mottaga och besörja denna större trafik. För att kunna överblicka behovet under någon tid framåt av rullande materiell har inom styrelsen verkställts en utredning angående detta behov under tioårsperioden 1918—1927. Denna utredning har baserats på den »Beräkning för perioden 1918—1927 av trafik, inkomster m. m. vid statens järnvägar», vilken på uppdrag av styrelsen för någon tid sedan utarbetats av Sven Norrman och Sven Brisman. Styrelsen har visserligen icke ansett lämpligt att officiellt framlägga denna utredning, enär den enligt sakens natur måst baseras på osäkra antaganden i fråga

[68.]

om trafikens successiva tillväxt. Emellertid ger den en god bild av vad trafiken med all sannolikhet kommer att kräva i fråga om tillskott av rullande materiell sammanlagt under hela ifrågavarande period.

Med stöd av denna utredning har styrelsen ansett, att anskaffning av rullande materiell för år 1919 bör äga rum i den omfattning, som angives i följande tablå.

	Antal st.
<i>Ånglokomotiv.</i>	
Litt. B Persontågslokomotiv 2-C-O .....	5
» N Växlingslokomotiv O-D-O .....	19
» Sb Lokaltågslokomotiv 2-C-1 .....	5
Summa	29
<i>Elektriska lokomotiv.</i>	
Lokomotiv för persontåg .....	2
» » växling .....	3
Summa	5
<i>Person-, post- och resgodsvagnar.</i>	
Litt. ABCo3 I, II, III klass sovbyggivagnar .....	4
» Co8 III klass dagbyggivagnar .....	8
» BC4 II, III klass dagvagnar, 2-axliga .....	20
» C3 III klass dagvagnar, 2-axliga .....	50
» D postvagnar .....	16
» Fo resgodsboggivagnar .....	10
» F1 resgodsvagnar, 2-axliga .....	40
» F2d ångfinkor .....	5
Summa	153
<i>Godsvagnar för vanlig trafik.</i>	
Litt. G3 täckta godsvagnar .....	150
» L4 tråkolsvagnar .....	400
» NN5 öppna godsvagnar .....	450
Summa	1,000
Litt. M2 Malmvagnar .....	Summa 135

### Styrelsen anför vidare följande:

Såsom av tablå framgår, skulle anskaffningen omfatta följande rullande materiell, som är avsedd att ersätta försliten sådan:

- 29 ånglokomotiv,
- 5 elektriska lokomotiv,
- 153 person-, post- och resgodsvagnar,
- 1,000 godsvagnar,
- 135 malmvagnar.

Beträffande ånglokomotiven äro dessa avsedda att anskaffas av redan befintliga typer, som visat sig lämpliga för de olika slagen av trafik.

I fråga om behovet av här upptagna 5 elektriska lokomotiv får styrelsen anföra följande.

När elektrifieringen av bandelen Kiruna—Nattavara blir fullt färdig, vilket beräknas inträffa år 1920, erfordras för nuvarande person- och blandade tåg 3 lokomotiv samtidigt i tjänst, varjämte 1 lokomotiv erfordras för underhåll och som reserv. För närvarande finnas 2 persontågslokomotiv, och blir det alltså nödvändigt att till denna tidpunkt anskaffa ytterligare 2 lokomotiv. Styrelsen har emellertid ansett lämpligt att redan nu upptaga dessa 2 lokomotiv såsom behövliga, varigenom möjliggöres en eventuell omläggning av persontåg mellan Gällivare och Riksgränsen, i vilket fall nu befintliga 2 lokomotiv icke skulle bli tillräckliga.

För växlingstjänsten å Kiruna malmbangård och personbangård samt för överförande av malmvagnar från malmbolagets gruvbangård till malmbangården hava hittills använts ånglokomotiv. Då elektrifieringen av banan från Kiruna söderut blir färdig, vilket beräknas inträffa år 1919, bör givetvis all växlingstjänst i Kiruna omläggas till elektrisk drift. För ändamålet erfordras 6 lokomotiv, varav 5 i tjänst och 1 som reserv. Till 3 av dessa lokomotiv hava medel beviljats av 1916 års riksdag, varför ytterligare 3 lokomotiv erfordras för införande i full utsträckning av elektrisk drift för växlingstjänsten.

Efter tillkomsten av ovan anförda 5 elektriska lokomotiv blir motsvarande antal ånglokomotiv disponibelt för annan tjänst, varigenom antalet erforderliga ånglokomotiv kommer att i motsvarande grad reduceras. Denna omständighet har beaktats vid bestämmandet av ovan angivna erorderliga antal ånglokomotiv.

I fråga om personvagnarna vill styrelsen, beträffande de 4 vagnarna litt. ABCo3, hänvisa till sin underdåniga skrivelse den 31 oktober 1916 angående behovet av rullande materiell. Styrelsen anförde då, att behov av 16 vagnar av denna typ förelåg, men att detta i och för sig synnerligen beaktansvärda önskemål på grund av de rådande förhållandena bör endast successivt realiseras, varför styrelsen då upptog blott 4 dylika vagnar. I anslutning härtill har styrelsen nu upptagit ytterligare 4 vagnar.

Vagnarna litt. BC äro tvåaxliga kombinerade II och III klass vagnar av ny typ, avsedda för trafik på kortare sträckor, varest behov icke föreligger av boggivagnar.

Beträffande övriga personvagnar samt gods vagnarna, så tillhöra dessa redan befintliga typer, vilka befunnits väl motsvara de olika ändamålen. Vidkommande särskilt malmvagnarna, så erfordras dessa dels för staten enligt kontrakt åliggande malmtransporter, dels ock för transporter av malm för andra trafikanters räkning.

Kostnaden för den till anskaffning föreslagna rullande materiellen har beräknats till 23,000,000 kronor, varvid förutsatts ungefär samma principer, som vid senaste beställning i början av år 1917. Sistnämnda priser voro synnerligen höga och överstego 1914 års priser med betydligt mer än 100 %. Icke desto mindre torde anledning föreligga att antaga, att priserna för den nu till anskaffning föreslagna rullande materiellen bliva ännu högre, och i sådant fall kommer givetvis icke här angivna belopp, 23,000,000 kronor, att bli tillräckligt för anskaffning av den av styrelsen såsom erforderlig ansedda rullande materiellen.

Styrelsen får i detta sammanhang anmäla, att de 4 elektriska lokomotiv och 3 växellokomotiv, till vilka 1916 års riksdag beviljade ett anslag av sammanlagt 530,000 kronor, ännu icke hava kunnat beställas på grund av rådande för-

[68.] hållanden. Efter vad av förda förhandlingar framgår, torde dessa lokomotiv komma att betinga högre kostnad än vad som beräknades, då anslaget för dessa begärdes. Hur stor kostnadsökningen blir, kan nu ej angivas, utan har styrelsen för avsikt att framdeles återkomma härtill.

Av ovan angivna belopp, 23,000,000 kronor, beräknar styrelsen att kunna förfoga över omkring 6,000,000 kronor. Härvid har styrelsen förutsatt, att till förnyelsefond för rullande materiell må få för år 1918 utöver den sedvanliga avsättningen disponera 2,000,000 kronor för att möjliggöra ökad utrangering av lokomotiv i likhet med vad som av Kungl. Maj:t beviljats för år 1917 med anledning av styrelsens underdåniga hemställan i skrivelse den 30 november 1916. Övriga 4,000,000 kronor, som styrelsen beräknar att hava till sitt förfogande år 1919, erhållas dels av den ordinarie förnyelsefonden för år 1919, dels av beräknade bidrag till rullande materiell från anslagen till nya statsbanebyggnader. Styrelsen har därvid för den ordinarie förnyelsefonden räknat med samma procentuella avsättning som under föregående år. Emellertid torde en tillfällig höjning av avsättningen kunna ifrågasättas på grund av den inträdda allmänna prisstegringen och är det styrelsens avsikt att i samband med avgivandet av förslag till kostnadsstat för år 1918 upptaga denna fråga till närmare prövning. För anskaffning av rullande materiell i avsedd utsträckning återstår således ett belopp av 17,000,000 kronor, vartill anslagsmedel erfordras.

Av 1916 års riksdag har beviljats ett tilläggsanslag av 240,000 kronor för anskaffning av 4 elektriska malmtågslokomotiv, för vilka 1913 och 1914 års riksdagar förut hade beviljat sammanlagt 600,000 kronor. Iordningställandet av dessa lokomotiv har emellertid blivit fördröjt, beroende på svårigheter i fråga om leverans av åtskilliga till lokomotiven erforderliga delar, och hava desamma därför först under år 1917 kunnat tagas i bruk. En följd av den inträdda förseningen har blivit, att kostnaden för färdigställandet blivit avsevärt ökad på grund av den under byggnadstiden alltjämt pågående kostnadsstegringen. Totala kostnaden för ifrågavarande lokomotiv har därför kommit att uppgå till sammanlagt 940,000 kronor, varför ett ytterligare tilläggsanslag för detta ändamål av 100,000 kronor erfordras.

I anslutning till det anförda har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att till rullande materiell vid statens redan trafikerade järnvägar för år 1919 anvisa ett belopp å 17,100,000 kronor.

*Departements-  
chefen.*

Såsom av järnvägsstyrelsens redogörelse framgår, är det av styrelsen framförda anslagskravet rörande anskaffande av ny rullande materiell baserat på en genom styrelsens försorg verkställd utredning angående behovet av dylik materiell under tioårsperioden 1918—1927. Denna utredning, av vilken jag under hand haft tillfälle att taga del, ger vid handen, att betydande nyanskaffning erfordras för att tillgången av rullande materiell skall svara mot den trafikökning, som beräknas inträffa efter kriget.

Beträffande den plan för nyanskaffningen för år 1919, som av järnvägsstyrelsen i dess förevarande skrivelse framlagts, har, i fråga om *ånglokomotiv*, styrelsen räknat med ungefär samma utnyttjande av lokomotivparken som under år 1915, vilket innebär, att styrelsen kalkylerar med en icke obetydligt större arbetskvantitet per lokomotiv än under tidigare år.

Beträffande *person-, post- och resgodsvagnarna* är det ifrågasatta nya antalet vagnar, tillhoppa 153 stycken, rätt avsevärt. Anskaffningen av dessa vagnar är emellertid, enligt vad styrelsen meddelat, betingad av behovet att fylla den betydande brist på dylika vagnar, som sedan flera år förelegat. Av kostnadshänsyn är det styrelsens avsikt att låta kompletteringen ske successivt under loppet av fem år.

Även beträffande *godsvagnarna* ifrågasätter styrelsen en betydande nyanskaffning, motiverad med angelägenheten av att kunna på ett tillfredsställande sätt möta den trafikökning, som väntas efter kristidens upphörande. I fråga om träkolsvagnarna gör sig emellertid redan under nu rådande förhållanden ett stort behov av ökning gällande på grund av den kraftiga stegring i transportererna av dylika kol, som ägt rum under senare år. Till belysande av detta förhållande må hänvisas till följande av järnvägsstyrelsen på min begäran uppgjorda tablå över träkoltransporterna under åren 1912—1916.

#### *Träkoltransporter.*

År.	Ton.	Tonkilometer.
1912 .....	235,846	59,611,062
1913 .....	183,900	45,892,249
1914 .....	215,221	50,389,652
1915 .....	238,701	51,408,640
1916 .....	315,046	80,899,389

Tillika har styrelsen meddelat, att under första halvåret 1917 träkoltransporterna uppgått till 327,000 ton, medan motsvarande siffra för första halvåret 1916 utgjorde 126,000 ton, ävensom att för år 1918 torde kunna beräknas ungefär samma träkoltransporter som för år 1917.

Den föreslagna betydande anskaffningen av träkolsvagnar, 400 stycken, är behöflig även ur den synpunkten, att det, i den mån antalet träkolsvagnar ökas, blir möjligt anvisa sådana vagnar även under trä-

[68.] kolssäsongen för lastningar till Norrland, varigenom tomgången av träkolsvagnar kan nedbringas.

Vad angår de *elektriska lokomotiven* begär styrelsen två lokomotiv för persontåg och tre för växlingstjänst. Sistberörda tre lokomotiv äro, såsom av styrelsens skrivelse framgår, avsedda för växlingstjänsten å Kiruna malmbangård och personbangård ävensom för överförande av malmvagnar från malmbolagets gruvbangård därstädes till malmbangården. För berörda ändamål erfordras sammanlagt sex lokomotiv. Till tre av dessa lokomotiv beviljades anslag av 1916 års riksdag, varför styrelsens förslag om beviljande av medel för anskaffande av de återstående lokomotiven endast innebär ett fullföljande av den plan för omläggning av all växlingstjänst i Kiruna till elektrisk drift, vilken låg till grund för styrelsens framställning i ämnet till nämnda riksdag.

Till följd av den av statsmakterna år 1917 beslutade elektrifieringen av bandelen Kiruna—Nattavara påkallas — såsom järnvägsstyrelsen redan vid nyssnämnda frågas behandling inom riksdagen meddelade vederbörande utskott — icke någon ökning av antalet elektriska malmtågslokomotiv för den malmtrafik, som förutsatts skola ombesörjas vid den tidpunkt, då elektrifieringen av ifrågavarande bandel beräknas vara färdig eller år 1920. För trafiken med person- och blandade tåg å samma bandel blir det däremot efter skedd elektrifiering nödvändigt att anskaffa två elektriska lokomotiv utöver de två nu befintliga. Om emellertid dessa två lokomotiv anskaffas redan år 1919 och sålunda bliva tillgängliga samtidigt som elektrifieringen beräknas vara fullbordad å linjen Kiruna—Gällivare, skulle härigenom kunna möjliggöras en synnerligen önskvärd omläggning av tidtabellen för de persontåg, vilka, ett i vardera riktningen, för närvarande framföras å linjen Gällivare—Riksgränsen. Särskilt skulle härigenom tågtiderna för Kiruna bliva avsevärt förbättrade. Villkoret för denna omlägnings utförande är dock att samtidigt kunna hava tre elektriska lokomotiv i tjänst och ett sådant stående i reserv.

Huru starka skäl än tala för järnvägsstyrelsens framställning rörande anslag till äskat belopp för rullande materiell, nödgas jag dock med hänsyn till statsbudgetens ställning föreslå en minskning av anslaget till 15,000,000 kronor — ett belopp, som i allt fall med 2,000,000 kronor överstiger de för år 1918 av riksdagen för samma ändamål beviljade anslagsmedel.

I sin framställning har järnvägsstyrelsen därjämte anhållit, att ett tilläggsanslag å 100,000 kronor må — utöver det av 1916 års riksdag anvisade å 240,000 kronor — beviljas för anskaffning av de fyra elek-

triska malmtågslokomotiv, för vilka riksdagen åren 1913 och 1914 beviljat sammanlagt 600,000 kronor. Orsaken härtill är, att kristiden omöjliggjort leverans i beräknad tid av åtskilliga till lokomotiven erforderliga delar, vilket medfört, att kostnaden för lokomotivens färdigställande blivit betydligt ökat genom den prisstegring, som under den sålunda förlängda byggnadstiden alltjämt pågått. Med hänsyn härtill torde intet vara att erinra mot styrelsens framställning i förevarande avseende.

[68.]

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till anskaffande av *rullande materiell* vid statens järnvägar för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 15,100,000 kronor.

#### F. Inventarier och förlag.

I sin skrivelse den 29 september 1917 har järnvägsstyrelsen avgivit förslag att upptagas i 1919 års riksstat dels till anslag för nya inventarier vid statens järnvägar, dels ock till anslag för ökat förlag vid samma järnvägar.

[69.]

**Inventarier  
och förlag  
vid statens  
järnvägar.**

För nya inventarier och ökat förlag vid statens järnvägar har riksdagen beviljat anslag för vart och ett av åren 1913—1916 å 2,000,000 kronor, för år 1917 å tillsammans 3,000,000 kronor och för år 1918 å 3,200,000 kronor, därav 1,200,000 kronor för nya inventarier och 2,000,000 kronor för ökat förlag.

I nyssberörda skrivelse har järnvägsstyrelsen till en början omnämnt, att för åren 1913—1917 nya inventarier anskaffats och ökning i förlagets storlek ägt rum på sätt följande tabell närmare utvisar:

	Inventarier.	Förlag.
	Kronor.	Kronor.
1913.....	727,418	1,272,582
1914.....	801,962	1,198,038
1915.....	940,544	1,059,456
1916.....	1,245,642	754,358
1917.....	<sup>1)</sup> 1,500,000	1,500,000

<sup>1)</sup> Anslag för året: kapitalisering till och med september c:a 1,200,000 kronor.

[69.] Styrelsen övergår härefter till behandling av frågan om erforderligt anslag för nya inventarier för år 1919 och anför därom följande:

I skrivelse den 11 december 1915 angående behovet av anslagsmedel för inköp av nya inventarier under år 1917 anmälde styrelsen, att för de nya verkstäderna i Malmö och växelverkstaden i Örebro erfordrades 150,000 kronor för nyanskaffning av en del större och dyrbara maskiner, och beviljade 1916 års riksdag detta belopp. På grund av stora prisstegringar har emellertid denna summa ej varit tillräcklig till avsett antal maskiner, varjämte ytterligare medel erfordras för fortsatt anskaffning, vadan för år 1919 erfordras ytterligare 350,000 kronor.

Vad beträffar maskiner för anordnande av förbättrad kolemtagning i importhamnarna, så anvisades härför av 1916 års riksdag 595,000 kronor, och hava nu för ett belopp av 545,000 kronor anskaffats portalkranar till Värtan, Malmö och Örnsköldsvik. Emellertid hava på grund av oerhörda prisstegringar avsett antal kranar icke kunnat erhållas för den anvisade summan. Det återstår sålunda styrelsen att anskaffa en brokran till Malmö och en portalkran till Stugsund, och beräknas kostnaden för dessa kranar komma att uppgå till 450,000 kronor, varför sålunda ytterligare 400,000 kronor erfordras för anskaffande av de ursprungligen avsedda kranarna. Dessutom bör nu en portalkran anskaffas för Sundsvall, sedan de i styrelsens skrivelse den 27 oktober 1915 omnämnda utredningarna rörande denna importhamn blivit slutförda, och har styrelsen i det föregående upptagit medel för där erforderliga kajförstärkningar. Kostnaden för denna kran beräknas till 150,000 kronor. För fortsatt anskaffning av kranar erfordras sålunda ett belopp av 550,000 kronor.

För den löpande anskaffningen av nya inventarier erfordras slutligen för år 1919 ett belopp av 1,200,000 kronor eller samma belopp som för år 1918, vilket belopp sålunda i realiteten innebär en inskränkning mot föregående år i anskaffningen av nya inventarier, vartill styrelsen anser sig förpliktigad med hänsyn till övriga stora krav på statskassan.

Styrelsen har på grund härav hemställt om ett anslag för år 1919 om 2,100,000 kronor för nya inventarier vid statens järnvägar.

Beträffande anslagsbehovet för ökat förlag vid statens järnvägar för år 1919 har styrelsen anført följande:

I skrivelser den 11 december 1915 och den 30 november 1916 har styrelsen närmare motiverat, hurusom under de senare åren det för styrelsen tillgängliga förlagskapitalet under nu rådande förhållanden icke motsvarade behovet.

Rörande förlagets storlek under senaste femårsperioden lämnade styrelsen följande redogörelse.

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

Styrelsen påvisade härvid, huru förlagets storlek växlat under åren 1912—1917 och att materialförlaget — särskilt bränsleförlaget — måst avsevärt ökas, vilket i sin ordning inkräktat på kassaförlaget.

Styrelsen erinrade vidare, hurusom styrelsen under nu rådande kristid måst i stor utsträckning till rörelsekapital använda sig av andra tillgängliga medel, nämligen dels trafiköverskottsmedel och dels anslagsmedel.

Slutligen framhöll styrelsen, att en verkställd utredning hade 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 framgick, styrelsen beräknade att vid förenämnda tidpunkt disponera ett kassaförlag av endast ungefär 5,500,000 kronor, skulle således såsom rörelsekapital behövas ytterligare ett belopp av 9,000,000 kronor. Styrelsen sade sig tillfullo inse svårigheten att under nu rådande förhållanden på en gång erhålla anslag för fyllande av detta förlagsbehov, utan hade tänkt sig en fördelning av det nödiga kapitaltillskottet på flera år.

Vid ärendets föredragning i statsrådet anförde vederbörande departementschef, att enligt hans mening styrelsen på tillfredsställande sätt förklarar det stora behovet av rörelsekapital samt anført bärande skäl för dess ökning samt framhöll att, huru önskvärt det varit att snarast kunna få reglera härmed sammanhörande förhållanden beträffande redovisning av trafiköverskottsmedel m. m., det dock av budgethänsyn borde förutsättas längre tid härför än styrelsen avsett, vadan han hemställde om anslagets bestämmande till allenast 2,000,000 kronor.

I enlighet härmed framlades nådig proposition i ämnet, som ock av riksdagen bifölls.

På grund av de alltjämt i hög grad stegrade materialprisen synes det styrelsen kunna ifrågasättas en ökning av det årliga kapitaltillskott, som styrelsen förra året föreslog, eller 3,000,000 kronor.

Det är även att beakta den betydande ökning i rörelsens omfattning, som under senare åren ägt rum, i det att under det bruttoinkomsten år 1914 belöpte sig till omkring 93,000,000 kronor, densamma år 1915 uppgått till omkring 118,000,000 kronor och under år 1916 till över 150,000,000 kronor. Med hänsyn till denna betydande stegring skulle väl även ett väsentligt ökat förlagskapital erfordras, då detta naturligen bör sättas i viss relation till rörelsens omfattning. Styrelsen har dock givetvis måst taga hänsyn till de skäl, som enligt ovanstående föranlett statsmakternas beslut om sänkning av anslaget och anser sig dessutom böra avvakta, huruledes förhållandena under närmaste framtiden komma att gestalta sig.

På grund av det anförda har styrelsen föreslagit, att anslaget till ökat förlag måtte bestämmas till allenast samma belopp, som styrelsen förra året upptog i sitt förslag i ämnet eller 3,000,000 kronor.

Av det anslag, styrelsen begärt för nya inventarier, avses tillhoppa 900,000 kronor för inköp av en del större och dyrbarare maskiner vid verkstäderna och för koleremottagning vid importhamnarna, vilka maski-

*Departements-  
chefen.*

[69.] ner till största delen beräknats kunna anskaffas med anlåtande av tidigare för ändamålet anvisade anslag, men på grund av de oerhörda prisstegringarna ej kunnat erhållas för de sålunda beviljade medlen. Återstående summan, 1,200,000 kronor eller samma belopp, som nästlidet år beviljats för nya inventarier, skulle användas för den löpande inventarieanskaffningen. Styrelsens förslag härutinnan har ej givit mig anledning till erinran.

Beträffande frågan om anslag till ökat förlag har de senaste årens erfarenhet visat, att den sparsambet, som iakttagits vid tillgodoseendet av statens järnvägars behov av förlagskapital, icke medfört någon fördel ur statsfinansiell synpunkt. Då nämligen detta behov ovillkorligen måst tillgodoses, har järnvägsstyrelsen nödgats bereda sig rörelsekapital dels genom användande av för andra ändamål än ökning av förlaget beviljade anslagsmedel, dels ock därigenom, att trafiköverskottsmedel, som bort redovisas efter månadsboksluten, en längre tid innehållits. Uppenbart bliva genom dylika förfaringssätt statsjärnvägarnas anspråk på statskassan lika stora, som om ett tillräckligt kassaförlag anslagits. Vid beviljande av anslag för ifrågavarande ändamål för år 1918 uttalade även riksdagen, med hänsyn till sålunda angivna förhållanden, att riksdagen funne det uppenbart, att en högst väsentlig förstärkning av statens järnvägars förlagskapital erfordrades. Därest trafiköverskottsmedlen icke inlevereras till statskontoret efter hand, som de intjänas, kommer statskontoret sannolikt i behov av kassaförstärkning från riksgäldskontoret.

Då den omläggning av budgetväsendet, som nu skall genomföras och för vilken chefen för finansdepartementet tidigare närmare redogjort, bland annat också syftar till att i möjligaste mån inskränka statskontorets behov av kassaförstärkingar, har det synts mig lämpligt att genom beviljande av ett tillräckligt stort kassaförlag järnvägsstyrelsen sättes i stånd att regelmässigt inleverera trafiköverskottsmedlen efter månadsboksluten. Därvid har jag dock icke ansett mig böra taga hänsyn till nu rådande särskilda förhållanden utan endast avsett att tillgodose det behov av kassaförlag, som vid ingången av år 1919 skulle göra sig gällande, därest de ekonomiska förhållandena då återgått till normala.

I en till mig avgiven promemoria har järnvägsstyrelsen beräknat sitt normala behov av förlagskapital vid sagda tidpunkt till 55,600,000 kronor, varav 41,600,000 kronor stode till styrelsens förfogande. Den erforderliga ökningen av förlaget utgör alltså 14,000,000 kronor. Givetvis kommer förlaget framdeles att ytterligare behöva ökas, allteftersom rörelsen växer. Ett visst årligt anslag torde därför även för framtiden

få anses behöfligt. Jag har då tänkt mig, att 1919 års stat lämpligen borde belastas med ett anslag för ifrågavarande ändamål å det av järnvägsstyrelsen äskade beloppet eller 3,000,000 kronor och att återstoden av den nu behöfliga ökningen eller 11,000,000 kronor skulle uppföras på tilläggsstat för år 1918.

[69.]

På grund av vad jag sålunda anfört och under hänvisning beträffande anslaget å tilläggsstat för ökat förslag till särskild framställning därom, hemställer jag under förevarande punkt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för år 1919 anvisa

*dels* för nya inventarier vid statens järnvägar ett reservationsanslag av 2,100,000 kronor;

*dels* ock för ökat förslag vid samma järnvägar ett förslagsanslag, högst 3,000,000 kronor.

## Statens vattenfallsverk.

De anslag, som vattenfallsstyrelsen äskat till framläggande för 1918 års riksdag, uppgå till sammanlagt 29,204,800 kronor, däri inbegripet ett belopp av 300,000 kronor för upprensning av vissa farleder i Mälaren, vilket skulle utgå som anslag under sjätte huvudtiteln. Då förstnämnda belopp i och för sig är ansenligt samt högst betydligt överskrider vad förut för något år ställts till styrelsens förfogande, anser jag mig böra här lämna en del sammanställningar angående vattenfallsstyrelsens affärsverksamhet ävensom angiva några allmänna synpunkter, som varit bestämmande för mig vid granskning av styrelsens ifrågavarande anslagsäskanden.

De anslagsbelopp, som under den senaste 10-års-perioden anvisats till kapitalökning för statens vattenfallsverk, uppgå till följande belopp:

F ö r å r.	Kanalverk.	Kraftverk.	Vattenfall, fastigheter och inventarier.	Summa.
1909 .....	1,000,000	6,550,000	551,376 20	8,101,376 20
1910 .....	3,000,000	2,915,000	—	5,915,000
1911 .....	2,000,000	2,780,000	—	4,780,000
1912 .....	5,000,000	8,950,000	150,000	14,100,000
1913 .....	5,280,000	8,425,000	—	13,705,000
1914 .....	3,010,000	6,933,000	—	9,943,000
1915 .....	3,305,000	4,210,000	—	7,515,000
1916 .....	1,450,000	5,825,000	—	7,275,000
1917 .....	700,000	9,686,500	—	10,386,500
1918 .....	715,000	9,915,000	2,500,000	13,130,000
Summa	25,460,000	66,189,500	3,201,376 20	94,850,876 20

Kapitalvärdet vid slutet av år 1917 av statens vattenfallsverks anläggningar och egendomar, däri inberäknade även icke driftfärdiga anläggningar, utgjorde:

Kanalverken .....	kronor	28,961,579: 57
Kraftverken .....	»	88,959,936: 73
Outnyttjade vattenfall och fastigheter samt gemensamma inventarier (järnvägsfallen, Lilla Edet, Inland, Vargön m. m.) .....	»	19,659,007: 83
	Summa kronor	137,580,524: 13

Driftöverskottet å statens vattenfallsverks affärsverksamhet för år 1918 kan efter reviderad beräkning uppskattas till 5,800,000 kronor, varav kanalverken beräknas giva 363,000 kronor och kraftverken 5,250,000 kronor. För år 1919 har driftöverskottet, på sätt chefen för finansdepartementet under titeln »Inkomster» upptagit, beräknats till 6,550,000 kronor, varav 313,000 kronor falla på kanalverken och 6,050,000 kronor på kraftverken.

På ett kapitalvärde, omfattande värdet av såväl driftfärdiga som icke driftfärdiga anläggningar samt vattenkraftens uppskattade värde, giva således kraftverken en ränta, som för år 1918 torde kunna beräknas till omkring 6 %. Däremot lämna kanalverken en ytterst svag avkastning, varjämte statens vattenfallsverks affärsverksamhet är belastad med outnyttjade vattenfall, fastigheter m. m., varå för närvarande ganska ringa utbyte åtnjutes.

Med avseende å *kanalverken* må emellertid uppmärksammas, att den betydande kostnaden för Trollhätte kanals nyligen fullbordade ombyggnad först så småningom, i mån av kanaltrafikens utveckling, kan visa sig medföra direkta fördelar i form av ökade inkomster för kanalverket. De nuvarande ogynnsamma förhållandena med avseende å sjökommunikationerna och varuutbytet överhuvud motverka också i hög grad kanaltrafikens utveckling. I varje händelse bör emellertid, om frågan ses ur synpunkten av vattenfallsstyrelsens ekonomiska ställning som affärsdrivande verk, största varsamhet iakttagas med anslag till kanalverken. I sådant hänseende är det för närvarande huvudsakligen Södertälje kanalverk, som möjliga nedsättningar eller undanskjutanden av anslag kunna drabba. Å andra sidan måste det vara även ur ekonomisk synpunkt påkallat, att den beslutade ombyggnaden av nämnda kanal icke förhalas, liksom även att i tid vidtagas åtgärder i syfte att för djupgående fartyg anordna de farleder i Mälaren, från vilka Södertälje kanal har att hämta en avsevärd trafik. Vid avvägande av nu berörda synpunkter har jag vidtagit någon reduktion — tillsammans 880,000 kronor — av anslagsäskandena för nämnda kanalverk och farleder. Den sålunda verkställda reduktionen beträffande Södertälje kanal torde dock icke i stort sett behöva inverka på tiden för kanalens färdigbyggande.

Hänvisande till vad jag redan under sjätte huvudtiteln hemställt rörande nämnda farleder, återkommer jag här nedan till frågan om anslaget för Södertälje kanals ombyggnad.

Vid bedömande av anslagskraven för *kraftverken* spelar avkastningsfrågan mindre betydelse, då dessa verk redan giva en avkastning, som närmar sig vad man bör fordra å dylik affärsverksamhet, och en ökning av denna avkastning i allmänhet är emotse i den mån statens kraftnät alltmera utvecklas och kostnadsbesparande anordningar därvid vidtagas. Huvudsynpunkten vid bedömande av anslagen till kraftverk samt vattenfalls förvärvande och monterande måste vara näringslivets behov. Tillhandahållande av elektrisk kraft i största möjliga utsträckning i olika delar av landet och kraftens tillgänglighet för olika näringsgrenar är självfallet av synnerlig betydelse för ett land som vårt, där nämnvärda tillgångar på stenkol saknas. Ej minst med anledning av de förhållanden, som inträtt med världskriget, har behovet att utnyttja kraften i våra talrika vattenfall blivit än mera erkänt och trängande. I och med att staten kraftigt fullföljer sin verksamhet med anläggande av kraftverk runt om i landet, underlättas också flera av de uppgifter, som hos oss föreligga med avseende å lösningen till gagn för nutid och framtid av vårt kraftproblem.

En viss betänksamhet måste dock råda mot att nedlägga betydande belopp i kraftverksanläggningar just under en tid, då materialprisen äro uppdrivna till en ovanlig höjd och då även arbetslönerna äro höga. Svårigheterna att anskaffa en del råämnen och maskiner för anläggningarna äro också betydande. Mot det nu nämnda har man emellertid att väga ovissheten om, när material- och arbetsprisen kunna nedgå, ävensom de fördelaktigare kontrakt om kraftleveranser, som kunna slutas under nuvarande högkonjunktur på många områden.

De avprutningar, jag efter avvägandet av nämnda synpunkter vidtagit i vattenfallsstyrelsens anslagsäskanden, framgå av vad här nedan anföres under särskilda punkter ävensom under tilläggsstaten för år 1918. Nedprutningarna, i vad de ej förut berörts, uppgå till sammanlagt 4,371,300 kronor.

De anslagsäskanden från vattenfallsstyrelsen, som jag sålunda anser böra hänskjutas till 1918 års riksdag, uppgå härmed under utgifter för kapitalökning till 23,803,500 kronor, därav 9,100,000 kronor å tilläggsstat för år 1918, vartill komma 150,000 kronor å sjätte huvudtiteln.

Jag övergår härefter till vattenfallsstyrelsens olika framställningar.

## I. Södertälje kanalverk.

### 1. Ombyggnaden av Södertälje kanal.

Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1916 års riksdag, 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.

[70.]  
Ombygg-  
naden av  
Södertälje  
kanal.

Vidare har 1917 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, medgivit, att i samband med den beslutade ombyggnaden av Södertälje kanal därstädes finge anläggas en ny sluss i huvudsaklig överensstämmelse med av vattenfallsstyrelsen förordad förslag för en beräknad kostnad av 2,933,000 kronor, varjämte riksdagen för fortsättande av arbetena med kanalens ombyggnad för år 1918 anvisat ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

Med skrivelse den 26 juni 1917 har härefter vattenfallsstyrelsen på befallning för Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse överlämnat ett av Södertälje stad godkänt förslag till avtal mellan styrelsen och staden angående upplåtelse för kronans räkning av vissa staden tillhöriga, för den beslutade ombyggnaden av Södertälje kanal erforderliga områden.

Genom beslut den 29 juni 1917 har Kungl. Maj:t sedermera bemyndigat vattenfallsstyrelsen att i enlighet med förenämnda förslag till avtal med Södertälje stad träffa överenskommelse angående upplåtelse av mark för den beslutade ombyggnaden av kanalen. Tillika har Kungl. Maj:t i fråga om det av riksdagen för år 1917 för kanalbyggnaden anvisade anslaget ställt 375,000 kronor till styrelsens förfogande samt anvisat återstoden till täckande av vissa utav statskontoret under år 1914 förskjutna kostnader för utredning angående kanalens ombyggnad.

I skrivelse den 30 augusti 1917 har vattenfallsstyrelsen nu gjort framställning om anslag för ifrågavarande kanalombyggnad för år 1919. Styrelsen meddelar därvid till en början, att konstruktionsarbetena för den definitiva planen för kanalaneläggningen ännu icke avslutats, men att styrelsen hyste förhoppning om att inom kort kunna framlägga för-

[70.] slag i ämnet. Tillsvidare hade vissa i varje fall erforderliga mark-områden förvärvats och grävningsarbeten påbörjats för anläggning av den nya slussen, vars utförande komme att draga den längsta tiden i anspråk.

Beträffande anslagsbehovet för år 1919 har styrelsen anfört följande:

» Totalkostnaden för kanalens ombyggnad vid Södertälje inklusive uppränsning av Brandalsund och Linasund beräknades med användande av de pris, som rådde före kriget, komma att utgöra 6,785,000 kronor.

Härav äro hittills anvisade:

för år 1917 .....	kronor	400,000
» » 1918 .....	»	600,000
		Summa kronor 1,000,000

I sin underdåniga skrivelse den 11 november 1916 med framställning om anslag för år 1918 till fortsättande av arbetena med kanalens ombyggnad angav vattenfallsstyrelsen, att, för ett rationellt bedrivande av arbetena och under förutsättning, att trafiken med större fartyg genom kanalen skulle kunna påbörjas år 1920, de successiva anslagsbehoven uppgingo till:

för år 1917 .....	kronor	400,000
» » 1918 .....	»	1,000,000
» » 1919 .....	»	2,000,000
» » 1920 .....	»	2,300,000
» » 1921 .....	»	1,085,000
		Summa kronor 6,785,000

Av statsfinansiella skäl bestämdes emellertid anslaget för år 1918 till 600,000 kronor mot av vattenfallsstyrelsen begärda 1,000,000 kronor.

Enligt styrelsens mening är det emellertid synnerligen önskvärt, att den arbetstakt, som innefattas i förenämnda tablå över anslagsbehoven under de olika byggnadsåren, icke må rubbas. Då beslut fattats om upptagandet av en djupare farled vid Södertälje, är det ju önskvärt, att företaget ju förr dess hellre kan bli genomfört, så att de därmed förenade fördelarna inom ej alltför lång tid komma trafikanterna till godo. Givetvis är det icke vattenfallsstyrelsens avsikt att under nu rådande enormt uppdrivna pris på järnkonstruktioner och maskinella anordningar göra några avsevärda beställningar härav för kanalaneläggningen, men under denna tid kunna en hel del tidsödande arbeten utföras såsom grundläggning för sluss och broar, vilka arbeten visserligen även stigit i pris i ungefär samma mån, som arbetslönerna till följd av dyrtiden ökats, men icke på långt när så mycket som järnkonstruktioner och maskinella anordningar. Det bör även framhållas, att en onödigt förlängd arbetstid medför ökade kostnader för administration o. d.

För arbetenas bedrivande enligt förenämnda plan erfordras således för år 1919 2,000,000 kronor, varjämte de för år 1918 avdragna 400,000 kronor böra anslås för år 1919 att förskottsvis utgå under år 1918.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t för fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad måtte av riksdagen för år 1919 begära ett anslag av 2,400,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att härav under år 1918 utanordna 400,000 kronor.

[70.]

Såsom bekant upptog Kungl. Maj:ts förslag till riksdagen om Södertälje kanals ombyggnad tre alternativa förslag i fråga om kanalens sträckning förbi Södertälje. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 29 juni 1917 angående godkännande av förenämnda avtal med Södertälje stad om markupplåtelse för kanalen har denna fråga blivit i huvudsak avgjord, i det nämnda avtal förutsätter valet av den östligaste av de föreslagna sträckningarna. De kostnadsberäkningar, som lågo till grund för Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut i föreliggande ämne, hänförde sig jämväl till denna sträckning. Den definitiva planen för anläggningen har däremot ännu icke hunnit utarbetas, men torde, enligt vad jag inhämtat, nämnda plan komma att föreläggas Kungl. Maj:t inom sådan tid, att arbetena kunna fortskrida såsom ursprungligen beräknats.

*Departements-  
chefen.*

Genomförande av den beslutade utvidgningen av Södertälje kanal från och med Brandalssund förbi Södertälje till och med Linasund, oavsett de för utvidgning av viss sträcka av kanalen mellan Maren och Saltsjön av riksdagen beviljade 550,000 kronor, har med före kriget gällande pris beräknats kräva ett anslag av 6,785,000 kronor, däri jämväl ingår kostnaden för den nya slussen. I Kungl. Maj:ts förslag i föreliggande ämne till 1916 års riksdag förutsattes, att detta anslag skulle fördelas sålunda:

för år 1917 .....	kronor	400,000
» » 1918 .....	»	600,000
» » 1919 .....	»	1,700,000
» » 1920 .....	»	2,300,000
» » 1921 .....	»	1,785,000
		<hr/>
	Kronor	6,785,000

I enlighet härmed hava jämväl anslagsbeloppen för åren 1917 och 1918 blivit bestämda. Enligt den av styrelsen framlagda tablån skulle emellertid anslagsbehoven för ifrågavarande ändamål för åren 1918 och 1919 uppgå till 1,000,000 kronor respektive 2,000,000 kronor, och har styrelsen därför hemställt om anvisande för år 1919 av ett belopp av

[70.] 2,400,000 kronor, därav 400,000 kronor redan under år 1918 skulle ställas till styrelsens förfogande för täckande av bristen i sistnämnda års anslag. Ehuru det, på sätt vattenfallsstyrelsen framhållit, är önskligt, att ifrågavarande arbeten bedrivs med så stor skyndsamhet som möjligt, måste dock i följd av de stora anspråk, som för närvarande i olika avseenden ställas på statskassan, en reduktion ske av det utav styrelsen äskade beloppet.

I anslutning till den för kanalombyggnaden ursprungligen fastställda planen synes således anslagskravet böra begränsas till 1,700,000 kronor att anvisas å 1919 års stat.

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

att för fortsättande av arbetena med *Södertälje kanals ombyggnad* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

## II. Trollhätte kraftverk.

### 1. Tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation.

[71.] För Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad, innefattande installation av fem nya maskinaggregat, vardera för normalt 10,000 hästkrafter, har riksdagen för åren 1915—1918 anvisat tillhoppa 10,120,000 kronor på sätt närmare framgår av följande tablå:

för år 1915	.....	300,000 kronor
» »	.....	2,500,000 »
» »	.....	3,700,000 »
» »	.....	3,620,000 »

Summa 10,120,000 kronor.

Med de sålunda beviljade anslagen skulle enligt av vattenfallsstyrelsen tidigare gjorda beräkningar de totala kostnaderna för anläggningen i fråga bliva täckta. Beträffande dessa beräkningar må emförmälas, att styrelsen i skrivelse den 26 oktober 1915 med begäran om anslag för ändamålet för år 1917 uppskattade kostnaderna efter normala prisförhållanden till 8,620,000 kronor. Styrelsen framhöll emellertid tillika, att den maskinella utrustningen på grund av efter år 1914 förhöjda pris sannolikt skulle komma att draga en ökad kostnad

av 300,000 kronor för varje aggregat. Även i styrelsens skrivelse den 11 november 1916 angående anslag för år 1918 räknades på grund av de ovissa förhållandena med samma konjunkturtillägg, ehuru styrelsen redan då förklarade sig befara, att desamma skulle befinnas otillräckliga. Totala kostnaden uppskattades sålunda i sistnämnda två skrivelser till 8,620,000 kronor +  $5 \times 300,000$  kronor eller sammanlagt 10,120,000 kronor.

[71.]

I detta sammanhang bör jämväl erinras därom, att vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 9 februari 1917 framlade förslag till sådan ändring i planen för Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad, att den nya tilloppskanal, genom vilken vattnet skall framföras till de fem nya maskinaggregaten, skulle erhålla större dimensioner än de i planen upptagna i syfte att därigenom möjliggöra ett starkare utnyttjande av kraftstationen under tider av riklig vattentillgång. Kostnaden härför beräknades av styrelsen till 130,000 kronor, och hemställde styrelsen, enär det då ännu icke kunde bedömas, huruvida denna kostnad kunde rymmas inom det för kraftstationens tredje utbyggnad beräknade totalanslaget, om rätt att av för nämnda utbyggnad anslagna medel för ifrågavarande ändamål använda sist angivna belopp.

En av Kungl. Maj:t i anslutning till vattenfallsstyrelsens berörda hemställan avlåten proposition till 1917 års riksdag blev också av nämnda riksdag bifallen.

I skrivelse den 30 augusti 1917 har nu vattenfallsstyrelsen gjort framställning om tilläggsanslag för fullbordande av Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad. Styrelsen anför i ämnet följande:

Vattenfalls-  
styrelsen.

»Såsom vattenfallsstyrelsen redan vid avgivande av sin underdåniga skrivelse i detta ärende den 11 november 1916 förutsåg, har, på grund av ständigt stegrad efterfrågan på elektrisk energi, befunnits nödvändigt att, oaktat rådande höga maskinpris, beställa turbiner och generatorer för samtliga 5 aggregat till tredje utbyggnaden.

Det konjunkturtillägg för själva maskininstallationen, varmed förut räknats, har emellertid visat sig för lågt. Då dessutom under senaste år kostnaderna för byggnadsarbetenas utförande stigit i mycket betydande grad och då såväl arbets- som materialpris fortfarande äro stigande, är givetvis mycket svårt att för närvarande, under det arbetet pågår, med större säkerhet uppgiva den sannolika slutkostnaden. En överslagsberäkning, baserad på hittills utförda arbeten och träffade leveransavtal samt uppskattning av återstående utgifter under förutsättning, att för närvarande rådande konjunkturer förbliva oförändrade till dess att arbetet fullbordats, har emellertid givit till resultat, att totalkostnaden för tredje utbyggnaden skulle komma att uppgå till omkring 11,320,000 kronor, häri inberäknade de till 130,000 kronor uppskattade extrakostnaderna för tilloppskanalens utvidgning.

[71.]

I enlighet härmed skulle utöver förut anvisade medel, inberäknat den nyss angivna kostnaden, 130,000 kronor, för kanalens ökade dimensioner krävas ett tilläggsanslag av omkring 1,200,000 kronor, vilket, då samtliga maskiner torde behöva tagas i bruk under sommaren 1919, bör vara tillgängligt under sist-nämnda år.

Vattenfallsstyrelsen vill ej underlåta att framhålla, att trots det för normala förhållanden rätt höga tilläggsanslag, som sålunda visat sig behövt, kraftstationens tredje utbyggnad, tack vare de höga pris, som kunnat erhållas för den energi, varom avtal under senaste tiden träffats, blir för staten en förmånlig affär, alldeles fränsett den stora nationalekonomiska vinst, som erhålles genom att landets industri gives tillfälle tillgodose eu avsevärd del av sitt kraftbehov utan import av utländskt bränsle.»

Vattenfallsstyrelsen har på grund härav hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes av riksdagen för fullbordande av Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad äska ett tilläggsanslag för år 1919 av 1,200,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Såsom av det nu anförda framgår, torde kostnaden för verkstäl-  
lande av Trollhätte kraftstations tredje utbyggnad komma att med om-  
kring 1,200,000 kronor överskrida det belopp, som vattenfallsstyrelsen  
vid dess på hösten år 1916 framställda anslagsäskanden för ändamålet  
beräknat, eller 10,120,000 kronor. Orsaken härtill är främst att söka  
i de oerhört ökade maskinprisen.

Nödgas sålunda staten på grund av nu rådande konjunkturer  
nedlägga ett betydligt större kapital än från början beräknats å ut-  
förandet av en tredje utbyggnad av Trollhätte kraftstation, är emellertid  
å andra sidan att uppmärksamma, att denna utbyggnad, enligt vad  
vattenfallsstyrelsen framhåller, i allt fall måste betraktas såsom en för  
staten förmånlig affär. De nedlagda merkostnaderna lära nämligen till  
fullo uppvägas av de pris å elektrisk kraft, som numera kunna kontra-  
heras.

På grund av det anförda hemställer jag därför, att Kungl. Maj:t  
måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av en tredje utbyggnad av  
Trollhätte kraftstation för år 1919 anvisa ett reserva-  
tionsanslag av 1,200,000 kronor.

## 2. Kraftstation vid Lilla Edet.

[72.]

Kraftstation  
vid Lilla  
Edet.

I skrivelse den 30 augusti 1917 anmälde vattenfallsstyrelsen sin  
avsikt att inom den närmaste tiden inkomma med förslag till en statens  
kraftstation i Göta älv vid Lilla Edet, avsedd att påbörjas under år 1918

och färdigställas i så god tid, att densamma kunde tagas i bruk för leverans av elektrisk energi i början av år 1921. Vattenfallsstyrelsen anförde vidare, att förslaget om att nu påbörja ifrågavarande anläggning föranleddes av den raska utveckling, i vilken efterfrågan på elektrisk energi för industriella och borgerliga ändamål för närvarande vore stadd i trakten av Göta älv och som gäve anledning förutse, att krafttillgången vid Trollhättan efter fullbordandet av nu pågående tredje utbyggnad av därvarande kraftverk icke bleve tillräcklig att tillgodose behovet under mer än omkring 3 år framåt. Om ett avbrott i denna nationalekonomiskt sett glädjande utveckling skulle kunna undvikas, vore det därför nödvändigt, att ytterligare kraftkällor utnyttjades. Enär fortsatt utvidgning av Trollhätte kraftverk sannolikt icke vore lämplig, förrän vattentillgången i Göta älv reglerats medelst dammbyggnad vid Vänerens utlopp, och då genomförandet av en dylik reglering, rörande vilken förslag avlämnats till Kungl. Maj:t av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen gemensamt den 22 september 1916 och för vilken förberedande åtgärder igångsatts, torde komma att taga avsevärd tid i anspråk, erfordrades sålunda närmast utbyggnad av den staten tillhöriga vattenkraften vid antingen Vargön eller Lilla Edet.

Av flera skäl, anförde vattenfallsstyrelsen vidare, borde fallet vid Lilla Edet först komma till användning. Fallhöjden utgjorde där i medeltal 6,5 meter mot 3 à 4 meter vid Vargön, vilket medförde, att ett kraftverk vid Lilla Edet komme att såväl tekniskt som ekonomiskt bliva förmånligare. Därtill komme, att det kontrakt, enligt vilket den östra älvstranden vid Lilla Edet, på vilken kraftverket lämpligen borde förläggas, på sin tid utarrenderades till förre ägaren, Lilla Edets pappersbruks aktiebolag, utlöper den 10 juni 1918. Ett förnyande av arrendekontraktet borde med hänsyn till det mycket ofullständiga sätt, varpå kraften för närvarande tillvaratoges, icke ifrågakomma, utan syntes kronan bära genom en egen anläggning söka bättre nyttiggöra fallet.

I skrivelse den 15 december 1917 har vattenfallsstyrelsen därefter framlagt förslag till en kraftstationsanläggning vid Lilla Edet.

Vattenfallsstyrelsen har därvid till en början lämnat en beskrivning över fallet vid Lilla Edet och därstädes hittills utförda anläggningar, vilka jämväl finnas angivna å en kartsbild, vilken som bilaga torde få vidfogas protokollet.

Fallets läge  
och hittills  
vidtagna för-  
beredande åtgärder.

Ifrågavarande vattenfall är beläget omkring 20 kilometer nedanför Trollhättan och på ett avstånd från älvens utlopp i Kattegatt vid Göteborg av omkring 50 kilometer. Vattenkraften har hittills, ehuru ofull-

[72.] ständigt, utnyttjats för tvenne industriella anläggningar, tillhöriga Lilla Edets pappersbruks aktiebolag och Inlands nya pappfabriks aktiebolag.

Lilla Edets pappersbruk är beläget vid fallets östra sida på en där utskjutande udde. Dess fastigheter med därtill hörande vattenrätt hava enligt beslut av 1908 års riksdag förvärvats av Kungl. Maj:t och kronan för en köpeskilling av 5 miljoner kronor samt hava av kronan för tiden till den 10 juni 1918 utarrenderats till förre ägaren mot ett årligt arrende av 190,000 kronor.

Den på västra stranden invid fallet liggande Inlands pappfabrik blev likaledes, enligt beslut av 1908 års riksdag, med vattenrätt och fastighet inköpt av Kungl. Maj:t och kronan för en köpesumma av 2,550,000 kronor och samtidigt av kronan utarrenderad till förre ägaren.

Av det från Inlands pappfabrik sålunda förvärvade markområdet hava vissa delar senare tagits i anspråk i samband med Trollhätte kanals ombyggnad för beredande av plats för kanalled och ny sluss omedelbart väster om fabriksbyggnaderna. Med anledning därav träffades nytt arrendeavtal med Inlands nya pappfabriks aktiebolag, enligt vilket de markområden och fabriksbyggnader m. m., som icke erfordras för trafikkanalen, upplåtits till detta bolag på arrende intill utgången av år 1926 mot en årlig arrendesumma av 92,000 kronor. Enligt samma avtal äger bolaget rätt att under arrendetiden för fabriken drift uttaga den vattenmängd, som med befintligt turbinmaskineri erfordras för att vid den för varje särskilt tillfälle rådande fallhöjden kunna erhålla en effekt av 2,700 turbinhästkrafter, varjämte bolaget dessutom äger rätt att uttaga nödig mängd fabriksvatten. Bolagets vattenförbrukning enligt dessa bestämmelser torde i medeltal utgöra omkring 60 sm<sup>3</sup>.

För möjliggörande av den höjning av älvens vattenprofil mellan Trollhättan och Lilla Edet, som ingick i planen för kanalbyggnaden, har i samband med denna uppförts en dammbyggnad över älven vid Lilla Edet, varigenom vattenståndet ovanför slussen höjts från förutvarande högvattenstånd + 5,20 och lågvattenstånd + 3,75 till respektive + 7,30 och + 6,25 meter över havet, vilka utgöra de för kanalbyggnaden fastställda övre vattenstånden vid Lilla Edet.

Den utförda dammbyggnaden består av tre huvuddelar, nämligen den egentliga dammen över älvfåran, damm framför intaget till Inlands pappfabrik och skyddsdamn framför intaget till Lilla Edets pappersbruk.

Beträffande dessa anläggningar har vattenfallsstyrelsen lämnat följande beskrivning:

»Den egentliga dammen är förlagd mellan intaget till de två nuvarande verken på krönet av den här befintliga bergryggen. Den består av två utskov, vardera

[72.]

med en fri bredd av 23 meter samt atskilda av en fyra meter bred pelare och på yttersidorna begränsade av murpelare i den brutna dammlinjens vinklar. Utskoven, vilkas tröskel är förlagd på höjden + 3,50, äro avstängbara medelst valsdammar med 3,8 meter konstruktionshöjd. I stängt läge ligger således överkanten av valsdammarna i jämnhöjd med högvattenståndet + 7,30. Manövreringen sker dels för hand, dels med elektrisk kraft, medelst ett på mellanpelaren uppställt spel. Pelarna förenas upptill med en bro av järn. Med denna bro såsom övre stöd och med nedre ändan stödjande i en fals i murverket under tröskeln kunna nålar anbringas framför varje valsdamm såsom reservstängning för utskoven, i händelse att en valsdamm behöver repareras. Allt murverk i tröskel och pelare består av betong med beklädnad av granit å alla för strömmande vatten ut-satta ytor.

*Dammen framför intaget till Inlands pappfabrik* har till uppgift att möjliggöra fortsatt drift av den till Inlands nya pappfabriks aktiebolag utarrenderade anläggningen, sedan vattenståndet ovanför densamma höjts såsom ovan angivits. Dammen består av en betongmur med däri anordnade 8 utskov, motsvarande det antal tuber, som nu leda vattnet till pappfabrikens turbiner. Dessa arbeta således numera med större fallhöjd än förr och förbruka därigenom i medeltal mindre vattenmängd. Utskoven kunna avstängas med träluckor. Vid högvatten kan genom dem avtappas 90 sm<sup>3</sup> vatten under förutsättning att alla turbiner hållas i gång. Dammen ansluter å ena sidan till västra stranden och å den andra till den västligaste valsdammspelaren. Invid den sistnämnda har i dammen anordnats en öppning, till vilken anslutes en uppgångsväg för lax och ålyngel, vilken utföres enligt ritning av statens fiskeriingenjör.

*Ovanför intaget till Lilla Edets pappersbruk* har för kanalombyggnaden uppförts en provisorisk damm, avsedd att genom tillstrypning av inloppsaren framför ifrågavarande verk reducera vattenståndet vid dessa till ungefärligen förutvarande höjder för att tillsvida möjliggöra fortsatt drift utan ombyggnad av pappersbruket. För den provisoriska dammen har man begagnat sig av en förut befintlig järnbro över pappersbrukets intagskanal, vilken på grund av den triangulära formen av järnöverbyggnadens tvärsektion i det följande benämnes »triangelbron». Denna har efter förstärkning och belastning med betong kunnat tjänstgöra såsom stöd för en rad träluckor för intagskanalens avstängning. Till bronns båda ändpelare äro anslutna provisoriska fångdammar av trä, avpassade för de nya vattenstånden. Den ena fångdammen sträcker sig in till östra stranden och den andra till östra valsdammspelaren. Med tillhjälp av luckorna under triangelbron kan vattentillströmningen till pappersbruket begränsas till vad som erfordras för turbinernas drift, och med hänsyn till uppehåll i driften finnes sørjt för, att denna vattenmängd kan från intagskanalen avbördas direkt till älven nedanför dammbyggnaden.»

Vid planläggningen av dammbyggnaden, såsom denna hittills blivit utförd, har hänsyn tagits därtill, att densamma må kunna göra tjänst även för utnyttjandet av vattenkraften på denna del av Göta älv, vilken vattenkraft genom förenämnda köp numera helt tillhör kronan. För kraftuttagningen erforderligt utrymme finnes, enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelar, endast å östra stranden, nämligen på den plats, som för närvarande upptages av Lilla Edets pappersbruk. Visserligen kunde,

Den nya  
kraft-  
stationens  
förläggning.

[72.] yttrar styrelsen vidare, en mindre del av krafttillgången även tänkas utnyttjad genom en anläggning å västra stranden, sedan Inlands pappfabrik slopats, men då möjligheterna där vore mera begränsade, syntes denna plats böra ifrågakomma endast för eventuell framtida utvidgning, sedan området å östra stranden blivit taget helt i anspråk. Å östra stranden kunde för kraftanläggningen behöfliga byggnadsarbeten utföras i skydd av den framför pappersbrukets intag redan utförda provisoriska skyddsdammen, bestående av luckorna under triangelbron och anslutande fångdammar. Genom förläggningen på östra stranden bleve kanaltrafiken helt och hållet oberoende av byggnadsarbetena. Platsen hade därjämte det stora företrädet framför västra stranden, att den kunde förses med direkt järnvägsförbindelse för underlättande av transporter av såväl byggnadsmaterialier som särskilt den maskinella och elektriska utrustningen. Genom arrendeavtalets utlöpande den 10 juni 1918 finnes möjlighet att, om penningmedel beviljades, redan då påbörja kraftanläggningen och att få dess första utbyggnad driftfärdig vid början av år 1921.

Beträffande förutsättningarna för den ifrågasatta kraftanläggningen i avseende å vattenmängd och fallhöjd anför styrelsen vidare:

Vattenmängd.

Vattentillgången i Göta älv utgör i oregerat skick lägst 300 sm<sup>3</sup> och vid normalt lågvatten 464 sm<sup>3</sup>. Efter genomförandet av Vänerns reglering i enlighet med föreliggande förslag kan påräknas en lågvattensavtappning av 405 sm<sup>3</sup> under perioder, som återkomma med relativt många års mellanrum, en medelvattenavtappning av i allmänhet 512 sm<sup>3</sup>, dock vissa tider begränsad till 465 sm<sup>3</sup>, samt en högvattentappning av 837, eventuellt 900 eller 1,000 sm<sup>3</sup>. Om vattentillgången för kanaltrafikens behov av slussvatten anslås till i medeltal 2,3 sm<sup>3</sup> samt för laxtrappa, ålyngelledare och läckning beräknas cirka 2,7 sm<sup>3</sup>, blir den för kraftuttagning tillgängliga vattenmängden 5 sm<sup>3</sup> mindre än älvens hela vattenföring.

Innan regleringen av Väneren kommit till stånd kan sålunda för alstrande av prima kraft räknas med en vattentillgång av 295 sm<sup>3</sup>, varifrån för Inlands pappfabriks vattenbehov avgår i medeltal cirka 60 sm<sup>3</sup>. Då emellertid den normala lågvattenmängden är väsentligt större, nämligen efter avdrag för slussvatten, fiskvägar och pappfabrikens behov cirka 400 sm<sup>3</sup> och liksom vid Trollhättan torde kunna till en början påräknas avsättning även för en mindre del sekundakraft, planeras kraftverkets *1:a utbyggnad* med en maskinell utrustning av sådan storlek, att densamma vid normal belastning och medelfallhöjd förbrukar omkring 300 sm<sup>3</sup> och vid högre belastning med anlåtande av ett extra reservaggregat kan tillgodogöra något mera än 400 sm<sup>3</sup>.

Efter Vänerns reglering och sedan Inlands nya pappfabriks aktiebolags arrende utlupit, kan för kraftstationens drift räknas med en kontinuerlig vattentillgång av 400 sm<sup>3</sup>. Med hjälp av Vänerns magasin bör då fullständig hushållning med vattnet vara genomförd efter kraftbehovets växlingar under dygnet och veckan. Antagas dessa växlingar liksom för närvarande vid Trollhättan motsvara en total utnyttjningstid med maximibelastning av cirka 6.000 timmar per år, blir

den motsvarande för alstrande av prima kraft uttagna största vattenmängden 584 sm<sup>3</sup>. Härför erforderlig utvidgning av kraftverket torde komma att utgöra dess 2:a utbyggnadsstadium.

Vid kraftstationens planering måste hänsyn tagas även till utvecklingsmöjligheter, som ligga ännu längre i framtiden. Det gäller då att tillgodogöra den genom sjöregleringen vunna medelvattentappningen, som efter avdrag för slussvatten m. m. utgör 460 respektive 507 sm<sup>3</sup> vid kontinuerlig vattenavtappning. Denna vattenmängd blir emellertid icke ständigt tillgänglig. För att densamma skall kunna med ekonomisk fördel tillgodogöras fordras, att den under korta tider bristande vattentillgången ersättes genom tillskott av vatten- eller ångkraft från annan kraftkälla. Vid denna tidpunkt torde en avsevärd del av effekten vara tagen i anspråk för drift av motorer och för elektrisk järnvägsdrift, varigenom utnyttningstiden beräknas sjunka till i medeltal cirka 5,600 timmar pr år. Om detta utvecklingsskede tänkes motsvara en 3:e utbyggnad, kommer kraftstationen sålunda att därmed förbruka en total vattenmängd av 720 respektive 793 sm<sup>3</sup>.

Kraftavsättningen torde sannolikt komma att utveckla sig i sådan riktning, att allt större energibelopp bliva använda för mekaniska och borgerliga ändamål med låg belastningsfaktor. Det kan därför förutses, att utnyttningstiden kommer att i framtiden sjunka ännu mera. Vattenkraftverket skulle då behöva ytterligare utvidgas med en 4:e utbyggnad, som vid exempelvis 5,000 timmars utnyttningstid skulle förbruka en största vattenmängd av i runt tal 900 sm<sup>3</sup>. Med denna utbyggnad blir markutrymmet å östra stranden i sin helhet taget i anspråk. Skulle belastningsfaktorn bliva ännu lägre, än här antagits, och maskininstallationen behöva än mer ökas, kan detta som nämnt ske å västra stranden. Till denna möjlighet behöves därför i detta sammanhang icke tagas vidare hänsyn, varför det nyssnämnda 4:e byggnadsskedet i det följande betecknas såsom innebärande kraftstationens *fullständiga utbyggnad*.

Fallhöjd.

Genom kanalombyggnaden hava gränserna för vattenstånden *ovanför* Lilla Edet fixerats till ovan angivna högvattenstånd + 7,80 och lågvattenstånd + 6,25 meter över havet. Såväl för kanaltrafiken som för kraftuttagningen är det i regel fördelaktigt att hålla denna vattenyta så högt som möjligt särskilt vid större vattenföringar, enär strömhastigheten i älven därvid minskas, vilket medför på samma gång lättare navigering och mindre fallförluster. Vattenståndet bör därför i allmänhet hållas vid den övre gränsen. Endast vid särskilt låga nedre vattenstånd, då hela fallhöjden icke med fördel kan tillgodogöras vid Lilla Edet, bör övre vattenytan sänkas för överflyttning av motsvarande effektbelopp till Trollhättan, varjämte vissa mindre variationer av vattenståndet betingas av behöfligt utjämningsmagasin mellan Trollhättan och Lilla Edet för dygnsregleringen.

Vattenstånden *nedanför* kraftanläggningen bestämmas av Kattgatts vattenstånd och fallförlusten i Göta älv mellan Lilla Edet och havet. De karaktäristiska havsvattenstånden uppgivas för Göteborg utgöra

Exceptionell hög vattenyta. (År 1845).....	+ 1,58
Vanlig » » ( » 1907—11).....	+ 0,90
Medelvattenstånd .....	± 0,00
Vanlig låg vattenyta. (År 1907—11) .....	— 0,70
Exceptionell » » ( » 1900) .....	— 1,02

*Bihang till riksdagens protokoll 1918. 1 saml. 1 häft.*

[72.]

De av stormar härrörande högsta och lägsta vattenstånden hava emellertid kort varaktighet, och de oftare förekommande variationerna hålla sig mellan gränserna + 0,4 och — 0,3 meter.

Fallförlusterna i älven nedanför Lilla Edet hava genom muddrings- och sprängningsarbeten i samband med kanalombyggnaden minskats. För kännedom om deras nuvarande storlek är man hänvisad till de observationer, som utförts efter färdigställandet av de väsentligaste arbetena, under vilken tid endast vattenföringar mellan 400 och 600 sm<sup>3</sup> förekommit. I nedanstående tabell angivas de mot dessa vattenföringar och medelvattenståndet  $\pm 0$  i Kattegatt svarande nedre vattenstånden vid Lilla Edet samt motsvarande bruttofallhöjder, om övre vattenytan hålles konstant vid + 7,30.

Vattenföring.	Vattenstånd.		Bruttofallhöjd.
	Övre.	Nedre.	
Sm <sup>3</sup> .	Meter över havet.	Meter över havet.	Meter.
300	+ 7,30	+ 0,35	6,95
400	»	+ 0,45	6,85
500	»	+ 0,60	6,70
550	»	+ 0,70	6,60
600	»	+ 0,95	6,35

Vid medelvattenföring cirka 500 sm<sup>3</sup> och medelvattenstånd i Kattegatt blir alltså bruttofallhöjden 6,7 meter, motsvarande en nettofallhöjd av i medeltal cirka 6,5 meter.

Av äldre observationer kan man med sannolikhet sluta sig till att kraftstationens nedre vattenstånd även vid exceptionella tillfällen icke torde komma att överskrida gränserna + 2,0 meter och — 1,0 meter. Bruttofallhöjdens motsvarande maximi- och minimivärden utgöra följaktligen 8,3 och 5,3 meter. På grund av den ringa varaktigheten av dessa ytterligheter behöver emellertid föga hänsyn tagas till desamma. Vid medelvattenstånd i Kattegatt varierar kraftstationens nedre vattenstånd endast med vattenföringen och utgör vid lågvatten + 0,35 samt kan vid högvatten uppskattas till omkring + 1,50. Bruttofallhöjden varierar samtidigt mellan 6,95 och 5,8 meter. Den lägsta nettofallshöjd till vilken hänsyn bör tagas för den maskinella utrustningen, kan sålunda angivas till 5,6 meter.»

Maskinell  
utrustning och  
effektbelopp.

Beträffande den maskinella utrustning, som erfordras för vattenkraftens förvandling till elektrisk energi, har vattenfallstyrelsen, sedan preliminära anbud å olika anordningar inforrats från större svenska verkstäder, funnit fördelaktigast att välja turbiner och generatorer med vertikala axlar. Av utrymmes- och kostnadsskäl borde antalet aggregat inskränkas genom koncentring av största möjliga effektbelopp på varje maskinenhet. Turbinerna kunde utföras antingen med ett eller två löphjul. I senare fallet uppnåddes större varvantal, varigenom såväl turbiner som generatorer bleve billigare i anläggningskostnad, men sam-

tidigt verkningsgraden något lägre än vid val av enhjuliga turbiner. Under nu rådande konjunkturen syntes det därför vara berättigat att för kraftverkets första utbyggnad räkna med tvåhjuliga turbiner samt att vid en senare utbyggnad installera så stort antal enhjuliga turbiner med bästa möjliga verkningsgrad, som svarade mot den blivande kontinuerliga belastningen. Valdes sålunda två skilda turbintyper, borde dock deras inbördes storlek bestämmas så, att vattenintagens bredd och axelavståndet mellan maskinaggregaten kunde bibehållas lika för båda. På grund av dessa synpunkter och med hänsyn till de största effektbelopp per aggregat, som för närvarande synas möjliga att uppnå, förutsätter det nu framlagda förslaget följande maskininstallation:

*1:a utbyggnaden* omfattar 5 aggregat med dubbla vertikala turbiner, som vid lägsta fallhöjd av 5,6 meter kunna vardera avgiva 5,300 turbinhästkrafter och vid medelfallhöjd av 6,5 meter maximalt 6,600 hästkrafter.

*2:a utbyggnaden* omfattar 4 aggregat med enkla vertikala turbiner, avgivande vid 5,6 meter fallhöjd 4,300 och vid 6,5 meter fallhöjd 5,400 turbinhästkrafter vardera.

Vid *3:e utbyggnaden* antages ytterligare komma att installeras 2 nya aggregat med dubbla turbiner av samma storlek som i *1:a utbyggnaden* och för *4:e utbyggnaden* skulle slutligen erfordras ännu 1 eller 2 dylika aggregat, varför det för den fullständiga anläggningen erforderliga utrymmet beräknas motsvara inalles 13 maskinenheter.

Turbinerna förses med automatiska regulatorer och kopplas direkt till elektriska generatorer för trefas växelström.

Vattenfallsstyrelsen framhåller i detta sammanhang, att de nu angivna framtida utbyggnadsstadierna endast vore att betrakta såsom illustrerande den sannolika gången av utvecklingen och att vid tidpunkten för varje nytt byggnadsskede dess lämpliga omfattning borde bestämmas med hänsyn till dåvarande avsättningsmöjligheter och andra inverkanse faktorer. Givetvis borde också frågan om antalet av det ena eller andra slaget turbiner för de framtida utbyggnaderna icke nu avgöras, liksom möjligheten också borde hållas öppen att för dem begagna något större enheter, om detta med hänsyn till turbinteknikens dåvarande utveckling skulle visa sig fördelaktigt.

Under förutsättning av nu angiven maskinell utrustning blir kraftstationens totala installerade effekt vid *1:a utbyggnaden* normalt 26,500 turbinhästkrafter eller omkring 18,000 kilowatt. Vid fullständig utbyggnad blir motsvarande effekt 64,900 turbinhästkrafter eller cirka 44,000 kilowatt.

[72.]  
Beskrivning  
av kraft-  
anläggningen.

Kraftanläggningens plandisposition, som åskådliggöras å förenämnda karts-kiss, betingas dels av det utrymme, som erfordras för maskin-installationen och dennas med hänsyn till berggrundens höjdläge fördel-aktigaste förläggning, samt dels av behövlige vattenvägar för vattnets till- och avlopp. Vattenfallsstyrelsen har i detta hänseende lämnat följande beskrivning:

»Maskinstationen förläggas å nedre (södra) delen av det område, som för närvarande disponeras av Lilla Edets pappersbruk. *Dammbyggnaden* kompletteras med en längs med älven förlagd mur, som förbinder östra valsdammspelaren med maskinstationens yttre gavel. Mellan denna mur och östra älvstranden framföres vattnet till maskinstationen i en *tilloppskanal*, som nedtill utvidgar sig till en *fördelningsbassäng* framför inloppet till turbinerna. *Avloppet* bildas genom fördjupning av älvens naturliga botten nedanför maskinhuset och begränsas med en ledmur mot strömfåran utanför byggnadens västra gavel. För inrymmande av transformatorer och övrig för kraftens utledning erforderlig elektrisk utrustning uppföres på östra stranden en *ställverksbyggnad*, vilken förbindes med generatorerna i maskinstationen medelst kablar. För framdragningen av dessa kablar uppföres broar över fördelningsbassängen, vilka samtidigt förmedla gångtrafiken till och från maskinhuset. För transporten av maskiner och tyngre gods anlägges ett järnvägsspår, som utgående från bangården i Lilla Edet leder fram längs stranden och utmed ställverksbyggnaden till en vändskiva vid maskinhusets blivande östra gavel, från vilken järnvägsvagnarna kunna föras direkt in i maskinsalen.

I 1:a utbyggnaden ingår fullbordandet av dammbyggnaden samt utförandet av tilloppskanalens västra del, begränsad åt öster av en provisorisk fångdamm, i vars skydd framtida utbyggnad kan verkställas, vidare maskinstationens västra del, motsvarande 5 aggregat, tillhörande parti av avloppet jämte ledmuren samt ställverksbyggnad, en av kabelbroarna och tillfartsspåret. Därjämte tillkommer bostadshus för personalen, planeringsarbeten, isavledare och dyligt.

*Dammbyggnadens* nya del, som utföres av betong på berggrund, förses med följande utskovsöppningar. Närmast intill östra valsdammspelaren anordnas ett utskov för is med 3,5 meter fri bredd och tröskelhöjden + 3,80, vilket avstänges med två över varandra ställda luckor av järn, som jämte tillhörande elektriska spelmaskineri redan finnas monterade därstädes för provisoriskt ändamål. Beträffande dessa luckor behöver icke vidtagas annan förändring, än att luckorna i den färdiga dammbyggnaden komma att intaga ett något högre läge än för närvarande i den provisoriska dammen. Isen framföres till ifrågavarande utskov medelst en kraftig länsa, som utlägges mellan utskovet och en punkt å östra stranden ovanför tilloppskanalen. Vidare anbringas i dammbyggnaden såsom flodutskov dels 10 öppningar med tröskelhöjden + 5,80 och sammanlagt 50 meter fri bredd, fördelade i två grupper och avstängbara medelst nålar samt dels 2 bottenluckor med tillsammans 9 m<sup>2</sup> area, förlagda under älvens nedre vattenyta. Nålarna upphängas på sådant sätt, att utskoven vid behov kunna snabbt göras fria, och bottenluckorna förses med elektriskt drivet hissmaskineri. Slutligen anordnas invid maskinstationen ett nedre isutskov med 6 meter fri bredd och tröskelhöjden + 5,60, försett med avstängningsanordning.

Med anlitande av nu angivna dammöppningar jämte de i den redan utförda delen av dammbyggnaden befintliga utskoven beräknas dammen kunna genomsläppa över 1,000 sm<sup>3</sup> vid vattenståndet + 7,30 och 600 sm<sup>3</sup> vid vattenståndet + 6,25, även om intet vatten samtidigt passerar genom den nya maskinstationen. [72.]

Tilloppskanalen och *fördelningsbassängen* erfordra förutom rivning av nuvarande byggnader och deras grunder rätt betydliga schaktnings- och sprängningsarbeten, av vilka de delar, som tillhöra 1:a utbyggnaden, kunna utföras i skydd av den nuvarande provisoriska dammen mellan östra valsdammspelaren och stranden. Efter fullbordandet av 1:a utbyggnaden och därtill hörande provisorisk damm längs kanalens östra sida, kan triangelbron borttagas.

*Maskinstationen*, som likaledes blir förlagd på berggrund, utföres med underbyggnad av betong, inrymmande vattenintag, turbinkammare och sugrör.

Intagen avdelas för varje aggregat medelst skiljemurar i tre med varandra kommunicerande kanaler med väggar och golv av armerad betong. Avstängningsanordningen, gemensam för alla tre kanalerna, utgöres av järnluckor, som med fasta rullar vila dels mot falsar i sidomurarna, dels mot upplagsskenor å skiljeväggarnas uppströmskanter och manövreras med tillhjälp av en elektriskt driven travers, rörlig längs en över samtliga intagen uppförd bockbana. Framför luckorna anordnas falsar för reservavstängning medelst bjälksättar. Isgrindarna placeras innanför avstängningsluckorna.

Turbinkamrarna utformas spiralformigt för gynnsammaste inledning av vattnet till turbinerna. Nedanför mynningen av sugrören anordnas falsar för avstängning med bjälksättar. För tömning och länshållning av turbinkamrar och sugrör, då dessa behöva torrläggas, inlägges i deras botten ett system av dräneringsledningar, vilka vid maskinhusets västra ända förenas i en pumpbrunn, från vilken vattnet kan uppfordras medelst ejektor eller pumpar, uppställda i en under maskinsalsgolvet inrymd pumpcentral, och därifrån avbördas direkt till älven.

Mellan turbinkamrarnas tak och maskinsalsgolvet beredes utrymme dels för regulatormaskinerierna och dels för ventilations- och kabelkanaler.

Maskinstationens överbyggnad tänkes utförd med väggar av betong enligt arkitekt E. Josephson upprättade fasadskisser samt utrustas på vanligt sätt med travers för maskinernas förflyttning.

Intill dess maskinhuset blivit fullständigt utbyggt, avslutas detsamma mot öster med en provisorisk gavelvägg och spåret mellan maskinsalen och vändskivan å östra stranden utlägges på en provisorisk brygga eller bank.

För arbetena å dammbyggnaden och maskinstationen erfordras uppförandet av en provisorisk fångdamm, som, utgående från östra valsdammspelaren, fullständigt omsluter arbetsplatsen å nedströmssidan. Östra delen av densamma kan efter 1:a utbyggnadens färdigsställande kvarstå för att göra tjänst även vid senare utbyggnader.

Av de för *avloppet* erforderliga schaktningsmassorna uttagas de inom fångdammen belägna i torrt schakt, övriga genom muddring. Leddammens yttre del torde få utföras genom betonggjutning under vatten.

*Kabelbroarna* utföras av armerad betong och uppbäras av betongpelare, som placeras så, att de erbjuda minsta möjliga hinder för vattnets framströmning.

*Ställverksbyggnaden* förlägges mellan järnvägsspåret och tilloppskanalen med transformatorrummen i direkt kommunikation med spåret. Byggnaden uppföres av betong eller tegel på grundmurar av betong. Planläget för byggnaden och järnvägsspåret väljes med hänsyn tagen till den landsvägsbro, som i framtiden

[72.] torde komma till stånd och för vilken vissa förberedande anordningar redan vidtagits i samband med slussbyggnaden å västra stranden.»

Kostnader. Anläggningskostnaderna hava med före världskriget gällande enhetspriser av vattenfallsstyrelsen beräknats till följande belopp:

1:a utbyggnadsstadiet för 18,000 kilowatt.

A. Vatten- och husbyggnader m. m.

Fångdammar och länshållning	kronor	200,000: —	
Dammbbyggnadens komplettering	»	290,000: —	
Tilloppskanalen och fördelningsbassängen	»	255,000: —	
Maskinstationen	»	1,380,000: —	
Avloppet	»	75,000: —	
Kabelbron	»	45,000: —	
Ställverksbyggnaden	»	370,000: —	
Transportanordningar	»	150,000: —	
Vägar och planeringsarbeten	»	40,000: —	
Bostadshus	»	100,000: —	
Administration och oförutsedda utgifter	»	595,000: —	kronor 3,500,000: —
B. 5 st. turbiner inklusive regulatorer, rörledningar och uppsättning	»	1,050,000: —	
C. 5 st. trefasgeneratorer samt transformatorer och övrig elektrisk utrustning	»	1,950,000: —	
			Summa kronor 6,500,000: —

Vid *fullständig utbyggnad* för inalles 44,000 kilowatt beräknas ytterligare tillkomma:

A. Vatten- och husbyggnader m. m.

Fångdammar och länshållning	kronor	25,000: —
Tilloppskanalen och fördelningsbassängen	»	180,000: —
Maskinstationen	»	1,925,000: —
Avloppet	»	126,000: —
Kabelbron	»	25,000: —
Ställverksbyggnaden	»	120,000: —

Transportanordningar .....	kronor	75,000: —	
Vägar och planeringsarbeten	»	30,000: —	
Bostadshus .....	»	40,000: —	
Administration och oförut- sedda utgifter .....	»	504,000: —	kronor 3,050,000: —
B. Turbiner inclusive regulatorer, rörledningar och uppsättning:			
4 st. à 190,000: — .....	kronor	760,000: —	
4 » » 210,000: — .....	»	840,000: —	» 1,600,000: —
C. 8 st. generatorer samt transformatorer och övrig elektrisk utrustning .....			
			» 2,350,000: —
			<u>Summa kronor 7,000,000: —</u>

Vattenfallsstyrelsen framhåller emellertid, att, därest 1:a utbyggnaden skall kunna färdigställas under de närmaste åren, för densamma måste räknas med ett betydande konjunkturtillägg utöver nu angivna anläggningskostnad. Utginge man från de under år 1917 gällande material- och arbetsprisen, stiger anläggningskostnaden enligt styrelsens beräkning för 1:a utbyggnadsstadiet till följande belopp:

A. Vatten- och husbyggnader m. m.			
Fångdammar och länshållning	kronor	300,000: —	
Dammbyggnadens komplette- ring .....	»	515,000: —	
Tilloppskanalen och fördel- ningsbassängen .....	»	380,000: —	
Maskinstationen .....	»	3,050,000: —	
Avloppet .....	»	115,000: —	
Kabelbron .....	»	75,000: —	
Ställverksbyggnaden .....	»	780,000: —	
Transportanordningar .....	»	225,000: —	
Vägar och planeringsarbeten	»	60,000: —	
Bostadshus .....	»	150,000: —	
Administration och oförut- sedda utgifter .....	»	1,150,000: —	kronor 6,800,000: —
B. 5 st. turbiner inclusive regulatorer, rörled- ningar och uppsättning .....			
			» 2,100,000: —
C. 5 st. trefasgeneratorer samt transformatorer och övrig elektrisk utrustning .....			
			» 4,400,000: —
			<u>Summa kronor 13,300,000: —</u>

[72.]

I dessa kostnader äro icke inräknade eventuella kostnader för elektrisk uppvärmning av isgrindar och ej heller för den elektriska utrustning, som eventuellt kan bliva behöflig för lokal kraftavsättning.

För att åskådliggöra den häftiga prisstegringen under år 1917 anför vattenfallsstyrelsen, att den för den elektriska utrustningen upptagna kostnaden 4,400,000 kronor vore grundad på preliminära anbud från mars månad 1917 och att priset å elektrisk materiel sedan dess oavbrutet stigit, så att motsvarande kostnad under december månad 1917 uppgivits vara icke mindre än 7,100,000 kronor. I viss mån liknande torde förhållandet vara beträffande turbiner och dylikt. Då emellertid beställningen av den maskinella utrustningen icke behövde ske samtidigt med byggnadsarbetenas påbörjande, utan först vid en något senare tidpunkt, borde man kunna räkna med en återgång för denna del av kostnaderna till åtminstone den prisnivå, som rådde under våren 1917. Enär byggnadsarbetena för 1:a utbyggnaden av kraftverket komme att fördela sig på en tidrymd av omkring 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> år, vore det vidare sannolikt, att åtminstone vissa nu särskilt högt uppdrivna materialpris komme att sjunka och den verkliga anläggningskostnaden därigenom kunde nedbringas under den efter 1917 års konjunkturer beräknade slutsumman.

I anledning av de beräknade anläggningskostnaderna har vattenfallsstyrelsen i sin skrivelse den 15 december 1917 slutligen anfört:

»Otvivelaktigt blir kostnaden för den alstrade kraften rätt hög och väsentligt högre än motsvarande kostnad vid Trollhättan. Icke desto mindre torde vad styrelsen i sin skrivelse den 30 augusti 1917 anfört i huvudsak äga fortfarande tillämplighet. Visserligen kan, därest ett kontrakt om leverans av ett betydande kraftbelopp från Trollhätte kraftstation bliver annullerat, varom underhandlingar nu pågå, den tillgängliga elektriska kraften måhända räcka till för behovet under något längre tid än de tre år, som förut beräknats, och dessutom bearbetas för närvarande ett uppslag att genom särskilda anordningar vid vattenavtappingen skapa en ökning i den tillgängliga vattenkraften under de tider, då åtgången är störst. Men å andra sidan är efterfrågan på kraft alljämt synnerligen livlig och flera spekulanter på det kraftbelopp, som, på sätt nyss antytts, möjligen kan bliva ledigt, hava redan anmält sig. Intet tecken tyder heller på, att efterfrågan på kraft under de närmaste åren skall minskas. Tvärtom torde ytterligare kraftbelopp kunna avsättas till pris, som nöjaktigt förränta anläggningen vid Lilla Edet även vid den ovan förutsatta höga självkostnaden. Och om än vinsten på

det i den 1:sta utbyggnaden nedlagda kapitalet blir jämförelsevis ringa, anser vattenfallsstyrelsen det vara berättigat att skapa ytterligare krafttillgång, så att den livliga industriella uppblomstringen i Göta älvs omnejd icke hejdas.

[72.]

Under sådana förhållanden synes påbörjandet av en kraftstation vid Lilla Edet icke böra uppskjutas. I vilken takt anläggningen sedermera lämpligen skall fullbordas, torde få göras beroende dels av utvecklingen av nyss vidrörda faktorer, dels av konjunkturerna särskilt beträffande anskaffande av den maskinella utrustningen. Prisökningen är nämligen för denna väsentligt större än för byggnadsmateriel och arbetarlöner.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen göra framställning om anvisande av medel för påbörjande av en statens kraftstation i Lilla Edet i huvudsaklig överensstämmelse med vattenfallsstyrelsens förslag, för vilket ändamål skulle erfordras på tilläggsstat för år 1918 700,000 kronor samt på 1919 års stat 4,300,000 kronor.

I vattenfallsstyrelsens skrivelse den 21 mars 1917, vilken låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 179 till 1917 års riksdag angående vissa, utvecklingen av statens vattenfallsverk berörande frågor, återfinnes en utredning angående behovet av ökad krafttillgång i västra Sverige. Med stöd av redan ingångna kontrakt samt under förutsättning av normal ökning av motordrift och belysning beräknade vattenfallsstyrelsen i nämnda skrivelse, att senast under år 1922 nu avslutade och under arbete varande utbyggnader vid Trollhättan (1:sta, 2:dra och 3:dje utbyggnaderna) skulle komma att tagas fullt i anspråk. Hittills hava icke några sådana nya kontrakt tillkommit, som kunna föranleda ändring i denna beräkning. Å andra sidan kan dock efterfrågan på kraft sägas vara större nu, än då styrelsens beräkning gjordes. Vid alla föregående tillfällen, då man sökt förutsäga det erforderliga kraftbehovet några år framåt, har det verkliga behovet visat sig överträffa det beräknade. Det synes jämväl otvivelaktigt, att så även nu kommer att bliva fallet, särskilt med hänsyn till de oerhört uppdrivna bränsleprisen, som säkerligen ännu något eller några år efter det pågående världskrigets slut komma att hålla sig på en relativt hög nivå. Det lär därför vara nödvändigt att i tid vidtaga åtgärder för att tillgodose den ökade kraftåtgången.

Departements-  
chefen.

Särskilt måste det anses önskvärt, att de industrier, vilka äro baserade på kraft från Trollhättan, icke av brist på kraft bliva hämmade i sin utveckling. Betydelsen av god krafttillgång har särskilt framträtt under

[72.] kriget, då på grund av kraftleverans från Trollhättan en hel del industrier kunnat uppblomma och varor framställas, som varit till stor nytta för landet.

En viktig åtgärd för ökande av vattenkraften i Göta älv är genomförande av Vänerns reglering, varom, på sätt förut antytts, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vattenfallsstyrelsen gemensamt framlagt förslag. Då emellertid en dylik reglering icke kan beräknas vara genomförbar inom de närmaste åren, måste andra åtgärder vidtagas, därest tillgången på kraft skall kunna motsvara efterfrågan. En fortsatt utvidgning av Trollhätte kraftverk är, såvitt man nu kan se, icke lämplig förr än en reglering av Väneren kommit till stånd. För ökande av krafttillgången dessförinnan har man därför endast att välja mellan utbyggnad av något av fallen vid Lilla Edet eller Vargön. Av vad vattenfallsstyrelsen anfört torde framgå, att fallen vid Lilla Edet i första hand böra för ändamålet ifrågakomma.

Beträffande planläggningen av den föreslagna kraftstationen vid Lilla Edet torde vara tillräckligt att hänvisa till styrelsens utredning i ämnet. Styrelsen har tänkt sig fyra byggnadsskeden. Den första utbyggnaden, varom nu närmast är fråga, avser att tillgodogöra den nuvarande vattenavrinningen i fallet och skulle omfatta fem aggregat, som vart och ett kunde avgiva 5,300 turbinhästkrafter vid en lägsta fallhöjd av 5,6 meter och vid medelfallhöjd av 6,5 meter högst 6,600 hästkrafter. Stationens totala installerade effekt vid första utbyggnaden har beräknats bliva normalt 26,500 turbinhästkrafter eller omkring 18,000 kilowatt. För tillgodogörande av den ökade vattenkraft, som kan utvinnas efter Vänerns reglering, skulle erfordras en andra utbyggnad, omfattande fyra nya aggregat. Sedan den härigenom uppnådda effekten blivit otillräcklig, skulle komma en tredje utbyggnad, avsedd för två nya aggregat. Vid denna tidpunkt har beräknats, att krafttillskott skulle erfordras genom vatten- eller ångkraft från annan kraftkälla. Ännu längre fram i tiden, då allt större energibelopp kunna antagas bliva använda för mekaniska och andra ändamål med låg belastningsfaktor, har styrelsen tänkt sig en fullständig utbyggnad, omfattande ytterligare ett eller två nya aggregat. Den totala effekten vid kraftstationen skulle då bliva 64,900 turbinhästkrafter eller omkring 44,000 kilowatt.

Med de före världskriget gällande enhetspriser hava anläggningskostnaderna för första utbyggnaden beräknats till 6,500,000 kronor. Tages åter hänsyn till arbets- och materialprisen under år 1917, skulle denna utbyggnad komma att draga en kostnad av 13,300,000 kronor.

Huruvida ens sistnämnda belopp kan bliva tillräckligt, är för närvarande ej möjligt att avgöra. [72.]

Öaktat det betydande kapitaltillägg, som sålunda erfordras för den föreslagna anläggningen, synas dock fullgoda skäl tala för dess omedelbara påbörjande. Utöver vad vattenfallsstyrelsen härutinnan anført må ytterligare framhållas följande.

Det är med all sannolikhet icke möjligt för staten att, sedan nu gällande arrendeavtal med Lilla Edets pappersbruk den 10 juni 1918 utgått, på någorlunda tillfredsställande ekonomiska villkor åter utarrendera pappersbruket och därtill hörande vattenfall, åtminstone på kort tid. Med den nuvarande anläggningen kan nämligen utnyttjas endast den före kanalbyggnaden befintliga mindre fallhöjden. Byggnaderna befinna sig i otidsenligt och bristfälligt skick, och en ny arrendator kan icke tänkas vara villig nedlägga kapital för nödig modernisering och istandsättande av anläggningarna, utan att arrendetiden sättes tillräckligt lång för amortering av dylika kostnader. Staten måste å andra sidan förbehålla sig rätt att redan under något av de närmaste åren disponera området för kraftstationens utförande, enär ett uppskov på längre tid icke kan ifrågasättas med hänsyn till rådande efterfrågan på kraft.

Om byggnadsarbetet icke nu påbörjas, torde vattenkraften sålunda under väntetiden ej komma till någon nytta, under det att bristen på kraft samtidigt bleve allt större. Under sådana förhållanden är det otvivelaktigt av vikt att omedelbart igångsätta de för anläggningen erforderliga vattenbyggnaderna, vilkas utförande drager längsta tiden och beträffande vilka kostnaderna stigit i mindre grad än beträffande den maskinella utrustningen.

En annan omständighet, som förtjänar framhållas, är önskvärdheten av kontinuitet i vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet. De stora arbeten i västra Sverige, nämligen Trollhätte kanals ombyggnad och Trollhätte kraftverks tredje utbyggnad, som senast varit föremål för denna verksamhet, bliva inom kort tid avslutade, och det är ännu mera under nu rådande förhållanden än eljest eftersträvansvärt att söka bereda fortsatt arbetstillfälle åt den skolade och erfarna stam av arbetsbefäl och arbetare, som vid dessa arbetens upphörande i annat fall kommer att skingras. Igångsättandet av nya byggnadsarbeten vid Lilla Edet skulle i detta avseende vara till stor nytta såsom ett medel till undvikande av arbetslöshet under kristiden, så mycket mera som den arbetsstyrka, som nu användes vid Lilla Edets pappersbruk, vid arrendetidens utgång den 10 juni 1918 blir utan arbete.

[72.]

För påbörjande av ifrågavarande anläggning har vattenfallsstyrelsen hemställt om anslag med 700,000 kronor å tilläggsstat för år 1918 och 4,300,000 kronor å 1919 års stat. Det av styrelsen för år 1918 begärda anslaget är i sin helhet avsett för byggnadsarbeten. Av det å 1919 års stat äskade beloppet hava beräknats för byggnadsarbeten 2,550,000 kronor samt för turbinutrustning, elektriska generatorer, transformatorer och övrig elektrisk utrustning sammanlagt 1,750,000 kronor. I de sålunda beräknade beloppen ingå jämväl konjunkturtillägg med anledning av de sedan krigets början till våren 1917 inträffade pristegringarna.

Med hänsyn till de stora anslagskrav, som för statens vattenfallsverks räkning framlagts, samt de för närvarande uppdrivna prisen torde emellertid tillsvidare böra anstå med anvisande av medel för den maskinella utrustningen. Visserligen blir det måhända nödvändigt, därest anläggningen skall hinna fullbordas inom beräknad tid, att redan under år 1919 beställa en del maskiner, men i så fall torde för ändamålet erforderligt anslag kunna anvisas å tilläggsstat för nämnda år. Ett anstånd med beställande av den maskinella utrustningen synes jämväl befogat av den grund, att det icke kan anses uteslutet, att till 1919 de nuvarande maskinpriserna kunna i någon mån nedgå. I enlighet med vad jag sålunda uttalat skulle å 1919 års stat anvisas ett belopp av 2,550,000 kronor. Hastigheten i arbetets fortsättande samt fördelningen av återstoden av det för första utbyggnaden erforderliga anslagsbeloppet lärer bliva beroende på rådande konjunkturer.

Beträffande det å tilläggsstat för år 1918 begärda anslaget återkommer jag i annat sammanhang. Under förevarande punkt får jag alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av *första utbyggnaden av en kraftstation vid Lilla Edet* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 2,550,000 kronor.

### III. Porjus kraftverk.

#### 1. Andra utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus.

[73.]  
Andra utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus.

Vid första utbyggnaden försågs Porjus kraftstation till en början med dels två enfasaggregat för driften av järnvägen Kiruna—Riksgränsen, dels ett trefasaggregat för industriell drift, vilket beställdes för maximalt 9,000 kilowatt men numera beräknas kunna avgiva inemot 10,000 kilowatt, dels slutligen ett gemensamt reservaggregat för

enfas- och trefasdriften. Emellertid avsågs, att med nämnda utbyggnad skulle i kraftstationen kunna installeras ytterligare ett maskinaggregat. Med anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet avlåtna framställning beviljade jämväl 1916 års riksdag ett anslag av 775,000 kronor för fullbordande av första utbyggnaden vid Porjus. Detta anslag, varav 625,000 kronor anvisades för år 1917 och återstoden för år 1918, avsåg insättande i kraftstationen av ett nytt trefasaggregat, nr 5, av samma storlek som det förut installerade. Ehuru arbetena med insättande av det femte aggregatet ännu icke slutförts, kan, enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelar, hela det kraftbelopp å omkring 20,000 kilowatt, som man beräknar erhålla från de båda i den första utbyggnaden ingående trefasaggregaten, redan anses vara försålt.

I anledning av Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har vidare 1917 års riksdag beviljat ett anslag av 925,000 kronor för påbörjande av en andra utbyggnad av Porjus kraftstation. Detta anslag var avsett för insättande i stationen av turbin till ett nytt, sjätte aggregat och för vissa därav betingade byggnadsarbeten. I anslaget ingick sålunda icke kostnaden för generator och övrig elektrisk utrustning.

Vattenfallsstyrelsen hade avsett, att nyssberörda aggregat skulle förses med enfasgenerator för järnvägsdriften och att den elektriska utrustningen skulle bekostas av statens järnvägars medel. Vid anmälan i statsrådet den 26 januari 1917 av sistnämnda anslagsfråga ansåg emellertid föredragande departementschefen det böra tills vidare hållas öppet, huruvida aggregatet ifråga skulle förses med enfas- eller trefasgenerator. I sin skrivelse i ämnet uttalade sedermera riksdagen den uppfattning, att — med avseende fäst på såväl vid den på sistone starkt stegrade efterfrågan på elektrisk kraft från Porjus för industriella ändamål som även vid de fördelar, som skulle vinnas, därest vissa kraftbehov, som eljest skulle behöva fyllas av kraftverken i de sydligare, på vattenfall fattigare delarna av landet, kunde tillgodoses från de norrländska vattenfallen — det sjätte aggregatet borde förses med en för industriell drift avsedd trefasgenerator.

I skrivelse den 29 augusti 1917 har nu vattenfallsstyrelsen meddelat, att underhandlingar påginge rörande leverans av ett kraftbelopp, motsvarande hela den effekt, som kunde uttagas från aggregatet nr 6, och att dessa underhandlingar troligen inom den allra närmaste tiden komme att leda till kontraktsuppgörelse. Vattenfallsstyrelsen ansåge därför, att den elektriska utrustningen för aggregatet nr 6 snarast möjligt borde beställas.

[73.] Styrelsen yttrar vidare:

»De oväntade prisstegringar, som inträtt under åren 1916 och 1917, i synnerhet efter det oinskränkta undervattenskriget's början, hava medfört, att de anslag, som beviljats för fullbordandet av Porjus kraftverks första utbyggnad och för påbörjandet av dess andra utbyggnad och vilka anslag baserats på det kostnadsförslag, som legat till grund för Kungl. Maj:t's proposition av år 1916 enligt prisläget i oktober år 1915, icke numera bliva fullt tillräckliga för det avsedda ändamålet. Vattenfallsstyrelsen får emellertid i underdånighet hemställa, att frågan om erforderligt fyllnadsanslag må få anstå, till dess storleken av detsamma noggrannare kan beräknas.

Under förutsättning att kraften från aggregatet nr 6 kommer att levereras vid 70,000 volts spänning i Gällivare kräves för trefasgeneratorerna jämte tillhörande upptransformatorer och ställverk, såvitt för närvarande kan bedömas, ett kapital av ungefär 1,000,000 kronor. Emellertid är det tänkbart, att kraftleveransen kan komma att fullgöras under andra förhållanden, som föranleda en ändring av anslagsbehovet.»

I anslutning härtill hemställer vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1918 års riksdag att för elektrisk utrustning till maskinaggregatet nr 6 i Porjus kraftstation bevilja 1,000,000 kronor att utgå under år 1919 med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

*Departements-  
chefen.*

Såsom av det anförda framgår, har vattenfallsstyrelsen för fullföljande av Porjus kraftverks andra utbyggnad begärt ett anslag för år 1919 av 1,000,000 kronor. Med beloppet i fråga skulle kostnaden för den elektriska utrustningen till aggregatet nr 6 bestridas. Att anslag nu av styrelsen äskas för detta ändamål är närmast en följd av den behandling, frågan om insättande av ifrågavarande aggregat erhöll av Kungl. Maj:t och riksdagen föregående år, då, enligt vad jag nyss tillåtit mig bringa i erinran, av vissa skäl medel äskades och beviljades för år 1918 allenast till anskaffande av turbinen och till utförande av därmed sammanhängande byggnadsarbeten. Sedan numera blivit bestämt, att aggregatet skall förses med trefasgenerator för industriell drift, och då jämväl den kraft, som man påräknar erhålla från aggregatet i fråga, inom den närmaste tiden torde bliva försåld, anser jag i likhet med vattenfallsstyrelsen tidpunkten vara inne att träffa åtgärder för aggregatets snara färdigställande.

Den elektriska utrustningen till ifrågavarande aggregat är, enligt vad vattenfallsstyrelsen uppgivit, avsedd att bestå av, förutom själva generatoren, tre enfastransformatorer för upptransformering av kraften från 10,000 till 70,000 volts spänning, kablar för generatoren samt ställverk för generator och transformatorer, varjämte ställverkshuset

måste förses med en mindre, provisorisk tillbyggnad för reservtransformatorn. Kostnaderna äro beräknade med hänsyn till de pris, som gällde sommaren 1917. Den omfattning av anläggningsarbetena, styrelsen sålunda tillämnar, lär vara nödvändig, för den händelse kraften från aggregatet nr 6 skall levereras i t. ex. Gällivare eller Malmberget. Kommer åter kraften att levereras i Porjus, äro några anordningar för upptransformering icke erforderliga, varigenom den behövlige anslagssumman skulle kunna minskas med omkring 300,000 kronor. Angeläget torde emellertid vara, att vid bestämmande av det anslag, som nu bör sökas hos riksdagen, räkna med kostnaden för dylik upptransformering, enär med all sannolikhet kraften från aggregatet nr 6 kommer att levereras å annan ort än Porjus vid minst 70,000 volts spänning.

[73.]

Med hänsyn härtill och då vid dylikt förhållande de beräknade kostnaderna för den elektriska utrustningen, särskilt i betraktande av nu gällande pris på elektrisk materiel, icke torde kunna nedbringas, får jag, som i annat sammanhang återkommer till frågan om äskande av erforderligt anslag å tilläggsstat för år 1918, hemställa, att Kungl. Maj:t behagade föreslå riksdagen

att för fortsättande av *andra utbyggnaden av Porjus kraftstation* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag å 500,000 kronor.

## 2. Utförande av anläggningar för ytterligare kraftuttagning i Lule älv.

Av vad som anförts under nästföregående punkt framgår, att även efter installerandet i Porjus kraftverk av ett sjätte maskinaggregat hela det kraftbelopp, som för närvarande kan uttagas från kraftverket, inom den närmaste tiden torde vara försålt. För utnyttjande av ett sjunde och följande maskinaggregat måste emellertid — såsom redan av dåvarande departementschefen vid behandling i statsrådet den 26 januari 1917 av frågan om fortsatt utbyggnad av kraftstationen vid Porjus framhölls — nya tillopps- och avloppstunnlar samt ny fördelningsbassäng komma till utförande, varjämte ytterligare regleringsåtgärder för ökning av Lule älvs lågvattenföring måste vidtagas.

[74.]

Utförande  
av anläggningar för  
ytterligare  
kraftuttagning i  
Lule älv.

I skrivelse den 30 augusti 1917 har vattenfallsstyrelsen nu framhållit, att då efterfrågan på ytterligare energi från Porjus kraftverk är synnerligen livlig, särskilt för elektrisk järnframställning samt för elek-

[74.] trokemisk och elektrotermisk industri, anordningar med det snaraste böra vidtagas för ytterligare kraftuttagning.

Styrelsen anför vidare i ämnet:

»Det är visserligen uppenbart, att nu rådande dyrtid är föga ägnad för ett utförande av stora nyanläggningar, men *dels* kan en hel del tidsödande arbeten med tunnelsprängningar, fångdammar o. d. utföras utan allt för stora merkostnader, *dels* är det ju ganska sannolikt, att vid den tidpunkt, då arbetena komma att pågå mest forcerat och maskinbeställningar behöva göras, prissförhållandena skola ha undergått en väsentlig reduktion. Utredning om lämpligaste sättet för ytterligare kraftuttagning i Lule älv pågår inom vattenfallsstyrelsen, och hoppas styrelsen att i början av år 1918 kunna inkomma med förslag härom. I avvaktan härpå bör emellertid enligt styrelsens mening ett lämpligt belopp avses för påbörjandet av dessa arbeten. För att ytterligare krafttillgång utan alltför lång väntetid skall kunna erhållas bör beloppet för år 1919 ej sättas lägre än 3,000,000 kronor, varav till förberedande arbeten under år 1918 bör få disponeras intill 500,000 kronor.»

I anslutning härtill hemställer vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte till utförande av anläggningar för ytterligare kraftuttagning i Lule älv av riksdagen äska ett anslag av 3,000,000 kronor för år 1919, varav 500,000 kronor böra få utbetalas redan under år 1918.

Departements-  
chefen.

Såsom av det anförda framgår, pågå för närvarande inom vattenfallsstyrelsen utredningar rörande det mest fördelaktiga sättet att utnyttja vattenkraften i Lule älv i större utsträckning än som avsetts i hittills av statsmakterna fattade beslut i ämnet. Enligt vad jag inhämtat, omfatta dessa utredningar även frågan om lämpligheten av att i första hand, i stället för att fortsätta med utbyggnad av fallen vid Porjus, utbygga annat fall i Lule älv i syfte att erhålla en större ökning i den disponibla effekten än som genom vidare utbyggnad av Porjus kraftverk kan ernås och detta utan vidlyftigare nya regleringsarbeten i Lule älv.

Det föreliggande spørsmålet måste, med hänsyn särskilt till den livliga efterfrågan på kraft för de norrbottniska malmfältens och industriens räkning, vara av den vikt, att detsamma så snart ske kan bör bli föremål för statsmakternas prövning och avgörande. Emellertid nödgas jag med hänsyn till de betydande anslagskrav, som för närvarande ställas på statskassan, framför allt till de affärsdrivande verken, ifrågasätta en nedsättning av det begärda anslaget med 1,000,000 kronor till 2,000,000 kronor. Av sistnämnda belopp torde 500,000 kronor böra beräknas å tilläggsstat för år 1918, till vilken fråga jag senare återkommer.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen [74.]

att i avbidan på den proposition i ämnet, som kan komma att avlätas, till utförande av *anläggningar för ytterligare kraftuttagning i Lule älv* för år 1919 beräkna ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

#### IV. Älvkarleby kraftverk.

##### 1. Tredje utbyggnaden av Västerås' ångkraftstation.

I skrivelse den 29 augusti 1917 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om anslag till en tredje utbyggnad av ångkraftstationen vid Älvkarleby kraftverk samt därvid anfört följande:

[75.]

Tredje utbyggnaden av Västerås' ångkraftstation.

»För anläggande av en ångkraftstation i Västerås har riksdagen beviljat dels 1,650,000 kronor för en första utbyggnad, dels 1,500,000 kronor för en andra utbyggnad. Den första utbyggnaden, vilken nu är i det närmaste färdig, omfattar maskininstallation om normalt 10,000, maximalt 14,000 kilowatt med ångpannor, vilka, eldade med småkol av den kvalitet, som använts före kriget, kunna lämna normalt c:a 10,000 kilowatt, maximalt c:a 12,000 kilowatt. Med det mindervärdiga bränsle, som nu står till förfogande, blir emellertid pannornas effekt åtskilligt mindre. Den andra utbyggnaden beräknas bliva färdig under år 1918 och omfattar en ångturbingenerator om normalt 10,000, maximalt 14,000 kilowatt jämte ångpannor för normalt c:a 8,000, maximalt c:a 10,000 kilowatt vid eldning med vanliga småkol. I och med färdigställandet av andra utbyggnaden skulle ångkraftstationens installerade effekt uppgå till

i maskineri	normalt 20,000,	maximalt 28,000 kilowatt,
i ångpannor	» 18,000,	» 22,000 »

vid ovan angivna förutsättning, att vanliga småkol användas. Avräknas en av de största pannheterna och den största turbinenheten, kan ångkraftstationen med oförändrade förutsättningar i övrigt avgiva

från maskineriet	normalt 10,000,	maximalt 14,000 kilowatt,
» ångpannorna	» 14,000,	» 17,000 »

Dylik inskränkning av ångkrafteffekten kan inträffa vid fel å eller reparation av maskineriet och pannanläggningen.

I vattenfallsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 19 mars 1915, vilken finnes intagen i Kungl. Maj:ts nädiga proposition nr 116 till 1915 års riksdag angående anslag till första utbyggnaden av ångkraftstationen, förutsattes, att ångkraftstationen skulle förses med ytterligare en ångturbingenerator för normalt 10,000, maximalt 14,000 kilowatt, och hava ångkraftstationens byggnader utförts därför. Pannhuset är ytterligare så dimensionerat, att det utöver de till första och andra utbyggnaden hörande ångpannorna ytterligare kan inrymma ångpannor för normalt c:a 15,000, maximalt c:a 18,000 kilowatt. Vid full utbyggnad skulle installationen alltså omfatta

[75.]

maskineri för normalt 30,000, maximalt 42,000 kilowatt,	
ångpannor » » 33,000, » 40,000 » .	

I förut omnämnda underdåniga skrivelse av den 19 mars 1915 har den effekt, vilken ångkraftstationen vid full utbyggnad skall kunna avgiva, beräknats till c:a 25,000 kilowatt. Om en av de mindre ångturbinheterna blir defekt, skola de övriga maskinheterna *utan* överbelastning kunna avgiva 25,000 kilowatt. Skulle åter en av de större maskinheterna bliva obrukbar för drift, skola de övriga *med* överbelastning utan större svårighet kunna användas för 25,000 kilowatt.

I samma underdåniga skrivelse har den maximala effekt, vilken vattenkraftstationen vid Älvkarleby-fallen i praktisk drift kan avgiva, beräknats till 40,000 kilowatt. Det har meddelats, hurusom 4,500 kilowatt skola i mån av vattentillgång levereras såsom 'andelskraft till Söderfors bruks aktiebolag' och 5,500 kilowatt till olika abonnenter såsom 'sekunda kraft', d. v. s. endast under tid, då mera riklig vattentillgång råder. Det har vidare ansetts sannolikt, att den återstående vattenkrafteffekten av 30,000 kilowatt skall jämte den vid ångkraftstationen disponibla effekten av c:a 25,000 kilowatt vara tillräcklig för avgivande av c:a 35,000 kilowatt prima kraft (tillgänglig året om) för allmän distribution. Även vid lägsta kända lågvattenmängd i Dalälven — c:a 60 sm<sup>3</sup> — skulle den föreslagna ångkraftstationen vara tillräcklig för prima kraftdistribution av denna omfattning. Däremot skulle vattenkraftstationen enbart vid vanligt lågvatten (90 sm<sup>3</sup>) icke kunna lämna mer än 11,500 à 13,000 kilowatt prima kraft för allmän distribution. Exakta storleken av detta kraftbelopp skulle vara beroende av utnyttjningstiden per dygn för den abonnerade prima kraften.

I stort sett äga de beräkningar, som sålunda utförts under år 1915, fortfarande giltighet. Maskineriet vid vattenkraftstationen i Älvkarleby har dock utfallit något rikligare än från början avsetts, och torde detsamma enligt de senaste årens erfarenheter möjligen kunna belastas till inemot 50,000 kilowatt vid lämpligt samarbete med ångkraftstationen. Lågvatteneffekten kommer vidare att ökas med c:a 8 % genom Masurforsens upprensning. Tydligt blir den för 25,000 kilowatt + reserv planerade ångkraftstationen i Västerås, vilken varit något rikligt dimensionerad som ångkraftreserv för en vattenkraftstation vid Älvkarleby om maximalt 40,000 kilowatt, mera fullständigt tagen i anspråk, om effekten å Älvkarleby-nätet ökas till 50,000 kilowatt, med motsvarande ökning av den allmänna distributionen av prima kraft.

Det förefaller sannolikt, att man framdeles från kraftstationen vid Älvkarleby skall kunna uttaga

*dels* 10,000 kilowatt 'andelskraft' och 'sekunda kraft',

*dels* efter Masurforsens upprensning inemot 15,000 kilowatt prima kraft, (varav en väsentlig del dagkraft),

*dels* vid högvatten ytterligare inemot 25,000 kilowatt, som, kompletterade med 25,000 kilowatt ångkraft från Västerås-centralen, kunna användas för ökad distribution av prima kraft å Älvkarleby-nätet.

Belastningen å Älvkarleby-nätet har hittills stigit till 34,000 kilowatt och torde under hösten 1917 ökas till c:a 42,000 kilowatt. Denna hastiga tillväxt av kraftuttagningen beror delvis på tillfälliga leveranser av överskottskraft bl. a. till Stockholms stad, vilka endast pågå vid riklig vattentillgång och sålunda icke kräva någon ångkraftcentral. Frånräknas dessa tillfälliga kraftleveranser, som

skola upphöra i den mån kraften tages i anspråk för reguljära leveranser, torde den övriga belastningen under innevarande höst utgöra 32,000 å 34,000 kilowatt. Vattenfallsstyrelsen beräknar, att de reguljära kraftleveranserna från Älvkarleby-nätet senast om 5 år, alltså år 1922, stigit till 50,000 kilowatt, och att sålunda vattenkraftstationen vid Älvkarleby och ångkraftstationen i Västerås vid denna tidpunkt bliva helt tagna i anspråk. Det sista maskinaggregatet i ångkraftstationen torde behöva börja tagas i anspråk redan under år 1921 och bör sålunda då vara driftfärdigt. Ångpanneanläggningen torde ävenledes lämpligen böra färdigställas under loppet av år 1921.

Det är emellertid omöjligt att under nuvarande förhållanden noggrant förutsäga den förestående utvecklingen. Därför anser vattenfallsstyrelsen det vara riktigast, att medel för utvidgning av ångkraftstationen beviljas i så god tid, att en utvidgning må kunna utföras, så snart densamma visar sig erforderlig.

Det kan synas, som om ångkraftanläggningen bleve överflödigt stor efter reglering av Dalälven. Ångkraftstationen i Västerås kommer emellertid framdeles att tjänstgöra som lågvattenreserv icke endast för vattenkraftstationen i Älvkarleö utan även för de planerade vattenkraftanläggningarna vid Motala och Tyttbo och eventuellt även för andra vattenkraftstationer, vadan någon fara i detta hänseende icke föreligger.

I de nu uppförda maskin- och ångpannehusen finnes, som ovan anförts, utrymme för ytterligare en ångturbingenerator om normalt 10,000 och maximalt 14,000 kilowatt samt för ångpannor för normalt 15,000, maximalt 18,000 kilowatt. Av dessa senare torde 50 % kunna anstå något längre än den övriga installationen. Vid ökning av kraftuttagningen från ångkraftstationen böra emellertid, såsom i vattenfallsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 18 december 1915 meddelats, transportanordningarna för kol och övriga brännmaterialier kompletteras, vadan anslag kräves även för dessa arbeten.

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition om andra utbyggnaden av ångkraftstationen i Västerås har i enlighet med vattenfallsstyrelsens uppgift uttryckligen ifrånsagts, att det begärda anslaget av 1,500,000 kronor, som beräknats efter prisläget under början av hösten 1915, med all sannolikhet icke skulle visa sig tillräckligt med hänsyn till de prisstegringar, som inträffat i slutet av år 1915 och början av år 1916. Detta har besannats under utförandet. En mindre ökning av byggnadskostnaden har även föranletts därav, att vattenfallsstyrelsen funnit det nödvändigt att modifiera byggnadsplanen för ångkraftstationen så tillvida, att en separat reparationsverkstad utföres å stationsområdet, vilken verkstad planerats med sådana dimensioner, att i densamma jämväl kunna tillverkas smiden, plåtarbeten, fackverkskonstruktioner och vissa apparater för vattenfallsstyrelsens distributionsanläggningar, vilka under nuvarande förhållanden icke kunna till rimligt pris eller med rimlig leveranstid erhållas från enskilda verkstäder. Det är vattenfallsstyrelsens avsikt att i denna verkstad sysselsätta ångkraftstationens personal, då ångkraftstationen icke är i drift.

Vattenfallsstyrelsen kan icke för närvarande noggrant bedöma storleken av det tilläggsanslag, som erfordras för andra utbyggnaden, utan hemställer, att denna fråga må tills vidare anstå.

Kostnaderna för den nu föreslagna utvidgningen äro givetvis ytterst svåra att beräkna. Om det mot förmodan skulle visa sig erforderligt att företaga utvidgningen före krigets slut, torde kostnaden bliva högst väsentligt mycket större än det belopp, som anvisats för Västerås-verkets andra utbyggnad. Vattenfalls-

[75.]

styrelsen hyser emellertid förhoppning om att den tredje utbyggnaden icke skall behöva påbörjas förrän efter krigets slut och anser det vara lämpligast att för densamma tillsvidare beräknas ett anslag lika med det, som beviljats för andra utbyggnaden, alltså 1,500,000 kronor, varav 1,000,000 kronor för år 1919 och 500,000 kronor för år 1920.

Vid utvidgningen av ångkraftanläggningen böra givetvis anordningar vidtagas för användning av torvbränsle.

I sin underdåniga skrivelse av den 8 december 1916 angående förskjutande av erforderliga medel för uppförande av ett nytt bostadshus vid Älvkarleby utöver den ursprungliga planen för kraftstationsanläggningen har vattenfallsstyrelsen i underdånighet föreslagit, att av 1918 års riksdag skulle begäras ett anslag i ett för allt för täckande av extra kostnader för Älvkarleby kraftverks anläggning, sedan de verkliga kostnaderna kunnat noggrannare fixeras. På grund av att arbetena med Masurforsens upprensning beräknas bli färdiga först under våren 1918, blir vattenfallsstyrelsen emellertid icke i tillfälle att framlägga den slutliga redogörelsen för huru stort anslag, som ytterligare må behöva anvisas för fullbordandet av kraftverket vid Älvkarleby, förrän vid 1919 års riksdag. Dock torde det behöfliga beloppet bli relativt litet, helst som det anslag å 125,000 kronor, som av 1915 års riksdag beviljats för anordnande av elektrisk uppvärmning av isgrindarna vid Älvkarleby kraftstation, endast i ringa mån hittills behövt tagas i användning, enär de föreslagna anordningarna tills vidare kunnat uteslutas ur byggnadsplanen, sedan beslut om Västerås-verket fattats, då vid iskravning reservkraft kan erhållas därifrån.

Vattenfallsstyrelsen har för avsikt att under de närmaste åren före Lanforsens utbyggnad under lågvattentiden öka fallhöjden vid vattenkraftstationen vid Älvkarleby genom indämning av c:a 1,5 meter av fallhöjden vid Lanforsen. Ersättning åt fallägarna skall enligt uppgjort förslag utgå i form av kraft. Godvillig uppgörelse om ersättning till strandägarna ovan Älvkarleby för den genom dämningen åstadkomna skadan torde kunna träffas. Genom denna indämning komma kostnaderna för reservkraft från Västerås-stationen att i någon mån minskas. Enär de erforderliga byggnadsarbetena bli av provisorisk natur, har vattenfallsstyrelsen förutsatt, att kostnaderna för desamma skola direkt påföras driften.»

I anslutning till vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Knngl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att bevilja ett anslag av 1,500,000 kronor för utvidgning av ångkraftstationen i Västerås och att därav för år 1919 anvisa 1,000,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Med beslutet om ångkraftstationens anläggning avsågs att bereda möjlighet till avsättning av en större del av vattenkraften vid Älvkarleby såsom prima kraft — d. v. s. tillgänglig året om — än vad förut kunnat ske. Sådan prima kraft erfordras för de flesta verkstäder, hantverkare och lantbrukare, vilka icke kunna lägga ned sin verksamhet under den tid, då det är lågvatten. De abonnenter, vilka använda kraften för belysning, behöva även hava möjlighet att hela året om använda den vid mörkrets inbrott. Så kallad sekunda kraft, d. v. s. den, vilken blott är tillgänglig vid

högvatten, kan, om man fränser de få förbrukare, som hava eget reservmaskineri, blott med fördel användas av elektrokemiska fabriker, träsliperier och liknande anläggningar. Dylika fabriker kunna dock merendels förläggas så, att de använda mera avlägsna kraftkällor. För att kraften från det centralt belägna Älvkarleby vattenfall måtte komma till sin fulla nytta, fordras däremot, att den kan tillhandahållas de talrika abonnenter inom distributionsområdet, vilka måste hava prima kraft.

I de hittills beslutade två utbyggnaderna av ångkraftstationen kommer att finnas ångturbinmaskineri om tillhoppa normalt 20,000, maximalt 28,000 kilowatt. Panninstallationen skall efter andra utbyggnadens färdigställande motsvara normalt 18,000, maximalt 22,000 kilowatt.

I vattenfallsstyrelsens skrivelse den 19 mars 1915, vilken låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 116 till 1915 års riksdag angående anslag till första utbyggnaden av ångkraftstationen, beräknades (sid. 13), att den vid Älvkarleby kraftstation alstrade kraften i sin helhet komme att uppgå till omkring 40,000 kilowatt. Om härav 30,000 kilowatt komme att uthyras såsom prima kraft, ansågs vattenkraftstationen behöva kompletteras av en ångkraftstation med effekt av 20,000 kilowatt. Denna ångkraftstation skulle sättas i gång, då vattenkraftstationen till följd av lågvatten eller annan anledning icke kunde till fullo leverera den kontraherade mängden prima kraft. Om behovet av prima kraft ytterligare växte, exempelvis till 35,000 kilowatt, ansåg vattenfallsstyrelsen det vara lönande att tillgodose denna ökning genom att ytterligare öka ångkraftstationens storlek till omkring 25,000 kilowatt. Ångkraftstationens byggnader hava jämväl redan från början planerats för den större effekten.

Enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat, har maskineriet i vattenkraftstationen vid Älvkarleby visat sig kunna frambringa en effekt av inemot 50,000 kilowatt i stället för den beräknade kraftmängden av omkring 40,000 kilowatt. Härigenom beredes möjlighet att ytterligare tillgodose det alltjämt växande kraftbehovet. Det är vid sådant förhållande av vikt, att ångkraftstationens från början planerade utbyggnad till en ständigt tillgänglig effekt av 25,000 kilowatt snart kommer till stånd, så att vattenfallsstyrelsen kan från Älvkarleby kraftverk upplåta erforderlig mängd prima kraft. För att emellertid ångkraftstationen vid varje tillfälle, då dess bistånd behövs, skall kunna leverera 25,000 kilowatt, erfordras en viss reserv, och denna skall enligt vattenfallsstyrelsens förslag erhållas därigenom, att i stationen installeras maskineri för normalt 30,000 kilowatt, som vid överbelastning kan åstadkomma 42,000 kilowatt. Om en av de båda mindre ångturbinerna å normalt 5,000 kilowatt blir defekt, böra nämligen de övriga maskinenheterna utan

[75.] överbelastning kunna avgiva 25,000 kilowatt. Skulle åter en av de båda större maskinenheterna å normalt 10,000 och maximalt 14,000 kilowatt bliva obrukbar för drift, böra de övriga med överbelastning utan större svårighet kunna användas för 25,000 kilowatt.

På sätt vattenfallsstyrelsen meddelat, beräknar styrelsen, att avsättningen av prima kraft så ökas, att ytterligare maskineri erfordras inom ångkraftstationen år 1921, därest det då befintliga behovet av prima kraft skall kunna tillgodoses. Vid sådant förhållande synes den av vattenfallsstyrelsen föreslagna tredje utbyggnaden av ångkraftstationen hava goda skäl för sig. Vattenfallsstyrelsens förslag innebär, att i stationen skulle liksom vid de föregående två utbyggnaderna installeras maskineri för normalt 10,000 och maximalt 14,000 kilowatt. Endast hälften av de ångpannor, som ännu återstå att installera för att ångpanneanläggningen skall bliva fullt utbyggd, anser vattenfallsstyrelsen nu behöva insättas, och skulle anslag till återstoden först sedermera begäras av riksdagen. De nya pannorna skola anordnas så att de kunna eldas med torv. Oaktat förenämnda inskränkning vid panninstallationen och ehuru de redan uppförda maskin- och ångpannehusen äro så tilltagna, att utrymme i dem finnes för såväl maskiner som ångpannor för tredje utbyggnaden, håller vattenfallsstyrelsen före, att kostnaden för den nu ifrågasatta utbyggnaden av ångkraftstationen med maskiner för normalt 10,000 och maximalt 14,000 kilowatt samt hälften av de resterande ångpannorna icke kan beräknas lägre än det av riksdagen anvisade beloppet till andra utbyggnaden eller 1,500,000 kronor. Denna beräkning är gjord under förutsättning, att tredje utbyggnaden av ångkraftstationen icke behöver påbörjas förrän efter krigets slut. Detta uppskov synes mig vara önskvärt, och torde till följd av de nu högt uppdrivna byggnadsprisen tillbyggnaden icke böra sättas i gång, förrän mera normala förhållanden inträtt, såvida ej behov av prima kraft, vilka man icke utan allvarsam skada kan underlåta att tillfredsställa, skulle nödvändiggöra annat förfaringssätt samt de nya abonnenterna kunna betala sådana kraftpris, att merkostnaderna vid anläggningens utförande bliva betäckta.

Vattenfallsstyrelsen har framhållit, att den nu ifrågasatta utbyggnaden av ångkraftstationen icke kommer att bliva överflödig, även sedan lågvattenmängden vid Älvkarleby ökats till följd av Masurforsens upprensning och Dalälvens reglering. Dessa arbeten komma nämligen endast att i jämförelsevis ringa grad utjämna vattenmängdsvariationerna. Dessutom skall, sedan staten numera inköpt vattenfallen vid Tyttbo i Dalälven, ångkraftstationen tjäna som reserv även för den kraftstation, som där torde komma att uppföras. Den kraftstation, som staten torde komma att anlägga vid Motala och vilken skulle samarbeta med kraftstationerna vid Dalälven, beräknas efter Vätterns reglering erhålla en förhållandevis

mycket jämn vattentillgång på grund av det stora magasin, som representeras av denna sjös vatten. Någon gång kan dock inträffa, att vattenbrist inträder samtidigt för kraftstationerna vid Dalälven och vid Motala, i vilket fall ångkraftstationen i Västerås bör kunna tjäna som reserv även för sistnämnda kraftstation.

Någon fara för att staten icke skall få god avkastning å det belopp, som behöves för ångkraftstationens tredje utbyggnad, synes icke förefinnas. Beträffande det ekonomiska resultatet av kraftstationen vid Älvkarleby har vattenfallsstyrelsen lämnat följande tablå:

	1916.	1917.	1918.
Driftöverskott (efter avsättning till förnyelsefonden) .....	1,141,695	1,525,000 (1,350,000)	2,200,000 (1,700,000)
1) Anslagsmedel för driftfärdiga anläggningar .....	14,201,309	17,288,518	21,529,000
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel .....	8,04	8,82 (7,81)	10,22 (7,90)
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel + ränteför- lusten efter 5 % räntefot.....	7,43	8,27 (7,32)	9,70 (7,49)
2) Anslagsmedel för driftfärdiga anläggningar samt den ut- nyttjade vattenkraftens värde .....	16,357,309	20,303,518	24,544,000
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel .....	6,98	7,51 (6,65)	8,96 (6,98)
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel + ränteför- lusten efter 5 % räntefot.....	6,52	7,11 (6,29)	8,56 (6,62)
3) Anslagsmedel för driftfärdiga och icke driftfärdiga an- läggningar .....	16,470,695	21,803,750	25,719,000
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel .....	6,93	6,99 (6,19)	8,55 (6,61)
Driftöverskott i % av dessa anslagsmedel + ränteför- lusten efter 5 % räntefot.....	6,48	6,64 (5,88)	8,19 (6,38)
4) Anslagsmedel för driftfärdiga och icke driftfärdiga an- läggningar samt hela vattenkraftens värde .....	19,470,695	24,803,750	28,719,000
Driftöverskott i % av dessa kapitalvärden .....	5,86	6,15 (5,44)	7,66 (5,92)
Driftöverskott i % av dessa kapitalvärden + ränteför- lusten efter 5 % räntefot.....	5,54	5,87 (5,20)	7,36 (5,69)

Obs.! De inom parentes angivna siffrorna hava erhållits genom att minska driftöverskottet med lämplig avsättning till den regleringsfond, som i enlighet med riksdagens skrivelse den 11 juni 1917 erfordras i samband med leverans av sekunda kraft ävensom för att utjämna skillnaden i driftöverskott under vattenfattiga och vattenrika år.

[75.]

[75.] Såsom framgår av den lämnade sammanställningen, har staten redan skäligen avkastning å de medel, som anvisats till Älvkarleby kraftverk. Ju mer den tillgängliga kraften och de utförda distributionsanläggningarna tagas i anspråk, desto större gagn får landet av kraftverket, som under de gångna åren varit till väsentlig nytta för stora delar av mellersta Sverige.

Av den utav vattenfallsstyrelsen beräknade kostnaden å 1,500,000 kronor för den nu ifrågavarande utbyggnaden av kraftstationen har styrelsen anhållit, att 1,000,000 kronor måtte anvisas för år 1919.

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

att för en *tredje utbyggnad av Västerås' ångkraftstation* bevilja ett anslag av 1,500,000 kronor samt därav för år 1919 såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor.

## 2. Ökning av förlagskapitalet för anskaffande av bränsle för Västerås' ångkraftstation.

[76.] Med anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen till 1917 års riksdag och i särskild proposition nr 82 till samma riksdag gjorda framställningar har riksdagen till förlagskapital för anskaffande av bränsle för ångkraftstationen för Älvkarleby kraftverk för år 1918 anvisat ett reservationsanslag av 700,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 620,000 kronor.

I skrivelse den 29 augusti 1917 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om ökning av nämnda förlagskapital.

Innan jag närmare redogör för vattenfallsstyrelsens skrivelse, må erinras, att av förenämnda anslag å 700,000 kronor ett belopp av 450,000 kronor avsågs för upptagning och beredning genom vattenfallsstyrelsens försorg av torv för eldning i ångkraftstationen samt återstoden 250,000 kronor, för anskaffande i övrigt av ett reservförråd av bränsle för densamma. Beträffande användningen för eldning av torv hade, enligt vad vattenfallsstyrelsen i sin skrivelse i ämnet den 31 januari 1917 närmare utvecklade, styrelsen förskaffat sig rätt till torvtäkt under 40 år å den s. k. Stormossen vid Ramnäs järnvägsstation omkring 40 kilometer från Västerås; och skulle med nämnda belopp 450,000 kronor bestridas, förutom avgift för rätten till torvtäkt, kostnaderna för maski-

ner och övriga anläggningar å mossen samt för transportanordningar för torvens framforsling till Västerås. För eldning i stationen ansågs torven med fördel kunna användas som lufttorkad, för vilket ändamål en ny eldningsapparat för lågvärdiga bränslen, benämnd Pluto-stoker, skulle inmonteras i de två ångpannor, som erfordrades i den beslutade andra utbyggnaden av ångkraftstationen.

[76.]

I sin nu förevarande skrivelse den 29 augusti 1917 anför vattenfallsstyrelsen följande:

»Vattenfallsstyrelsen har under år 1917 enligt de riktlinjer, som meddelats i vattenfallsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 31 januari 1917, upptagit torv å Stormossen vid Ramnäs. Resultatet synes i betraktande av att mossen icke kunnat utdikas förrän i slutet av år 1916 vara fullt tillfredsställande.

Inalles har under sommaren 1917 upptagits c:a 3,000 ton torv. Under år 1918 hoppas vattenfallsstyrelsen kunna öka avverkningen till normal storlek, vilken beräknas till c:a 8,000 ton vid normal väderlek och 10,000 ton vid särskilt gynnsam väderlek.

Vattenfallsstyrelsen har ytterligare börjat med stubbrytning, ehuru ännu i relativt begränsad skala, för att tillgodose bränslebehovet med inhemsk materiel utan att mer än nödvändigt anlita vanligt vedbränsle. En väsentlig del av bränslebehovet måste likväl tillgodoses med kol, och framför allt erfordras stora kvantiteter därav vid torrår. Hittills har emellertid vattentillgången i Dalälven varit så god, att ångkraftstationen i Västerås icke behövt tagas i anspråk för driften.

Vattenfallsstyrelsen är för närvarande sysselsatt med utredning rörande möjligheten att förvärva nya torvmossar, som med hänsyn till läget lämpa sig för leverans av torv till ångkraftstationen i Västerås. Vattenfallsstyrelsen har ännu icke kommit till något positivt resultat vid denna undersökning, men hyser förhoppning om att kunna förvärva ytterligare en mosse av ungefär samma storlek som Stormossen vid Ramnäs.»

Med hänsyn till kapitalbehovet för Stormossen ävensom till det förhållandet, att det erforderliga kollagret vid nuvarande höga enhetspris erfordrar högre kapitalutlägg än eljest skulle varit fallet, har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att öka förlagskapitalet för bränsleanskaffningen till ångkraftstationen i Västerås från 700,000 till 1,200,000 kronor och att sålunda för år 1919 anvisa 500,000 kronor för detta ändamål, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 250,000 kronor.

Såsom vattenfallsstyrelsen i sin skrivelse omnämner, har styrelsen under sommaren 1917 å Stormossen vid Ramnäs upptagit omkring 3,000 ton torv. För att vid behov under innevarande vinter kunna använda denna torv har styrelsen insatt en ny rost i en av de till

Departements-  
chefen.

[76.] första utbyggnaden av ångkraftstationen hörande ångpannorna, så att denna panna med fördel kan eldas med en blandning av ved och torv. De till andra utbyggnaden hörande ångpannorna, vilka med användning av eldningsapparaten Pluto-stoker skola kunna eldas enbart med torv, äro ännu icke färdiga. Vissa delar av pannorna hava av den svenska ångpanneleverantören beställts i England, men äro icke levererade. Då andra utbyggnaden av ångkraftstationen beräknas bliva färdig i slutet av år 1918, skulle densamma kunna tagas i bruk under lågvattensperioden vintern 1918—1919. Vattenfallsstyrelsen har meddelat, att därest styrelsen icke skulle kunna i tillräckligt god tid erhålla de i utlandet beställda delarna av ångpannorna, styrelsen skall söka inom landet anskaffa desamma, även om priset därigenom skulle väsentligt ökas.

Enligt vad av vattenfallsstyrelsens skrivelse framgår, har styrelsen för avsikt att under sommaren 1918 öka torvupptagningen å Stormossen. Styrelsen ligger tillika i underhandling om förvärv av avverkningsrätten till ytterligare en torvmosse, ur vilken torv jämväl skulle upptagas innevarande år. För att hava medel till detta förvärv samt till anskaffande av de maskiner och vidtagande av de anordningar i övrigt, som erfordras för den ökade torvupptagningen, är det som vattenfallsstyrelsen huvudsakligen behöver större förlagskapital än som nu är anvisat.

Då användning av torv vid ångkraftstationen synes böra på allt sätt befordras samt anskaffandet av den mängd stenkol, som det oaktat måste finnas tillgänglig, till följd av de nu höga kolprisen medför större kapitalutlägg än man vid förlagskapitalets bestämmande beräknat, anser jag mig böra tillstyrka den av vattenfallsstyrelsen gjorda framställningen om ytterligare anslag för ifrågavarande ändamål å 500,000 kronor. Till vattenfallsstyrelsens framställning därom, att hälften av det begärda beloppet måtte göras tillgängligt redan under år 1918, återkommer jag i annat sammanhang.

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

att för ökning av förlagskapitalet för anskaffande av bränsle för Västerås' ångkraftstation för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

V. **Arbeten med ytterligare utbyggnad av staten tillhörig vattenkraft och utförande av sjöregleringar.**

För att öka tillgången av elektrisk energi för statens kraftdistribution från vattenfall i västra och mellersta Sverige har vattenfallsstyrelsen, såsom av det förut anförda framgår, gjort framställning dels om ytterligare anslag för fullbordandet av tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation och dels om anslag för påbörjandet av en statens kraftstation vid Lilla Edet. Vidare har, såsom framgår av styrelsens av mig nyss anmälda skrivelse beträffande Älvkarlebyverkets anslagsbehov, åtgärder av styrelsen vidtagits för att genom provisorisk dämning vid Älvkarleby under kristiden öka energitillgången. Därjämte har anslag för år 1919 av styrelsen begärts till ytterligare utbyggnad av ångkraftstationen i Västerås.

I skrivelse den 30 augusti 1917 har nu vattenfallsstyrelsen framhållit, att med den snabba utveckling, som kraftavsättningen på alla områden tagit, det vore att förutse, att än ytterligare åtgärder måste vidtagas för att öka landets krafttillgång, så att den skall kunna motsvara behovet.

Styrelsen erinrar vidare därom, att 1917 års riksdag i avsikt att säkerställa vattenkrafttillgången för statens kraftdistribution på Kungl. Maj:ts förslag *dels* medgivit, att avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Motala ströms kraftaktiebolag finge avslutas angående förvärvande av den i enskild ägo befintliga vattenkraften i Motala ström mellan Vättern och Boren ävensom i samband därmed anvisat anslag för vidtagande av förberedande åtgärder för en blivande kraftanläggning, *dels ock* medgivit, att inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunna erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan avsevärd olägenhet kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må av Kungl. Maj:t beslutas till ett sammanlagt belopp av högst 5,000,000 kronor, avsedda att fördelas med 2,000,000 kronor på år 1918 och 1,500,000 kronor på vart och ett av åren 1919 och 1920.

Styrelsen framhåller vidare, att styrelsen hos Kungl. Maj:t redan gjort eller under närmaste framtiden komme att avlåta framställningar om inköp av vissa vattenfall, varför kostnaderna vore avsedda att bestridas av nämnda, för inköp av vattenfall m. m. beviljade medel.

[77.]  
Arbeten med ytterligare utbyggnad av staten tillhörig vattenkraft och utförande av sjöregleringar.

[77.] Styrelsen fortsätter:

»För att nyttiggöra dessa vattenkrafttillgångar böra anslag för deras utbyggande successivt beviljas. Därjämte böra sjöregleringar utföras eller understödjas för åstadkommande av jämnare vattentillgång vid redan befintliga kraftverk. Styrelsen vill i samband därmed erinra om, att Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 14 april 1917 anbefallt vattenfallsstyrelsen att vidtaga förberedande åtgärder för Vänerens reglering. Vattenfallsstyrelsen är icke nu i tillfälle framlägga någon plan för den ordning och den arbetstakt, som bör följas vid dessa utbyggnader av kraftverk respektive utförande av sjöregleringar, ty en sådan plan förutsätter kännedom om i vilka delar av landet de mest nödvändiga kraftbehoven föreligga vid tidpunkten för arbetenas fullbordande, och för kostnadernas beräkning erfordras uppgifter om pristäthållandena under byggnadstiden. Förstnämnda spörsmål är under utredning, det senare undandraget sig tillförlitlig beräkning, särskilt under nuvarande tider. Emellertid ämnar vattenfallsstyrelsen i början av 1918 inkomma med underdånig framställning om de arbeten, som närmast böra ifrågakomma. I avvaktan härpå torde för påbörjande av dessa arbeten böra för år 1919 reserveras ett belopp av 1,000,000 kronor.»

I anslutning härtill hemställer vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte för år 1919 av riksdagen äska ett anslag av 1,000,000 kronor för påbörjandet av vissa arbeten med ytterligare utbyggnad av staten tillhörig vattenkraft och utförande av sjöregleringar.

Departements-  
chefen.

Vattenfallsstyrelsens förslag om åtgärder för ytterligare utnyttjande för kraftändamål av statens vattenfallstillgångar förtjänar otvivelaktigt allt beaktande. Emellertid kräves, såsom även av styrelsen framhållits, för ett målmedvetet arbete i förevarande hänseende tillgång till en med hänsyn till alla på frågan inverkan omständigheter uppgjord plan. Då någon dylik plan, vad angår de arbeten, som närmast böra ifrågakomma till utförande, först något längre fram kan föreläggas Kungl. Maj:t, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avvidan å den proposition i ämnet, som kan komma att avlätas, för påbörjandet av *arbeten med ytterligare utbyggnad av staten tillhörig vattenkraft och utförande av sjöregleringar* beräkna ett reservationsanslag för år 1919 av 1,000,000 kronor.

## VI. Inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar.

I skrivelse den 21 mars 1917 lämnade vattenfallsstyrelsen en allmän översikt av statens kraftverks utveckling intill dåvarande tidpunkt samt angav de riktlinjer, vilka enligt styrelsens förmenande borde följas för den närmaste framtiden. Därvid hemställde styrelsen om ökad befogenhet i vissa avseenden, åsyftande att möjliggöra, att kraftverksrörelsen skulle kunna skötas affärsmässigt och utan allt för tyngande former. Vattenfallsstyrelsens förslag härutinnan avsåg, bland annat, att till styrelsens förfogande skulle ställas anslag, medels vilket styrelsen kunde sättas i stånd att i vissa fall utan avvaktande av riksdagsbeslut inköpa fastigheter och utföra nyanläggningar. Detta anslag föreslog vattenfallsstyrelsen till ett belopp av 8,000,000 kronor att fördelas med 2,000,000 kronor på år 1918 och 1,500,000 kronor på vart och ett av åren 1919—1922.

Till stöd för detta förslag anförde vattenfallsstyrelsen, bland annat, att om staten icke starkt hushållade med sina vattenkraftkällor utan strävade att i möjligaste mån uppamma nya industrier och sprida kraften ut över landet, den av staten disponerade vattenkraften snart nog bleve tagen i anspråk. Då emellertid staten norr om Dalälven icke ägde några mera betydande vattenfall förrän i övre Norrland, syntes många skäl tala för, att staten, där så med fördel kunde ske, inköpte välbelägna och för utbyggnad lämpliga vattenfall. Emellertid försvårades initiativet härvidlag i hög grad därav, att styrelsen icke utan särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t och riksdagen kunde inköpa vattenfall eller över huvud taget fastigheter av någon betydenhet. Detta hade ock insetts av statsmakterna; och erinrade styrelsen om särskilda beslut av riksdagen under åren 1907, 1909 och 1911, genom vilka ett mera allmänt medgivande lämnats att inom ramen av beviljade anslag inköpa fastigheter för vattenkraftsändamål. Då av de sålunda tillgängliga anslagsmedlen icke återstode mera än omkring 327,000 kronor, vore, framhöll styrelsen, en ökning av desamma i hög grad påkallad, och en sådan ökning borde med hänsyn därtill, att det kunde bli fråga om förvärv av betydande vattenkraftkällor, ej tilltagas för knapp. Enligt vattenfallsstyrelsens mening borde ett dylikt anslags användning icke kringläsas med alltför snäva bestämmelser. De förut beviljade beloppen vore endast avsedda för förvärv av fastigheter, men ett nytt anslag borde få begagnas jämväl för vissa andra utgifter, exempelvis

[78.]  
 Inköp av  
 vattenfall  
 och fastig-  
 heter samt  
 utförande  
 av nyan-  
 läggningar.  
 1917 års  
 anslag.

[78.] för insättning av ett nytt maskinaggregat eller en jämförelsevis mindre utvidgning av en kraftstation, för anläggning av distributionsledningar med tillbehör, transformatorstationer o. d. i sådana fall, då av riksdagen på förhand beviljade medel icke vore för ändamålet disponibla samt ändamålet vore av oförutsedd natur och av så stor betydelse för statens kraftverksrörelse, att det borde tillgodoses utan den tidsutdräkt, som ett särskilt riksdagsbeslut om anslag måste medföra.

De av vattenfallsstyrelsen sålunda framförda synpunkterna fann föredragande departementschefen sig icke kunna annat än kraftigt understryka. Om staten skulle med kraft och framgång utveckla sin kraftverksrörelse, vore det nämligen mer än dittills erforderligt, att den förvaltande myndigheten kunde handla raskt och målmedvetet, allt givetvis under Kungl. Maj:ts kontroll. Frågan om disponerande av medel från det ifrågasatta anslaget borde i varje särskilt fall underställas Kungl. Maj:ts prövning, och syntes därjämte i sammanhang med statsverkspropositionen böra lämnas en redogörelse till riksdagen för det sätt, varpå anslaget under nästföregående år kunde hava blivit använt.

I avseende på det föreslagna beloppets storlek ansåg departementschefen detsamma icke böra nedsättas, om anslaget skulle kunna bereda de fördelar, man därmed ville vinna. Att 1918 års anslag tilltagits större än de följande årens hade sin förklaring däruti, att, såsom vattenfallsstyrelsen framhållit, förberedande underhandlingar påginge om inköp av vattenfall, vilka underhandlingar beräknades kunna slutföras under den närmaste tiden, men vilkas resultat dock icke kunde väntas så tidigt, att därav föranlett förslag hunne framläggas för den då samlade riksdagen.

I enlighet med av departementschefen gjord hemställan föreslog därefter Kungl. Maj:t i avlåten proposition riksdagen, bland annat, medgiva, att inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunde erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan avsevärd olägenhet kunde uppskjutas i avvidan på särskilt riksdagsbeslut, finge av Kungl. Maj:t beslutas till ett sammanlagt belopp av högst 8,000,000 kronor, avsedda att fördelas på åren 1918—1922 i enlighet med vad vattenfallsstyrelsen föreslagit.

På grund av vad i propositionen anförts och med stöd jämväl av inhämtade upplysningar ansåg riksdagen sig icke böra ställa sig avvissande mot förslaget. Riksdagen hade emellertid funnit de rådande allmänna statsfinansiella förhållandena böra mana till att icke i alltför stor utsträckning binda den framtida handlingsfriheten, vadan riksdagen för

det dåvarande bestämde anslaget i fråga till 5,000,000 kronor, att utgå för åren 1918—1920 med 2,000,000 kronor under förstnämnda året samt med 1,500,000 kronor under vardera av åren 1919 och 1920. Då riksdagen beslutat anvisandet av detta anslagsbelopp, förutsatte emellertid riksdagen, att medlen i fråga icke borde användas till nyanläggningar av större omfattning än de i statsrådsprotokollet omnämda. I samband härmed anvisades för ändamålet ett reservationsanslag för år 1918 av 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1917 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 500,000 kronor.

Sedan riksdagen sålunda beviljat medel till inköp av vattenfall, har Kungl. Maj:t godkänt åtskilliga av vattenfallsstyrelsen villkorligt avslutade vattenfallsköp. Sålunda har Kungl. Maj:t den 25 september 1917 godkänt ett mellan vattenfallsstyrelsen samt Tyttbo vattenkraftsaktiebolag den 27 juni 1917 upprättat avtal angående förvärv för en köpeskilling av 1,250,000 kronor av Tyttboforsen i Dalälven jämte därtill hörande strand- och vattenrätt m. m. Nämnda vattenfall, vilket vattenfallsstyrelsen anser böra utbyggas för leverans av omkring 10,800 kilowatt, är avsett att utnyttjas i samband med Älvkarleby kraftverk, och är avståndet från Tyttbo till statens 40,000 volts kraftledning vid Avesta endast 28 kilometer. Ökningen av kraftkonsumtionen vid Älvkarleby kraftverk är så stor och krafttillgången i östra delen av mellersta Sverige så begränsad, att det torde bliva av stor betydelse, att ytterligare vattenkraft kan till följd av ifrågavarande köp tillföras Älvkarlebynätet.

*Verkställda  
inköp av  
vattenfall.*

Enär de staten förut tillhöriga större vattenfallen norr om Dalälven äro belägna i nordligaste delen av Norrland, fordras emellertid för en följdriktig utveckling av statens kraftverkspolitik, att staten förvärvar större kraftkällor i mellersta och södra Norrland, så att staten sättes i tillfälle att utöva ett reglerande inflytande på kraftdistributionen även i dessa delar av landet samt, i den mån kraftkällorna i mellersta Sverige taga slut, dit överföra kraft från Norrland. En sådan överföring av kraft är möjlig även från mellersta och norra delen av Norrland, men då avståndet är ganska betydande, kommer det att ogynnsamt påverka överföringskostnaden. Givetvis äro vattenfallen i nedre Norrland med hänsyn till läget gynnsammare för kraftöverföring till mellersta Sverige. Av de större älvarna i nedre Norrland, Ångermanälven med dess biflod Faxälven, Indalsälven, Ljungan och Ljusnan, är isynnerhet Indalsälven rik på mäktiga, ännu icke utbyggda vattenfall med god utbyggnadsmöjlighet. Med hänsyn till den mindre vattenmängden och de sämre

[78.] regleringsmöjligheterna äro vattenfallen i Ljungan och Ljusnan av mindre betydelse, och på grund av redan verkställda utbyggnader är möjligheten att förvärva fall för kronans räkning därstädes icke stor. Jämföras Indalsälven och Ångermanälven, har Indalsälven det föredraget, att den i allmänhet har stränder med bättre byggnadsgrund, varjämte den ligger närmare mellersta Sverige. Vattenfallsstyrelsen har därför inriktat sin uppmärksamhet på att söka anskaffa fall i Indalsälven, och har styrelsen lyckats träffa avtal om inköp av större delen av Österåsforsarna samt delar av Stadsforsen i Indalsälven. En stor del av sistnämnda vattenfall tillhör redan förut kronan såsom ägare av Oxböle kronopark. Ifrågavarande vattenfall äro belägna i Fors socken av Jämtlands län, och avståndet från dem till närmaste större station å Älvkarlebynätet, nämligen Hedemora, är omkring 300 kilometer. Genom beslut den 26 oktober och den 30 november 1917 har Kungl. Maj:t godkänt de av vattenfallsstyrelsen träffade avtalen, enligt vilka köpeskillingarna uppgå till sammanlagt 780,000 kronor, vilket belopp dock — beroende på huru stor del av Österåsforsarna säljaren lagligen kan visa sig äga — kan ökas med 200,000 kronor. Totala fallhöjden i Österåsforsarna utgör 23 meter och i Stadsforsen 15 meter, och efter reglering av Indalsälven beräknas vattenmängden uppgå till omkring 250 kubikmeter i sekunden. Då för varje fallmeter kan påräknas en energikvantitet av 12—15 miljoner kilowattimmar, erhåller staten genom de avslutade köpen ett betydande energitillskott.

Vidare har Kungl. Maj:t den 30 november 1917 godkänt ett mellan vattenfallsstyrelsen samt aktiebolaget Umeå vattenfall den 20 juni 1917 upprättat avtal, varigenom kronan för en köpeskillning av 2,000,000 kronor, som eventuellt kan ökas med 32,200 kronor, av bolaget inköpt de så kallade Norr- och Sörforsarna i Ume älv m. m. Nämnda vattenfall äro belägna i omedelbar närhet av Brännlands station å statsbanan Vännäs—Umeå och omkring 20 kilometer från Umeå stad. Efter reglering av Ume älv beräknas fallen lämna en energikvantitet av omkring 66,000 kilowatt.

Beträffande samtliga nämnda vattenfallsköp gäller, att säljarna icke medgivit anstånd med Kungl. Maj:ts godkännande av avtalen så länge, att desamma kunnat underställas riksdagens prövning. Beträffande inköpet av Norr- och Sörforsarna i Ume älv måste dock sådant underställande äga rum beträffande viss bestämmelse i avtalet.

*Fråga om  
övertagande  
av vissa  
inteckningar.*

Vid de underhandlingar, som av vattenfallsstyrelsen förts med innehavaren av aktiemajoriteten i aktiebolaget Umeå vattenfall, professorn G. Mittag-Leffler, har denne nämligen framställt det yrkande, att

av köpeskillingen ett belopp av 1,104,000 kronor skulle gäldas sålunda, att inteckning meddelades i vissa av de i köpet ingående fastigheterna till säkerhet för från båda sidor ouppsägbara reverser å nämnda belopp jämte fem procent ränta därå från den 1 januari 1918 samt att kronan övertog betalningsansvaret för dessa skuldebrev å tillträdesdagen den 2 januari 1918. Tillika har professorn Mittag-Leffler förklarat, att dessa reverser komme att av bolaget överlämnas till förvaltning av vetenskapsakademien för att ingå i fonden för makarna Mittag-Lefflers matematiska stiftelse. Denna förklaring har gillats å allmän stämma med bolagets övriga delägare.

I det avtal, som träffats mellan vattenfallsstyrelsen och bolaget, hava bestämmelserna om köpeskillingens likviderande upptagits i enlighet med vad från professorn Mittag-Lefflers sida sålunda ifrågasatts.

Vattenfallsstyrelsen har framhållit, att det syntes så mycket mindre vara skäl att i detta fall hysa betänkligheter mot att inteckningar finge kvarstå i kronans fasta egendom, som dessa inteckningar komme att för all framtid ägas av en offentlig institution. Från kronans sida borde för den skull intet vara att erinra mot den av bolaget önskade formen för köpeskillingens betalning. Omförmälda reverser skulle enligt bestämmelser i kontraktet intecknas endast i vissa av de försålda fastigheterna, varvid bland andra undantagits några hemmansdelar med tämligen betydande utägor och skogsskiften, vilka kunde antagas komma att antingen överlämnas till domänstyrelsen eller för sig försälgas och därför i vart fall lämpligen icke borde vara belastade med inteckning.

Vad anginge räntorna å de två skuldebrevens borde de, enligt vattenfallsstyrelsens åsikt, utgå, intill dess ett kraftverk vid Norr- och Sörforsarna blivit färdigt och börjat lämna inkomster, av de medel till belopp av högst 5,000,000 kronor, som riksdagen beslutat skola utgå till inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, och för tiden därefter av kraftverkets inkomster.

Därest beslut om kraftverkets anläggning ännu icke skulle vara fattat vid den tidpunkt, då utav nämnda anslagsbelopp av 5,000,000 kronor endast 1,104,000 kronor, svarande mot de intecknade skuldebrevens kapitalbelopp, återstode odisponerade, borde enligt vattenfallsstyrelsens mening sistnämnda belopp reserveras och på ett eller annat sätt göras räntebärande för statens vattenfallsverk, exempelvis genom deposition hos riksgäldskontoret. OrdnanDET av denna fråga kunde emellertid anstå till längre fram, om man endast tillsåge, att nämnda belopp av 1,104,000 kronor alltid hölles disponibelt, intill dess beslut om kraftverkets anläggning fattats.

[78.]  
Fullmäktige  
i riksgälda-  
kontoret.

Till följd av remiss hava fullmäktige i riksgäldskontoret avgivit utlåtande och därvid anført bland annat:

Det synes fullmäktige kunna ifrågasättas, huruvida vattenfallsstyrelsens förslag, i vad detsamma avser sättet för räntelikviden, är i överensstämmelse med de principer, som ligga till grund för den år 1911 genomförda budgetreformen. Ovanberörda anslag å 5,000,000 kronor är ett anslag till kapitalökning, d. v. s. avsett för betalning av köpeskillingen för de vattenfall, fastigheter m. m., som genom köp förvärvas av staten. Om åter säljaren låter köpeskillingen för en längre eller kortare tid innestå, och staten sålunda bliver hans gäldenär, torde räntan å den därigenom uppkommande skulden, i likhet med statens övriga skuldräntor, böra utgå av det anslag, som för ändamålet särskilt anvisas och vilket i riksstaten är upptaget under benämningen »räntor å statsskulden m. m.»

En avvikelse från dessa grundsatser synes emellertid i det nu föreliggande fallet kunna vara befogad. I det uppgjorda köpeavtalet bestämmes, att tillträdet till de inköpta fastigheterna skall äga rum den 2 januari 1918, och det lämpligaste hade givetvis varit, att även köpeskillingen i dess helhet då likviderats. Återstoden av det anslag, som beviljats för år 1918 till inköp av vattenfall m. m., förslår emellertid ej till gäldande av hela köpeskillingen för de nu ifrågavarande vattenfallen, utan måste en del därav utgå av 1919 eller 1920 års anslag. Vid sådant förhållande torde ränta å de innestående köpeskillingsbeloppen kunna utgå av ovannämnda anslag å 5,000,000 kronor. Detta bör dock ej ske för längre tid, än till dess 1919 års anslagsbelopp, 1,500,000 kronor, blivit för utbetalning tillgängligt, vilket inträffar den 2 januari samma år.

I sin skrivelse har vattenfallsstyrelsen ifrågasatt, att, sedan ett blivande kraftverk vid Norr- och Sörforsarna blivit färdigt och börjat lämna inkomst, räntan å ovanberörda 1,104,000 kronor skulle utgå av dessa inkomster. Till detta förslag kunna fullmäktige ej ansluta sig. Enligt nu gällande grunder för budgetregleringen bör å ena sidan hela det överskott, som statens affärsdrivande verk lämna, direkt inlevereras till statsverket och å andra sidan förräntningen av det i affärsverken nedlagda kapitalet, därest detsamma utgått av upplånade medel, ombesörjas av riksgäldskontoret med användande av anslaget till »räntor å statsskulden m. m.».

Det mellan vattenfallsstyrelsen och Aktiebolaget Umeå vattenfall upprättade avtalet innehåller vidare, att nyssnämnda post å 1,104,000 kronor av köpeskillingen skall gäldas på det sätt, att kronan den 2 januari 1918 övertager betalningsansvaret för två i vissa av de försålda fastigheterna intecknade ouppsägbara skuldebrev, det ena å 468,000 kronor och det andra å 636,000 kronor, båda med ränta från den 1 januari 1918. Med avseende härå vilja fullmäktiga framhålla, att det naturligaste och lämpligaste sättet för likviderandet av ifrågavarande belopp torde hava varit, att detsamma inskrivits i statsskuldboken såsom en till visst angivet statslån hörande fordran eller ock att statsobligationer av riksgäldskontoret tillhandahållits säljaren såsom likvid för samma belopp. Då emellertid, enligt vad vattenfallsstyrelsen upplyst, säljarens avsikt är att överlämna berörda två skuldebrev såsom gåva till en under Vetenskapsakademiens förvaltning stående fond för de matematiska vetenskapernas främjande, vilja fullmäktige ej motsätta sig förslaget om, att likviden verkställs på det sätt, att staten övertager betalningsskyldigheten för de båda skuldebreven. Övertagandet bör emellertid ej ske genom vattenfallsstyrelsen utan genom riksgäldskontoret, såsom förut i ett flertal fall ägt rum vid inköp av enskilda järnvägar. Lämpligt torde även vara,

att betalningsansvaret övertages först den 2 januari 1919, då beloppet ifråga jämte upplupen ränta därå avföres såsom en samma dag verkställd utbetalning å nämnda års anslag till inköp av vattenfall och fastigheter m. m. För säljaren synes det vara likgiltigt, om övertagandet sker nämnda dag eller ett år tidigare, blott han får under tiden tillgodonjuta ränta å beloppet.

[78.]

Vad åter angår det i avtalet bestämda villkoret om skuldebrevens uppsägbarhet, skulle, om detsamma godkändes, staten därigenom förbinda sig att för all framtid erlægga 5 procent ränta å ifrågavarande 1,104,000 kronor. Mot en dylik förpliktelse möta, enligt fullmäktiges mening, betänkligheter. Sedan lång tid tillbaka iakttages, att staten vid sin fonderande upplåning förbehåller sig rätt att inom viss tid, vanligen tio år efter länets upptagande, uppsäga detsamma till återbetalning. Samma förbehåll synes även nu böra göras å statens sida. Skulle säljaren ej vilja tillmötesgå ett sådant villkor, torde frågan kunna lösas genom att medlen den 2 januari 1919 kontant utbetalas.

Vattenfallsstyrelsen har vidare meddelat, att ovannämnda två skuldbrev skulle, innan staten övertager betalningsansvaret för dem, intecknas i åtskilliga av de försålda fastigheterna. I anledning härav torde böra anmärkas, att det ej är vanligt eller, så vitt fullmäktige finna, för tryggande av säljarens rätt behöfligt, att staten vid förvärf av fast egendom ställer intecknings- eller annan säkerhet för köpeskillingens behöriga gäldande eller för utbetalning av ränta därå. Med avseende å vad ovan anförts rörande medlens användning för ett kulturellt ändamål, torde likväl även i denna del hänsyn kunna tagas till givarens önsningar.

Jämväl justitiekanslersämbetet har avgivit utlåtande samt därvid anført:

Justitie-  
kanslers-  
ämbetet.

Enligt § 76 regeringsformen äger Konungen icke utan riksdagens samtycke göra lån eller belasta riket med ny gäld.

Det är tydligt, att på grund härav Kungl. Maj:t icke må utan riksdagens samtycke anskaffa medel genom att låta inteckna en redan förvärvad fastighet. Någon principiell skillnad mellan dylik åtgärd och det förhållandet, att statsverket vid inköp av en fastighet övertager betalningsansvaret för gäld, som redan förut belastar samma fastighet, synes icke föreligga. Även sistberörda förfarande skulle kunna bereda Kungl. Maj:t tillgång till medel för ändamål, vartill sådana ej anslagits av riksdagen. Mindre skulle vara att erinra mot övertagande av de i detta ärende avsedda inteckningarna, därest av medel, anvisade för inköp av vattenfall, ett belopp avsattes, som vore tillräckligt stort att därmed gälda avsedda beloppet 1,104,000 kronor med utfäst ränta.

Då med godkännande av ifrågavarande köp icke kunde anstå så länge, att frågan i dess helhet kunde underställas riksdagens prövning, har säljaren, efter förda underhandlingar, medgivit, att kronan må äga att före den 1 juli 1918 bestämma, att kronan, i stället för att övertaga betalningsansvaret för omförmälda skuldbrev å tillhopa 1,104,000 kronor, vilka äro avsedda att intecknas i vissa av de försålda fastigheterna, skall till säljaren kontant inbetala nämnda belopp jämte fem procent ränta därå från den 1 januari 1918, tills betalning sker, och har förbehåll i sådant hänseende intagits vid godkännande av köpe-

Departements-  
chefen.

[78.] avtalet samt i samband härmed stadgats, att inteckning av skuldebrev ej må ske, innan avgörande i nyssberörda avseende blivit från kronans sida träffat.

Riksdagen har således nu full frihet att välja mellan att medgiva, att omförmälda 1,104,000 kronor må intecknas eller att i stället beloppet kontant betalas till säljaren.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anmärkt, att det ej är vanligt, att staten vid förvärf av fast egendom ställer intecknings- eller annan säkerhet för köpeskillingens behöriga gäldande eller för betalning av ränta därå. Då medlen i fråga skola användas till ett kulturellt ändamål, anse dock fullmäktige, att hänsyn kan tagas till givarens önskningsar. Däremot möta, enligt riksgäldsfullmäktiges mening, betänkligheter mot att staten förbinder sig att för all framtid erlægga fem procent ränta å ifrågavarande belopp av 1,104,000 kronor; i stället borde staten förbehålla sig rätt att efter utgången av vissa år uppsäga lånet till återbetalning.

Enligt min mening ligger icke större vikt vid, vilketdera av ovan nämnda betalningssätt, som beslutas; dock att, om inteckning medgives, densamma torde böra vara från statens sida uppsägbar efter tio år. Det synes emellertid vara mera överensstämmande med vanliga grunder vid inköpande av egendom för statens räkning, att ifrågavarande belopp, 1,104,000 kronor, kontant gäldas till säljaren med ränta därå från den 1 januari 1918. Den omförmälda donationen kan icke beröras av sättet för likviden, då lika väl som inteckningen det kontanta beloppet kan lämnas vetenskapsakademien. Därest sålunda beloppet skall gäldas kontant, torde medel för ändamålet böra vara tillgängliga redan under år 1918; och återkommer jag härtill i annat sammanhang.

*Ökat anslag  
till inköp av  
vattenfall  
m. m.  
Vattenfalls-  
styrelsen.*

I skrivelse den 29 augusti 1917 har vattenfallsstyrelsen vidare gjort framställning om ökning av det utav riksdagen beviljade anslaget å 5,000,000 kronor till inköp av vattenfall m. m. Styrelsen har därvid framhållit, att det för närvarande påginge en synnerligen livlig verksamhet att för industrins eller vissa kommuners räkning förvärva ledig vattenkraft. Det vore därför nödvändigt för staten att i största möjliga utsträckning använda sig av de tillfällen, som nu eller inom den närmaste framtiden kunde erbjuda sig att förvärva vattenfall, vilka vore av betydelse för statens kraftverksrörelse, enär desamma senare antingen icke alls eller ock endast till väsentligt högre pris torde kunna förvärfas. För att i detta avseende på ett effektivt sätt kunna tillvarataga statens intressen, torde emellertid enligt vattenfallsstyrelsens uppfattning, som stödde sig på erfarenhet från de underhandlingar, vilka förts under

det senaste halvåret, de belopp av 2,000,000 respektive 1,500,000 kronor, som beviljats för åren 1918 och 1919, bliva otillräckliga. [78.]

På grund härav och i anslutning till vad vattenfallsstyrelsen i denna angelägenhet anfört i sin skrivelse av den 21 mars 1917 hemställer styrelsen, det täcktes Kungl. Maj:t föreslå 1918 års riksdag *dels* att för inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, i den mån sådana åtgärder kunna erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan avsevärd olägenhet kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, för år 1919 bevilja ett anslag av 4,000,000 kronor utöver det av 1917 års riksdag för samma ändamål beviljade anslaget av 5,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1918 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 1,500,000 kronor, *dels ock* att för år 1919 anvisa det av riksdagen för nämnda år till samma ändamål beviljade anslaget av 1,500,000 kronor.

Såsom förut omförmälts, uppgå köpeskillingarna för Tyttboforsen i Dalälven, delar av Österåsforsarna och Stadsforsen i Indalsälven samt Norr- och Sörforsarna i Ume älv till sammanlagt högst 4,262,200 kronor. En del av detta belopp har anvisats från de av riksdagen redan beviljade medlen av ifrågavarande anslag å 5,000,000 kronor till inköp av vattenfall m. m., och återstoden är avsedd att betalas från de medel, som riksdagen framdeles kommer att anvisa av samma anslag. Undantag utgör blott 96,000 kronor av köpeskillingen för Norr- och Sörforsarna, vilket belopp anvisats att utgå av de medel å 430,000 kronor, som Stockholms stad erlagt till kronan för förvärv av viss strand- och vattenrätt i Dalälven och som 1911 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande för inköp av vattenfall m. m. För likviderande av köpeskillingarna för omförmälda redan inköpta vattenfall komma alltså att utgå 4,166,200 kronor av ifrågavarande anslag å 5,000,000 kronor. Dessutom böra från samma anslag utgå räntor å de delar av köpeskillingarna, som skola betalas först under åren 1919 och 1920, och vilka räntor — oberäknat räntorna å förenämnda belopp 1,104,000 kronor — tillsammans uppgå till 65,000 kronor. Slutligen har Kungl. Maj:t från anslaget å 5,000,000 kronor anvisat ett belopp av 125,000 kronor till inköp av vissa fastigheter vid Lilla Edet, vilka erfordras för en blivande kraftstationsanläggning därstädes. Departements-  
chefen.

Av ifrågavarande anslag å 5,000,000 kronor återstå alltså odisponerade blott 643,800 kronor. En höjning av det av 1917 års riksdag beviljade beloppet å 5,000,000 kronor torde därför vara önskvärd. Vattenfallsstyrelsen har i sådant avseende ifrågasatt beviljande av ytterligare

[78.] 4,000,000 kronor, därav 1,500,000 kronor borde göras tillgängliga år 1918 och återstoden anvisas för år 1919, för vilket år sålunda — inberäknat det belopp av 1,500,000 kronor, som förutsatts skola för samma år anvisas av de av 1917 års riksdag beviljade medlen — skulle utgå sammanlagt 4,000,000 kronor. Jag finner mig emellertid, med hänsyn till de stora krav på statskassan, som nu föreligga, böra föreslå en ned-sättning av det belopp, vattenfallsstyrelsen begärt, med 1,000,000 kronor. Å andra sidan synes mig klokheten bjuda att icke vidtaga ytterligare reduktion. Förhållandena äro nämligen för närvarande sådana, att de mera välbelägna vattenfallen, till följd av tidsläget och de höga bränsle-prisen, äro synnerligen begärliga och att man därför icke lär kunna påräkna att binda eventuella säljare den ofta ganska avsevärda tid, som skulle erfordras för att i varje fall inhämta riksdagens samtycke. Det bör jämväl uppmärksammas, att den med anledning av riksdagens skriveelse den 9 juni 1917, nr 302, igångsatta utredningen angående elektrifiering av landsbygden genom statens försorg torde komma att ådagalägga behovet för staten att förskaffa sig ytterligare kraftkällor för att kunna tillgodose landsbygdsdistributionen. Men därest så skall äga rum, lär det vara fördelaktigt, att dessa kraftkällor förvärvas vid tillfällen, då de kunna fås för gynnsamt pris.

För likvid av inköpet av Norr- och Sörforsarna erfordras eventuellt, på sätt ovan angivits, redan under år 1918 1,104,000 kronor, jämte ränta. Vid sådant förhållande lärer anslaget å tilläggsstaten för år 1918 ej böra upptagas lägre än till 2,500,000 kronor. För år 1919 skulle alltså anvisas tillhopa 2,000,000 kronor, om däri inbegripes den å sistnämnda år fallande delen av det av 1917 års riksdag beviljade beloppet å 5,000,000 kronor.

Med hänvisning beträffande tilläggsstaten till särskild framställning hemställer jag alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att medgiva, att *inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar*, i den mån sådana åtgärder erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke utan synnerlig olägenhet kunna uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, må av Kungl. Maj:t beslutas till, utöver den av 1917 års riksdag medgivna summan å 5,000,000 kronor, ett ytterligare belopp av 3,000,000 kronor; samt att av sistnämnda två belopp å tillhopa 8,000,000 kronor för år 1919 såsom reservationsanslag anvisa 2,000,000 kronor.

## VII. Anslag för vattenfallsstyrelsens inträde i Mörrumsströms regleringsförening.

Hos Kungl. Maj:t hava Hemsjö kraftaktiebolag och Mörrumsströms kraftaktiebolag anhållit, att staten måtte för densamma tillhöriga vattenfall i Mörrumsström och dess tillflöden inträda i en tillämnad regleringsförening för nämnda vattendrag, benämnd Mörrumsströms regleringsförening u. p. a.

[79.]  
Anslag för vattenfallsstyrelsens inträde i Mörrumsströms regleringsförening.

Bolagen hava därvid framhållit den stora betydelsen icke blott för sydöstra Sverige, som får sitt kraftbehov tillgodosett från nämnda vattendrag, utan även för landet i dess helhet, att vattendragen regleras till åstadkommande av bränslesparing och säkerställande av energitillgången även under de svåraste kristider. Ehuru staten icke för närvarande är ägare till några större utbyggnadsvärdiga vattenfall i Mörrumsström, och således de direkt ekonomiska fördelar, som tillskyndas staten genom en reglering, icke äro av avsevärdare betydelse, hava bolagen dock uttalat den förhoppningen, att den stora allmännyttiga vinsten av en reglering skall befinnas tillräckligt vägande för att Kungl. Maj:t skall finna sig böra giva företaget det betydelsefulla stöd, som ligger i statens inträde i regleringsföreningen och deltagande i dess verksamhet. Bolagen hava vidare meddelat, att de enligt hittills vidtagna undersökningar funnit det lämpligt att ordna regleringsföreningen i noggrann överensstämmelse med Dalälvens regleringsförening samt att de uppgjort ett preliminärt förslag till stadgar, vilket endast i vissa avseenden, där de lokala förhållandena betingat detsamma, skiljer sig från stadgarna för Dalälvens regleringsförening.

Till följd av remiss har vattenfallsstyrelsen avgivit utlåtande och därvid anfört:

Vattenfallsstyrelsen.

Ifrågavarande fall äro i och för sig icke vidare betydande, och den direkta ekonomiska vinsten för staten såsom fallägare är ej stor, men med hänsyn till att en reglering av ifrågakomna sjöområden skulle vara synnerligen gagnelig för det allmänna, synes företaget böra förtjäna uppmuntran från statens sida, helst — såsom av förslaget framgår — av kostnaderna för förberedande åtgärder, vilka beräknats till c:a 275,000 kronor, på staten skulle komma att belöpa endast något mer än 3,000 kronor. För ifrågavarande regleringsföretags framgång torde det ock vara av största vikt, att staten intresserar sig för och understödjer dess genomförande.

På dessa grunder har vattenfallsstyrelsen hemställt,

att Stockakvarns, Helgevärma, Hackekvarns och Mörrums vattenfall jämte nödiga utmål måtte överflyttas från domänstyrelsens till vattenfallsstyrelsens förvaltning, samt

att Kungl. Maj:t måtte dels bemyndiga vattenfallsstyrelsen att för nämnda fyra vattenfall för kronans räkning ingå såsom medlem i den

[79.] av sökandena planerade ekonomiska föreningen Mörrumsströms regleringsförening u. p. a., dels ock ställa till vattenfallsstyrelsens förfogande erforderliga medel för gäldande av de bidrag, som det vid ett vattenfallsstyrelsens inträdande i föreningen åligger styrelsen att lämna till densamma.

Domän-  
styrelsen.

Jämväl domänstyrelsen har avgivit utlåtande och därvid meddelat, att styrelsen icke har något att erinra mot bifall till ansökningen eller vad vattenfallsstyrelsen hemställt, under villkor dock att utbyggnad av Mörrumsfallet icke utföres på sådant sätt, att Mörrums kronolaxfiske därav tager skada, samt att samma kronofiske fortfarande skall stå under domänstyrelsens förvaltning och avkastningen därav tillföras domänfonden.

Departements  
chefen.

Vid två föregående tillfällen har Kungl. Maj:t bemyndigat vattenfallsstyrelsen att för kronan tillhöriga vattenfall ingå i regleringsföreningar. Sålunda har Kungl. Maj:t, sedan 1916 års riksdag bifallit Kungl. Maj:ts proposition om beviljande av ett anslag av 44,500 kronor för gäldande av de å Älvkarleby vattenfall jämte de strax ovanför detta fall belägna Stall- och Nygårdsforsarna belöpande kostnaderna för Skattungens och Oresjöns reglering, den 12 maj 1916 bemyndigat vattenfallsstyrelsen att för nämnda vattenfall och forsar för kronans räkning ingå såsom medlem i Skattungens regleringsförening u. p. a. Vidare har Kungl. Maj:t den 30 juni 1916 bemyndigat vattenfallsstyrelsen att för Älvkarleby vattenfall jämte Stall- och Nygårdsforsarna för kronans räkning ingå såsom medlem i Dalälvens regleringsförening u. p. a. Dessförinnan hade 1916 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, beviljat ett anslag å högst 67,000 kronor för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde i sistnämnda regleringsförening.

De regleringsföreningar, i vilka vattenfallsstyrelsen sålunda ingått, hava medfört direkt nytta för kronan, i det att regleringarna komma att möjliggöra ökad avsättning av elektrisk energi från det staten tillhöriga Älvkarleby kraftverk. Därjämte bliva regleringarna av mera indirekt betydelse för det allmänna, i det de öka de kraftmängder, som kunna utvinnas ur enskilda, utmed Dalälvens vattensystem belägna vattenverksanläggningar.

Nu ifrågavarande reglering, som avser Mörrumsström och dess tillflöden, är däremot av jämförelsevis obetydligt direkt gagn för staten. Förutom Mörrumsfallet, med åtta meters fallhöjd, vilket för när-

varande är obebyggt och måhända åtminstone under avsevärd tid kommer att så förbliva, då man torde böra undvika att skada det därstädes bedrivna givande laxfisket, äger kronan i Mörrumsström och dess tillflöden blott tre mindre fall, nämligen Stockakvarn med omkring tre meters fallhöjd, Helgevärma med omkring två meters fallhöjd och Hackekvarn med omkring en meters fallhöjd. De tre sistnämnda fallen, vilka äro för kronans räkning utarrenderade, användas för närvarande till drivande av kvarnar. Då de tre fallen ligga enstaka var för sig och icke lämpa sig för utbyggnad gemensamt med andra vare sig staten eller enskilda tillhöriga vattenfall, är det ovisst, om fallen komma att användas för moderna vattenkraftanläggningar. Åtminstone torde det dröja avsevärd tid, innan så äger rum. Om regleringen av Mörrumsström sålunda blir av mindre direkt nytta för staten, kommer den däremot att få stor indirekt betydelse för det allmänna. Blekinge samt avsevärda delar av Skåne och Småland få nämligen stora delar av sin behöfliga elektriska energi från kraftverk i Mörrumsström, och genom regleringen blir det möjligt att tillhandahålla dessa landsdelar kraft i betydligt större utsträckning än förut under de nuvarande lågvattensperioderna, utan att någon utbyggnad av de befintliga vattenkraftstationerna därför behöver vidtagas. Enligt gjorda beräkningar skulle vattenframrinningen i Mörrumsström vid lågvatten genom regleringen ökas från 8,5 sekundkubikmeter till åtminstone 25 sekundkubikmeter. Detta motsvarar en ökning av den i samtliga vattenfallen tillgängliga energikvantiteten av 50,000,000 kilowattimmar per år eller en minskad årlig förbrukning av 50,000 ton bästa ångkol.

Stadgarna för Mörrumsströms regleringsförening äro i tillämpliga delar lika lydande med stadgarna för Dalälvens regleringsförening, vilka funnos avtryckta vid propositionen n:r 223 till 1916 års riksdag. I stadgarna för nu ifrågavarande förening finnes alltså intagen en bestämmelse, att, därest icke Kungl. Maj:t och kronan inom ett år från föreningens konstituerande antingen ingått i föreningen eller på annat sätt förbundit sig att göra insatser och lämna bidrag till regleringsföretaget, föreningen skall anses upplöst vid utgången av sagda tid. Genom att ingå i föreningen skulle staten endast förbinda sig att deltaga i kostnaderna för föreningens allmänna förvaltningsutgifter och utgifter för förberedande åtgärder för befrämjande av regleringsföretaget samt för erhållande av vederbörligt tillstånd till detsamma. Dessa kostnader hava, på sätt framgår av en ansökningen bifogad tabell, vilken torde få biläggas protokollet, beräknats till 275,880 kronor,

[79.]

och skulle därav belöpa på Helgevärma vattenfall 2,000 kronor och på Hackekvarns vattenfall 1,175 kronor eller på staten tillhopa 3,175 kronor. Något bidrag till kostnaderna har icke beräknats för Stockakvarns vattenfall, som är beläget mellan Innaren och Helgasjön, enär det är tvivelaktigt, huruvida detta fall, även om den långt upp i Småland belägna Innaren regleras, kommer att få någon egentlig fördel därav. Vad angår Mörrumsfallet är icke heller för detta beräknat något bidrag, emedan, såsom nämnts, det möjligen icke kommer att inom en närmare framtid bebyggas till följd av det där bedrivna lax-fisket.

Genom att ansluta sig till föreningen skulle staten icke förbinda sig att deltaga i kostnaderna för de regleringsföretag, som av föreningen beslutas. I § 8 av föreningens stadgar föreskrives nämligen, att om icke Kungl. Maj:t och kronan, innan beslut av föreningen fattas om utförande av regleringsföretag, till föreningens styrelse afgiver skriftlig förklaring, varigenom kronan förbinder sig att till företagets utförande lämna de bidrag, som enligt stadgarna åligga ägare av vattenfall, kommer föreningens beslut, även om kronan deltagar i detsamma, att bliva gällande endast under förutsättning, att kronan sist inom ett år efter beslutets dag till föreningens styrelse avlämnar skriftlig förklaring av nyss angivna innehåll. Därest vattenfallsstyrelsen för statens räkning ingår i föreningen, kommer alltså frågan om anvisande av medel till de delar av kostnaderna för de olika regleringsföretagen, som belöpa på statens vattenfall, att i vanlig ordning underställas Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning.

Det är avsett, att regleringen av Mörrumsströms sjösystem skall ske successivt. För sådant ändamål skall föreningen efter de olika regleringsföretag, som den är avsedd att främja, indelas i följande sektioner, nämligen:

*Åsnens sektion*, avsedd att arbeta för reglering av Åsnen (jämte närliggande sjöar Vinen, Vederslövssjön, Toftasjön samt eventuellt Årydssjön och Linnebjörkesjön), vilken sektionens översta fall är Ekefors,

*Salens sektion*, avsedd att arbeta för reglering av sjön Salen (jämte närliggande sjöar Stråken, Furen och Spången), vilken sektionens översta fall är Huseby,

*Helgasjöns sektion*, avsedd att arbeta för reglering av Helgasjön (jämte närliggande sjöar Bergundasjön, eventuellt Asasjön, Tolgsjön, Vartorpasjön, Norrabysjön, Skären och eventuellt Innaren), vilken sektionens översta fall är Bergkvara (Helgevärmanet),

*Örkens sektion*, avsedd att arbeta för reglering av sjön Örken (jämte närliggande sjöar Madkroken, Norrsjö och eventuellt Änghults-sjön), vilken sektionens översta fall är Böxholm.

I varje särskild sektion skulle vederbörande föreningsmedlem ingå för det vid samma sektion här förut angivna översta fallet samt för de mellan detta och havet belägna fall.

Ehuru, såsom nämnts, statens kontanta bidrag till regleringsföreningen skulle bliva jämförelsevis ringa, har det ansetts av betydelse för vinnande av samtliga enskilda fallägares anslutning, att staten visar sitt intresse för regleringsföretaget genom att inträda i regleringsföreningen för sina vattenfall. Med hänsyn härtill och då det under nuvarande förhållanden är av särskild vikt, att landets vattenkraft tillgodogöres så fullständigt som möjligt, anser jag mig böra tillstyrka bifall till ifrågakvarnens framställning. Det belopp, varmed staten skulle bidra till kostnaderna för regleringsföreningens allmänna förvaltningsutgifter m. m., har förslagsvis beräknats till 3,175 kronor. Då det är möjligt, att beloppet blir något högre, torde av riksdagen böra för ändamålet begäras ett reservationsanslag å 3,500 kronor. I likhet med vad som varit förhållandet med statens bidrag till Skattungens och Ore-sjöns reglering samt anslaget till gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde i Dalälvens regleringsförening, lär nu ifrågakvarnens anslag böra upptagas bland utgifter för kapitalökning.

Därest riksdagen beviljar ifrågakvarnens anslag, torde jag framdeles få underställa Kungl. Maj:ts prövning vattenfallsstyrelsens förslag, att Stockakvarns, Helgevärmas, Hackekvarns och Mörrums vattenfall jämte nödiga utmål skola överflyttas från domänstyrelsens till vattenfallsstyrelsens förvaltning samt att vattenfallsstyrelsen må bemyndigas att för nämnda fyra vattenfall ingå såsom medlem i Mörrumsströms regleringsförening u. p. a.

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

*att för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde för kronan tillhöriga vattenfall i Mörrumsström och dess tillflöden i Mörrumsströms regleringsförening u. p. a. för år 1919 bevilja ett reservationsanslag av 3,500 kronor.*

## VIII. Distributionsanläggningar för statens kraftverk.

[80.] . 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.

Distribu-  
tionsanlägg-  
ningar 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, nämligen för år 1915 2,200,000 kronor, för år 1916 800,000 kronor, för år 1917 3,000,000 kronor och för år 1918 4,000,000 kronor.

I en den 29 augusti 1917 dagtecknad skrivelse har vattenfallsstyrelsen nu anfört:

»I underdånig skrivelse av den 11 november 1916 angående det anslag till distributionsanläggningar för statens kraftverk, som borde äskas av 1917 års riksdag, framhöll vattenfallsstyrelsen, att en osedvanligt stor efterfrågan å elektrisk kraft vore att emotse såsom en följd av de rådande egenartade förhållandena och att det därför ställdes väsentligt ökade anspråk på statens kraftverks leveransförmåga. En forcerad verksamhet vid utförandet av de distributionsanläggningar, som erfordrades, för att de viktigaste behoven skulle kunna tillgodoses, vore sålunda att vänta. Så har ock blivit fallet. Detta torde bland annat framgå därav, att vattenfallsstyrelsens ledningsnät under år 1917 kommer att ökas med c:a 850 km. nya linjer, motsvarande mer än 50 % av den förutvarande ledningslängden. Den på sista tiden uppkomna bristen på fotogen och brännolja har ytterligare tillspetsat situationen och föranlett enträgna framställningar till vattenfallsstyrelsen om kraft även från håll, där vattenfallsstyrelsen under normala omständigheter icke skulle behövt ingripa. Av allt att döma bör sålunda behovet av nya distributionsanläggningar göra sig starkt gällande även under de närmast följande åren. Följaktligen erfordras ytterligare betydande anslagsmedel för distributionsanläggningarna, detta icke minst på grund av den ofantliga prisstegring, som särskilt på allra sista tiden inträtt beträffande såväl materialier som arbetskostnader.

Vattenfallsstyrelsen har försökt att, i den mån detsamma varit möjligt genom ändring av sina konstruktioner och genom andra lämpliga åtgärder neutralisera verkningarna av de nuvarande höga prisen. Vattenfallsstyrelsen har vidare utbytt, eller ämnar, där så över huvud taget är möjligt, utbyta redan uppsatta kopparledningar mot järnledningar eller mot klenare kopparledningar, än som under normala förhållanden skulle varit lämpligt, med risk att dessa nya ledningar ånyo måste ändras, så snart förhållandena det tillåta. Därjämte utföres numera en hel del anläggningar utan den reserv, som i normala fall skulle ansetts erforderlig, även om därvid driftsäkerheten i någon mån måste eftersättas. I samband härmed må nämnas, att vattenfallsstyrelsen har, framförallt gent emot industriabonnenter, tillgripit den utvägen, att abonnenter fått vidkännas viss del av de konjunkturtillägg, som de för dem avsedda anläggningarna betingat.

Till utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk har av riksdagen hittills beviljats sammanlagt 23,050,000 kronor, därav 4,000,000 kronor för år 1918 med rätt för Eders Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 utanordna 2,000,000 kronor. Av dessa medel voro den 1 maj 1917 ungefär följande belopp tagna i anspråk för de olika kraftverkens distributionsanläggningar:

för Trollhätte kraftverk omkring .....	8,000,000 kronor,
» Älvkarleby » » .....	8,000,000 »
» Porjus » » .....	1,400,000 »
	Summa 17,400,000 kronor.

Vid slutet av år 1917 torde av anslaget till distributionsanläggningar hava förbrukats c:a 21,000,000 kronor, vadan för år 1918 icke skulle återstå mera än c:a 2,000,000 kronor.

Enligt vattenfallsstyrelsens uppfattning bör utvidgningen av distributionsanläggningarna för statens kraftverk fortsättas trots de höjda byggnadskostnaderna och de ökade svårigheterna vid materialanskaffningen, och för att möjliggöra detta bör av 1918 års riksdag begäras ett anslag av 5,000,000 kronor. Med nuvarande prisläge är detta belopp givetvis icke tillräckligt för en utbyggnad av ledningsnäten i samma snabba takt som under år 1917 och närmast föregående år. En alltför forcerad nybyggnad synes emellertid icke vara tillräddig vid nuvarande materialbrist. Vattenfallsstyrelsen är emellertid icke beredd att för närvarande ange till vilka anläggningar dessa anslagsmedel skola användas, dels emedan användningen till väsentlig del beror av pågående eller framtida underhandlingar om fortsatt kraftavsättning, dels emedan kostnaderna för de nya anläggningarna näppeligen kunna för närvarande beräknas med någon större noggrannhet. Givetvis kommer vattenfallsstyrelsen att vid prissättning av kraften tillse, att ökningen i anläggningskostnaderna i stort sett förräntas genom motsvarande ökning av kraftprisen; därvid synes dock det undantaget böra göras, att i möjligaste mån oförändrade kraftpris användas vid den mindre bygdedistributionen.»

På grund av vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för år 1919 anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor att användas till utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraft-

[80.] verk, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1918 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor.

Dessutom har vattenfallsstyrelsen föreslagit, att fördelningen av de till distributionsanläggningar för statens kraftverk anvisade anslagsmedlen på de olika kraftverken måtte få göras av vattenfallsstyrelsen, allt eftersom utförandet av motsvarande anläggningar det kräver.

*Departements-  
chefen.*

I samband med äskanden av anslag vid de två senaste riksdagarna till distributionsanläggningar har framhållits, hurusom till följd av de oerhört stegradе kolprisen anslutningen av nya abonnenter till statens kraftverk varit synnerligen omfattande. Under det gångna året har den rådande bristen å fotogen och brännolja medfört, att efterfrågan å elektrisk kraft ökats i än högre grad, och ett synnerligen forcerat arbete har därför ägt rum för att kunna genom anordnande av nya ledningar tillgodose åtminstone de viktigaste behoven i sådant avseende. Belysande härutinnan är vattenfallsstyrelsens uppgift, att styrelsens ledningsnät under år 1917 ökats med mera än 50 procent av den förutvarande ledningslängden. Då efterfrågan å elektrisk kraft säkerligen kommer att jämväl under den närmaste framtiden bliva livlig, lär därför vara uppenbart, att trots de ökade kostnaderna och svårigheterna vid materialanskaffningen arbetet med utvidgningen av distributionsanläggningarna för statens kraftverk bör fortsättas, helst ökningen i anläggningskostnaden i stort sett förräntas genom motsvarande ökning i kraftpris. Att härvid, såsom redan skett, lämpliga åtgärder vidtagas för att söka såvitt möjligt neutralisera verkningarna av de nuvarande högre prisen synes mig högeligen önskvärt.

Vattenfallsstyrelsen har för ifrågavarande ändamål begärt ett anslag av 5,000,000 kronor, därav 2,000,000 kronor skulle utgå förskottsvis under 1918. I fråga härom erinras till en början, att styrelsen för år 1918 för ändamålet äskade ett anslag av 5,000,000 kronor, men att detta med hänsyn till nödvändigheten att begränsa anslagskraven av Kungl. Maj:t nedsattes till 4,000,000 kronor, vilket sistnämnda belopp jämväl av riksdagen beviljades. Vid anmälan av ärendet framhöll föredragande departementschefen, att med en dylik reducering skulle vinnas, att man bleve i tillfälle att avvakta den ytterligare erfarenhet angående behovet av nya distributionsanläggningar, som kunde föreligga i slutet av år 1917, varjämte han som sin uppfattning uttalade, att en sådan reducering kunde ske endast under förutsättning, att av de medel, som komme att anvisas för år 1919, styrelsen bereddes tillgång att förskottsvis under år 1918 lyfta erforderligt belopp. Med hänsyn

jämväl till den sålunda nästlidet år verkställda reduceringen finner jag ej tillrådligt att för år 1919 verkställa någon nedsättning i styrelsens anslagsäskande. Styrelsens hemställa att av det begärda beloppet 5,000,000 kronor få i fall av behov lyfta 2,000,000 kronor under innevarande år behandlar jag i annat sammanhang. [80.]

Mot styrelsens förslag, att styrelsen skulle äga verkställa fördelning av anslagsmedlen på de olika kraftverken i mån av behov, finner jag intet att erinra med hänsyn till svårigheten att på förhand närmare angiva användningen av medlen i fråga. Vilka särskilda anläggningar, som skola komma till utförande, är nämligen beroende av vilka kontrakt om leverans av elektrisk energi, som av vattenfallsstyrelsen avslutas, och anläggningarna måste i allmänhet påbörjas omedelbart efter motsvarande energikontrakts undertecknande. Härtill kommer särskilt under nuvarande osäkra prisförhållanden svårigheten att kunna en längre tid i förväg beräkna kostnaden för varje särskild anläggning.

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

att för utförande av *distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten för statens kraftverk* för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

## Statens utlåningsfonder.

## 1. Allmänna järnvägslånefonden.

[81.]  
Avsättning  
till all-  
männa järn-  
vägslåne-  
fonden.

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

att för *avsättning till allmänna järnvägslånefonden* i riksstaten för år 1919 upptaga ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

## 2. Fond för bibanor i vissa delar av riket.

[82.]  
Avsättning  
till fonden  
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 9,000,000 kronor. Återstående beloppet skall enligt tidigare fattade beslut utgå med 2,000,000 kronor under år 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.									

I två vid 1917 års riksdag väckta motioner föreslogs, att fonden skulle ökas med 5,000,000 kronor, så fördelade, att för vart och

ett av åren 1918 -1921 skulle komma att stå till förfogande ett belopp av 2,500,000 kronor. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen över motionerna avgivet yttrande gav vid handen, att ej ringa anspråk på bidrag från fonden framdeles torde vara att emotse, men riksdagen ansåg likväl icke ådagalagt, att ökat anslag för år 1918 skulle vara oundgängligen nödvändigt, varjämte riksdagen ifrågasatte, huruvida med hänsyn till de utomordentligt stegrade material- och arbetspriserna någon livligare järnvägsbyggnadsverksamhet vore att förvänta under de närmaste åren. Motionärernas förslag lämnades därför av riksdagen utan bifall.

Med hänsyn till vad riksdagen i anledning av förenämnda motioner uttalat torde anslaget för avsättning till fonden för år 1919 bära upptagas till det förut beslutade beloppet av 2,000,000 kronor och någon ökning av fonden sålunda ej nu ifrågasättas. Då emellertid betydande anspråk på bidrag från fonden framdeles äro att emotse, torde åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bära uppdragas att verkställa utredning, i vad mån ökning av fonden bör äga rum. En sådan utredning, vilken jämväl av riksdagen angivits såsom förutsättning för ett förslag om fondens ökning, torde under innevarande år kunna slutföras, så att sådant förslag må kunna föreläggas 1919 års riksdag. Därest gynnammare förhållanden för järnvägsbyggande vid den tiden inträtt, synes jämväl bära tagas under övertvägande, huvuvida anslag för fondens ökning lämpligen må kunna upptagas å tilläggsstat för år 1919.

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

att för *avsättning till fonden för att underlätta åstadkommande av bibanor i vissa delar av riket* i riksdagen för år 1919 upptaga ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Vad föredragande 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 under år 1919.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

**Sammandrag och register**  
till  
**utgifter för kapitalökning år 1919**  
för

**de till civildepartementet hörande affärsdrivande verk  
och utlåningsfonder.**

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånedel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
<b>Postverket.</b>								
<b>1</b>	2	1. Inventarier, <i>reservationsanslag</i> .....	—		175,000			
<b>2</b>	6	2. Nybyggnad i Göteborg, <i>reservationsanslag</i> .....	500,000					
<b>3</b>	9	3. Om- och tillbyggnad av posthusbyggnaden i Ystad, <i>reservationsanslag</i> .....	125,000					
		Säger för postverket	625,000		175,000		800,000	
<b>Telegrafverket.</b>								
<b>4</b>	15	1. Utvidgning av stationsbyggnaden i Malmö, <i>reservationsanslag</i> .....	288,200					
<b>5</b>	16	2. Telefonstationsbyggnad i Göteborg, <i>reservationsanslag</i> .....	300,000					
<b>6</b>	17	3. Tillbyggnad av stationsbyggnaden i Sundsvall, <i>reservationsanslag</i> .....	100,000					
<b>7</b>	20	4. Stationsbyggnad i Strömsund, <i>reservationsanslag</i> .....	1,500					
<b>8</b>	25	5. Ytterligare en telefonstationsbyggnad i Göteborg, <i>reservationsanslag</i> .....	100,000					
<b>9</b>	30	6. Byggnadstomt i Finspång, <i>reservationsanslag</i> .....	5,000					
<b>10</b>	32	7. Stationsbyggnad i Ånge, <i>reservationsanslag</i> .....	100,000					
<b>11</b>	35	8. Utvidgning av telefonstationen i Stockholm, <i>reservationsanslag</i> .....	265,000					
		Transport	1,159,700					

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			länemedel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
			Kronor	ö.	Kronor	ö.		
		Transport	1,159,700	—				
12	39	9. Arbetarbostäder i Göteborg, <i>reservationsanslag</i> .....	230,000	—				
13	45	10. Markförvärv för telegrafverkets verkstad i Nynäshamn, <i>reservationsanslag</i> .....	52,200	—				
14	48	11. Inköp av tomt i Hälsingborg, <i>reservationsanslag</i> .....	24,000	—				
15	51	12. Anslag till inköp av fastigheter, <i>reservationsanslag</i> .....	200,000	—				
		Säger för telegrafverket	1,665,900	—	—	—	1,665,900	—
<b>Statens järnvägar.</b>								
A. Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.								
I. Bangårdar.								
1. Bangårdsombyggnader:								
16	69	a. Ombyggnad av Malmö statsbangård, <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
17	71	b. Huvudrangerbangård vid Hallsberg, <i>reservationsanslag</i> .....	1,850,000	—				
18	72	c. Utvidgning av Västanfors station, <i>reservationsanslag</i> .....	300,000	—				
19	72	d. Utvidgning av Ockelbo station m. m., <i>reservationsanslag</i> .....	140,000	—				
20	73	e. Ombyggnad av Ljusdals station, <i>reservationsanslag</i> .....	250,000	—				
21	74	f. Utvidgning av spårsystemet m. m. vid Långsele, <i>reservationsanslag</i> .....	210,000	—				
22	77	2. Nya stationer och mötesplatser, <i>reservationsanslag</i> .....	443,000	—				
23	82	3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga spårsystem, <i>reservationsanslag</i> .....	1,820,100	—				
4. Bangårdsanordningar i övrigt:								
24	93	a. Anläggningar vid kol- och vattenstationer, <i>reservationsanslag</i> .....	246,000	—				
25	95	b. Avloppsledning vid Järva lokomotivstation, <i>reservationsanslag</i> .....	140,000	—				
26	98	c. Vatten- och avloppsledning vid Kiruna, <i>reservationsanslag</i> .....	117,000	—				
27	99	d. Speciella anläggningar å bangårdar, <i>reservationsanslag</i> .....	25,000	—				
		Transport	6,541,100	—				

## Utgifter för kapitalökning: bil. 1.

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			låne-medel		andra stats- inkomster			
			Kronor	ö.	Kronor	ö.	Kronor	ö.
		Transport	6,541,100	—				
		II. Dubbelspårsbyggnader och linjeom- läggningar.						
28	102	1. Dubbelspår Norrköping—Mjölby, <i>reserva- tionsanslag</i> .....	450,000	—				
29	103	2. Dubbelspår Örebro—Hallsberg—Laxå, <i>reservationsanslag</i> .....	2,350,000	—				
30	104	3. Dubbelspår Aneby—Sandsjö, <i>reserva- tionsanslag</i> .....	902,700	—				
31	105	4. Dubbelspår Tranås—Aneby och Sandsjö —Sävsjö, <i>reservationsanslag</i> .....	1,520,000	—				
32	108	5. Dubbelspår Ballingslöv—Hässleholm, <i>re- servationsanslag</i> .....	400,000	—				
33	111	6. Omläggning av linjen Lindome—Anne- berg, <i>reservationsanslag</i> .....	600,000	—				
		III. Större broanläggningar.						
34	113	1. Ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Säveån, <i>reservationsanslag</i> .....	472,000	—				
35	114	2. Ombyggnad av bron över Norsälven å linjen Laxå—Charlottenberg, <i>reserva- tionsanslag</i> .....	300,000	—				
36	116	3. Broförbindelse över Dalälven vid Mora, <i>reservationsanslag</i> .....	250,000	—				
		IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.						
37	117	1. Ombyggnad av statens järnvägars re- parationsverkstäder i Malmö, <i>reserva- tionsanslag</i> .....	630,000	—				
38	118	2. Plåtslagarverkstad med smedja vid Notviken, <i>reservationsanslag</i> .....	537,000	—				
39	119	3. Anläggningar vid huvudverkstäderna i Örebro, Östersund—Bollnäs och Notvi- ken—Boden, <i>reservationsanslag</i> .....	127,500	—				
40	120	4. Sanitära anläggningar vid huvudverk- städerna, <i>reservationsanslag</i> .....	100,000	—				
		V. Lokomotivstations- och driftverk- stadsanläggningar.						
41	121	1. Nya lokomotivstationer: a. Ny lokomotivstation vid Örebro. <i>re- servationsanslag</i> .....	275,000	—				
		Transport	15,455,300	—				

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			länemedel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
			Kronor	ö.	Kronor	ö.		
		Transport	15,455,300	—				
42	122	b. Ny lokomotivstation vid Järna, <i>reservationsanslag</i> .....	230,000	—				
43	123	c. Ny lokomotivstation vid Charlottenberg, <i>reservationsanslag</i> .....	200,000	—				
44	126	2. Nya lokomotivstallar vid Kiruna och Gällivare, <i>reservationsanslag</i> .....	290,000	—				
		3. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid lokomotivstationer.						
45	127	a. Nya och förändrade anläggningar för maskinavdelningens behov vid Krylbo, <i>reservationsanslag</i> .....	200,000	—				
46	128	b. Tillbyggnad av och diverse anläggningar vid vissa lokomotivstationer, <i>reservationsanslag</i> .....	449,000	—				
47	130	4. Driftverkstäder, <i>reservationsanslag</i> .....	75,000	—				
48	130	VI. Husbyggnader, <i>reservationsanslag</i> .....	1,148,900	—	120,000	—		
49	153	VII. Skenfria vägkorsningar, <i>reservationsanslag</i> .....	150,000	—				
50	154	VIII. Anordningar för ökad upplagsplats för stenkol vid importhamnar m. m., <i>reservationsanslag</i> .....	125,000	—				
51	155	IX. Telegraf- och sektionstelefordningar m. m. <i>reservationsanslag</i> .....	440,000	—				
52	157	X. Elektriska belysningsanläggningar, <i>reservationsanslag</i> .....	154,000	—				
53	158	XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar, <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
54	160	XII. Elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön, <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
55	161	XIII. Ökande av trafikkapaciteten å bandelen Kristinehamn—Mora, <i>reservationsanslag</i> .....	400,000	—				
56	167	XIV. Ordnande av brandväsendet vid statens järnvägar, <i>reservationsanslag</i> .....	—	—	30,000	—		
57	167	XV. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten. <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
		Transport	22,317,200	—	150,000	—		

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			låne-medel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
			Kronor	ö.	Kronor	ö.		
		Transport	22,317,200	—	150,000	—		
58	169	XVI. Täckande av brist å vissa till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar beviljade anslag, <i>reservationsanslag</i> .....	1,400,000	—				
		<b>B. Nya statsbanebyggnader.</b>						
59	178	I. Statsbanan Sveg—Brunflo, <i>reservationsanslag</i> .....	1,073,000	—				
60	181	II. Statsbanan Sveg—Hede, <i>reservationsanslag</i> .....	—	—	1,200,000	—		
61	182	III. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare, <i>reservationsanslag</i> .....	3,900,000	—				
62	186	IV. Statsbanan Forsmo—Hoting, <i>reservationsanslag</i> .....	1,950,000	—				
63	187	V. Statsbanan Hällnäs—Stensele, <i>reservationsanslag</i> .....	375,000	—				
64	187	VI. Statsbanan Umeå—Holmsund, <i>reservationsanslag</i> .....	185,000	—				
65	188	VII. Statsbanan Dagarn—Hultebo, <i>reservationsanslag</i> .....	52,000	—				
66	191	C. <b>Förvärv av Orsa—Svegs järnväg, reservationsanslag</b> .....	1,000,000	—				
67	191	D. <b>Markförvärv, reservationsanslag</b> .....	400,000	—				
68	193	E. <b>Rullande materiell, reservationsanslag</b> .....	15,100,000	—				
69	199	F. <b>Nya inventarier och ökat förlag.</b>						
		I. Nya inventarier, <i>reservationsanslag</i> .....	—	—	2,100,000	—		
		II. Ökat förlag, <i>förslagsanslag</i> , högst.....	—	—	3,000,000	—		
		Säger för statens järnvägar	47,752,200	—	6,450,000	—	54,202,200	

Punkt	Sid.		Att täckas av				Summa	
			lånemedel		andra stats- inkomster		Kronor	ö.
			Kronor	ö.	Kronor	ö.		
<b>Statens vattenfallsverk.</b>								
I. Södertälje kanalverk:								
70	207	1. Ombyggnaden av Södertälje kanal, <i>reservationsanslag</i> .....	1,700,000	—				
II. Trollhätte kraftverk:								
71	210	1. Tredje utbyggnaden av Trollhätte kraftstation, <i>reservationsanslag</i> .....	1,200,000	—				
72	212	2. Kraftstation vid Lilla Edet, <i>reservationsanslag</i> .....	2,550,000	—				
III. Porjus kraftverk:								
73	228	1. Andra utbyggnaden av Porjus kraftstation, <i>reservationsanslag</i> .....	500,000	—				
74	231	2. Anläggningar för ytterligare kraftuttagning i Lule älv, <i>reservationsanslag</i> .....	1,500,000	—				
IV. Älvkarleby kraftverk:								
75	233	1. Tredje utbyggnaden av Västerås ångkraftstation, <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
76	240	2. Ökning av förlagskapitalet för anskaffande av bränsle för Västerås ångkraftstation, <i>reservationsanslag</i> .....	—	—	250,000	—		
77	243	V. Ytterligare utbyggnad av staten tillhörig vattenkraft och utförande av sjöregleringar, <i>reservationsanslag</i> .....	1,000,000	—				
78	245	VI. Inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar, <i>reservationsanslag</i> .....	2,000,000	—				
79	255	VII. Vattenfallsstyrelsens inträde i Mörrumsströms regleringsförening, <i>reservationsanslag</i> .....	3,500	—				
80	260	VIII. Distributionsanläggningar för statens kraftverk, <i>reservationsanslag</i> .....	3,000,000	—				
		Säger för statens vattenfallsverk	14,453,500	—	250,000	—	14,703,500	—
<b>Statens utlåningsfonder.</b>								
81	264	1. Allmänna järnväglånefonden, <i>reservationsanslag</i> .....	1,500,000	—				
82	264	2. Fond för bibanor i vissa delar av riket, <i>reservationsanslag</i> .....	2,000,000	—				
		Säger för järnväglånefonderna	3,500,000	—	—	—	3,500,000	—
		Summa	67,996,600	—	6,875,000	—	74,871,600	—

## Bilaga till Mörrumsströms regleringsförening (punkt 79.)

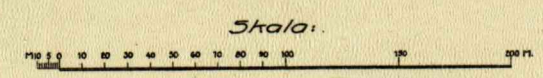
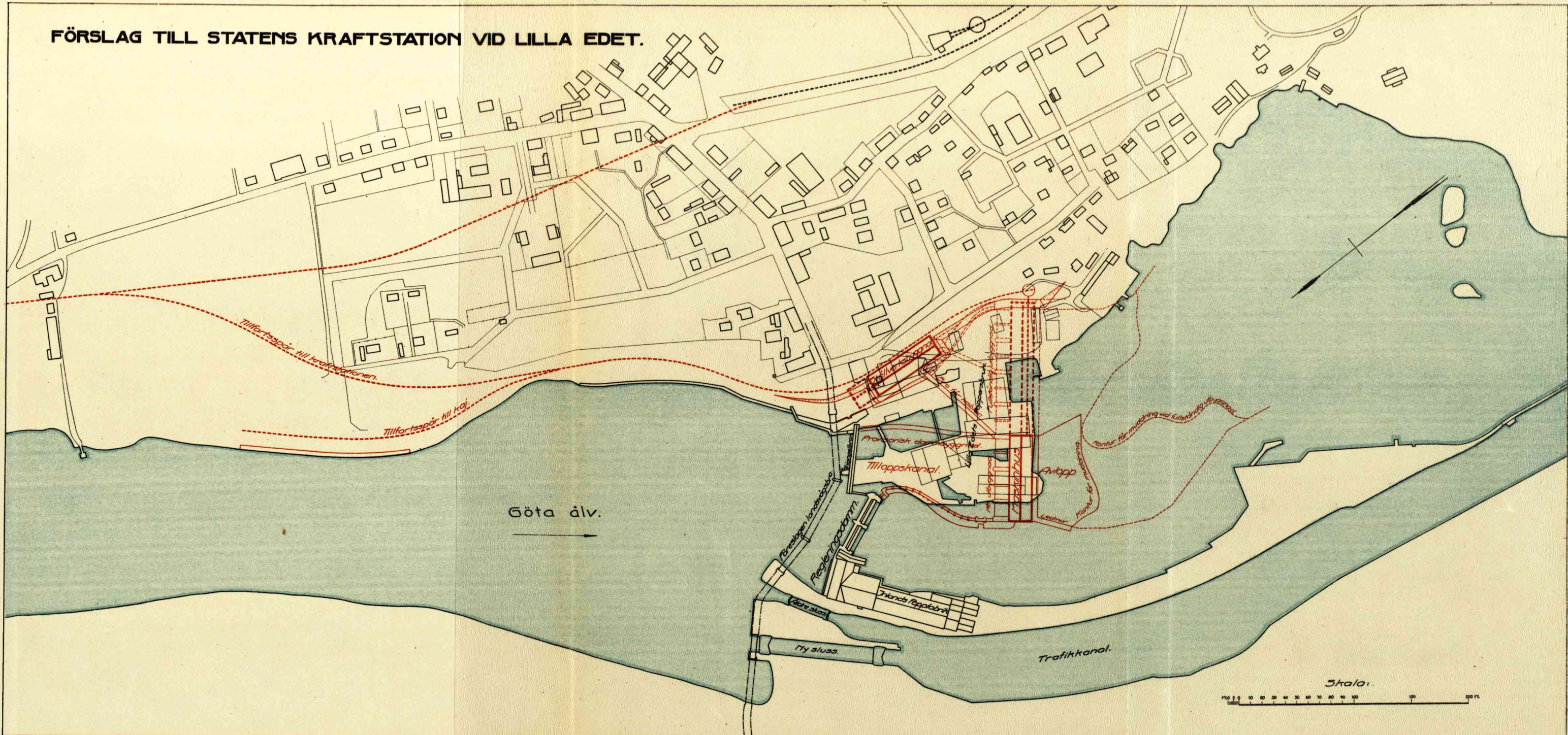
Fallägare.	Vattenfall.	Fall- höjd m.	Insatser i sektionen				Summa kr.	Insats kr.
			Åsnen 1,000 kr./m.	Salen 350 kr./m.	Helga- sjön 150 kr./m.	Örken 250 kr./m.		
A.-B. Klavreströms bruk.....	Klavreström <sup>1)</sup> .....	9	—	—	—	—	—	—
A.-B. Böhholms sulfitfabrik..	Böhholm .....	4	—	—	—	1,000	—	1,000
Åby möbelfabrik .....	Åby .....	2	—	—	—	500	—	500 ev. ökn.
Staten .....	Stockakvarn <sup>2)</sup> .....	c:a 3	—	—	—	—	—	—
» .....	Helgevärma .....	c:a 2	—	—	1,500	500	2,000	—
» .....	Hackekvarn .....	1/2 × 1	500	175	375	125	1,175	—
» .....	Mörrum <sup>3)</sup> .....	8	—	—	—	—	—	3,175
S. Posse .....	Bergkvara.....	6	—	—	4,500	1,500	—	6,000
Gransholms A.-B. ....	Gransholm .....	2	—	—	1,500	500	—	2,000
A. I. Koskull .....	Ohs .....	4	—	—	3,000	1,000	—	4,000
J. S. F. Stephens .....	Huseby .....	4	—	1,400	3,000	1,000	5,400	—
» .....	1/2 Blidingsholm... 1/2 × 1	500	175	375	125	1,175	6,575	—
Hemsjö Kraft-A.-B. ....	Röttne kvarn <sup>2)</sup> .....	3	—	—	—	—	—	—
» .....	1/2 Ekefors .....	1/4 × 1	250	90	190	60	590	—
» .....	1/2 Blidingsholm ... 1/2 × 1	500	175	375	125	1,175	—	—
» .....	Hovmansbygd andel 1/2 × 6	3,000	1,050	2,250	750	7,050	—	—
» .....	Hemsjö Övre .....	15	15,000	5,250	11,250	3,750	35,250	—
» .....	Hemsjö Nedre .....	12	12,000	4,200	9,000	3,000	28,200	72,265
Mörrumsströms Kraft-A.-B. ....	Ryd .....	16	16,000	5,600	12,000	4,000	37,600	—
» .....	Suskull .....	12	12,000	4,200	9,000	3,000	28,200	—
» .....	Vittskövle.....	16	16,000	5,600	12,000	4,000	37,600	—
» .....	Persakvarnen .....	2	2,000	700	1,500	500	4,700	108,100
Fridafors Fabriks-A.-B. ....	1/2 Ekefors .....	1/4 × 1	250	90	190	60	590	—
» .....	Fridafors Övre.....	6	6,000	2,100	4,500	1,500	14,100	—
» .....	Fridafors Nedre ...	6	6,000	2,100	4,500	1,500	14,100	28,790
J. Håkansson .....	Hovmansbygd andel 1/2 × 6	3,000	1,050	2,250	750	—	7,050	—
A. Sandberg, Ebbamåla gjuteri	» .....	1/2 × 6	3,000	1,050	2,250	750	—	7,050
Jöns Nilsson, Hemsjö .....	» .....	1/2 × 2	1,000	350	750	250	—	2,350
Ansjomåla Benstamp .....	» .....	1/2 × 3	1,500	525	1,125	375	—	3,525
J. I. Danielsson.....	Åkeholm .....	3	3,000	1,050	2,250	750	—	7,050
N. Svartling .....	Marieberg .....	6	6,000	2,100	4,500	1,500	—	14,100
E. Lindgren .....	Rosendala.....	1/2 × 2	1,000	350	750	250	—	2,350
			108,500	39,380	94,880	33,120	—	275,880

<sup>1)</sup> Blir översta fallet i en eventuell ny sektion för Ängbultsjön.

<sup>2)</sup> För dessa fall skulle egentligen ur Helgasjöns sektion utbrutits Innarens sektion, men torde en dylik mindre sektion kunna utelämnas i denna preliminära uppställning.

<sup>3)</sup> Huvudsakligen laxfisken, varför de tills vidare ej inräknats vid kostnadsfördelningen.

# FÖRSLAG TILL STATENS KRAFTSTATION VID LILLA EDET.



*Bil. 2.*

## Utgifter för kapitalökning.

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14  
januari 1918.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,  
Statsråden: PETERSSON,  
SCHOTTE,  
PETRÉN,  
NILSON,  
LÖFGREN,  
friherre PALMSTIERNA,  
RYDÉN,  
UNDÉN,  
THORSSON.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Petersson anmälde de ärenden rörande utgifterna för kapitalökning för år 1919, som angå jordbruksdepartementet, och yttrade därvid följande:

### Statens affärsverksamhet.

#### Statens domäners fond.

I skrivelse den 21 september 1917 har domänstyrelsen gjort framställning om anvisande av ett anslag å 270,000 kronor för anordnande av bostäder åt vissa revirförvaltare. Styrelsen har härom anfört följande:

*Bihang till riksdagens protokoll 1918. 1 saml.*

[1.]  
Jägmästar-  
bostäder.

»Det torde vara tydligt, att jägmästarna i regel måste vara bosatta inom sina revir eller åtminstone i dess omedelbara närhet för att i erforderlig grad kunna ägna sitt arbete åt förvaltningen samt utöva det nödvändiga personliga överinseendet och tillsynen av de löpande arbetena, varförutan skogsskötseln aldrig kan gå framåt mot sin fulländning. Emellertid äro, trots det att riksdagen under föregående år upprepade gånger anvisat medel för uppförande av jägmästarbostäder, förhållandena inom vissa trakter av landet fortfarande sådana, att för jägmästarna lämpliga bostäder icke eller åtminstone ej för rimliga kostnader kunna uppbibringas.

De revir, där domänstyrelsen anser förhållandena fordra, att jägmästarbostäder snarast ordnas, äro:

*Degerfors revir.*

Som av här under bilaga nr 1 bifogade handlingar och kartor framgår, har jägmästaren K. Gram hembjudit statsverket till inköp sin i Degerfors by belägna nyligen uppförda fastighet »Jägarhyddan» med tomtområde och byggnader för ett pris av 32,600 kronor. För å fastigheten erforderliga diverse reparationsarbeten, beräknade enligt uti nämnda bilaga ingående av byggmästaren C. Sandström år 1916 upprättat besiktningsinstrument med uti prisen nu nödvändiga förhöjningar samt för inlösen av jämväl uti bilagan omnämnt, fastigheten angränsande mindre tomtområde, har styrelsen beräknat ett belopp av 4,400 kronor, vadan hela summan av för ifrågavarande jägmästarbostad erforderligt anslag beräknas till 38,000 kronor.

Den nu ifrågavarande lägenheten skulle bliva fullgod och särdeles väl belägen som bostad för jägmästaren i Degerfors revir. Skulle omständigheterna så foga, att anbudsgivaren jägmästaren K. Gram komme att avflytta från reviret eller eljest på grund av förhållandena bleve tvungen att åt annan försälja fastigheten, bleve det synnerligen svårt att för motsvarande pris anskaffa annan för revirförvaltaren lämplig bostad; inköpet synes därför domänstyrelsen synnerligen önskvärt.

*Västra Arvidsjaur's revir.*

Uti bilaga nr 2 finnas sammanförda handlingar och kartor rörande statsverket till inköp hembjudna fastigheten tomterna G och H av kvarteret nr 7 i Arvidsjaur's municipalsambälle med därå uppförda byggnader. Den begärda köpeskillingen uppgår till 16,000 kronor och de reparationsarbeten, som erfordras, beräknas uti i bilagan ingående kostnadsförslag till 14,000 kronor, vartill torde böra läggas för oförutsedda och diverse utgifter 2,000 kronor utöver härför i förslaget upptagna, till synes alltför knappt beräknat belopp.

Då fastigheten är väl belägen och, sedan de föreslagna reparationsarbetena bliva verkställda, fullt lämplig som bostad för jägmästaren i reviret, då det skulle ställa sig avsevärt mycket dyrare att anordna helt ny bostad, samt då det möter snart sagt överstigliga hinder för jägmästaren att för rimliga kostnader på privat väg anskaffa för sig ändamålsenlig bostad, finner domänstyrelsen sig böra begära ett anslag av 32,000 kronor för anordnande av bostad åt jägmästaren i Västra Arvidsjaur's revir.

*Storbackens revir och Storlandets revir.*

Bland de bostadslägenheter för jägmästare i Norrland, till vilkas anordnande domänstyrelsen i underdånig skrivelse den 24 mars 1916 hemställde, att nödiga

medel måtte anvisas, voro ock upptagna två lägenheter, avsedda att uppföras å kronoparken Vuodnaberget invid Murjeks järnvägsstation såsom bostäder åt jägmästarna i Storbackens och Storlandets revir i Norrbottens län. Sedan det sedermera visat sig, att de av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen anvisade medlen icke voro tillräckliga för anordnande av samtliga föreslagna bostäder, och Eders Kungl. Maj:t i skrivelse till statskontoret den 7 augusti 1916 bestämt, huru tillgängligt belopp skall användas, komma förenämnda bostadslägenheter vid Murjek icke till utförande.

Domänstyrelsen, som håller före, att behovet av dessa två bostadslägenheter är mycket trängande, enär jägmästarna i bägge reviren måste tillsvidare vara bosatta så långt från respektive revir som Gällivare, Boden eller Luleå, anhåller, att hos 1918 års riksdag måtte begäras anvisande av härtill erforderliga medel. Såsom ytterligare skäl till att dessa lägenheter böra snart anordnas, får styrelsen meddela, att till arbetena erforderligt virke redan avverkats och framkörts till byggnadsplatsen, och skulle detta virke komma att taga skada, om det icke under närmaste tid kommer till användning. Med hänsyn till kostnaderna för övriga dylika bostadslägenheter, vartill medel anvisats, synas kostnaderna för dessa lägenheters anordnande icke kunna beräknas understiga 40,000 kronor för varje, eller tillsammans 80,000 kronor, däri jämväl inräknad ersättning till byggnadskontrollant, vilket sistnämnda belopp sålunda torde böra anvisas.

*Bönälvens revir, Västra Korpilombolo revir och nybildade Täreändö revir.*

För de under dessa namn nybildade tre reviren gäller även i hög grad vad styrelsen ovan anført i fråga om svårigheterna för jägmästarna att till rimliga kostnader åt sig anskaffa lämpliga bostäder. Stora skäl föreligga därför, att bostadslägenheter åt jägmästarna i dessa revir anordnas, och anser styrelsen lämpligaste boningsorterna vara Överkalix för jägmästarna i Bönälvens och Västra Korpilombolo revir samt Täreändö för jägmästaren i det nybildade Täreändö revir. Till anordnande av dessa bostäder får styrelsen därför begära 40,000 kronor för vardera. Detta belopp motsvarar medeltalskostnaden för de 7 bostäder åt vissa jägmästare i Norrbottens och Västerbottens läns lappmarker, vartill Eders Kungl. Maj:t enligt beslut den 7 augusti 1917 anvisat medel.

Domänstyrelsen får sålunda hemställa om anvisande av anslag för anordnande av jägmästarbostäder i

Degerfors	revir	.....	kronor	38,000
Västra Arvidsjaur	»	.....	»	32,000
Storbackens	»	.....	»	40,000
Storlandets	»	.....	»	40,000
Bönälvens	»	.....	»	40,000
Västra Korpilombolo	»	.....	»	40,000
Täreändö	»	.....	»	40,000

Summa kronor 270,000

Då det synes styrelsen trängande nödvändigt, att de sålunda föreslagna jägmästarbostäderna komma till stånd snarast möjligt, får styrelsen slutligen hemställa, att av de sålunda erforderliga medlen 170,000 kronor måtte få utgå redan under år 1918 dels till inköp av och reparationsarbeten å bostadslägenheterna för Deger-

## Utgifter för kapitalökning: bil. 2.

fors och Västra Arvidsjaur's revir samt dels till planerande och påbörjande av arbetena å de övriga bostadslägenheterna jämte inköp av tomter.»

I häröver den 23 oktober 1917 avgivet utlåtande har överintendentsämbetet anfört:

»I Degerfors föreslås till inköp en fastighet, som för närvarande äges av jägmästaren därstädes, K. Gram. Byggnaderna å denna fastighet uppfördes år 1912, bonings- och uthus enligt ritningar av tjänstgörande arkitekten hos ämbetet F. Falkenberg, på fri och egen grund.

Genom jägmästaren Grams framläggande av fullständiga ritningar och entreprenadhandlingar jämte syneinstrument visas, att byggnaderna fått ett solitt utförande och att de befinna sig i gott skick.

Av kostnadssammandraget framgår,

att tomten kostat .....	kronor 1,800: —
att arvoden och byggnadskostnader uppgått till .....	» 30,367: 79
och att trädgårdsarbeten m. m. betingat en kostnad av .....	c:a » 2,000: —
Summa kronor 34,167: 79	

Enligt syneprotokollet av den 25 oktober 1916 tarvas justerings- och reparationsarbeten till ett belopp av 1,460 kronor, varför fastigheten hembjudes statsverket till inköp för ett pris av 32,600 kronor. För utförande av nämnda reparationsarbeten, med tillägg för de förhöjningar i priserna, som inträtt sedan oktober månad 1916, samt för inlösen av ett angränsande tomtområde har domänstyrelsen beräknat ett belopp av 4,400 kronor. Det erforderliga anslagsbeloppet bliver således 37,000 kronor, icke 38,000 kronor såsom styrelsen begär.

Då av handlingarna i ärendet framgår, att byggnaderna vid Degerfors äro synnerligen solitt byggda samt granskningen av ritningar och beskrivning styrker, att det begärda beloppet redan efter 1912 års priser är synnerligen förmånligt, får ämbetet tillstyrka framställningen, i vad densamma avser bostaden vid Degerfors.

Den i Arvidsjaur's municipalsamhälle till inköp föreslagna fastigheten erbjudes av ägaren för 16,000 kronor. Denna fastighet tarvar emellertid, enligt vad som upplysts, genomgripande reparationer och ändringar jämte uppförande av ny uthusbyggnad, vilka arbeten enligt infordrat förslag skulle betinga en kostnadssumma av 14,000 kronor. Härtill har domänstyrelsen ansett sig böra lägga 2,000 kronor till diverse och oförutsedda utgifter. Sammanlagda kostnaden för denna fastighet skulle således bliva 32,000 kronor. En granskning av de beräknade kostnaderna för reparations- och ändringsarbetena m. m. giver vid handen, att den slutliga utgiften för statsverket icke kommer att stanna vid 32,000 kronor, utan snarare kommer att närma sig 35,000 kronor. Visserligen är huset ifråga icke i så gott stånd, men priset för detsamma är i dessa tider icke avskräckande, varför ämbetet, trots att huset är mindre representativt för sitt ändamål, med hänsyn till svårigheten att på orten hyra lägenhet, icke anser sig böra avstyrka förslaget till jägmästarbostad vid Arvidsjaur.

Det av domänstyrelsen till bostäder i de övriga reviren begärda anslagsbeloppet, 40,000 kronor, har icke av styrelsen styrkts genom framläggande av några handlingar, varför granskning av denna del av ärendet icke kunnat av ämbetet företagas. Emellertid anser sig ämbetet böra framhålla, att beloppet, med hänsyn till de nu rådande tiderna, möjligen kommer att visa sig väl knappt tilltaget.»

Med hänsyn till de i vissa delar av Norrland rådande svårigheterna för revirförvaltarna att skaffa sig passande bostadslägenheter å ort, som är lämpligt beläget för revirets skötsel, torde det i åtskilliga fall vara oundvikligt, att staten träder emellan och anordnar tjänstebostäder åt dylika jägmästare. Beslut härom hava också flera gånger redan fattats av Kungl. Maj:t och riksdagen. *Departements-  
chefen.*

Vad nu först angår förslaget om inköp av jägmästare Grans lägenhet »Jägarhyddan» i Degerfors by finner jag utredningen innebära goda skäl för att detta inköp bör komma till stånd. Såsom överintendentsämbetet framhållit, synes kostnaden, inberäknat vissa reparationsarbeten och inlösen av ett angränsande mindre tomtområde, rätteligen böra upptagas till 37,000 kronor, mot vilket belopp någon erinran icke skäligen torde kunna göras.

Om än den till inköp föreslagna fastigheten i Arvidsjaur's municipalsamhälle icke är i alla hänseenden lika lämplig som den nyss omnämnda, torde, då den visordas kunna efter vissa ändrings- och reparationsarbeten m. m. bliva för ändamålet passande samt detta sätt att lösa bostadsfrågan för jägmästaren i västra Arvidsjaur's revir otvivelaktigt blir för statsverket i ekonomiskt hänseende vida fördelaktigare än att företaga nybyggnad, vill jag i likhet med myndigheterna förorda inköpet. Kostnaden synes med anledning av vad överintendentsämbetet anfört böra beräknas till 35,000 kronor.

Vad beträffar jägmästarbostäderna i Storbackens och Storlandets revir vill jag erinra, hurusom bostäder åt jägmästarna i dessa revir upptogs redan bland de tretton bostadslägenheter, för vilkas anordnande 1916 års riksdag såsom utgift för kapitalökning anvisade ett anslag å 337,600 kronor. Kostnaden för båda de nu ifrågavarande bostäderna beräknades då till 47,500 kronor, därav 3,000 kronor för avverkning och framforsling av virke samt 6,500 kronor för värmeledning, planering, brunn, isbod, stängsel m. m. Själva byggnadskostnaden beräknades alltså till 38,000 kronor. Bostäderna skulle förläggas å kronomark i närheten av Murjeks järnvägsstation. Virke fälldes och framforslades för en kostnad av 3,933 kronor, men något vidare kunde icke åtgöras. Vid entreprenadauktion visade sig nämligen, att lägre anbud å själva byggnadsarbetet ej kunde fås än 53,800 kronor för bägge bostäderna, oaktat vissa förenklingar och inskränkningar gjorts i den ursprungliga byggnadsplanen. Vid förnyad entreprenadauktion steg lägsta anbudet till 54,000 kronor. Det var dessutom tydligt, att jämväl kostnaderna för värmeledning m. m. skulle avsevärt stegas. Då även för ett flertal andra bostäder, som varit avsedda att anordnas medelst det av riksdagen

år 1916 anvisade anslaget, kostnaderna visade sig komma att väsentligt överstiga de beräknade, föreslog Kungl. Maj:t år 1917 i propositionen nr 136 riksdagen att medgiva, att nämnda anslag finnge av Kungl. Maj:t användas för anordnande av dylika bostadslägenheter i de av de tretton reviren, där sådant syntes i första hand behöfligt, utan hinder därav att det anvisade beloppet visat sig icke förstå till alla de avsedda lägenheterna. Denna framställning bifölls av riksdagen.

Såsom domänstyrelsen nu framhållit, har det befunnits, att bostadslägenheterna för jägmästarna i Storbackens och Storlandets revir måst — jämte två andra — uteslutas från dem, för vilka 1916 års anslag var avsett att användas.

Domänstyrelsens förslag, att medel nu anvisas till anordnande av dessa bägge bostadslägenheter, biträder jag under framhållande att virket redan sedan nära två år ligger framkört å byggnadsplatsen. Styrelsen har nu beräknat kostnaden i ett för allt, inbegripet kontrollant-arvode, till 40,000 kronor för vardera lägenheten eller för bägge till 80,000 kronor. Angående dessa byggnader, som äro avsedda att uppföras enligt av Kungl. Maj:t den 2 september 1916 fastställda ritningar, har överintendentsämbetet framhållit, att någon beräkning icke framlagts av domänstyrelsen till stöd för detta kostnadsbelopp och att det möjligen komme att visa sig väl knappt tilltaget. Jag vill i detta avseende erinra, att domänstyrelsen i den skrivelse den 30 januari 1917, som låg till grund för merberörda proposition till 1917 års riksdag, beräknat dessa kostnader till 65,600 kronor, vilket dåvarande departementschefen ansåg sannolikt skola visa sig för lågt. Huruvida den nu föreslagna höjningen i kostnadsberäkningen är tillräcklig, torde med de starka och hastiga växlingar prisen för närvarande undergå icke kunna förutsägas. Att nu beräkna högre belopp torde dock ej vara erforderligt, utan lär det få bliva beroende på omständigheterna, huruvida tilläggsanslag blir oundvikligt. Jag förordar alltså, att till dessa bägge bostäder beräknas ett belopp av 80,000 kronor.

Vad beträffar framställningen om anordnande av bostadslägenheter åt jägmästarna i Bönälvens, Västra Korpilombolo och Tarendö revir sammanhänger densamma med ett av domänstyrelsen i samband med frågan om driftkostnaderna under år 1919 för statens domäner framlagt förslag till omreglering av revirindelningen i Norrbottens läns kustland. Jag har för avsikt att senare i dag vid anmälan av frågan om berörda driftkostnader tillstyrka förslaget till dylik omreglering. Vid sådant förhållande och på de nu av domänstyrelsen anförda skäl vill jag förorda, att de tre nu ifrågasatta bostadslägenheterna anordnas på statens

bekostnad. Mot de föreslagna platserna för dessa bostäder har jag ej någon erinran. Vad kostnadsbeloppet, 40,000 kronor för varje bostad, angår, gäller därom vad här ovan sagts angående kostnaderna för bostadslägenheterna för jägmästarna i Storlandets och Storbackens revir.

Med iakttagande av att kostnaderna alltså bära i jämförelse med domänstyrelsens förslag beräknas dels sänkta med 1,000 kronor för bostaden i Degerfors revir och dels höjda med 3,000 kronor för bostaden i västra Arvidsjaur's revir, blir totalkostnaden 272,000 kronor.

Då jag i likhet med domänstyrelsen anser önskligt, att 170,000 kronor måtte få utgå redan under innevarande år, och detta belopp bör upptagas å tilläggsstat för år 1918, varom jag kommer att göra särskild hemställan, behöver å 1919 års stat uppföras allenast återstoden, 102,000 kronor.

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

att till anordnande av bostadslägenheter åt jägmästare i vissa revir i Norrland i huvudsaklig överensstämmelse med domänstyrelsens förslag den 21 september 1917 såsom kapitalökning för år 1919 för statens domäners fond anvisa ett reservationsanslag av..... kronor 102,000.

### Statens utlåningsfonder.

Vid 1917 års riksdag medgavs, att ett belopp av 1,000,000 kronor finge från och med år 1918 tillsvidare 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 omkring 1,000,000 kronor. Av 1917 års riksdag har sålunda anvisats ett anslag å 400,000 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 1917 års utgång hade odlingslånefonden icke någon kontant behållning. Under år 1918 inflyta kapitalinbetalningar, som enligt i fjol lämnad uppgift kunna beräknas till 530,000 kronor. Med tillägg av 1918 års kapitalökningsanslag å 400,000 kronor kan årets disponibla tillgång inalles beräknas till 930,000 kronor, vilket belopp bör antagas komma att åtgå under året. För år 1919 finnas då att tillgå endast inflytande amorteringar, beräknade till omkring 500,000 kronor. Ett kapitalökningsanslag å 500,000 kronor synes mig på grund härav erforderligt.

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

att till kapitalökning för odlingslånefonden för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av... kronor 500,000.

[3.]  
Torvindustri-  
lånefonden.

Hos mig har 1916 års torvkommitté anmält, att den hade för avsikt att i början av detta år till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till vidtagande av åtgärder därhän, att fonden för torvindustriens befrämjande måtte ökas med 2 miljoner kronor, vilket belopp borde utöver eljest tillgänglig del av fonden vara disponibelt för utlåning under år 1918.

Med anledning härav torde detta belopp böra beräknas å tilläggsstat för innevarande år. Jag skall senare i dag göra särskild hemställan därom.

Fondens kapitalökningsbelopp för år 1919 är beroende av bland annat behållningen vid årets början. Denna kan ej beräknas utan kännedom om 1918 års tillgångar å fonden, vilka i sin ordning bero av det beslut, som må komma att fattas med anledning av torvkommitténs blivande framställning. Under sådana förhållanden kan ett kapitalökningsbelopp för år 1919 nu endast beräknas, och föreslår jag, att det upptages till 1 miljon kronor.

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

att i avbidan på den proposition angående anslag till kapitalökning för år 1919 till fonden för torvindustriens befrämjande, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, för detta ändamål beräkna ett reservationsanslag av..... kronor 1,000,000.

Årliga maximiutlåningen från egnahemslånefonden har varit bestämd för åren 1913—1915 till 7,500,000, för åren 1916 och 1917 till 6,000,000 kronor och för år 1918 ånyo till 7,500,000 kronor. Såsom kapitalökning har anvisats för år 1918 ett anslag av 6,500,000 kronor.

[4.]  
Egnahemslånefonden.

Enligt uppgift från statskontoret hade fonden vid 1917 års slut en odisponerad behållning av 1,390,000 kronor. Härtill böra läggas dels 1918 års kapitalökningsanslag, 6,500,000 kronor, och dels under år 1918 inflytande ordinarie amorteringar, i följd beräknade till 500,000 kronor. Tillgången för år 1918 skulle härigenom bliva 8,390,000 kronor. För år 1918 har Kungl. Maj:t beviljat egnahemslån till belopp av i runt tal 7,500,000 kronor. Då därjämte till förvaltningsbidrag böra beräknas omkring 250,000 kronor, kunna årets utgifter upptagas till 7,750,000 kronor. Enligt denna beräkning skulle sålunda vid utgången av år 1918 återstå odisponerat ett belopp av 640,000 kronor.

Till detta för år 1919 tillgängliga belopp komma inflytande ordinarie amorteringar under år 1919, vilka enligt från statskontoret erhållen uppgift kunna beräknas till 600,000 kronor, varemot förvaltningsbidrag med förslagsvis 280,000 kronor böra avdragas. Av fondens nuvarande medel kan alltså för år 1919 till utlåning beräknas disponibelt ett belopp av 960,000 kronor.

Då jag anser maximiutlåningen från fonden böra även för år 1919 bestämmas till 7,500,000 kronor, visar sig alltså härtill krävas en kapitalökning för år 1919 å 6,540,000 kronor. Detta belopp torde, med hänsyn till att extra inbetalningar å ganska betydliga belopp pläga inflyta, kunna utan olägenhet sänkas till 6,400,000 kronor.

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

*dels* medgiva, att för år 1919 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 1919 anvisa ett reservationsanslag av kronor 6,400,000.

För fiskerilånefonden är årliga maximiutlåningen enligt beslut vid 1915 års riksdag tillsvidare bestämd till 750,000 kronor, vilket belopp även förut plägat år för år fastställas såsom maximum. Detta belopp synes numera otillräckligt.

[5.]  
Fiskerilånefonden.

Under senare år hava nämligen låneansökningarna avsevärt överstigit detta maximum. Enbart för Göteborgs och Bohus län hava för

åren 1914—1917 söktes lån å i medeltal omkring 880,000 kronor för år. Därtill kommer, att de ändamål, för vilka lån från fonden må beviljas, enligt riksdagens beslut numera utsträckts. År 1915 medgavs sålunda lånerätt för anskaffande av till fisktransport avsedda fordon, smärre båtar eller andra smärre inrättningar. År 1916 medgavs lånerätt för anskaffande av motorer till fiskarbåtar — vilket dock redan förut praktiserats — samt för anläggande av fiskdammar.

Nu har Göteborgs och Bohus läns landsting i en av länsstyrelsen den 19 november 1917 överlämnad skrift hemställt, att högsta boloppet av låneunderstöd, som må av hushållningssällskap eller landsting beviljas från fonden, måtte höjas från nuvarande 10,000 kronor till 15,000 kronor. Denna framställning föranleddes av en inom landstinget väckt motion, vari framhölls, att länets fiskare under senare år alltmåra övergått till att begagna större och därför dyrbarare båtar och redskap än förr samt att dyrtiden i högsta grad ökat kostnaderna för anskaffningen härav. Exempelvis kunde anföras, att en snörpvad, som år 1914 kostat 8,000 kronor, nu kostade 16,000 kronor. Även båtarna hade stigit relativt ungefär lika mycket. På grund härav hade helt naturligt uppstått behov av större lån än nu vore medgivet, ifall dessa lån skulle motsvara sitt ändamål att befordra fisket. Vederbörande landstingsutskott tillstyrkte framställningen och uttalade tillika önskvärdheten av att en ökning av den andel av fondens årliga lånesumma, som tilldelades länet, måtte komma till stånd.

I utlåtande den 28 november 1917 har lantbruksstyrelsen tillstyrkt framställningen.

*Departementsschefen.*

För min del finner jag den sålunda ifrågasatta höjningen av de enskilda lånens maximisumma vara grundad på giltiga skäl. Även om i detta sammanhang hänsyn icke torde böra tagas till de av kristiden förorsakade prisstegringarna, i den mån de icke måste antagas bliva även för framtiden bestående, synes mig den omläggning i sättet för fiskets bedrivande, som medfört anskaffandet av större och dyrbarare båtar och redskap, fullt motivera en ökning med hälften av den nuvarande maximisumman, vilken bibehållits oförändrad allt sedan år 1900.

Ehuru väl bestämmelsen om sagda maximisumma år 1900 tillkom utan riksdagens medverkan, torde, då numera riksdagens beslut plägar inhämtas angående lånevillkor av sådan betydelse som det ifrågavarande, framställning om ändringens godkännande böra avlätas till riksdagen.

För att emellertid icke denna höjning skall få till följd allenast, att färre lån, ehuru i medeltal å större belopp vart och ett, utdelas,

bör tydligtvis den totala årsutlåningens maximibelopp höjas utöver nuvarande 750,000 kronor. Höjning härav med hälften skulle giva ett belopp av 1,125,000 kronor. Visserligen utgå icke alla lån med maximibeloppet och därför kunde en så stor höjning synas obehörlig. Men i betraktande av dels att lånebehovet icke kunnat under senare år tillgodoses, dels ock önskvärdheten att ge fiskerinäringen en kraftig hjälp, så att den må kunna utvecklas till att bliva av den stora betydelse för landet, vartill den äger möjligheter, anser jag mig icke kunna tillstyrka någon annan minskning av sistnämnda belopp, än att detsamma avjämnas nedåt till 1,100,000 kronor.

Vid utgången av år 1917 hade denna fond en kontant behållning av 175,000 kronor. Under år 1918 beräknas i amorteringar inflyta 760,000 kronor, vadan tillgången å fonden detta år blir 935,000 kronor. Ifall härav 750,000 kronor utlånas, återstår vid årets slut ett belopp av 185,000 kronor. Jämte under år 1919 inflytande amorteringar, beräknade till 765,000 kronor, finnas då tillgängligt ett belopp av tillhoppa 950,000 kronor. För att möjliggöra en utlåning av 1,100,000 kronor kräves ett kapitalökningsanslag av 150,000 kronor.

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

*dels* godkänna sådan ändring i gällande bestämmelser rörande fonden för fiskerinäringens befrämjande, att låneunderstöd, som utlämnas av hushållningssällskap eller landsting, må utgöra högst femtontusen kronor;

*dels* medgiva, att från och med år 1919 tillsvare ett belopp av 1,100,000 kronor må av Kungl. Maj:t årligen disponeras såsom lån från ifrågavarande fond;

*dels ock* till kapitalökning för samma fond för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 150,000.

Täckdikningslånefondens årliga maximiutlåning bestämdes vid 1913 års riksdag till 200,000 kronor. Samtidigt godkände riksdagen i huvudsaklig överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag vissa villkor för erhållande av lån ur fonden.

Det har synt mig önskligt, att utredning sker, huruvida icke ifrågavarande lånevillkor borde undergå ändringar, särskilt med hänsyn

[6.]  
Täckdikningslåne  
fonden.

till dels den stegring i prisen å materiel och arbete, som skett och som delvis torde komma att fortfara även efter slutet av den nuvarande kristiden, dels ock önskvärdheten att söka få en rationell täckdikning allt mera genomförd i lantbruket och därigenom dettas produktionskraft ökad och bättre säkerställd. Jag har anmodat lantbruksstyrelsen att inkomma med sådan utredning.

I avvaktan därpå och då eventuella ändringar kunna utöva inflytande å behovet av kapitalökning till denna fond, anser jag mig nu böra hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i avbidan på den proposition angående anslag till kapitalökning till täckdikningslånefonden för år 1919, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, för detta ändamål beräkna ett reservationsanslag av ..... kronor 150,000.

[7.]  
Allmänna ny-  
odlingsfon-  
den.

Vid 1914 års senare riksdag beslöts inrättandet av en fond, benämnd allmänna nyodlingsfonden. 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 och för år 1918 30,000 kronor. Under de sista åren har riksdagen medgivit, att 100,000 kronor finge för påföljande år disponeras såsom lån från fonden.

Vid 1917 års utgång hade fonden en kontant behållning av 90,000 kronor, vartill komma 1918 års kapitalökningsanslag, 30,000 kronor, och inflytande amorteringar, beräknade till 23,000 kronor. Tillgången å fonden för innevarande år blir härigenom 143,000 kronor, varav 43,000 kronor kunna antagas återstå till år 1919. Då de amorteringar, som beräknas inflyta under sistnämnda år, anslås till 25,000 kronor, blir tillgången för år 1919 68,000 kronor.

Användningen av denna fond har hittills icke varit så stor, som man vid dess inrättande trodde sig kunna antaga. Såsom skäl härtill torde emellertid kunna anföras, att fondens tillvaro och villkoren för lån från densamma måhända icke äro tillräckligt kända. I förhållande till storleken av den del av landet, för vilken fonden är avsedd, nämligen hela landet söder om Dalarna och Norrland, synes mig emellertid det årliga utlåningsbeloppet, 100,000 kronor vara väl ringa. Då det är angeläget att få sådan jord, som är tjänlig därtill, uppodlad, och detta torde kunna befördras genom rikligare tillgång till lån från denna fond, synes det mig önskvärt, att högsta årsutlåningen från fonden tillsvidare

höjes till 200,000 kronor. Jag vill erinra, att årsutlåningen från norrländska nyodlingsfonden är högst 300,000 kronor.

Da såsom ovan nämnts fondens nuvarande medel synas kunna för år 1919 bereda en tillgång å nära 70,000 kronor, bör en kapitalökning av 130,000 kronor för samma år ske för att möjliggöra en utlåning av 200,000 kronor.

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

*dels* medgiva, att från och med år 1919 tillsvi-  
dare ett belopp av 200,000 kronor må av Kungl. Maj:t  
årligen disponeras såsom lån från allmänna nyodlings-  
fonden;

*dels ock* till kapitalökning för samma fond för år  
1919 anvisa ett reservationsanslag av kronor 130,000.

På Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 339 beslöt 1917 års riksdag, att en särskild fond, benämnd norrländska andelsmejerifonden, skulle inrättas samt att ur fonden finge beviljas lån till belopp av högst 150,000 kronor årligen. Detta belopp anvisades även såsom kapitalökning för år 1918.

[8.]  
Norrländska  
andelsmejeri-  
fonden.

Samma belopp torde böra anvisas även för år 1919 och jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom kapitalökning till norrländska andels-  
mejerifonden för år 1919 anvisa ett reservationsanslag  
av ..... kronor 150,000.

De s. k. vattenfallssakkunniga, vilka tillsatts på civildepartementets föredragning, hava hos mig anmält, att de hade för avsikt att inom den närmaste framtiden inkomma med framställning om inrättande av en lånefond för främjande av anordnandet av elektriska ledningar. Då en sådan åtgärd huvudsakligen skulle avse landsbygdens elektrifiering, vilken närmast tillhör jordbruksdepartementet, synes, så vitt nu kan bedömas, den ifrågasatta fonden lämpligast böra lyda under detta departement.

[9.]  
Lånefond för  
landsbygdens  
elektrifiering.

De sakkunniga hava meddelat, att de ansåge fonden böra kunna tillgodose ett lånebehov av 1 miljon kronor under år 1918. Härtill böra medel beräknas å tilläggsstat. Jag ämnar göra särskild hemställan därom. Emellertid torde enahanda belopp böra beräknas även för år 1919 och jag hemställer därför, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

## Utgifter för kapitalökning: bil. 2.

att i avbidan på den proposition angående inrättande av en lånefond för landsbygdens elektrifiering, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, såsom kapitalökning för denna fond för år 1919 beräkna ett reservationsanslag av..... kronor 1,000,000.

[10.]  
Gödselvårds-  
lånefond.

Uti en till jordbruksdepartementet den 21 december 1917 inkommen skrift har Sveriges allmänna lantbrukssällskap hemställt, bland annat, att Kungl. Maj:t måtte för 1918 års riksdag framlägga proposition om avsättande av 5 miljoner kronor till en gödselvårdslånefond. Detta ärende är nu remitterat till lantbruksstyrelsen.

För att efter vederbörlig utredning i ärendet proposition eventuellt må kunna avlåtas till riksdagen i syfte av inrättandet av en dylik lånefond, torde visst belopp härtill nu böra beräknas. Då avsättning till fonden, ifall den kommer till stånd, lämpligen torde böra ske icke på en gång utan under några års tid i mån som behov därav visar sig, synes det tillräckligt att för år 1919 beräkna ett belopp av 1 miljon kronor.

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

att i avbidan på den proposition angående inrättande av en gödselvårdslånefond, som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, såsom kapitalökning för denna fond för år 1919 beräkna ett reservationsanslag av ..... kronor 1,000,000.

Statsrådets övriga ledamöter instämde i vad departementschefen sålunda hemställt.

Hans Maj:t Konungen täcktes därtill lämna bifall samt förordnade, att utdrag av detta protokoll skulle överlämnas till finansdepartementet för iakttagande vid uppgörandet av förslag till riksstat för år 1919.

Ur protokollet:

*Eric Paulson.*

# Statsverkspropositionens justering.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 januari  
1918.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,  
Statsråden: PETERSSON,  
SCHOTTE,  
PETRÉN,  
NILSON,  
LÖFGREN,  
friherre PALMSTIERNA,  
RYDÉN,  
UNDÉN,  
THORSSON.

Departementschefen, statsrådet Thorsson 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 täcktes, 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:  
*Teodor Franzén.*